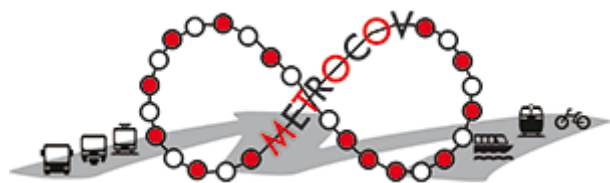


Advies Toegankelijkheid lijn 17 Deel Statenkwartier tot aan de Gravenstraat



Den Haag, januari 2024

Voorall
Van Diemenstraat 196
2518 VH Den Haag
070 - 365 52 88
www.voorall.nl
info@voorall.nl
www.facebook.com/voorall
www.twitter.com/voorall

Metrocov
Westersingel 12
3014 GN Rotterdam
Postbus 21012
3001 AA Rotterdam
088-5445100
www.metrocov.nl

Advies Toegankelijkheid lijn 17 Deel Statenkwartier tot aan de Gravenstraat

Inleiding

In de 2^e helft 2022 en de 1^e helft van 2023 heeft de HTM het laatste deel van lijn 17 vanaf Statenkwartier tot aan de halte Gravenstraat geschikt gemaakt voor de laagvloerse trams. Dat hield in dat de halten zijn verhoogd en aangepast, zodat ze toegankelijk zijn voor mensen met een beperking. Vanaf 8 juli 2023 rijden de laagvloerse (Avenio) trams helemaal door tot aan de eindhalte Statenkwartier via de oorspronkelijke route van lijn 16 vanuit de binnenstad. Deze voertuigen zijn toegankelijk voor mensen met een beperking. Dat betekent dat lijn 17 in principe toegankelijk is voor deze doelgroep. De toegankelijkheid van een vervoerssysteem hangt echter niet alleen af van de toegankelijkheid van het voertuig, maar van de hele keten: de bereikbaarheid en toegankelijkheid van de haltes, de spleetbreedte, het vervoermiddel en de informatievoorziening. Voorall, de belangenorganisatie voor Hagnaars met een beperking, heeft daarom onderzocht of lijn 17 in de praktijk ook op het laatste deel toegankelijk is. Het resterende deel van de lijn is een samenloop met andere tramlijnen waarvan de halten in het verleden zijn aangepast en door Voorall zijn getest. Het onderzoek richt zich op reizigers die gebruik maken van een rolstoel, scootmobiel, rollator of stok, reizigers die niet (goed) kunnen zien en reizigers die niet (goed) kunnen horen.

De uitslagen van de test van lijn 17 zijn vastgelegd in dit advies, dat wordt verstuurd aan de volgende verantwoordelijke instanties: HTM, MRDH en de gemeente Den Haag. Het uitgangspunt is dat de adviezen worden opgevolgd om de zelfstandigheid van het groeiende aantal reizigers met een beperking te waarborgen.

Deze groep reizigers neemt toe, omdat de Nederlandse bevolking steeds ouder wordt en omdat gemeenten bezuinigen op het Wmo-vervoer. Toegankelijk openbaar vervoer biedt reizigers met een beperking de vrijheid en zelfstandigheid die mensen zonder beperking ook kennen.

Dit advies kwam tot stand in een samenwerking tussen Voorall en consumentenplatform Metrocov en door de inzet van de vrijwillige deelnemers en ervaringsdeskundigen. Vanuit de Metrocov wordt het rapport aangeboden aan de wethouder Mobiliteit van Den Haag.

Test

Om de toegankelijkheid te testen zijn op 18 juli 2023 metingen verricht en is op 1 november 2023 een schouw uitgevoerd op het tracé vanaf halte Statenkwartier tot en met de halte Gravenstraat.

De 9 haltes met 18 perrons zijn door een TestTeam uitvoerig beproefd, bekeken en gemeten.

Het testteam bestond uit:

- Een ervaren gebruiker van een elektrische rolstoel.
- Een blinde met taststok, die ervaringsdeskundig is op het gebied van toegankelijkheid van openbare ruimtes en vervoer.
- Twee deskundigen die optraden als begeleider, notulist en fotograaf.
- Twee mensen van MRDH en Metrocov hebben meegekeken.
- Een medewerker van de HTM heeft een deel van de schouw bezocht.

Gelet is op vier elementen van lijn 17, namelijk:

1. Bereikbaarheid/ toegankelijkheid van de haltes
2. Functioneren van het vervoermiddel
3. Kwaliteit en actualiteit van de reisinformatie
4. Toegankelijkheid van het vervoermiddel.

Uitgangspunten

De uitgangspunten voor dit advies komen voort uit de ervaringen van eerdere testen van (RandstadRail) lijnen in Den Haag, Voorburg, Leidschendam en Zoetermeer. Dit heeft ertoe geleid dat in nauwe samenwerking met MRDH en HTM de haltes en de voorzieningen nu zo zijn aangepast, dat het overgrote deel van de haltes toegankelijk is.

Voor de bereikbaarheid/ toegankelijkheid van de haltes en het functioneren van het vervoermiddel is gewerkt met deels zelf ontwikkelde meetinstrumenten en een checklist (bijlage 2), omdat het bij deze elementen gaat om technische harde randvoorwaarden die objectief gemeten kunnen worden. Hierbij is uitgegaan van de normen uit het Handboek Voor Toegankelijkheid, 7^e herziene druk. Bij de geleidelijnen zijn de Ontwerprichtlijnen Routegeleiding 2021 van het Projectbureau Toegankelijkheid als uitgangspunt gebruikt.



De gebruikte perron / voertuig spleetmeter

BEVINDINGEN EN ADVIEZEN

Hieronder volgen de belangrijkste bevindingen en adviezen per onderdeel. In bijlage 1 is een overzicht te vinden van de knelpunten per halte en richting.

1. Bereikbaarheid / toegankelijkheid van de haltes

Hellingbaan:

De hellingbanen voldoen allen aan de gestelde norm.

Vrij beloopbare breedte en obstakelbreedte:

De haltes waren over het algemeen ruim bemeten.

Op de halte Kunstmuseum richting Statenkwartier staat een attentiebord van de HTM te veel(?) en aan het eind van deze halte ontbreekt een hekwerk.

Op de halte Groot Hertoginnelaan richting Centrum ontbreekt een hekje langs het talud waar ook de geleidelijn loopt.

Bij de halte Obrechtstraat ligt een 'verloren' stuk tegelwerk dat tot illegaal oversteken uitnodigt.



Een paal teveel (?)



Hek ontbreekt



Hekje ontbreekt



Overtollige stuk tegelwerk

Bijzondere aandacht vraagt de halte Gravenstraat richting Statenkwartier. De halteband langs deze halte heeft een lelijke knik aan het einde van de halte. Dit kan invloed hebben op de spleetbreedte bij de laatste deur afhankelijk waar de tram stopt. Het rechttrekken van de band op die plek kan dat voorkomen.



Knik in band aan uiteinde halte

ADVIES

- Plaats een hek op de halte Kunstmuseum.
- Plaats een hekje langs talud bij halte Groot Hertoginnenlaan.
- Haal het loze stuk tegelwerk weg bij halte Obrechtstraat.
- Trek de halteband recht op de halte Gravenstraat

Geleidelijnen:

In de meeste gevallen waren de geleidelijnen goed aangelegd en tot aan de gidslijn doorgetrokken. Er waren nog wel enkele aandachtspunten.

Op de halte Kunstmuseum richting Statenkwartier lag geen stoptegel aan het einde van de geleidelijn.

Bij de halte Groot Hertoginnelaan richting de halte van buslijn 24 en 28 ontbreekt een deel van de geleidelijn.



Geen stoptegels aan het eind v.d. lijn



Geen geleidelijn naar buslijn 24/28

Er is geen geleidelijn met attentietegel aangelegd bij de Dris op halte Obrechtstraat.



Geleidelijn met attentietegel ontbreekt

ADVIES

- Stoptegel aanbrengen aan het einde van de halte Kunstmuseum.
- Resterende deel van de geleidelijnen naar halte buslijn 24/28 aanbrengen.
- Geleidelijn met attentietegel naar de Dris op halte Obrechtstraat aanbrengen.

Schuilgelegenheid en verlichting en andere voorzieningen:

Alle halten en toegangen zijn goed uitgelicht en beschikken over een schuilgelegenheid met uitzondering van de halte Gravenstraat richting CS. Hier is voldoende ruimte voor een abri.

Op sommige halten waren geen of weinig fietsnietjes.



Abri ontbreekt op de Gravenstraat



Halte Elandstraat kunnen nog nietjes bij

ADVIES

- Plaats bij de haltes Frederik Hendriklaan, Kunstmuseum en Elandstraat fietsnietjes. Geconstateerd wordt dat de first en last mile in het OV vervoer steeds vaker met de fiets wordt gedaan. Bij ontwerpen van de haltes met name in de periferie is het belangrijk ook ruimte te reserveren voor het stallen van fietsen.
- Plaats een (smalle) abri bij de halte Gravenstraat richting CS.

Auditieve en visuele informatie op het perron:

Op alle haltes stonden DRISpalen die goed functioneerden.

2. Functioneren van het vervoermiddel

De functionaliteit van het vervoermiddel is eerder uitvoerig getest. Er is wel gelet op de houding van de bestuurder. Het viel op dat de meeste bestuurders wel attent waren bij het openen van de deuren en het wachten tot men zijn plaats had gevonden.

3. Kwaliteit en actualiteit van de reisinformatie

De aanwezige Drisschermen functioneerden goed en gaven de juiste informatie aan.

De reisinformatie in de abri is summier. Via een QR-code kan men de vertrektijden oproepen. Hierover ontvangt Voorall wel klachten.

De reisinformatie op de nieuwe site van de HTM is voor reizigers met een beperking sterk verbeterd. Helaas zijn op de app van HTM en MRDH de toegankelijke haltes nog niet correct aangegeven.

ADVIES

- Pas zo spoedig mogelijk de app's aan naar de nieuwe situatie.

4. Toegankelijkheid vervoermiddel

Voor de toegankelijkheid van het vervoermiddel is de spleetbreedte en het hoogteverschil tussen perron en voertuig van cruciaal belang.

De mate van toegankelijkheid kan aan de hand van de horizontale en verticale spleetbreedte worden gedefinieerd.

Hierbij is de volgende normering aangehouden:

| Score | horizontaal/mm | verticaal/mm |
|--------------------------|-----------------------|---------------------|
| ideaal | tot 50 | tot 20 |
| Acceptabel | tot 75 | tot 50 |
| te vermijden | tot 100 | |
| niet toegankelijk | vanaf 100 | vanaf 50 |

Voor deze normering is gebruik gemaakt van een onderzoek van de TU Delft uit 2006 waar in het rapport 'Handigap' de resultaten worden beschreven van de verschillende spleetbreedtes bij voertuigen in het openbaar vervoer.

CROW stelt dat bij oplevering van een nieuwe tram of metrolijn, waarbij gebruik gemaakt wordt van nieuwe voertuigen, de spleetbreedte maximaal 50 mm horizontaal en 20 mm verticaal mag zijn (meest ideaal).

Na verloop van tijd mag door grondzetting en voertuigslijtage de spleet oplopen tot maximaal 75 mm horizontaal en 50 mm verticaal (acceptabel).

Zodra de meetwaarden hierboven komen, zal aan verbetering moeten worden gewerkt.

Bevindingen

Bij de digitale spleetmeting op lijn 17 met Avenio is het volgende vastgesteld (zie bijlage 1):

Veel haltes zijn 'normhaltes' omdat ze langs een recht tracé lopen. Hierdoor is een geringe spleethoogte en breedte tussen perron en voertuig optimaal te realiseren.

| | |
|--|-----------|
| spleetbreedte \leq 50 mm | 17 |
| spleetbreedte $>$ 50 mm en \leq 75 mm | 1 |
| spleetbreedte $>$ 75 mm en \leq 100 mm | 0 |
| Spleethoogte \leq 20 mm | 2 |
| spleethoogte \leq 50 mm | 16 |
| spleethoogte $>$ 50 mm | 0 |

Geconstateerd wordt dat alle haltes binnen de norm vallen. Dat stemt ons verheugd.

Conclusie

Wij zijn zeer te spreken over het resultaat van de schouw. Met name de spleethoogte en -breedte vallen allen binnen de norm. We willen de HTM hiermee complimenteren. Hiermee zorgt de HTM ervoor dat de halten voor alle mensen met een beperking toegankelijk zijn.

Bij verschillende halten werden nog kleine omissies vastgesteld, zoals het ontbreken van een stuk geleidelijn, hekwerk of abri. Geconstateerd wordt verder dat zeker bij halten in de periferie veel fietsen worden gestald. Er zijn echter te weinig fietsparkeervoorzieningen. Graag hiervoor aandacht bij de halten van lijn 17, maar ook bij toekomstige ontwerpen. We gaan ervan uit dat onze adviezen ertoe leiden dat aanpassingen zullen worden gedaan, zodat alle reizigers met en zonder beperking zelfstandig gebruik kunnen maken van tramlijn 17.

Over Voorall

Voorall voor Hagenaars met een beperking.

Voorall werkt voor mensen met een lichamelijke, verstandelijke of zintuiglijke beperking en/of een chronische ziekte in Den Haag.

Voorall is adviseur voor het gehandicaptenbeleid van de gemeente Den Haag en fungeert als spreekbuis voor de achterban.

Om de toegankelijkheid van het openbaar vervoer in beeld te brengen zet Voorall TestTeams in. Problemen in de toegankelijkheid worden door Voorall aangekaart bij de verantwoordelijke instanties en meegenomen in de adviezen die Voorall uitbrengt over toegankelijkheid.

Meer informatie: www.voorall.nl



Van Diemenstraat 196
2518 VH Den Haag
070 365 52 88
info@voorall.nl
www.voorall.nl
www.facebook.com/voorall
www.X.com/voorall

Vragen?

Voor vragen kunt u contact opnemen met Ed Vols, voorzitter projectgroep Toegankelijk Openbaar Vervoer via edvols@voorall.nl

Bijlage 1

| Halte richting Centrum | Spleet breedte mm | Spleet Hoogte mm | Bijzonderheden |
|-------------------------------|-------------------|------------------|---|
| Statenkwartier | 0 | 0 | Geen |
| Fred. Hendriklaan | 50 | 30 | Mogelijkheid van fietsnietjes bezien |
| Kunstmuseum | 45 | 35 | Mogelijkheid van fietsnietjes bezien |
| Groot Hertoginnelaan | 50 | 25 | Hekje plaatsen langs talud. Geleidelijn verlengen naar bushalte lijn 24/28 |
| Obrechtstraat | 50 | 30 | Geleidelijn met attentietegel aanleggen naar Dris Loze stuk tegelwerk weghalen |
| Zoutmanstraat | 45 | 30 | Geen |
| Elandstraat | 50 | 25 | Geen |
| Torenstraat | 50 | 20 | Geen |
| Gravenstraat | 55 | 20 | Abri plaatsen |

| Halte richting Scheveningen | Spleet breedte mm | Spleet Hoogte mm | Bijzonderheden |
|------------------------------------|-------------------|------------------|---|
| Gravenstraat | 50 | 30 | Geen |
| Torenstraat | 45 | 35 | Geen |
| Elandstraat | 45 | 40 | Mogelijkheid van fietsnietjes bezien |
| Zoutmanstraat | 50 | 40 | Geen |
| Obrechtstraat | 50 | 25 | Geleidelijn met attentietegel aanleggen naar Dris |
| Groot Hertoginnelaan | 50 | 25 | Geen |
| Kunstmuseum | 40 | 35 | Stoptegel aanbrengen Hekwerk aan het einde van de halte aanbrengen Een signaleringspaal verwijderen ? |
| Fred. Hendriklaan | 50 | 30 | Geen |
| Statenkwartier | 50 | 30 | Geen |

Totaal 9 haltes x 2 = 18 perrons.

0x boven de maximaal toelaatbare **breedte**

0x boven de maximaal toelaatbare **hoogte**

Bijlage 2

| | | |
|-----------------------|----------------------------------|----------|
| Lijn | | |
| Richting | | |
| Haltenummer | | |
| Haltenaam | | |
| Railvoertuig | voertuig-nummer | |
| | deur-nummer | |
| Bereikbaarheid perron | hoogte | mm |
| | breedte | mm |
| | opvulrand ts. perron en voertuig | ja / nee |
| Perron | vrije breedte | m |
| | breedte bij puntobstakel | m |
| | totale beschikbare breedte | m |
| | geleidelijn | ja / nee |
| | aansluiting op gidslijn | ja / nee |
| Opmerkingen | | 11 |