

U-OV/Qbuzz  
t.a.v. de heer D. Vlucht  
Europalaan 2a  
3526 KS Utrecht

Betreft: advies elektrische Setra-bus

CC de heer G. Knegtel en P. Tanja, provincie Utrecht

Utrecht, 8 maart 2019

Geachte heer Vlucht,

Op dinsdag 5 maart 2019 heeft een delegatie van het ROCOV Utrecht een drietal typen elektrische bussen beoordeeld qua toegankelijkheid voor reizigers met een beperking. De beoordeling vond plaats in de remise van U-OV aan de Europalaan 2a te Utrecht. Op uw verzoek ontvangt u alvast het ROCOV-advies over de Setra bus.

De getoonde Setra versie was een Setra 12 meter bus. (Rood-wit) U-OV Utrecht krijgt de 15 meter versie, zonder bagagerekken boven de stoelen. 15 stuks hiervan worden binnenkort geleverd. Gepland is om deze versie in te zetten voor lijn 41 (Wijk bij Duurstede) met een doorverbinding naar lijn 52 en 53 (Zeist/Amersfoort) Dieselbus.

Hierna volgen eerst algemene opmerkingen en daarna specifieke opmerkingen over de Setra-bus.

#### Algemene opmerkingen

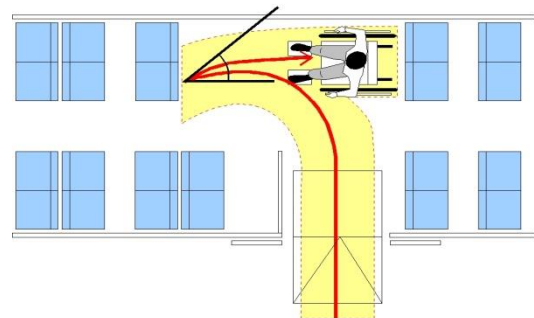
- Voor beperkingen moet men denken aan kleine of juist grote lengte, lange dijbenen, grote schoenmaat, overgewicht, gebreken aan zintuigen als ogen, gehoor of evenwicht, verminderd vermogen dingen te begrijpen, minder goed kunnen bewegen van armen, romp, heupen en knieën en aan het gebruik van hulpmiddelen als kinderwagen, rollator, rolstoel of hulphond en het meenemen van grotere stukken bagage.
- Beschreven zou niet alleen moeten worden de plaats voor hulpmiddelen, maar ook de wijze waarop reizigers met deze hulpmiddelen in en uit de bus moeten komen.
- Er zou uniformiteit in knoppen, kleuren en contrast moeten komen.
- Een duidelijk onderscheid tussen de haltestopknop en de "ikhebhelpnodig"-knop.
- OV-chipkaart apparatuur was nog nauwelijks aanwezig.

#### Specifieke opmerkingen over de **Setra-bus**.

- De deuren draaien ver naar buiten bij het opengaan. Daardoor is er kans op beschadiging van deuren aan de rand van het halteperron. In de concessie provincie Utrecht (Syntus) zijn daar

slechte ervaringen mee. Alternatief is te halteren op grotere afstand van het halteperron, en daarmee gedeeltelijk op de rijbaan, maar dan wordt voor veel reizigers de afstand tussen bus en halteperron bij het in- en uitstappen te groot.

- De nauwe entree is niet geschikt voor rollator of brede rugzak.
- Men kan niet met armen naast het lichaam door het gangpad lopen. Het lopen moet of met armen naar voren of een soort diagonaal. Maar diagonaal past weer niet met rugzak.
- De concessie stelt eisen aan de toegankelijkheid van de bus. Er is gekozen voor een lage instap zodat het hoogteverschil voor passagiers met een loopbeperking beperkt blijft tot 50 mm. Deze lage instap wordt teniet gedaan doordat alle stoelen op podesten van ca 20 cm of meer staan. Met een knie in het gips of een soortgelijke beperking kan men niet gaan zitten, noch uit de stoel in het lage gangpad komen. Navraag leerde dat de podesten aan één zijde weg zouden kunnen. Dat moet geverifieerd worden.
- Gaan zitten is niet mogelijk bij stoelen met vaste armleuning voor zwangeren of corpulente reizigers door te kleine vrije ruimte, romp-insteek. We adviseren een opklapbare armleuning.
- De rolstoelplaats is nu rechts van de achterdeur. Deze kan eventueel tegenover de achterdeur gesitueerd worden. Het is dan van groot belang dat de hoeveelheid ruimte en stoel verplaatsing hetzelfde blijft. Elektrische rolstoelen kunnen andere afmetingen hebben, net als kinderwagens en als dat niet kan, dan zou je ook daar een andere opstelling moeten regelen. Dit is lastig te realiseren.
- Bij de opstelplaats voor de rolstoel ontbreekt een vrije draaicirkel van 1,5 m die nodig is omdat een rolstoel in de bus 180 graden moet draaien. De opklapplank is verdiept aangebracht en als deze is uitgeklappt tijdens de transfer in en uit de bus ontstaat er een drempel van 15 a 20 mm hoogte. Door deze drempel kan een rolstoel niet of nauwelijks manoeuvreren naar de opstelplaats. In de ideale situatie is er geen drempel en is de opstelplaats voor de rolstoel tegenover de ingang gesitueerd.
- De ruimte onder de stoelen is beperkt waardoor een blinde geleidehond niet onder de stoel kan worden geplaatst. Deze moet in het gangpad liggen en blokkeert zo de inloop en de doorstroom in de bus. Mede omdat de stoelen voor mensen die hulpmiddelen gebruiken zoals een geleidehond net achter de voorste wiel bakken bevinden.
- De warmte aanvoer voor de stoelen zit onder de stoelen. Deze is afwezig bij de eerste rij stoelen boven de voorste wielbasis en zou ook afwezig zijn net bij de eerste rij stoelen na de voorwiel ombouw. De warmteaanvoer maakt dat wanneer een hond als hulpmiddel mee gaat in de bus onmiddellijk in de warmtestroom komt en zo oververhitting en huidverbranding kan ontstaan. Een optie is om de richting van de warmte aanvoer voor rij 2 na de voorwiel ombouw niet naar het gangpad te laten blazen en naar voren maar iets meer richting rij 3 of uit te schakelen.
- Op de raamstijlen zitten stopknoppen. Sommige zijn zo geplaatst dat als je door een beweging je arm op de raamlijst neerzet je gelijk de knop activeert. De knoppen aan de handrail bevinden zich te hoog om zittend vanaf de stoel te bedienen. We adviseren de knoppen aan de mediale (binnen-/gangpad-) zijde en lager te plaatsen.



# ROCOV UTRECHT

regionaal overleg consumentenorganisaties  
openbaar vervoer

- Bij de instap is de check-in apparatuur aan beide zijden plaatsen. Zo kan de doorstroom bij haltes worden bevorderd.
- De halteomroep moet niet uit te zetten zijn door een chauffeur. Voor een slechthorende is het belangrijk te weten waar je bent. Zij hebben immers al veel minder informatie dan de reiziger die het scherm kan zien.

## Conclusie

Op grond van de gedane waarnemingen dat:

- De Setra ruim naar buiten draaiende deuren heeft, zodat de afstand tussen halteperron en bus dan te groot wordt en die mensen niet of moeilijk kunnen overbruggen.
- Reizigers met hun hulpmiddelen in de bus kunnen komen.
- De plaats van de verwarming ongunstig is voor een hulphond.
- De niet uniforme plaats en uiterlijk van voor reizigers bestemde knoppen.
- Het gebruik van verhogingen (podesten) om de stoelen op te zetten in het lage vloergedeelte.

Op grond van deze overwegingen adviseert het ROCOV de 15 meter SETRA-bussen hierop aan te passen.

## Proces

Het heeft de voorkeur het ROCOV-advies te vragen, en uit te laten brengen, ruim vóór dat er bussen besteld worden. Al op basis van een tekening met aangegeven afmetingen van het interieur kunnen wij een voorlopig oordeel geven.

De ROCOV's zouden de fabrikanten van bussen duidelijk moeten maken welke verwachtingen reizigers met een beperking over lijnbussen hebben. Daarbij wijzen we erop dat juist reizigers met een beperking meer dan anderen zijn aangewezen op OV.

Gezien de korte termijn waarop dit advies gevraagd wordt, houden wij de mogelijkheid open nog aanvullende opmerkingen te maken.

Over de beide andere geschouwde bussen zal een positiever advies volgen.

## **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

Aan ROCOV Utrecht nemen deel: COSBO, Fietzersbond afdeling Utrecht, Hogeschool Utrecht, Natuur- en Milieufederatie Utrecht, ROVER, SOLGU, Universiteit Utrecht, VIDUIS Studentenunie, Kracht van Utrecht, Vervoer UMC, Diakonessenhuis, U15, SBO, SRA, GPPA, SOL en SGLA

ROCOV Utrecht/ p/a TRIDÉE/ Walenburgerplein 104/ 3039 AN Rotterdam [secretariaat@rocovutrecht.nl](mailto:secretariaat@rocovutrecht.nl)