

**Het toegankelijke achtpersoonsbusje,
verschijnen en verdwijnen van een basisvoorziening voor gehandicapten.**

Enne de Boer,
Afdeling Transport en Planning
TU Delft
e.deboer@tudelft.nl

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 2006,
23 en 24 november 2006, Amsterdam

Inhoudsopgave

Samenvatting	3
1 Inleiding: voor- en achteruitgang in de toegankelijkheid	4
2 Bij de start van het WVG-vervoer: 'Vervoer-op-maat' en 'Service taxi'	6
3 Volgende aanbestedingsrondes: minder maatwerk	7
4 Waarom, waarom ?	9
5 Hoog, half laag of laag?	10
6 Een standaard lagevloerbusje af fabriek!	12
Referenties	13

Samenvatting

Het openbaar vervoer moet toegankelijk zijn in 2010 (wegvervoer) of 2030 (railvervoer). Daar wordt aan gewerkt. De onderste laag in het openbaar vervoer, vraagafhankelijk vervoer onder namen als Regiotaxi, Waardhopper e.d. is het belangrijkste voor gehandicapten. De systemen rusten ook in belangrijke mate op middelen uit de Wet Voorziening Gehandicapten.

In deze systemen had men vanaf 1994 aanvankelijk op een aantal plaatsen uitstekend toegankelijke achtpersoonsbusjes. Dat gold met name voor Dordrecht en Maastricht, met 'Vervoer op Maat' en 'Service-taxi'. Deze systemen pasten in toegankelijke lokale openbaar vervoer netwerken.

Bij later aanbestedingen is de kwaliteit op het laagste niveau verloren gegaan. Men financiert nu met WVG-middelen ontoegankelijk vervoer terwijl het normale openbaar vervoer, de stadsbus voorop, steeds toegankelijker wordt.

Kostenbeheersing speelt een belangrijke rol in dit regelrechte drama. Bij aanbestedingen worden slechts globale eisen gesteld aan het vervoer en wordt vooral gegund op de prijs.

Lagevloerbusjes zijn vanwege het belang voor de gehandicapten harder nodig dan lagevloer treinen en stadsbussen. De voertuigen verhogen de kosten van vraagafhankelijke vervoerssystemen met maximaal 10%, omdat standaardbusjes ingrijpend moeten worden verbouwd. De extra kosten kunnen belangrijk verlaagd worden door het nationaal en Europees organiseren van een grote vraag. Dit maakt het aantrekkelijk voor autofabrikanten als Mercedes om toegankelijk standaardbusje te ontwikkelen.

1 Inleiding: voor- en achteruitgang in de toegankelijkheid

Het jaar 2006 is het *jaar van de toegankelijkheid*. Al jaren ligt vast dat het openbaar wegvervoer in 2010 toegankelijk moet zijn en het railvervoer, met zijn hogere investeringen in materieel en infrastructuur in 2030.

Er is een *zeer beperkte grondslag in regelgeving*, in tegenstelling tot de toegankelijkheid van gebouwen. Het verklaart dat stations, zeker de nieuwere, behoorlijk toegankelijk zijn, maar de treinen niet. Alleen voor nieuwe stadsbussen zijn er regels, opgelegd door Europa.

Er wordt volgens het Nederlandse polderprincipe wel gewerkt aan toegankelijkheid.

Bij *Prorail* ziet men de routemarkering voor blinden en slechtzienden op stations groeien, recentelijk bijvoorbeeld op Delft en Zwijndrecht, stations die door de auteur veel gebruikt worden. Aan de hoogte van perrons voor trein en bus wordt door Rijk en *Provincie* geducht gewerkt, maar zonder uiteindelijk zelfs maar alle treinstations in die zin toegankelijk te maken!

Bij het rollend materieel zijn de ontwikkelingen zeer verschillend en niet altijd opwekkend. Er is zelfs sprake van achteruitgang.

Bij *NS* ziet men niet veel goeds in het treinmaterieel, bij regionale maatschappijen, dankzij de aanbestedingen wel. Syntus is al jaren een lichtend voorbeeld. In het *streekvervoer* verschijnen lagevloerbussen, maar doorgaans met hoog, ontoegankelijk deel achter de tweede deur. In het stadsvervoer zijn de lagevloerbussen algemeen, met dezelfde beperking.

Een drama is het verdwijnen van ‘midibussen’ met een doorlopende lage vloer, met stoelen op die vloer in plaats van op podesten zoals in de Utrechtse Van Hool bussen. DAB bussen ziet men niet meer, de Mercedes Cito wordt niet meer gemaakt bij gebrek aan voldoende vraag.

De *instorting van het Dordtse drie-bussen-systeem* in 1998 was een regelrechte tragedie. Men had daar binnenstadlijnen, sneldiensten naar de buitenwijken en een oppervlakte-dekkend net van ‘serviceroutes’ om ouderen en gehandicapten goed te kunnen bedienen. Het laatste was bedoeld om het beroep op de Wet Voorzieningen Gehandicapten (1994) en daarmee op de ‘Servicetaxi’ te verminderen. Afgezien van de sneldiensten was het wagenpark goed toegankelijk, van grote Berkhof-bussen met een doorlopende lage vloer en meerdere rolstoelplaatsen tot de Servicetaxi met uitstekende achtpersoonsbusjes van Business.

Tegenwoordig rijdt op een enkele binnenstadlijn nog een Mercedes Cito. De opvolger van de Service-taxi, de regionale ‘Drechthopper’ rijdt met slecht toegankelijke hoge vloer-busjes.

Het moet niet gekker. *Een op gehandicapten gerichte vervoersvoorziening is slecht toegankelijk en slechter dan vroeger.*

Dit probleem is het thema van deze bijdrage. Het probleem wordt gelukkig ook in het veld wel gezien. Na een noodkreet van een Gelderse ambtenaar heeft de auteur samen met Diepens en Okkema, thans Mobycon, het probleem verkend en naar oplossingen gezocht. Het resultaat is te vinden in een rapport voor de provincie (de Boer, Cazemier ... 2006). Het werd op 2 februari 2006 gepresenteerd op een studiemiddag met materieelshow in en bij het Arnhemse Provinciehuis. De volgende tekst volgt in hoofdlijnen een van de presentaties, die van de auteur. De presentatie met veel minder tekst en veel meer plaatjes is als bijlage toegevoegd aan het rapport.

In een aantal korte hoofdsukjes worden geschetst:

- het idealisme dat opbloede bij de komst van de Wet Voorzieningen Gehandicapten (1994), toen men meende dat goede collectieve vervoerssystemen nodig waren en grote aandacht werd besteed aan de voertuigkwaliteit,
- het ineenzakken van het idealisme, tot uitdrukking komend in het verdwijnen van goede systemen en goede voertuigen,
- de achtergronden hiervan: verzakelijking, de grotere aandacht voor de kosten en het geloof in vrije marktwerking die in de volgende ronde van aanbesteding toesloegen'
- de kwaliteiten van verschillende voertuigtypen, gelet op met name de vloerhoogte
- het voertuig met volledig lage vloer als het ideaal
- de vraag hoe wij dat voertuig terugkrijgen en hoe het algemeen gebruikt zou kunnen worden.

De simpele conclusie luidt. Wij hebben zo'n voertuig gewoon nodig. Laat Mercedes het maken. Laat ze meteen ook toegankelijke vijfpersoonsvoertuigen oftewel taxi's maken. Laten wij ze massaal aanschaffen. Alleen zo is een essentieel deel van het toegankelijke vervoer betaalbaar.

2 Bij de start van het WVG-vervoer: ‘Vervoer-op-maat’ en ‘Service taxi’

Bij de introductie van de WVG en de overdracht van taken en middelen naar de gemeente werd gewaarschuwd, dat de middelen ontoereikend waren om mensen een individuele voorziening te geven. Alleen collectieve vervoerssystemen zouden de mensen voldoende mobiliteit kunnen garanderen. Dus wierp men zich op tal van plaatsen met overgave op deze uitdaging. De stad Rotterdam introduceerde ‘Vervoer op Maat’ met de RET: een stamlijn met een aantal daaraan gekoppelde stadsdeelgebonden deur-tot-deur systemen. De overstap werd verzorgd op goed geoutilleerde, bemande busstations bij CS, Kralingse Zoom en Zuidplein. Maastricht deed met zijn eigen VOM (StadsBus Maastricht) ongeveer hetzelfde met stations bij CS, op de Markt en bij het winkelcentrum Brusselse poort.

Aan de voertuigen wisselend aandacht besteed. Met name bij het deur-tot-deur vervoer waren de verschillen groot: in Rotterdam busjes op basis van een Volkswagen bestelbus met een hoge vloer, in Maastricht uitstekend Business 2002 busjes op een Peugeot basis. De Business busjes werden bij de ombouwer in Veldhoven radicaal aangepakt: de vloer werd integraal verder verlaagd, waardoor men vanaf het trottoir zonder treden in kon stappen.

Het Business busje had :

- een ruime zij-instap, zowel in de hoogte (geen noodzaak om te bukken) als in de breedte. Door dit tweede ontstond echter onzekerheid bij in- en uitstappen. In Maastricht monteerde de vervoerder een handrail op tweederde van de breedte.
- een doorlopende lage vloer
- een zodanige opstelling van de stoelen, dat deze ruim te bereiken waren,
- goede stoelen met beweegbare leuning, handgrepen op de rugleuning en kleurcontrasten.

Het type werd op meerdere plaatsen ingezet, ook als ‘Service-taxi’ in Dordrecht. Toen wij in 2005 zochten naar overgebleven exemplaren verzochtte een medewerker van de Dordtse firma Lotax (vervoerscentrale Drechthopper) ‘Ja, dat waren nog eens busjes. Nooit problemen met het in- en uitstappen.’.



Maastricht VOM, eerste generatie. Business lagevloerbusje. Helaas gehalteerd op de stoep

3 Volgende aanbestedingsrondes: minder maatwerk

Het vervoer werd doorgaans Europees aanbesteed, maar zonder dat buitenlandse ondernemers er werkelijk aan te pas kwamen. Na een jaar of vier kwam er een tweede ronde. Voordien was de Rotterdamse stamlijn met zijn overstapstations al gesneuveld. Men vond de overstap bezwaarlijk en er was bij de toenmalige omvang van het vervoer (gedrukt door de overstap) geen financieel overtuigende reden voor handhaving van de dure infrastructuur.

Op dezelfde wijze sneuvelden ook de Maastrichtse stations, behalve die op de Markt, maar dan als een betereabri.

Uiterst merkwaardig waren de verslechtingen in de essentie van het vervoerssysteem, het voertuig. Men kon een drietal ontwikkelingen constateren:

Het verdwijnen van de lagevloerbusjes

In Maastricht verloor de stadsbus SBM het vervoer aan City-tax. Daarmee verdwenen ook de Business lagevloerbusjes. SBM zette ze voorheen wel in op kleine stadslijnen, zoals naar de wijk Boschpoort. Men verkocht de voertuigen echter en kon ze bijvoorbeeld later terugvinden bij de Friese firma Waaksma en in 2006 nog bij Rooney in Hoek van Holland

Het verschijnen van half-lagevloerbusjes

Een firma als Kusters Venlo, de grootste ombouwer van het land, introduceerde voertuigen met een gedeeltelijk lage vloer, dat men halfbakken zou kunnen noemen. Ze hebben als voordeel dat men de rolstoel aan de zijkant kan laden, maar dan voornamelijk omdat het aan de achterkant niet goed meer gaat.

De firma Millennium Transport International (inmiddels failliet) heeft deze Kusters Mid City ingezet in het stadsvervoer van Hoogeveen en Oss.

Het type wordt overigens ook door Business gemaakt.

Het verslechteren van de instap

De instap wordt natuurlijk moeilijker door de hogere vloer, maar ook doordat men in diverse systemen terugviel op het eenvoudige principe van het ‘achtpersoonsbusje als heringerichte bestelwagen’. Deze busjes werken allemaal met een bestelwagen-basis. Bij een bestelwagen is er naast de bestuurder plaats voor een bijrijder met zijn eigen toegangsdeur. Via die deur hijst hij zich zijwaarts op zijn stoel. Achter die deur zit in de regel een schuifdeur voor de toegang tot de laadruimte. In achtpersoonsbusjes wordt de schuifdeur vaak weggelaten en wordt de bijrijdersstoel eruit gesloopt. Dat levert een passagierstoegang voor acrobaten op: klauteren, bukken en zijwaarts buigen tegelijkertijd, omdat de ingang geen stahoogte heeft en de deur afgeschuind is. Men ziet het bij de derde generatie VOM in Maastricht (Connexxion), maar ook bij de Regiotaxi Achterhoek.

In Hoogeveen werden deze voertuigen ingezet in afwachting van de betere Mid City. Een chauffeuse verklaarde op de vraag of dit wel in overeenstemming was met het bedrijfsmotto

‘Mensen gaan voor’, dat vooral de uitstap een probleem was en dat zij daarom mensen aanraadde om achterwaarts uit te stappen. Zo daalt men een ladder af!



Maastricht VOM , derde generatie: instappen via de bijrijdersdeur

4 Waaron, waarom ?

De beschreven ontwikkelingen zijn hoogst merkwaardig en geenszins in het belang van de gehandicapten voor wie een zelfstandige bestaansmogelijkheid in het geding is.

De vraag is waardoor dit gebeurd is. Men kan een tweetal factoren aanwijzen.

Onterecht vertrouwen in de professionaliteit van vervoersondernemers

Bij latere aanbestedingen blijken vaak geen specificaties van voertuigen te worden gegeven, anders dan ‘achtpersoonsbusjes’ en ‘rolstoeltoegankelijk’. De opdrachtgever gaat er dan van uit, dat de vervoerder zelf wel een geschikt voertuig zal kopen. Het probleem is echter dat, volgens klachten van aanbieders, de overheden in de regel kiezen voor het bod met de laagste prijs. De bidders proberen dan een aanbod te doen tegen de laagst mogelijke prijs. Daarin past

een ze eenvoudig mogelijk standaardbusje. Dat kan men eigenlijk alleen maar professioneel noemen!

Gebrekkig kwaliteitsinzicht bij de opdrachtgever

In de sector bestaat te weinig idee van de vervoerskwaliteiten die passen bij de uiteenlopende handicaps die mensen kunnen hebben. Men moet vanuit de handicap vaststellen welke problemen het standaard-vervoersproces veroorzaakt en welke aanpassingen dat dus vergt. Men hebben van bepaalde doelgroepen, zoals rolstoelers en visueel gehandicapten, een goed overzicht van eisen en aanpassingsmogelijkheden, wat niet wil zeggen dat die in de vervoerswereld gemeengoed zijn. Men moet ook beseffen dat toegankelijkheid en bruikbaarheid van voertuigen veel complexer is dan die van gebouwen: die staan op een vaste plaats en bewegen niet. Ze versnellen en remmen niet, ze hotsen en botsen niet! ‘Als je nog geen hernia hebt krijg je het wel in de Regiotaxi’ zo verklaarde een Leidse Rolstoelster die leed aan ‘Hypermobiliteit’. U weet vast niet wat dat is. Ik wist het ook niet.

De CROW handleidingen waaraan de auteur heeft meegewerkt vormen slechts een begin. Dat geldt zeker voor de handleiding taxi waarvoor hij de basistekst heeft geleverd! Lees naast 219b ook 219a, de handleiding met algemene uitgangspunten.

5 Hoog, half laag of laag?

Het lijkt erop dat het lagevloerbusje verdrongen is door slechtere types, met als oorzaak een combinatie van kennis omtrent kostenverschillen en onwetendheid omtrent kwaliteitsverschillen.

Het is van belang primair te letten op de kwaliteit, maar de kosten daarbij niet uit het oog te verliezen.

Het hogevloervoertuig

Standaard busjes hebben een vloer van meer dan 50cm. hoog. Dat maakt het nodig om het voertuig te bestijgen, in te klimmen. Ook bij stahoogte in de deur en een rechthoekige vorm

van de deur is dat bezwaarlijk voor gehandicapten met motorische problemen. Men zou daarom hetzelfde in- en uitstapcomfort als in de lagevloer stadsbus moeten nastreven.

Het half-lagevloervoertuig

Dit type voertuigen heeft een lage vloer tussen voor- en achteras. Het verlaagde deel wordt gebruikt om rolstoelen van de zijkant op te nemen. Men hoeft dan de straat niet op met de rolstoel en wordt gelijk aan de andere passagiers behandeld. Er is een aantal problemen:

- het hoge deel van het interieur is maar beperkt toegankelijk,
- de rit op en achter de achteras is onrustiger (Leiden!)
- het verlaagde vlak is moeilijk in te richten door de het manoeuvreren en plaatsen van de rolstoel. Mercedes weet er zelfs in grotere Sprinters niet meer mee te doen.

Het is kortom alleen een acceptabel voertuig voor de rolstoeler maar niet voor het gros van de klanten. De kosten van ombouw zijn voor voertuigen met achterwielaandrijving fors, omdat een deel van de vloer moet worden verlaagd en de aandrijf-as moet worden omgelegd.



Een speciaal door Kusters met extra subsidies gemaakt lagevloerbusje

Het lagevloervoertuig

Dit voertuig is ongetwijfeld ideaal voor de gebruiker, omdat men de vloer integraal omlaag brengt naar 30cm of minder. Het is bij bestaande voertuigen alleen uitvoerbaar bij aanwezigheid van voorwielaandrijving, omdat ook de achteras aangepakt moet worden.

6 Een standaard lagevloerbusje af fabriek!

De aanschafkosten van het lagevloerbusje zijn ca. 60% hoger dan die van de standaardbus en de onderhoudskosten zullen door gecompliceerde constructies wat hoger zijn. Dat betekent, dat het nooit zal worden gebruikt als dat niet in het bestek wordt geëist.

De vaste voertuigkosten bedragen 10 tot 15% van de kosten van de taxi-branche. Algemene toepassing van lagevloerbusjes leidt dan tot een kostenstijging van 6 tot 9%. In de praktijk van het vervoer staan de budgetten onderdruk en zullen goede busjes leiden tot een minder goede bediening of een hoger vervoerstarief. De huidige praktijk is echter qua fysieke vervoerskwaliteit volstreekte dwaasheid.

Een aanlokkelijke mogelijkheid voor kostenbesparing is de seriematige productie van basisvoertuigen in de autofabriek. Mercedes zou overtuigd moeten worden van het bestaan van een markt. Dat zal niet eenvoudig zijn. Men heeft grote en midi-bussen met een volledig lage vloer ontwikkeld: de Citaro en de Cito. De Cito heeft men door een te geringe afname uit productie moeten nemen. De Citaro wordt tegenwoordig ook als 'low entry bus (met een half lage vloer) omdat de markt erom vraagt. Hij is een armzalige 5% goedkoper!

Het impliceert dat er een markt voor het lagevloerbusje ontwikkeld moet worden. Nederlandse opdrachtgevers, met name de provincies, moeten samen met die uit de buurlanden de wenselijkheid van het voertuigtype uitspreken en zowel in overleg met Brussel als met autofabrikanten de fabricage bevorderen. Het zou de kosten per voertuig aanmerkelijk kunnen drukken.

Referenties

- E.de Boer en J.M.H. Diepens, 1995, WVG-vervoer, tussen isolement en integratie, Jaarboek Verkeerskunde 1995, blz. 71 - 89.
- E. de Boer, 2003, Toegankelijk vervoer, principes en hun toepassing, gedemonstreerd aan een aantal Nederlandse vervoerssystemen. CD-Rom, ca. 25 blz. tekst en ca. 250 foto's, in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, TU Delft, Faculteit CiTG.
- E. de Boer, H. Spittje e.a. 2005, Toegankelijkheid collectief personenvervoer, Uitgangspunten, CROW Ede, publicatie 219a, 56 blz.
- E. de Boer, J.L.J. van Hal e.a., 2005, Toegankelijkheid collectief personenvervoer, Taxi's, CROW Ede 219b, 36 blz.
- E. de Boer, O. Cazemier, J. Kleinhaarhuis, 2006, Herontwerp toegankelijke regiotaxi Gelderland, Eindrapportage, Rapport in opdracht van de Provincie Gelderland, Delft, 23 blz. + Bijlagen.