



**ADVIES
AANSCHAF
NIEUWE TRAM**

Den Haag, augustus 2017

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

ADVIES AANSCHAF NIEUWE TRAMS

Inleiding

Op dit moment zijn er studies gaande over de vraag welke nieuwe tram aangeschaft moet worden om de huidige GTL 8 te vervangen en zo te komen tot een volledige vloot met laagvloerse trams. Voorall is verheugd over het feit dat in de nabije toekomst alle trams laagvloers zullen zijn, zodat ook reizigers met een rolstoel, rollator en reizigers met een andere vorm van een beperking gemakkelijk de tram kunnen betreden. Integraal toegankelijk openbaar vervoer draagt bij aan de participatie van mensen met een beperking en is een belangrijke voorwaarde om op gelijkwaardige wijze mee te kunnen doen in de maatschappij.

In de discussie over de nieuwe tram wordt gefocust op de breedte van de tram: wordt deze smal of breed. Voorall kijkt vanuit een breder perspectief naar de vraag op welke wijze de nieuwe tram zo toegankelijk mogelijk gemaakt kan worden.

Op basis van de kennis over en ervaringen met de Citadis en de Avenio geeft Voorall een aantal aanbevelingen omtrent de voorwaarden voor het realiseren van een integraal toegankelijke tram. Deze aanbevelingen vindt u in onderstaand advies.

Smal of breed

Vanuit de gebruiker met een beperking is een brede tram te prefereren boven een smalle tram.

- Een brede tram levert binnen meer manoeuvreerruimte op
- Er kunnen meer zitplaatsen worden gemaakt
- Het is mogelijk zonder extra voorziening de halten te bedienen die nu door de huidige laagvloerse trams worden aangedaan.

Wanneer toch voor een smalle variant wordt gekozen, dient er bij alle deuren een uitschuifbare trede te worden aangebracht om de inzet van deze smalle tram zo maximaal mogelijk te laten zijn, zonder dat de toegankelijkheid geweld wordt aangedaan. Deze uitschuiftrede dient een draagvermogen te hebben van minimaal 300 kg en standaard bij elke halte automatisch te worden geactiveerd, en dus niet alleen bij aanvraag door de reiziger.

Aanrijden bij halte

Omdat de laagvloerse trams op vaste plekken voorzieningen voor reizigers met een beperking hebben, is het van belang dat de tram altijd op de juiste plek ten opzichte van de halte stil staat. Met de huidige signalering op zicht wordt dat niet voldoende bereikt. Voorall stelt dan ook voor de nieuwe tram uit te rusten met een signalering zoals die bekend is bij de auto als deze achteruitrijdt. Door het gebruik van sensoren is het mogelijk om de tram binnen een bereik van 5 - 10 cm te laten stoppen. In combinatie met signaleringstegels of digitale

aanduidingen op de halte is het voor iedereen duidelijk waar men moet staan om op de juiste plaats in de tram te stappen.

Herkennen van de tram

Op haltes waar meerdere lijnen stoppen is het belangrijk om te zien welke tram komt voorrijden. Op dit moment is dat alleen op zicht te doen. Niet alle Citadis voertuigen laten duidelijke lijnaanduiding op de voorzijde van de tram zien. De zichtbaarheid van de lichtbak op de Avenio is een stuk beter. Voor het zelfstandig reizen door slechtzienden en blinden is het noodzakelijk om te horen welke tram op de halte staat. Dat kan door het automatisch omroepen van het lijnnummer met eindbestemming als de tram stilstaat. Voorall adviseert daarom hiervoor een voorziening in het nieuwe voertuig te creëren.

In het huidige digitale tijdperk is het daarnaast mogelijk door de tram een signaal af te laten geven waarmee op een app in de smartphone deze informatie wordt uitgesproken. Voorall beveelt aan ook deze mogelijkheid in de tram te realiseren.

De kleurstelling van de tram dient in tegenstelling tot de Avenio licht van kleur te zijn met een contrasterende kleur(band) van de deuren.

Openen van de deuren

De huidige manier van openen van deuren voldoet goed voor het grootste deel van de reizigers. Voor blinden en slechtzienden is de knop echter moeilijk te vinden. Dit bemoeilijkt het zelfstandig reizen van deze doelgroep en vergroot de tijd die nodig is om in te stappen. Ook reizigers met een rolstoel of scootmobiel hebben meer tijd nodig wanneer zij eerst met hun hulpmiddel naar de knop moeten manoeuvreren om vervolgens naar de deur te rijden om de tram binnen te gaan. Dit is te ondervangen met een ingebouwde sensor in de oproepknop, die - gekoppeld aan een app op de smartphone - de deurknop van de tram activeert. Voorall adviseert daarom deze voorziening te realiseren.

Spleetbreedte en spleethoogte

Helaas moeten we constateren dat de spleetbreedte en -hoogte nog tot veel discussie leidt. Hoewel er op papier goede afspraken zijn gemaakt, is de praktijk weerbarstig. Het goed in- en uitstappen dan wel rijden is van groot belang voor mensen met een beperking. Dat betekent dat de spleet niet te groot moet zijn. Om te bepalen wat de breedte of hoogte zou mogen zijn zodat 80 tot 90% van de mensen met een fysieke beperking nog gebruik kan maken van de tram is uit een onderzoek bij TU Delft in 2006 naar voren gekomen dat de spleetbreedte maximaal 50 mm mag zijn en de hoogte maximaal 20 mm.

Wij bevelen deze normen dan ook met nadruk aan.

Zit- of staanplaats in de tram

Mensen met een beperking zijn aangewezen op een zitplaats. Zitplaatsen nabij de deuren zijn het meest ideaal. Deze plaatsen dienen niet te hoog boven de vloer te staan, zijn voorzien van handgrepen al of niet in combinatie met een OV-chip lezer en een stopknop onder handbereik.

De officiële zitplaatsen voor mensen met een beperking dienen als zodanig goed zichtbaar te zijn. Dit kan eventueel door te kiezen, naast een duidelijke sticker,

voor een afwijkende kleur van de bekleding. In de buurt van deze bijzondere zitplaatsen dient een goede vasthoudmogelijkheid te zijn waaraan men zich kan optrekken. De stopknop moet binnen handbereik en blauw zijn, waardoor de bestuurder erop wordt geattendeerd dat iemand die wat meer tijd nodig heeft wil uitstappen.

In de tram dienen zoveel mogelijk stangen in een duidelijk contrasterende kleur te worden geplaatst waaraan men zich kan vasthouden. Lussen dienen te worden vermeden. Daarnaast dienen alle zitplaatsen die vrij staan, voorzien te zijn van handgrepen naast de zitting.

Plaatsen voor mensen met een hulpmiddel

In de tram dient op twee plaatsen ruimte te worden gereserveerd voor mensen met een hulpmiddel zoals een (elektrische) rolstoel of een scootmobiel van beperkte afmetingen. Deze plaatsen bevinden zich direct bij een deur zodat al te veel manoeuvreren wordt voorkomen. Op deze plaatsen dienen geen klapstoelen te worden aangebracht. Door een grote sticker (het liefst op de vloer) wordt de plaats herkenbaar gemaakt. Beide plaatsen worden voorzien van twee stootkussens met veiligheidsriemen, zodat in beide rijrichtingen de ruimte kan worden gebruikt. Onder handbereik dient een blauwe stopknop en alarmknop, waarmee met de bestuurder kan worden gecommuniceerd, aangebracht te zijn. Ook een OV-chiplezener nabij deze plek is wenselijk, waardoor de inrijprocedure kan worden bekort.

Een vrij/bezet signalering aan de buitenzijde van de tram kan ervoor zorgen dat een passagier met een hulpmiddel tijdig de tweede plek kan opzoeken.

Informatie in het voertuig

Alle reisinformatie in het voertuig dient zowel visueel als auditief beschikbaar te zijn. Dat betekent dat alle reisinformatie die zichtbaar is op panelen ook op automatische wijze omgeroepen wordt en dat gesproken informatie zichtbaar is via panelen. Het signaal om links uit te stappen kan ten behoeve van reizigers met een auditieve beperking via lichtsignalering boven de deuren worden aangegeven.

Ook hier zou de mogelijkheid moeten bestaan om de tekst uit te laten spreken of zichtbaar te maken door middel van een app op de smartphone.

Algemene opmerkingen

Voorall heeft in 2015 de nota 'Voorwaarden Integraal Toegankelijk Openbaar Vervoer' gepubliceerd. Deze nota sturen wij u als bijlage mee. Hierin worden de bovenstaande punten in technische zin uitgeschreven.

In het bovenstaande is vooral aandacht besteed aan het voertuig. Het voertuig wordt echter bestuurd en deze bestuurder kan ook veel doen om het reizen voor mensen met een beperking aangenamer en gemakkelijker te maken door oplettend te zijn bij het in- en uitstappen, door rustig op te trekken en te stoppen en door waar nodig aanvullende informatie te verstrekken.

Er bestaat nog onduidelijkheid over welke hulpmiddelen er in de tram worden toegestaan. Voorall pleit ervoor om in gezamenlijk overleg hierover

randvoorwaarden te formuleren over de vraag welke hulpmiddelen zijn toegestaan in de tram.

Ten slotte

Met dit advies streeft Voorall ernaar een bijdrage te leveren in de discussie rondom de aanschaf van de nieuwe tram, zodat met dit nieuwe voertuig de mogelijkheden voor het reizen van mensen met een beperking in het openbaar vervoer nog verder verbreed worden.

Over Voorall

Voorall voor Hagnaars met een beperking

Voorall werkt voor mensen in Den Haag met een lichamelijke, verstandelijke of zintuiglijke beperking en/of een chronische ziekte. Voorall is adviseur voor het gehandicaptenbeleid van de gemeente Den Haag en fungeert als spreekbuis voor de achterban. Voorall streeft er naar Den Haag een inclusieve stad te laten zijn, waarbij zelfstandig reizen met het openbaar vervoer een belangrijke plaats inneemt.

Zie voor meer informatie: www.voorall.nl

Vragen?

Voor eventuele vragen kunt u contact opnemen met Ed Vols, voorzitter Voorall Projectgroep Toegankelijk Openbaar Vervoer, email: edvols@voorall.nl of via 070 – 365 52 88.