

ICB

VEILIG MET DE BUS



INHOUDSTAFEL

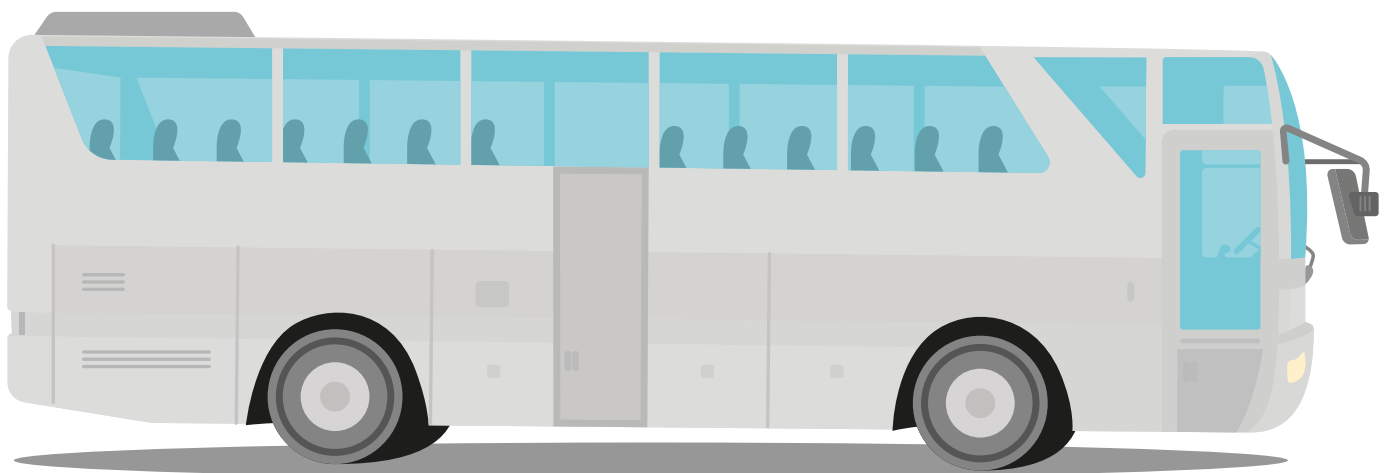
| | |
|---------------------------------------|-----------|
| VEILIG MET DE BUS | 4 |
| 1. IN HET VERKEER | 5 |
| ZWENKEN EN DRAAICIRKELS | 5 |
| DE DODE HOEK | 9 |
| ZIJKANTEN | 10 |
| VOOR- EN ACHTERKANT | 11 |
| PASSAGIERS | 11 |
| 2. IN DE BUS | 12 |
| VAN EN NAAR DE HALTE OF VERTREKPLAATS | 12 |
| WACHTEN | 12 |
| INSTAPPEN | 13 |
| BAGAGE | 13 |
| OP DE BUS | 13 |
| AANKOMST EN UITSTAPPEN | 13 |
| 3. IN GEVAL VAN NOOD | 14 |
| NOODSIGNAAL | 14 |
| ONTGREDELING | 15 |
| EVACUATIE | 15 |
| BASISAFSPRAKEN*BIS | 15 |
| SINGLE DEK | 16 |
| DUBBEL DEK | 18 |
| NOODUITGANGEN | 19 |
| DAKLUIKEN | 19 |
| NOODRAMEN | 19 |

VEILIG MET DE BUS

Voor veel schooluitstappen en andere verplaatsingen georganiseerd door scholen, wordt regelmatig en steeds meer beroep gedaan op bussen. Zo komt het dat miljoenen leerlingen elk jaar minstens één keer plaats nemen in een bus. Voor veel leerlingen is dit zelfs een dagelijkse realiteit wanneer zij zich met de school- of lijnbus van en naar school verplaatsen. Ook in het normale verkeer komen jongeren regelmatig in contact met bussen.

Omdat de veiligheid van jongeren in het verkeer primeert, is het zeer belangrijk hen duidelijk te maken hoe zij zich zouden moeten gedragen in en rond deze, en andere, grote voertuigen.

Het doel van deze syllabus is u de nodige informatie te verstrekken om zelf lessen te kunnen geven in verband met verkeersveiligheid in en rond de bus. In dit kader wordt er stilgestaan bij de bus in het dagelijks verkeer waarbij speciaal stilgestaan wordt bij de vraag hoe om te gaan met de dode hoek. Daarnaast is er plaats voor gedragsregels op de bus met het oog op de veiligheid in het voertuig. Ten slotte wordt er speciaal aandacht besteed aan de evacuatie in geval van nood.



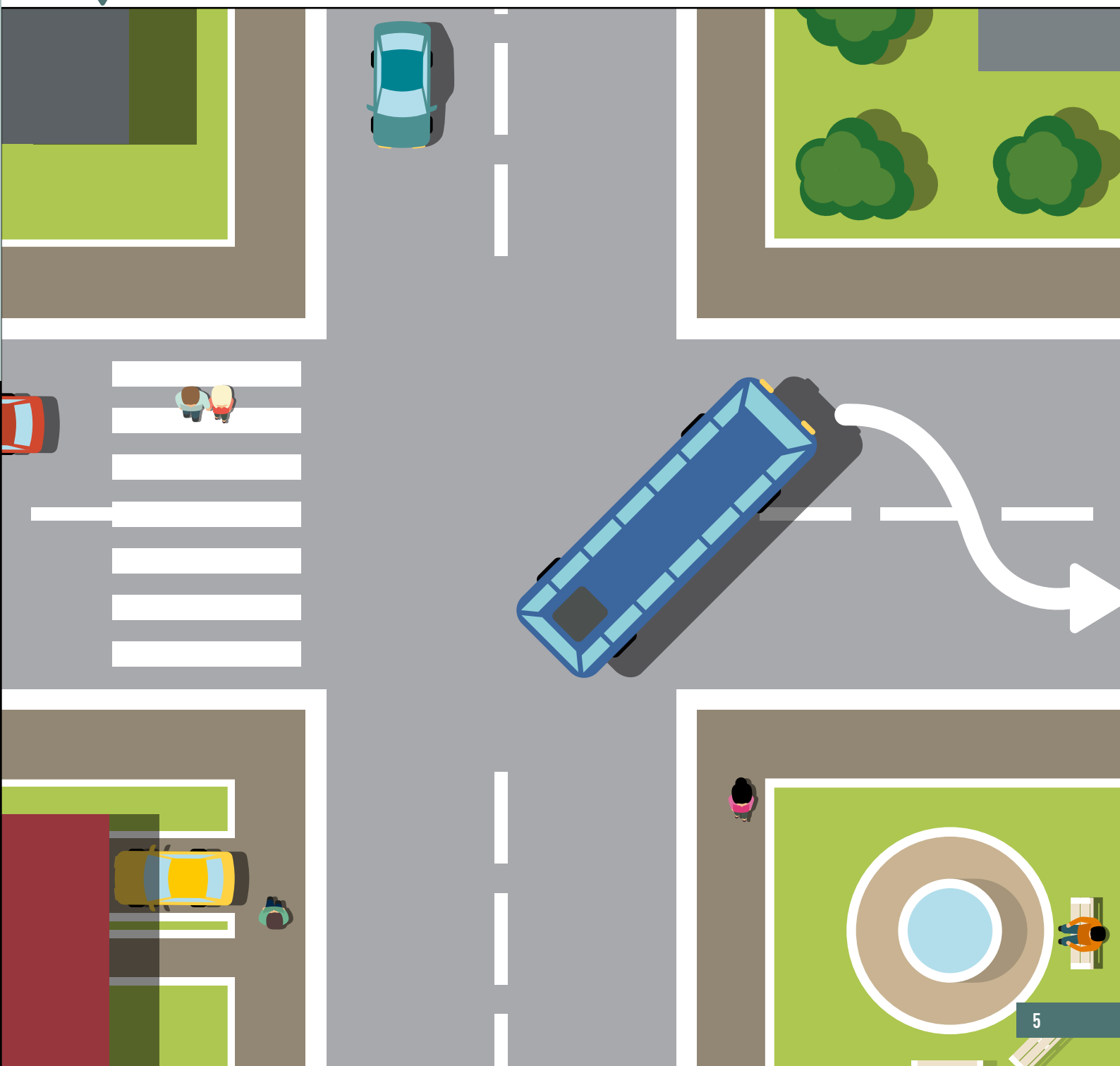
1. IN HET VERKEER

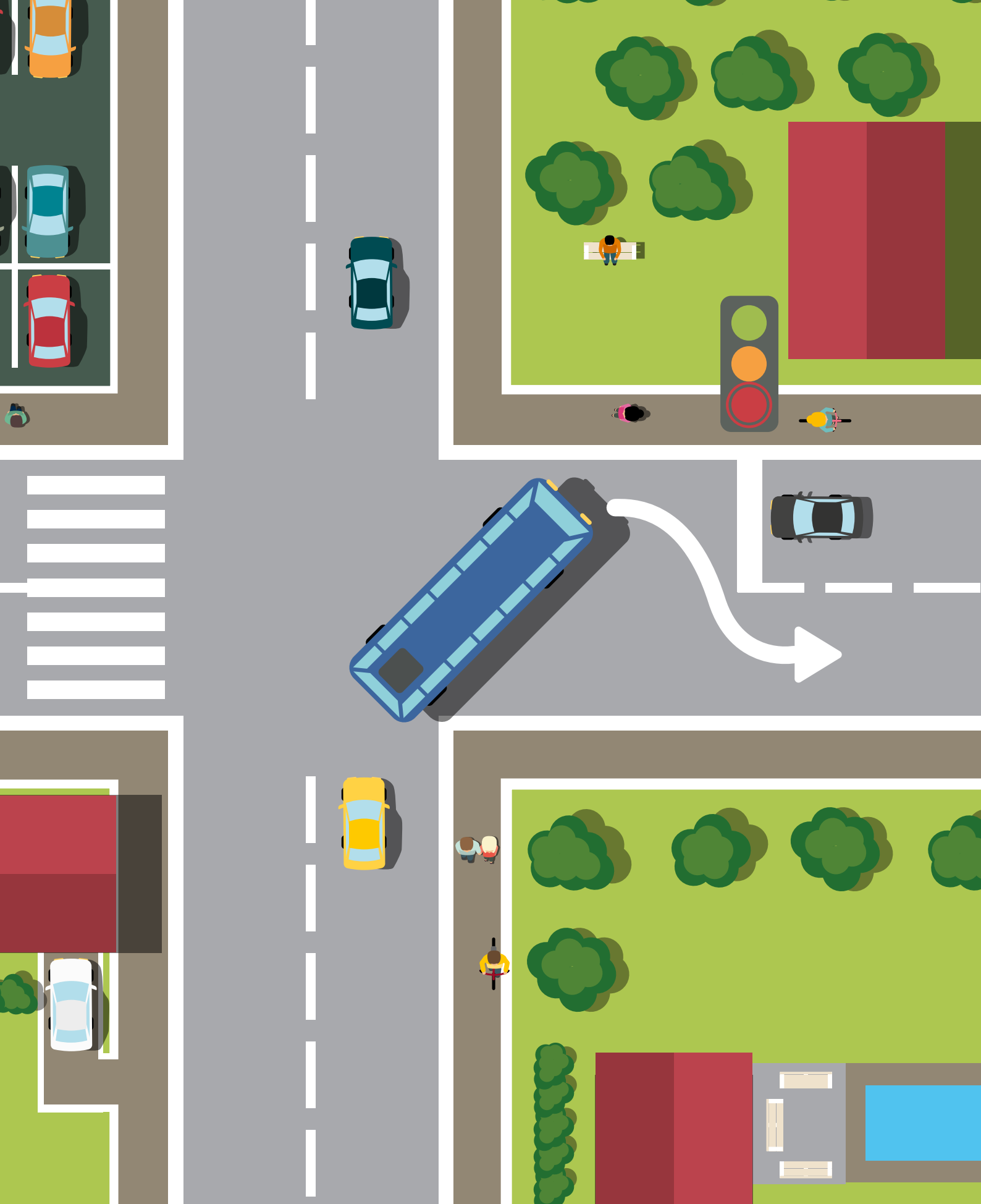
Niet enkel in het kader van de jaarlijkse schoolreis of de wekelijkse trip naar het zwembad, komen leerlingen in contact met bussen. Als zij zich in het gewone verkeer begeven met de fiets, brommer of te voet, is de kans al groot dat ze een bus tegenkomen. Het is daarom belangrijk een aantal bijzonderheden van deze voertuigen bij te brengen.

ZWENKEN EN DRAAICIRKELS

Net zoals andere grote voertuigen hebben bussen een vrij grote draaicirkel. Het is daarom dat bussen, net zoals vrachtwagens, vooral bij het nemen van een bocht naar rechts, over het tegengestelde baanvak rijden.

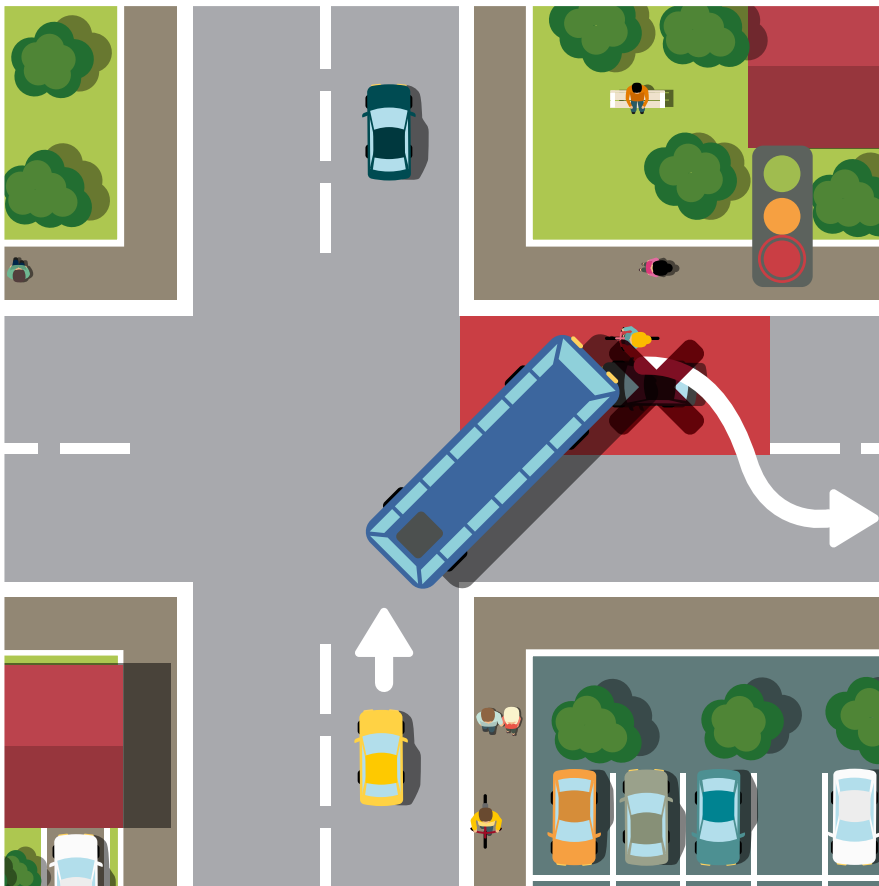
▼ Figuur 1: Bij een bocht naar rechts komt de bus vaak op het tegengestelde rijvak





▲ **Figuur 2: aangepaste verkeersinfrastructuur**

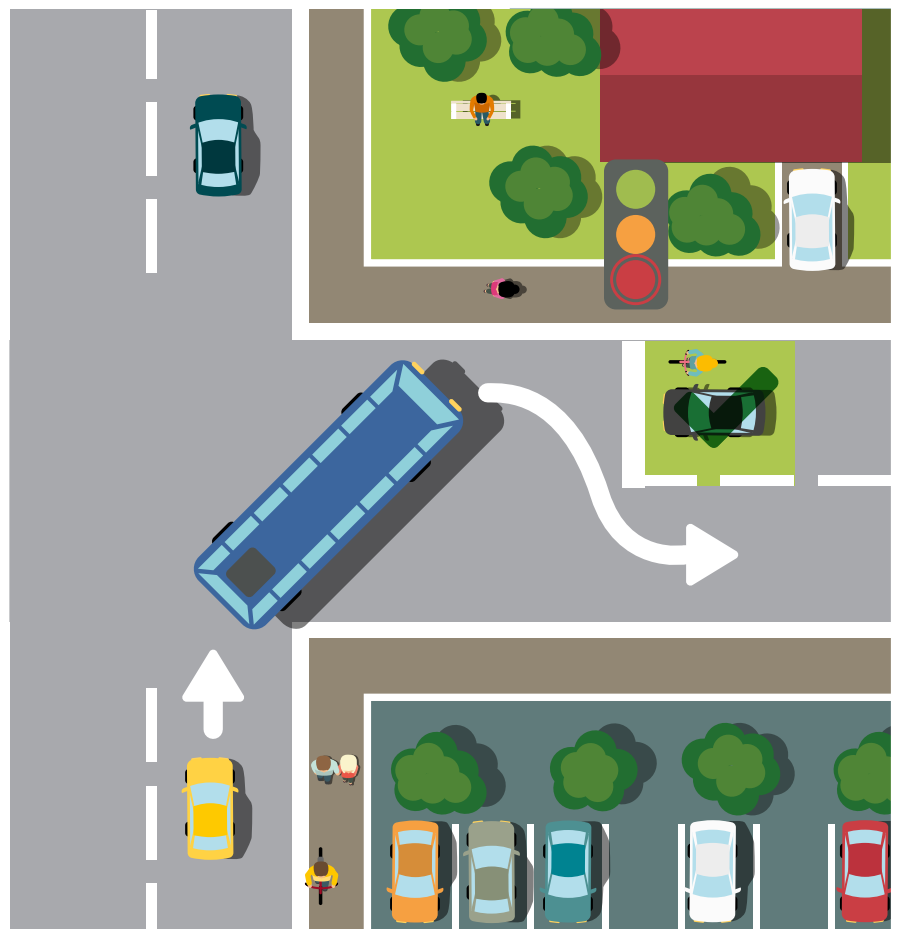
Op veel kruispunten met verkeerslichten wordt hiermee rekening gehouden en bevindt men zich buiten de gevarezone als men achter de stopstreep blijft. Niet alleen is dit verplicht, het kan in vele gevallen levensreddend zijn.



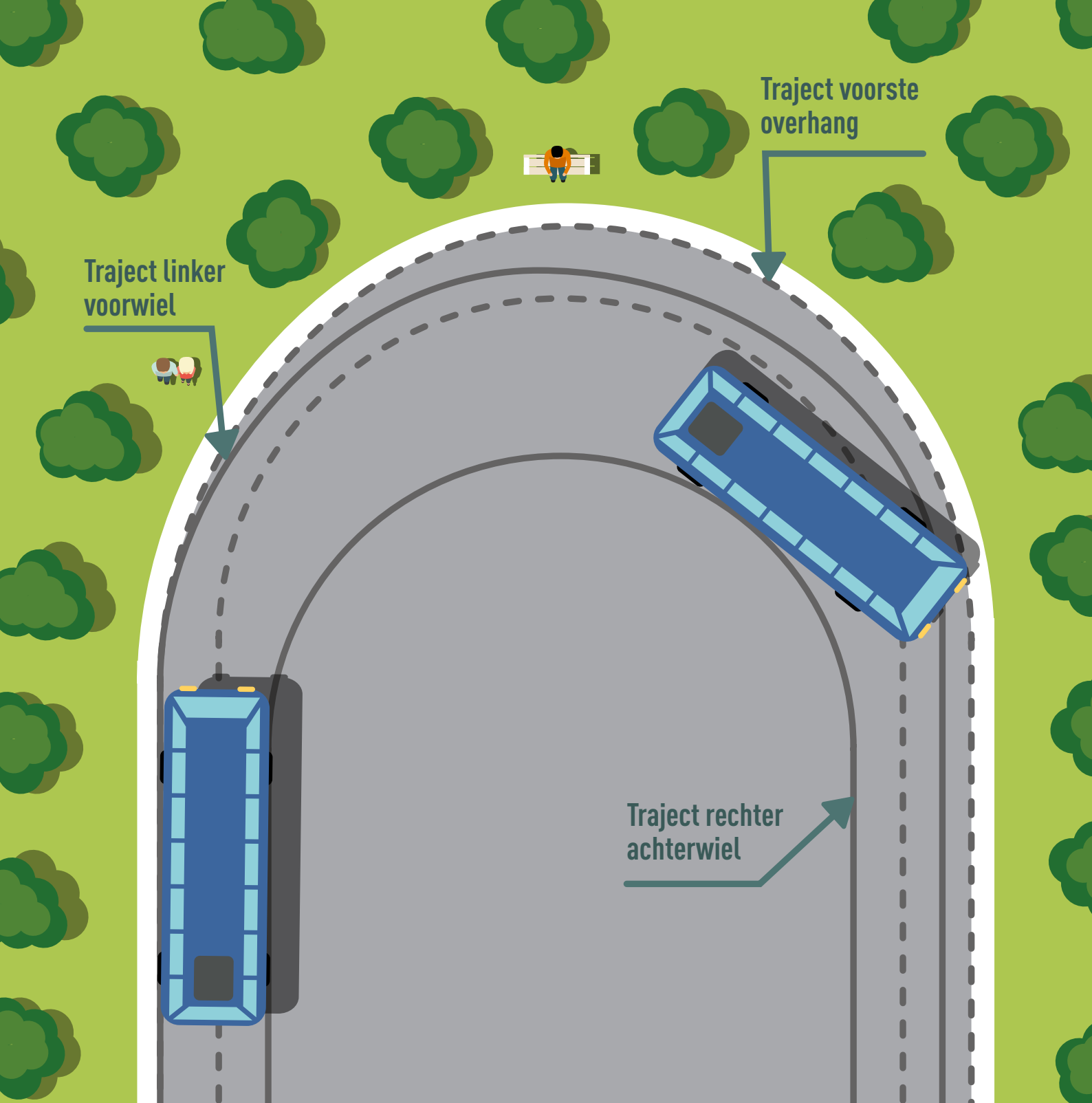
◀ Figuur 3: fout

Op kruispunten zonder verkeerslichten is dit niet altijd het geval en moet men hiermee rekening houden door ruim (enkele meters) voor het kruispunt al af te remmen en, indien nodig, hier te stoppen en te wachten totdat de bus haar bocht heeft afgemaakt en is doorgereden.

Figuur 4: goed ▶



Niet alleen de grote draaicirkel maakt van bussen bijzondere voertuigen, ook de 'overhangen' vooraan en achteraan deze voertuigen zorgen ervoor dat men er extra rekening mee moet houden. Deze 'overhangen' worden veroorzaakt door de plaatsing van de wielen op het voertuig. Zo staan de wielen, in vergelijking met andere voertuigen, redelijk ver van de voor- resp. achterkant van het voertuig. Hierdoor zwenken zowel de voor- als de achterkant bij het nemen van bochten, verder uit.

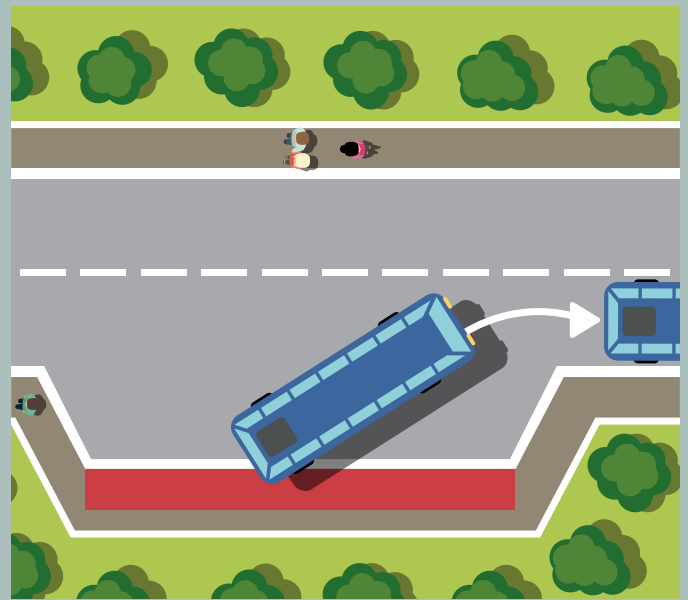
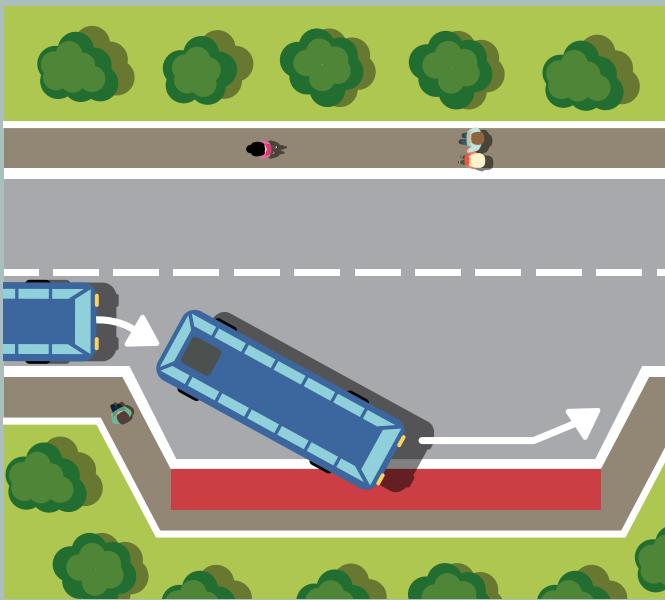


▲ **Figuur 5: De draaicirkel van een bus wordt niet enkel bepaald door het pad van de voorwielen.**

Het uitzwenken van de achterkant zal in het normale verkeer vooral gevaarlijk zijn voor fietsers die zich naast het voertuig bevinden. Men rijdt dus best achter de bus en ten allen tijde voldoende afstand houden is dus de boodschap! Dit geldt natuurlijk ook wanneer men het voertuig wil inhalen (bvb. wanneer het stopt om een halte te bedienen).

Ook voor voetgangers kan het uitzwenken van de voor- en achterkant gevaarlijk blijken. Dit is bijvoorbeeld het geval wanneer de bus een halte of stopplaats binnen- resp. buitenrijdt. Door de stand van de voorste wielen, die zich veelal achter de chauffeur bevinden, kan de voorkant van de bus een heel stuk over het voetpad uitzwenken. Dit laatste geldt ook voor de achterkant, bij het buitenrijden van de halte- of stopplaats.

Bij het nemen van een bocht volgen de achterwielen van een bus niet hetzelfde pad van de voorwielen (zie figuur 5). De achterwielen beschrijven een kleinere draaicirkel waardoor het lijkt dat de flank van de bus zich naar de binnenkant van de bocht beweegt. De combinatie van de overhangen met die kleinere bocht van de achterwielen zorgt er namelijk voor dat de breedte die de bus inneemt in de bocht veel groter is dan de breedte van het voertuig zelf. Hierdoor is het voor weggebruikers moeilijk in te schatten waar men zich naast de bus mag bevinden om veilig te zijn. Daarom geldt hier het motto opnieuw: 'hou voldoende afstand en blijf achter de bus'.



▲ Figuur 6: Bij het in- en uitrijden van de halte kunnen zowel de voor- als de achterkant over het voetpad zwenken

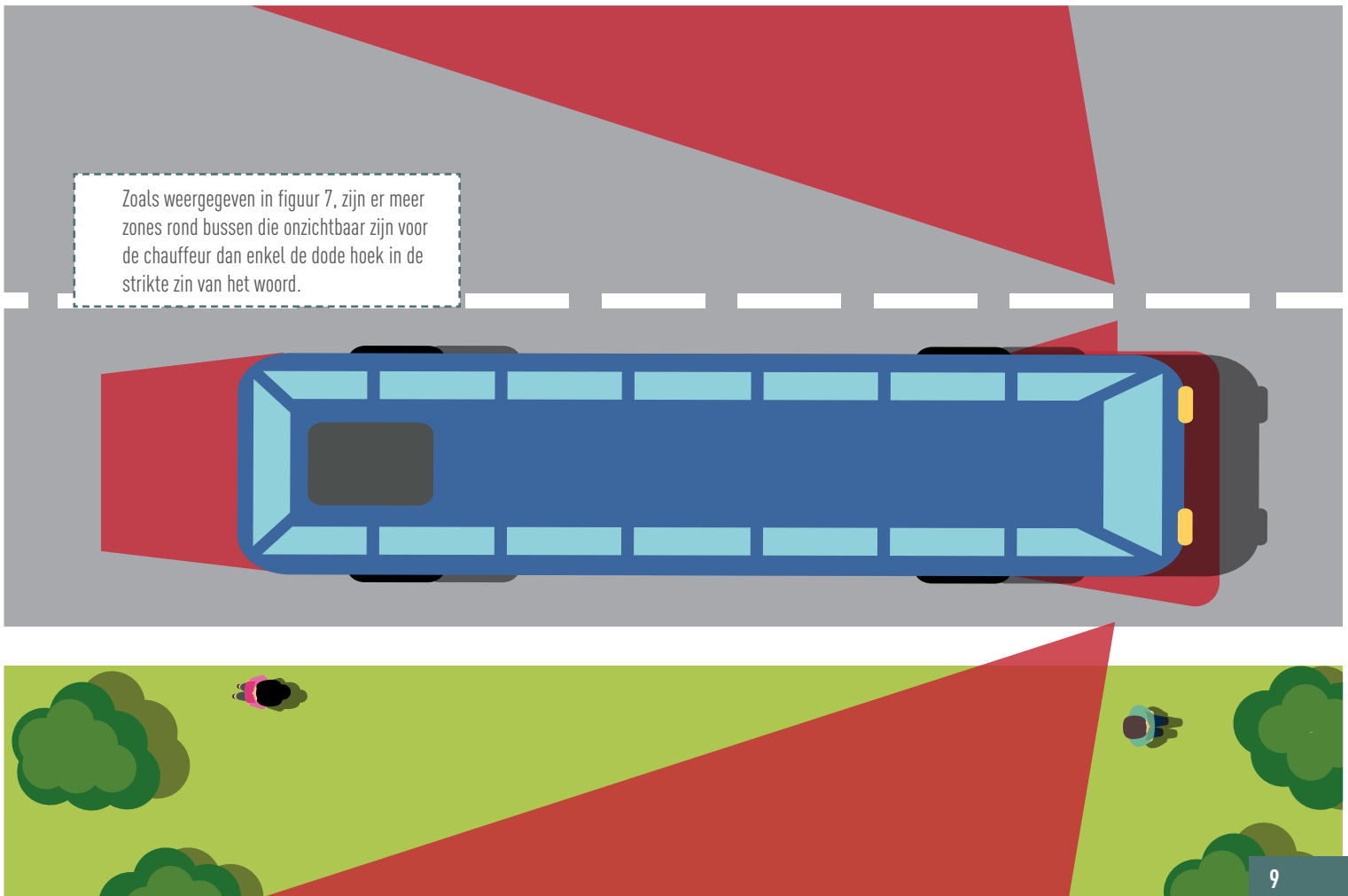
Een bus kan dus veel verder uitsteken dan men initieel zou denken.

DE DODE HOEK

Het bestaan van een dode hoek is een probleem dat de meeste gemotoriseerde voertuigen kennen. Bij grotere voertuigen, zoals vrachtwagens en bussen, is dit probleem groter door de grootte van het voertuig en de positie

van de chauffeur. Ondanks de grotere afmetingen van- en een groter aantal spiegels, blijven een aantal zones rond het voertuig vaak onzichtbaar vanuit de chauffeurszetel.

▼ Figuur 7: Gebieden onzichtbaar voor de chauffeur



Zoals weergegeven in figuur 7, zijn er meer zones rond bussen die onzichtbaar zijn voor de chauffeur dan enkel de dode hoek in de strikte zin van het woord.

ZIJKANTEN

Aan de beide zijkanten van de bus zijn er twee zones te onderscheiden die niet zichtbaar zijn voor de chauffeur van achter zijn stuur: de zone vlak naast- en achter de voordeur of de chauffeurszetel (1) en dode hoek in de strikte zin van het woord (2).



Figuur 8: vlak naast en achter de deur blijft veel onzichtbaar

Doordat de deur vaak niet volledig uit glas gemaakt is en de achteruitkijkspiegel pas zicht biedt over het gebied naast het voertuig van achter het voorwiel, is er geen zicht over de zone vlak naast en achter de voorste ingang.

Sommige bussen zijn uitgerust met een 'trottoirspiegel' die wel zicht biedt op het hiervoor beschreven gebied. Omdat dit geen verplichting is voor alle bussen, neemt men beter het zekere voor het onzekere door op ongeveer 1m50 van de bus te blijven tot deze volledig stilstaat of wanneer deze vertrekt.



Figuur 9: de dode hoek in de strikte zin

De dode hoek in de strikte zin van het woord, heeft betrekking op het bredere gebied naast het voertuig dat niet zichtbaar is door de gewone achteruitkijkspiegels.

Men vermijdt dus best ook dit gebied en wanneer men er zich toch in zou bevinden, hou dan voldoende afstand of verlaat het gebied. Een truc om te zien of men zich in de dode hoek bevindt bestaat erin te kijken of men de chauffeur kan zien zitten in de achteruitkijkspiegels.

Ook voor wat betreft de dode hoek, zijn er sommige bussen die uitgerust zijn met de zogenaamde 'dode-hoek spiegel'. Omdat een dergelijke spiegel eveneens niet verplicht is op alle bussen, houdt men ook hier beter het zekere voor het onzekere en gaat men er voorzichtig mee om.

VOOR- EN ACHTERKANT

Zowel aan de voor- als de achterkant van de bus is men in bepaalde zones niet zichtbaar.

Aan de achterkant is dit de zone vanaf de achterkant van het voertuig tot enkele meters erachter. Dit komt doordat de chauffeur geen direct zicht kan hebben door de achterrauit en de gewone achteruitkijkspiegels hier ook geen zicht over bieden.



◀ Figuur 10: achter de bus is men lang onzichtbaar

Ook aan de voorkant is niet alles zichtbaar voor de chauffeur. Men kan zo als het ware verdwijnen 'onder de neus van de chauffeur'. Dit komt vooral door de hoogte waarop de chauffeur zich bevindt ten opzichte van de rijbaan.



◀ Figuur 11: verdwijnen 'onder de neus van de chauffeur'

Men blijft dus best ook enkele meters voor de bus wanneer men zich rond het voertuig beweegt. Het is alvast absoluut aan te raden te wachten tot de bus is weggereden om dan over te steken of zich te begeven op de plaats waar deze zich had geparkeerd.

PASSAGIERS

Niet alleen de dode hoek van de bus kan voor problemen zorgen. De bus neemt ook voor andere weggebruikers het zicht voor een deel weg. Zo zijn passagiers voor en achter de bus niet altijd zichtbaar voor het verkeer. Hoewel het sterk afgeraden wordt om over te steken vlak voor of achter het voertuig (zie volgend hoofdstuk), doen velen dit nog steeds. Daarom is het aan te raden voldoende afstand te houden en snelheid te minderen bij het inhalen van de bus langs links.

Ook als men, om één of andere reden, langs rechts zou voorbijrijden of – fietsen moet men met het voorgaande rekening houden. Daarenboven moet er in dat geval speciaal rekening gehouden worden met de mogelijkheid dat passagiers zouden uitstappen. Ook als men te voet de bus zou voorbijgaan, houdt men hier beter rekening mee, al was het maar om blauwe plekken en bloedneuzen te vermijden.

2. IN DE BUS

Een reis met de bus kan pas geslaagd zijn als deze veilig verloopt en iedereen zich aan een aantal afspraken houdt. Dit houdt ook in dat men er al rekening mee begint te houden nog voordat de eigenlijke reis met de bus begint en tot even nadat deze gedaan is. In wat volgt worden de basisafspraken voor een geslaagde busreis uiteengezet.

VAN EN NAAR DE HALTE OF VERTREKPLAATS

Een trip met de bus kan pas beginnen als iedereen op tijd is. De leerlingen zorgen er daarom best voor dat alle spullen ruim op voorhand verzameld zijn, bij voorkeur de avond op voorhand. Ze nemen niet meer mee dan nodig is en vertrekken ruim op tijd om stipt aan de halteplaats te zijn (circa 5 minuten op voorhand).

Op weg van en naar de bushalte houden de leerlingen best rekening met de volgende elementen:

- ze dragen bij voorkeur heldere kledij of een fluorescerend hesje, dit om hun zichtbaarheid in het verkeer te vergroten;
- ze blijven op het voet- of fietspad en houden hun aandacht op het verkeer;
- ze laten zich niet afleiden door hun gsm of door elkaar en;
- als ze, ondanks alle voorzorgsmaatregelen, te laat zouden zijn en de bus zien vertrekken, lopen ze deze niet achterna!

WACHTEN

Bij de halteplaats blijft men best op 1m50 van de stoeprand wachten, de bus heeft die ruimte namelijk nodig om zich parallel langs het trottoir te kunnen parkeren. Als de bus aankomt naderen de leerlingen de bus pas als deze volledig stilstaat en maken oogcontact met de chauffeur. Het instappen kan beginnen wanneer de deuren volledig geopend zijn.



INSTAPPEN

Om het instappen te vergemakkelijken nemen de leerlingen hun rugzak best in de hand. Daarnaast houden ze hun jassen en schoenen bij voorkeur gesloten. Er is ook geen reden om te duwen of te drummen, instappen gaat namelijk sneller zonder.

Eenmaal in de bus, nemen de leerlingen de eerste vrije zitplaats die beschikbaar is en gaan zo snel mogelijk zitten. Ze doen de veiligheidsgordels om (indien aanwezig) om bij een noodstop niet naar voor de vallen. De veiligheidsgordel blijft ook gesloten totdat de bus volledig stilstaat.

Ook op bussen die voorzien zijn van staanplaatsen moet men zo veel mogelijk de beschikbare zitplaatsen benutten. Pas als alle zitplaatsen bezet zijn mogen de staanplaatsen gebruikt worden.

BAGAGE



Alle handbagage (boekentassen, rugzakken, ...) wordt in de voorziene vakken of onder de zetel geplaatst. De middengang moet ten allen tijde vrijgehouden worden. Alle voorwerpen en personen die zich er toch zouden bevinden op het moment dat er sterk geremd wordt, wordt onverbiddeijk naar voor gekatapulteerd. Dit is gevaarlijk voor de andere inzittenden die zich meer vooraan in de bus bevinden, of nog maar te zwijgen over de persoon zelf.

AANKOMST EN UITSTAPPEN



De leerlingen moeten blijven zitten tot de bus volledig stilstaat. Ze zouden namelijk kunnen vallen als de chauffeur plots zou moeten remmen.

Ook bij het uitstappen is het nooit een goed idee om te gaan drummen of duwen. Het uitstappen verloopt veel sneller zonder. Van de laatste treden springen om uit de bus te geraken is tevens uit den boze, ook dat kan het uitstappen vertragen en kan gevaarlijk zijn voor voorbijgangers.

Na het uitstappen verwijdt men zich van de bus en wacht tot de bus weg is vooraleer over te steken. Alleen zo heeft men zicht op het aankomende verkeer. Kijk ook uit voor de dode hoek van het voertuig.

Als men iets vergeten zou zijn is het ten zeerste af te raden onverhoeds terug in de bus te springen. Men wacht beter tot iedereen is uitgestapt om dan het vergeten item te halen. Als de deuren gesloten zijn en de bus zich in beweging zet, heeft het geen enkele zin om deze te achtervolgen of te proberen de deuren te openen. Op die manier kan men al snel onder de wielen van de bus belanden.

OP DE BUS

Zoals hierboven reeds geïmpliceerd, is het verboden om rond te lopen in de bus zolang deze rijdt. Dit is namelijk gevaarlijk. Op lijnbussen die voorzien zijn met staanplaatsen mag men natuurlijk staan. Het is echter ook in dit geval niet de bedoeling om rond te lopen. Blijf staan en hou je goed vast is de boodschap.

Luidruchtig gedrag is uit den boze! De chauffeur zou zijn aandacht voor het verkeer kunnen verliezen en zo ongelukken veroorzaken.



3. IN GEVAL VAN NOOD

Hoewel het zelden voorvalt, kunnen een heel aantal noodscenario's bedacht worden waarbij het van belang is de bus zo snel mogelijk te evacueren. Dit kan gaan van een klein technisch mankement zoals een platte band tot een waar rampscenario waarbij het voertuig vuur zou vatten.

Het is daarom belangrijk om een zo efficiënt mogelijke procedure te hebben om het voertuig zo snel mogelijk te verlaten. Deze kan namelijk levensreddend zijn in geval van hoogste nood. De procedure wordt in het ideale geval minstens jaarlijks onderwezen en ingeoefend. Een dergelijke

oefening kan plaats vinden vlak voor of vlak nadat men op schooluitstap vertrekt met de bus of kan georganiseerd worden in het kader van een les verkeersveiligheid.

Het is tevens een goed idee om bij elke uitstap de procedure in te oefenen door op dezelfde manier uit te stappen. Op die manier wordt dit een automatisme en zullen de leerlingen er gemakkelijker gebruik van maken bij een echt noodgeval.

NOODSIGNAAL

Elke evacuatie begint bij een noodsignaal. In principe zal het de buschauffeur zijn die bij een noodgeval, in samenspraak met de begeleider(s) van de leerlingen instructie zal geven om de bus zo snel mogelijk te verlaten. Als de chauffeur zich om één of andere reden in de onmogelijkheid is om deze instructie te geven, neemt één van de begeleiders het initiatief.

Bij het geven van het noodsignaal is het in de eerste plaats belangrijk voor de chauffeur en de begeleider(s) de rust te bewaren. Deze rust is zeer belangrijk voor de snelle ontruiming van het voertuig daar paniek een zeer slechte raadgever is.

Voor het geven van het noodsignaal en eventuele verdere instructies kan gebruik gemaakt worden van de luidspreek-installatie als deze aan boord is.



ONTGRENDLING

In principe zal de chauffeur, wanneer dit nodig zou blijken, de deuren automatisch openen zoals gebruikelijk. Het is aan te raden aan de begeleider om de chauffeur te vragen waar de knoppen voor de opening van de deuren zich bevinden. Als de chauffeur niet meer in staat zou zijn deze te bedienen kan de begeleider dat nog doen.

Wanneer de automatische opening echter niet mogelijk zou blijken kan men aan elke deur een noodschakelaar vinden waarmee de deur handmatig geopend kan worden.

Opgelet! Als de schakelaar wordt omgeslagen moet gewacht worden tot de lucht uit de bedieningsleidingen gestroomd is voordat men de deur kan openen. Wanneer dit gebeurd is, kan men de deur gewoon openduwen.



EVACUATIE

Eens de deuren geopend zijn is het zaak om de bus zo snel en efficiënt mogelijk te ontruimen. Het doel van de evacuatieprocedure is dat de leerlingen in minder dan 30 seconden uit het voertuig zouden geraken.

Afhankelijk van het soort voertuig (single- of dubbeldekker en 1 of 2 deuren) bestaat er een aangepaste procedure voor de evacuatie. Deze procedure werd bedacht door de ANATEEP (Association Nationale pour les Transports Educatifs de l'Enseignement Public) en wordt beschouwd als de meest efficiënte methode die op heden beschikbaar is.

BASISAFSPRAKEN*BIS

Om een snelle evacuatie mogelijk te maken moet hier in de eerste plaats herinnerd worden aan de basisafspraken voor het gedrag in de bus. Van belang voor de evacuatie zijn de volgende regels:

- ▮ de middengang moet ten allen tijde vrijgehouden worden;
- ▮ (hand)bagage wordt in de voorzien vakken gestopt of onder de stoel en;
- ▮ schoenen blijven aan en gesloten.

Als een evacuatie moet gebeuren komt hierbij nog dat alle losse voorwerpen zoals jassen, pulls, etc. achtergelaten moeten worden op de zitplaats in het voertuig. Het meenemen van deze voorwerpen zorgt enkel voor

vertraging en kunnen gevaarlijke hindernissen vormen wanneer ze vallen of blijven haken.

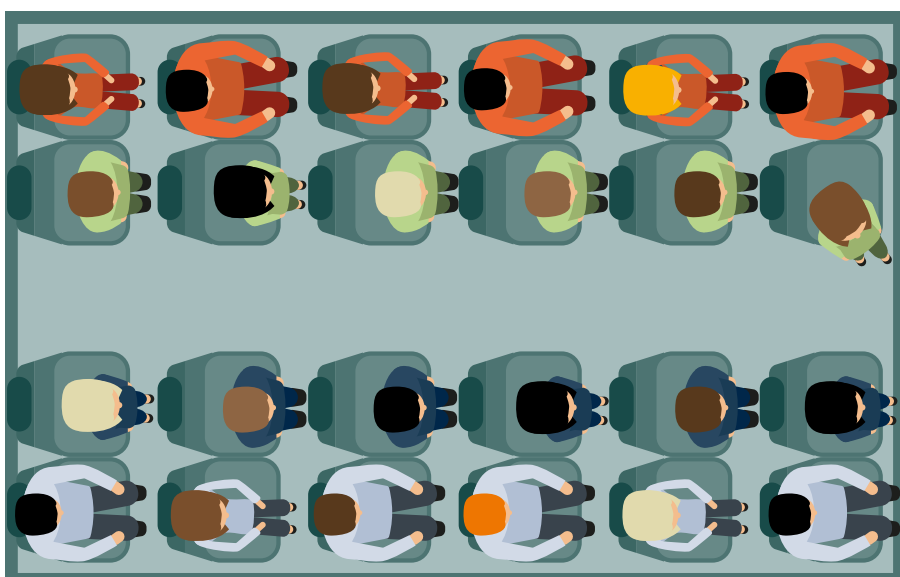
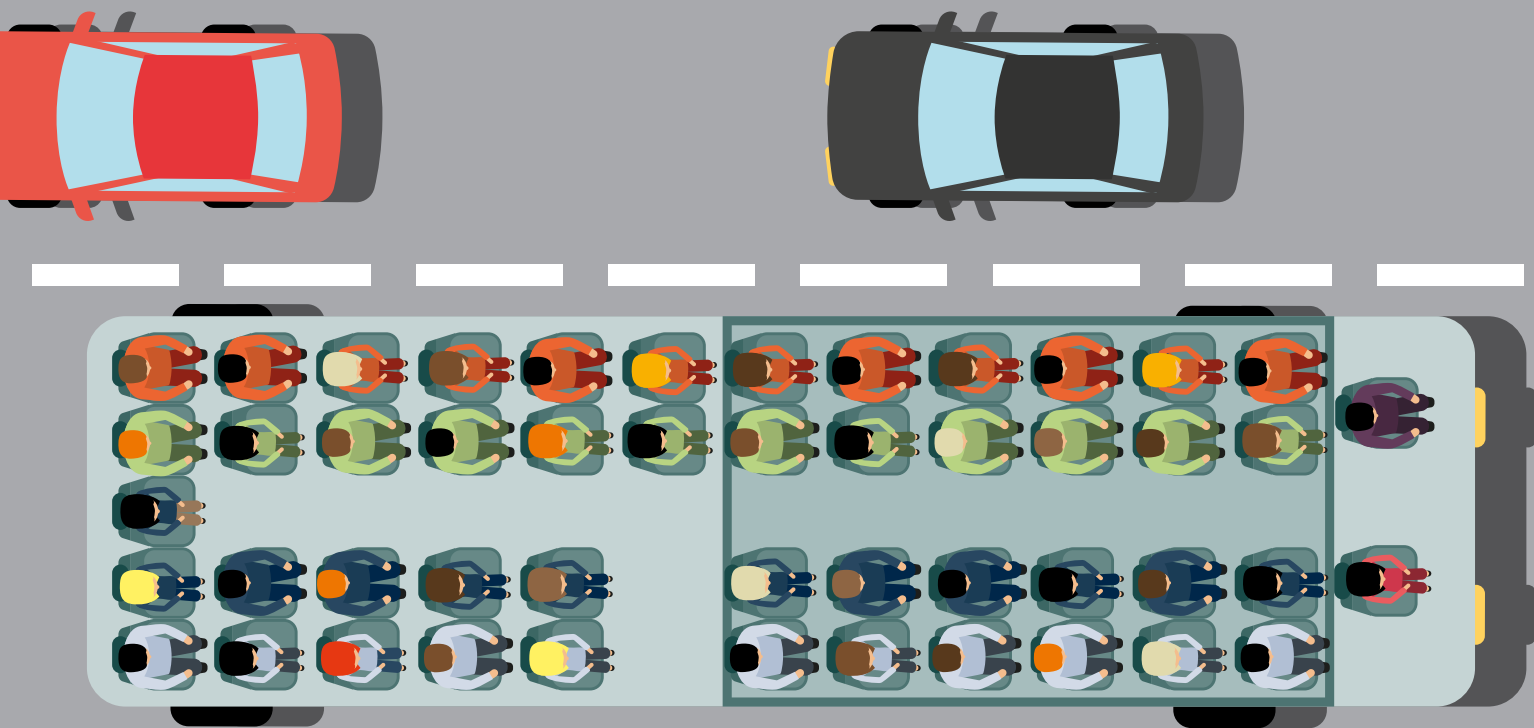
Alle passagiers worden verwacht de evacuatie in alle rust en stilte, maar met de nodige snelheid, uit te voeren.

Bij het buitenkomen uit de bus verzamelen de leerlingen best op 50 meter voor het voertuig. De verzamelplaats wordt best zo gekozen dat de rijweg niet moet worden overgestoken.

Als aan al deze basisafspraken voldaan werd, wordt chaos vermeden en wordt de evacuatie tijd drastisch verminderd. Dit verkleint tevens de kans dat er slachtoffers vallen en, in het ergste geval, het aantal slachtoffers.

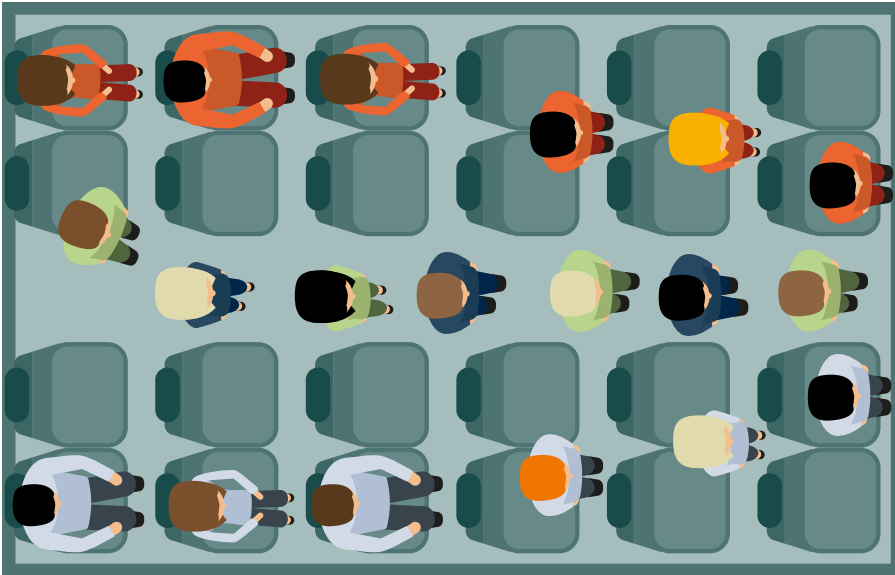
SINGLE DEK

In de meeste moderne grote bussen zijn twee uitgangen voorzien. Daarom wordt de bus in twee helften verdeeld. De scheiding van de twee helften loopt ter hoogte van de achterste uitgang.



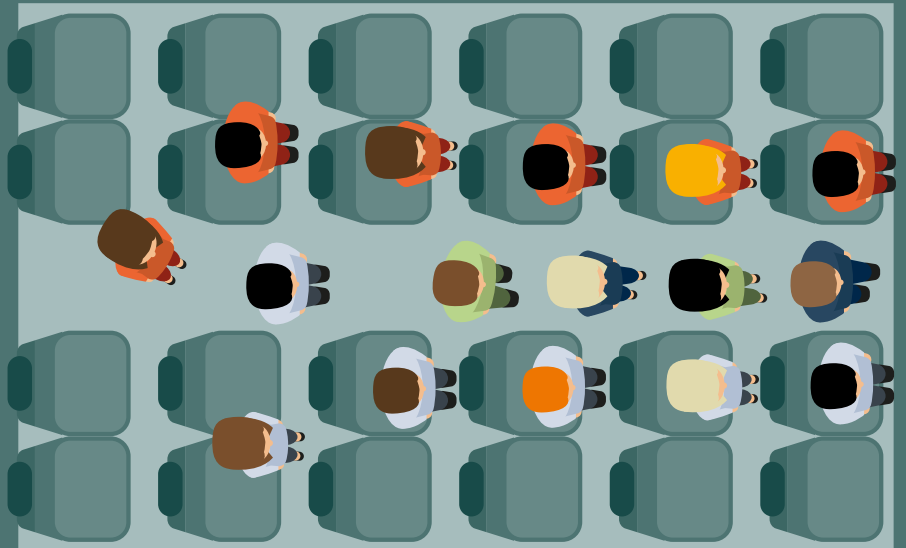
De evacuatie van de beide delen van de bus verloopt op dezelfde manier.

Als de bus stilstaat geeft de chauffeur of de begeleider het signaal om de bus te ontruimen. De leerlingen die het dichtst aan het gangpad zitten staan op. De leerling die vooraan links zit verlaat als eerste de bus, gevolgd door de eerste rechts en zo al ritsend verder tot het einde van dat deel van de bus.

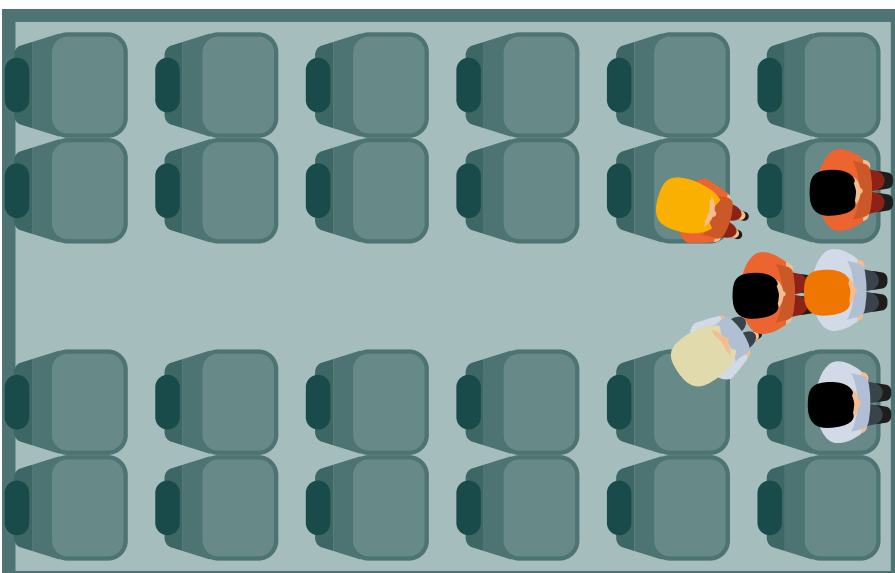


Als de leerlingen aan de gangkant van hun plaats weg zijn, schuiven de leerlingen aan de kant van het raam op naar de kant van de gang. Ze blijven echter zitten tot het hun beurt is. Ondertussen verlaten de leerlingen verder de bus via het gangpad.

Als de laatste leerlingen uit de zitplaatsen aan de gangkant weg zijn, schuiven de leerlingen die aan de raamkant zaten al ritsend aan om de bus te verlaten. Dit gebeurt te beginnen met de leerlingen achterin het deel van de bus.



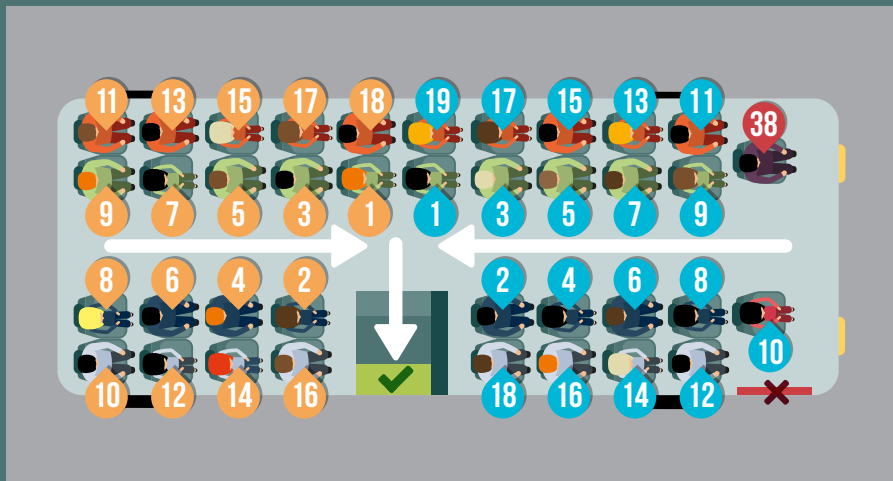
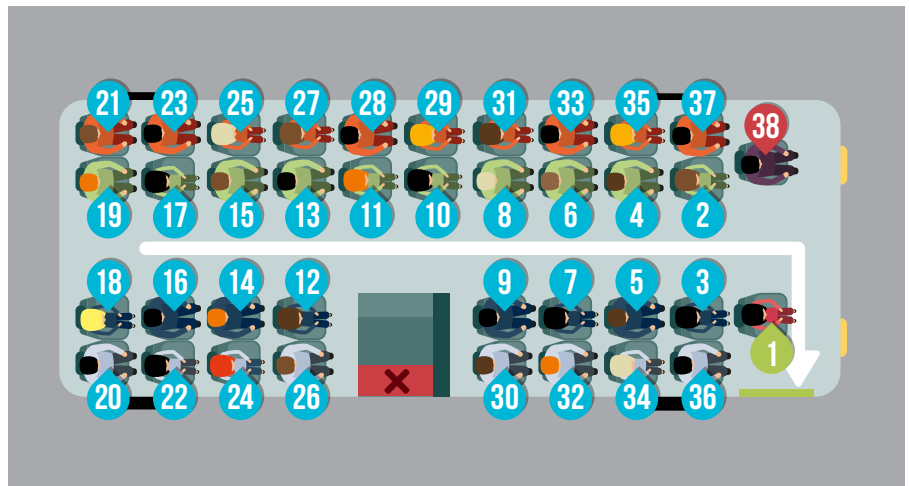
De leerlingen die vooraan in de bus zaten, blijven dus tot het laatste zitten. Dit is een logische volgorde omdat bij brand in de motorruimte, de zuurstof achteraan de bus het eerst opgebruikt zal zijn en de voorste leerlingen voorzien worden van zuurstof via de openstaande deur.



1 DEUR

Het kan voorvallen dat één van de deuren van de bus om één of andere reden niet meer functioneert of geblokkeerd wordt en de evacuatie via de andere, op dat moment enige, deur moet plaatsvinden. We onderscheiden hier twee mogelijke scenario's.

Een eerste mogelijkheid is dat de achterste uitgang onbruikbaar blijkt. In dat geval wordt de bus niet onderverdeeld en zal de evacuatie voor heel de bus verlopen volgens de hiervoor beschreven methode.



Een tweede mogelijkheid bestaat erin dat de voorste uitgang ontoegankelijk blijkt te zijn. In dat geval gebeurt de evacuatie via de achterste deur. Het achterste deel van de bus ontruimt volgens de methode en volgorde zoals hierboven beschreven. In het voorste deel wordt de volgorde omgedraaid waardoor de leerlingen die aan de gangkant en het dichtst aan de achterdeur zitten als eerste uitstappen.

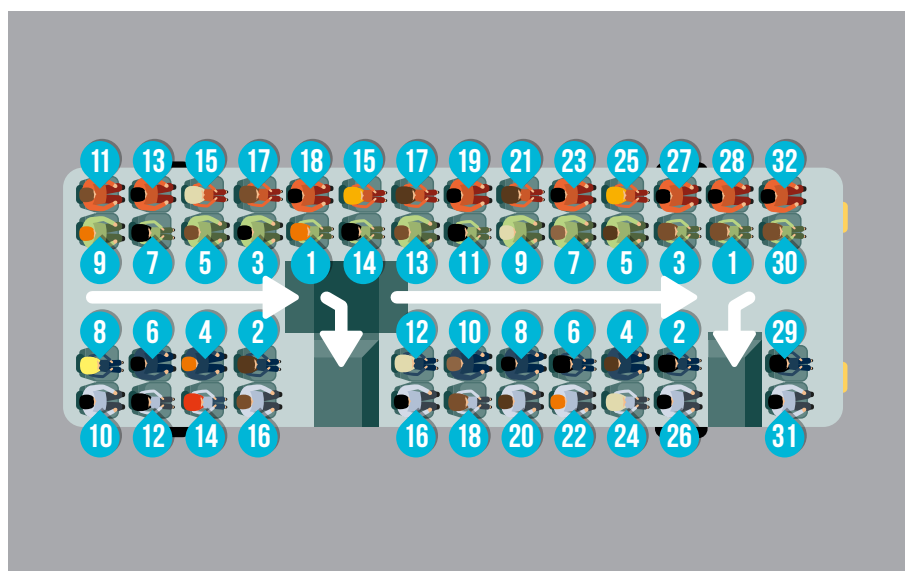
In het gangpad, aan de trap, wordt er opnieuw geritst tussen leerlingen uit het voorste en het achterste deel van de bus.

DUBBEL DEK

In een moderne dubbeldek-bus geldt een iets afwijkende evacuatieprocedure. In het voorbeeld hieronder zijn er twee trappen en twee deuren aanwezig in het voertuig.

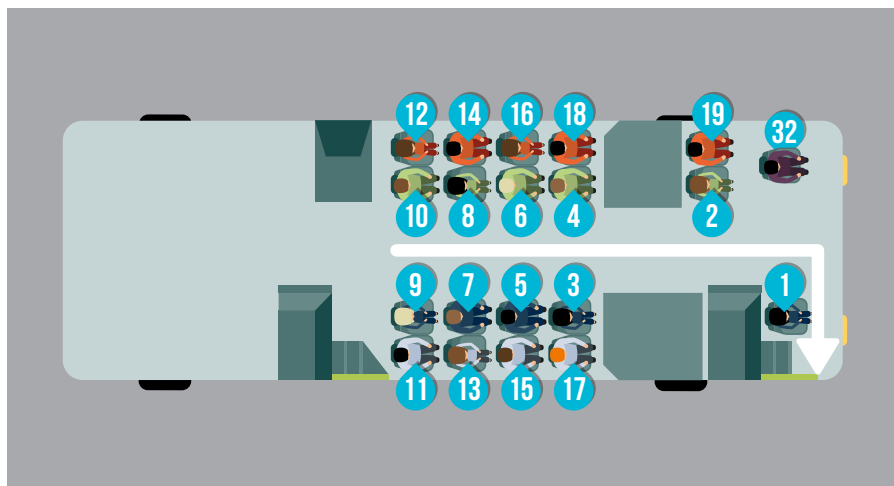
Om de evacuatie te vergemakkelijken wordt het bovendeck van het voertuig onderverdeeld in compartimenten. Deze worden gescheiden door de positie van de trappen in het voertuig. Zo zal elke leerling zich naar de trap voor zich, bekeken vanuit de rijrichting, moeten begeven in het geval van een evacuatie.

De evacuatie gebeurt per compartiment volgens de methode uiteengezet voor de single dek bus, beschreven hierboven. De volgorde van de leerlingen staat hieronder afgebeeld.



Om conflicten en opstopping rond de trappen te vermijden, wachten de leerlingen op het benedendek tot het hele bovendek ontruimd is. Dit is niet onlogisch daar in geval van brand, de hitte stijgt en het benedendek voorzien wordt van zuurstof door de openstaande deuren.

Wanneer het bovendek leeg is, evacueren de leerlingen op het benedendek via de deur die het eerst vrijgekomen is. Dit laatste hangt af van de verdeling van de leerlingen op het bovendek. Op de afbeelding hiernaast loopt de evacuatie naar voor. Als de achterste trap eerst vrij is, zal de evacuatie omgekeerd verlopen, te beginnen met stoelen 9 en 10. De chauffeur blijft zoals altijd als laatste in de bus.



NOODUITGANGEN

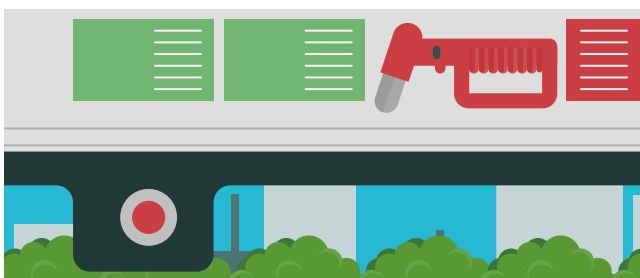
In het uiterst zeldzame geval dat beide deuren onbruikbaar zijn of dat de bus kantelde, moet er gebruik gemaakt worden van de nooduitgangen. Opgelet: het gebruik van de nooduitgangen is enkel toegestaan wanneer het voertuig volledig stilstaat en de chauffeur of de begeleider het bevel geeft om deze te gebruiken.



Er bestaan twee soorten nooduitgangen: dakluiken (1) en noodramen (meestal voorzien van een hamer) (2).

DAKLUIKEN

Naargelang de grootte van de bus, zijn er 1, 2 of 3 nooduitgangen voorzien in het dak van het voertuig. Deze dakluiken kunnen na ontgrendeling, naar buiten geduwd of geschoven worden. Om de bus via het dak te verlaten kan men de passagiersstoelen en hun leuningen gebruiken om de noodluiken gemakkelijker te bereiken.



Als er, noodgedwongen, gebruik gemaakt moet worden van de nooduitgangen in het dak, moet men zich er steeds van bewust zijn dat er vanaf deze uitgang nog een zekere hoogte moet overbrugd worden. Het gebruik van deze nooduitgangen is dus eerder af te raden wanneer de bus nog recht staat. De te overbruggen hoogte kan dan namelijk tot 4 meter bedragen.

NOODRAMEN

Aan de linkerkant van de bus is steeds minstens één nooduitgang voorzien.

Deze uitgangen zijn ramen die met de tekst "nooduitgang" aangeduid zijn. Deze zijn tevens van noodhamers voorzien.

Om in geval van nood de evacuatie via de noodramen mogelijk te maken moeten deze uitgeslagen worden. Dit doet men door met de voorziene hamer in een hoek van het raam het glas in te slaan. Het raam zal dan volledig verbrijzelen en kan naar buiten geduwd worden.

Ook bij deze wijze van evacueren moet men rekening houden met de te overbruggen hoogte. De noodramen kunnen zich namelijk tot op iets meer dan twee meter boven de grond bevinden.

ICB