



**'Resultaten onderzoek
spleetbreedtes haltes
RandstadRail 2011'**

Den Haag, maart 2012

Voorall
Van Diemenstraat 196
2518 VH Den Haag
070 – 365 52 88
www.voorall.nl
info@voorall.nl

Derde meting spleetbreedte RandstadRail

Hierbij presenteert de Projectgroep Toegankelijk Openbaar Vervoer (TOV) van de Stichting Voorall het derde onderzoek naar de verticale en horizontale spleten van de RandstadRail-haltes van lijn 3 en 4 op het traject Den Haag CS – Zoetermeer. Alle gegevens zijn toegevoegd in de database van het spleetbreedte-onderzoek, waarin zichtbaar is waar en wanneer verbeteringen zijn aangebracht en bij welke haltes de aansluiting van het perron met het voertuig nog niet optimaal is.

Inleiding

In Den Haag begon men in 1997 al met het denken over toegankelijk openbaar vervoer. Bij de opzet van RandstadRail is vanaf het begin rekening gehouden met de toegankelijkheid voor mensen met een beperking.

In 2030 moet al het railvervoer voor hen toegankelijk zijn. Daarover bereikte de minister van Verkeer en Waterstaat in 1998 consensus in de wereld van het openbaar vervoer.

Spleetbreedte cruciaal voor toegankelijkheid

Een cruciale voorwaarde voor de toegankelijkheid van RandstadRail is de aansluiting van het perron op het voertuig. Deze aansluiting moet zo nauw mogelijk zijn: de spleet tussen perron en voertuig moet zowel horizontaal als verticaal zo klein mogelijk zijn. Om te weten en te monitoren hoe toegankelijk het sneltramsysteem is, is de spleetbreedte regelmatig gemeten. Om de toegankelijkheid van haltes op eenvoudige wijze inzichtelijk te maken, is gewerkt met een kleurcodering. De kleur groen staat voor een optimale spleetbreedte, de kleur geel voor een goede breedte die toegankelijk is voor 90% van de mensen met een beperking. De spleetbreedtes die niet voldoende toegankelijk zijn, hebben de kleur oranje of rood. Rood is de minst toegankelijke variant.



Onderzoek

De normen voor de toegankelijkheid en de spleetbreedte zijn gebaseerd op een door het Landelijk Bureau Toegankelijkheid (LBT) geïnitieerd onderzoek naar toegankelijkheid van railvervoer. Aan het onderzoek, dat werd uitgevoerd door de TU Delft, deden 300 mensen met allerlei verschillende beperkingen mee. Dit onderzoek, dat werd gepresenteerd in 2007, leverde een rapport op met meetbare richtlijnen. Op deze normering is het spleetbreedte onderzoek gebaseerd.

De waardes voor de kleurcode worden als volgt aangegeven:

verticale x horizontale spleetbreedte in mm.

Groene zone: tot (20 mm x 50 mm)

Gele zone: tot (50 mm x 75 mm)

Oranje zone; tot (100 mm x 100 mm)

Rode zone: boven (100 mm x 100 mm)

Spleetbreedte onderzoek

In 2007, een jaar na de ingebruikname van RandstadRail, vond de eerste meting plaats. Daarbij bleek dat er nog 19 haltes de rode code kregen. De Haagse wethouder zegde toe alle rode haltes aan te pakken.

Een jaar later was dit een feit. Bij de presentatie van de tweede meting in 2008 waren alle rode haltes binnen de gemeente Den Haag weggewerkt. Daarop sprak de wethouder van verkeer de ambitie uit om ook alle oranje haltes toegankelijk te maken. Met als einddoel het hele traject dusdanig aan te passen, dat alle 112 haltes in het gele en groene gebied zouden vallen. En daarmee voor 90% van de gehandicapten toegankelijk zouden zijn.

Tijdens deze tweede meting moest men echter concluderen dat de hele baan nog enigszins moest 'zetten': hier en daar was sprake van lichte verzakking. Ook de voertuigen zakten enigszins door de vering en de wielen vertoonden slijtage. Om die reden is besloten tot een derde meting van de spleetbreedte in 2009. Deze meting is gedaan in twee fases. In 2009 werd het traject in Den Haag gemeten. De metingen van het traject naar Zoetermeer volgden in 2011.

Verwerking gegevens

Alle onderzoeksresultaten zijn met behulp van specifieke software geordend. De database toont van elke meting foto's van alle haltes. Op de foto is het perron met een stilstaand voertuig van RandstadRail te zien. Op de daarvoor ontwikkelde 'spleetbreedtemeter' is af te lezen hoe groot de spleet is. Per halte kan worden gecheckt:

- wat de grootte van de horizontale en verticale spleet is,
- in welke kleurcodering deze valt,
- of er een rubberen rand is,
- wat het niveau van het perron is en
- wat de manoeuvreerruimte is op het perron.



Spleetbreedtemeter

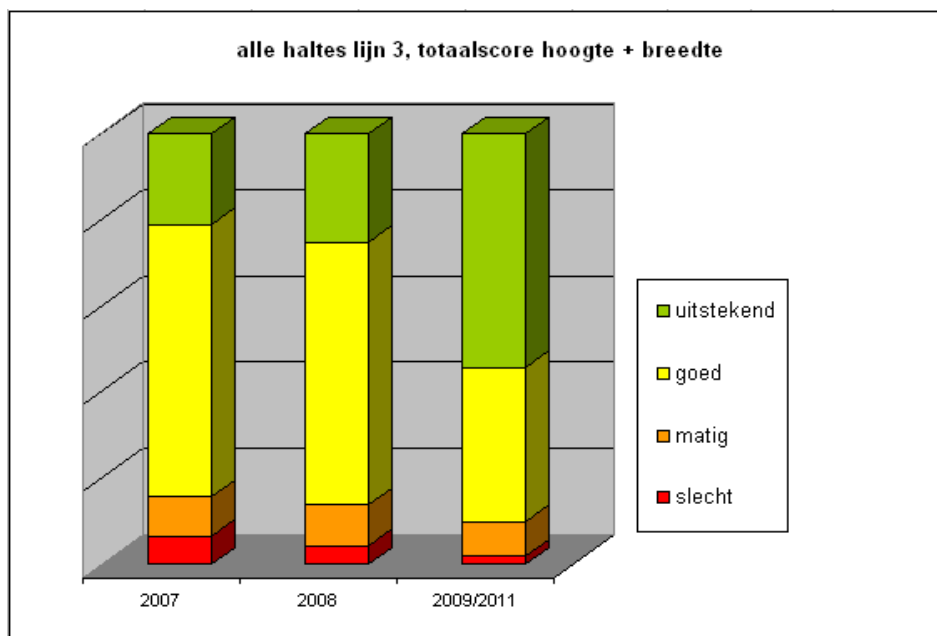
Toelichting bij het overzicht van de meetresultaten

Hier en daar zijn in het overzicht lichte afwijkingen in de metingen zichtbaar, een spleet die bijvoorbeeld in 2008 nog 45 mm was, blijkt in 2011 40 mm te zijn. De oorzaak hiervan is dat het voertuig niet bij elke meting exact op dezelfde plek staat op het perron. Daarnaast kan het voertuig de ene keer iets meer naar links en de andere keer naar rechts 'hangen', waardoor de spleetbreedte enkele millimeters varieert.

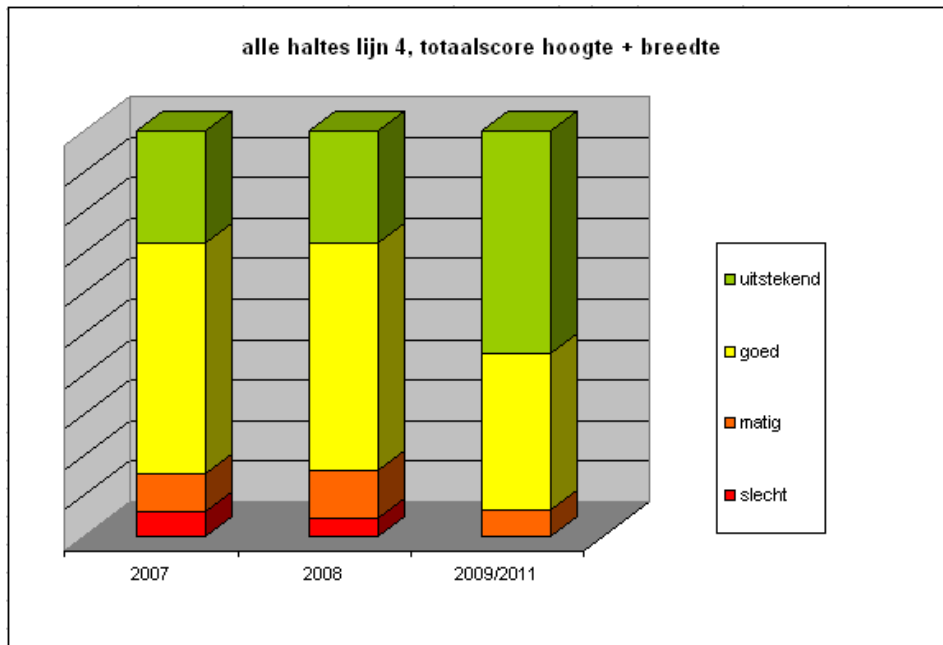
Onderzoeksresultaten

Concreet heeft het onderzoek de volgende feiten opgeleverd:

- van de 112 haltes zijn nu 96 haltes optimaal/goed toegankelijk (alleen groen of geel)
- 16 haltes zijn nog onvoldoende toegankelijk (ook oranje of rood)
- 13 haltes die in 2008 nog niet toegankelijk waren (ook oranje of rood) zijn nu wel toegankelijk (alleen geel of groen)
- 5 haltes zijn slechter toegankelijk geworden: Mozartlaan, Valkenbosplein, Conradkade, Buitenwegh en Voorburg 't Loo. Wij hebben de indruk dat de oorzaak kan liggen in de rubberen rand die aan het perron vast zit. In dat geval is dit euvel relatief snel en eenvoudig te verhelpen. Hierover is inmiddels overleg gepleegd met de HTM
- Het aantal keren dat hoogte of breedte bij een halte uitstekend scoort is tussen 2008 en 2011 ruim verdubbeld
- 103 perrons hebben voldoende breedte om te manoeuvreren met een rolstoel of scootmobiel
- 4 perrons zijn verbeterd van rood naar groen qua vrije breedte
- 9 haltes hebben nog obstakels op het perron of onvoldoende manoeuvreerruimte



Overzicht Lijn 3



Overzicht Lijn 4

Conclusie en advies

Voorall is verheugd te kunnen constateren dat er een enorme verbetering gaande is in de aansluiting van de voertuigen op de perrons en daarmee in de toegankelijkheid. Dit geeft een belangrijke kwaliteitsverbetering van reizen voor alle burgers, en in het bijzonder voor mensen met een rollator, rolstoel, scootmobiel of kinderwagen.

De Projectgroep Toegankelijk Openbaar Vervoer van Voorall adviseert het volgende:

1. Zo veel mogelijk haltes toegankelijk maken

De doelstelling om alle haltes volledig toegankelijk te laten zijn onderschrijven wij van harte.

Voorall adviseert om de 16 nog niet toegankelijke haltes op korte termijn alsnog toegankelijk te maken zowel qua aansluiting van het perron op het voertuig, als qua manoeuvreerruimte.

2. Communiceren van ontoegankelijke haltes

Voor de haltes waarbij het toegankelijk maken technisch onmogelijk blijkt te zijn, adviseren wij om dit duidelijk te communiceren op de HTM-site en de routeborden: 'weten is voorkómen van problemen'.

De ene mogelijkheid om aan te geven welke haltes niet toegankelijk zijn is door middel van een rolstoel met een kruis. De andere mogelijkheid is om alle toegankelijke haltes te voorzien van een groen rolstoelsymbool. Dit voorkomt onaangename verrassingen bij reizigers met een rolstoel die onverwacht niet kunnen in- of uitstappen bij een halte die niet aan de normen voldoet.

3. Stelselmatig checken rubberen perronranden

De projectgroep adviseert om aandacht te schenken aan het controleren van de rubberen perronranden. Het zou goed zijn als bestuurders direct melden als deze ontbreekt of beschadigd is, zodat deze hersteld kunnen worden.

4. Stelselmatig monitoren toegankelijkheid haltes

Als laatste adviseert de werkgroep om de toegankelijkheid van RandstadRail te blijven monitoren door het traject elke drie jaar te checken.

Tot slot

Het feit dat bijna alle 112 haltes van RandstadRail toegankelijk zijn, is het resultaat van een intensieve samenwerking tussen alle betrokken partijen in de regio Den Haag. De samenwerking tussen de vervoersbedrijven, de ontwerpers van de stedelijke infrastructuur, de ontwikkelaars van de voertuigen, de politiek betrokkenen en de belangenorganisatie van mensen met een beperking, heeft geleid tot een hoogwaardig sneltramsysteem dat de stad toegankelijk maakt voor iedereen. De perrons hebben hetzelfde niveau als de entree van de voertuigen, waardoor mensen met een rollator, rolstoel, scootmobiel of kinderwagen er makkelijk in- en uit kunnen rijden. Den Haag heeft hiermee het beste toegankelijke openbaar vervoer van de grote Nederlandse steden. Ook in Europa behoort RandstadRail tot de top.

Voorall is er dan ook voorstander van om het gebruik van RandstadRail onder mensen met een beperking te promoten.

Over 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.