

# De BusHub maakt bushaltes écht toegankelijk

VAGN en Struyk Verwo Infra ontwikkelden eind 2014 een oplossing die korte bushaltes en haltekommen beter toegankelijk maakt: de **BUSHUB**. De bushalte bij het Erasmus Medisch Centrum in Rotterdam was de eerste en al snel volgden meer. Inmiddels zijn **20 HALTEPLAATSEN** in Rotterdam voorzien van deze succesvolle innovatie.

'De ruimtewinst is al snel twintig vierkante meter'

'Het mooie aan de BusHub is dat hij zichzelf terugverdient'

## ANGST VOOR SCHADE

In de afgelopen jaren zijn veel bushaltes in ons land verhoogd om de vloer van de bus beter op het perron te laten aansluiten. Zodat mensen die slecht ter been zijn en rolstoelgebruikers de bus makkelijker kunnen verlaten. "Maar we hebben geconstateerd dat in de praktijk veel bushaltes door de aanpassing niet beter toegankelijk zijn geworden", legt Johan Vermeeren van VAGN uit. "Buschauffeurs durven niet dicht langs de trottoirrand te rijden uit angst voor schade. Ook door ruimtegebrek kunnen ze de in- en uitrijbocht vaak niet zo maken dat ze goed uitkomen en staan dan een halve meter van het perron. Alle investeringen worden daarmee tenietgedaan en de hulpbehoevende

reiziger is de dupe." Het probleem heeft deels te maken met de beperkte ruimte die voor bushaltes beschikbaar is, met name in de steden. Een toegankelijke haltekom, waarbij de bus in zijn geheel buiten de rijbaan staat om passagiers in en uit te laten stappen, vergt zo'n 65 meter. Een alternatief is de zogeheten zaag-tandhalte, die zo'n 12 meter minder ruimte vergt. Bij het uitdraaien echter raakt de achterkant van de laag op de weg liggende bus vaak het perron. Met als gevolg schade aan zowel bus als platform."

## BOVEN HET PERRON UIT

Vermeeren bedacht samen met zijn compagnon, Jan van den Driessen, een oplossing. Ze

*De werking van de BusHub in de praktijk.*





waren er al snel uit dat de bus deels moest worden opgetild ten opzichte van het perron. “Dat kan hydraulisch of met een mechaniek, maar zulke oplossingen zijn storingsgevoelig. We zagen daarom meer in een statische oplossing. Uiteindelijk is het een betonnen verhoging in het wegdek geworden. Beton is sterk en kan het grote gewicht van een bus dragen en is vormvast. Het biedt ook voordelen ten opzichte van asfalt. Een verhoging in asfalt krijg je nooit egaal, er is altijd een verloop. Bij beton is er meer controle op de eindvorm, omdat het product uit een mal komt.” De BusHub bestaat uit twee platen met een totale lengte van 6 meter en een breedte van 2 meter. De verhoging is 5 centimeter. De platen zijn zo geplaatst dat het rechterwiel van de bus precies tussen het perron en de verhoging door past en zo dicht

mogelijk bij het perron uitkomt. De bus wordt geleid. Bij het weggrijden rijdt het binnenste achterwiel aan de rechterzijde – een bus heeft een dubbel uitgevoerde stel achterwielen – over de verhoging. De achterkant van de bus wordt kort opgetild, waardoor de bus boven het perron kan uitzwenken en geen schade oploopt bij het uitrijden. “Het mooie aan de BusHub is dat hij zichzelf terugverdient. Doordat de bus minder ruimte nodig heeft, kan de halte kleiner en is er ook minder bestrating nodig om de halte heen. De ruimtewinst is al snel twintig vierkante meter. Hij kan zelfs in bestaande situaties worden aangebracht zoals haltekommen en busstationspleinen met zaagtandhaltes”, aldus Vermeeren. “Ook de RET is blij, omdat er minder schade gereden wordt. Er ligt zelfs een BusHub bij de remise om mee te oefenen.”



Bekijk de demo.

EN VERDER

**i** Voor meer informatie:  
[www.struykverwoinfra.nl](http://www.struykverwoinfra.nl)