

Verplaatsbare oprijplaten: snelle en eenvoudige oplossing voor beter toegankelijke trams

Beproefd concept in Duitsland

DIRK CLAES (REIZIGERSBOND), LUC DESMEDT (REIZIGERSBOND), MARC BROECKAERT (REIZIGERSBOND), ETIENNE VAN DAELE (REIZIGERSBOND), JOHAN DE MOL (UGENT, REIZIGERSBOND)

Rolstoelgebruikers geraken vaak moeilijk of zelfs helemaal niet op lagevloertrams. De restruimte ('gap') tussen het haltetrottoir en de voertuigvloer en het hoogteverschil ('step') kunnen een onoverkomelijke hindernis vormen. Verplaatsbare oprijplaten kunnen dat probleem vrij gemakkelijk verhelpen en daarmee inclusieve mobiliteit wat verbeteren. De Duitse stad Dresden gebruikt ze al bijna 20 jaar succesvol en de Brusselse MIVB test sinds december verplaatsbare oprijplaten op een tramlijn.

OUDESTE HERMELIJNTRAMS NIET TOEGANKELIJK MET ROLSTOEL

De recentere lagevloertrams van De Lijn van het type Albatros en Hermelijn beschikken over een in de vloer, door de bestuurder manueel uitklapbare oprijplaat. De tot 60 jaar oude, kleine PCC-trams in Antwerpen zijn door hun hoge vloer en smalle toegangsdeuren echter de facto ontoegankelijk voor rolstoelgebruikers. Toch zullen zij nog jaren in dienst blijven. De oudste Hermelijntrams – type 1, waarvan 31 in Antwerpen en 14 in Gent - werden in bedrijf gesteld in 1999-2001 en beschikken evenmin over een uitklapbare oprijplaat.¹ Bijgevolg blijft een derde van de Hermelijnvloot in de praktijk ontoegankelijk voor rolstoelgebruikers.

In het raam van de geplande midliferevisie (gespreid over 12 jaar) van alle Hermelijntrams overweegt De Lijn nu om een uitklapbare oprijplaat in te bouwen in de 45 oudste voertuigen. In de Gentse tweerichtingtrams zouden er twee oprijplaten ingebouwd worden. Daarbij zou in het tramchassis gesneden worden. De kost van deze ingreep is onbekend en de realisatiehorizon evenmin. Een gelijkaardige ingreep in de vloer van 20 jaar oude trams is bij geen enkel ander OV-bedrijf bekend. Bij de realisatieplanning moet ook met de beschikbaarheid van de



Foto: Thomas Kunze (KSV GmbH)

In de Duitse stad Dresden rijden heel wat trams die technisch identiek zijn aan de oude Hermelijntrams van De Lijn. Sinds 2004 zijn die voertuigen uitgerust met verplaatsbare oprijplaten die in verticale stand naast de tramdeuren veilig opgeborgen worden.

trams rekening worden gehouden: de uitvoering van de dienstregeling van De Lijn mag niet in het gedrang komen.

BEPROEFDE OPLOSSING IN DUITSLAND

Op 30 maart 2020 stelde de Reizigersbond aan Vlaams minister Peeters en aan De Lijn voor om, op proef, één oudere Antwerpse en één oudere Gentse Hermelijntram uit te rusten met opbergbare oprijplaten². Dergelijke in verticale stand naast de tramdeuren veilig opgeborgen oprijplaten zijn sinds 2004 aanwezig in de technisch vrijwel identieke trams in de Duitse stad

¹ Een reiziger in een elektrische rolstoel nam onlangs nog de proef op de som en stelde vast dat er in vier opeenvolgende trams in Gent geen oprijplaat aanwezig was en die trams daardoor voor hem niet toegankelijk waren. Zie het filmpje op YouTube: <https://youtu.be/1eaiwlexw88>.

² Reizigersbond, Naar duurzame oprijplaten op korte termijn voor de 45 oudste Hermelijntrams. Rapportage onderzoek praktijken in het buitenland. Op 30 maart 2020 per mail aan de minister en aan De Lijn bezorgd. Zie ook het verslag van de commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken van 12 maart 2020, Vlaams parlement: www.vlaamsparlement.be/commissies/commissievergaderingen/1377030/verslag/1380833.



Foto: Pierre Decobbeleer

Eind 2016 werden de, toen al 20 jaar oude, lagevloertrams van de Duitse stad Halle an der Saale uitgerust met verplaatsbare oprijplaten.

Dresden De Saksische deelstaatregering subsidieerde de oprijplaten voor 75%. Door die uitrusting werden de trams pas jaren na hun inbedrijfstelling in de jaren 90 in de dagelijkse praktijk rolstoeltoegankelijk. De initiatiefnemer, dr. Peter Münzberg van de gehandicaptenkoepel Landesverband Selbsthilfe Körperbehinderter Sachsen, was daar bijzonder tevreden over. Ook de nieuwste trams in Dresden³ beschikken over gelijkaardige, door de bestuurder in een handomdraai bediende oprijplaten. Dresden overwoog nooit de plaatsing van uitklapbare oprijplaten in de vloer van een decennium eerder in bedrijf gestelde trams omdat dit een ingreep in de structuur zelf van de tramvloer zou inhouden.

De in 1993-1996 ingebouwde lagevloervloertussenbakken (eerste generatie) van de huidige, 40 jaar oude kusttram zijn al twee decennia uitgerust met opbergbare oprijplaten in verticale behuizing. Eind 2016 werden de, toen al 20 jaar oude, lagevloertrams van de Duitse stad Halle an der Saale uitgerust met oprijplaten, die veilig opgeborgen zitten naast de deuren. Zulke opbergbare oprijplaten vormen een goedkope, beproefde, veilige en op zeer korte termijn realiseerbare oplossing voor de 45 oudste Hermelijns trams, zonder impact op de beschikbaarheid voor de dagelijkse reizigersdienst.

MIVB TEST DRAAGBARE OPRIJPLAAT

Op 3 december 2020 – de internationale dag van personen met een handicap – lanceerde de Brusselse MIVB een proefproject met de bedoeling de toegang tot het voertuig te vergemakkelijken voor rolstoelgebruikers.⁴ In elke tram op lijn 7 Heizel – Vanderkindere zijn twee 'draagbare' oprijplaten aanwezig. Deze tweerichtingstrams zijn steeds van het type 4000 met integrale



Foto: Reizigersbond

In december 2020 lanceerde de Brusselse MIVB een proefproject met de bedoeling de toegang tot trams te verbeteren voor rolstoelgebruikers. In elke tram op lijn 7 Heizel - Vanderkindere zijn twee draagbare oprijplaten aanwezig.



Foto: MIVB

Het is erg eenvoudig om de lichte oprijplaat uit en in te klappen. Ze is bestand tegen een gewicht van 350 kg.

lage vloer. De verplaatsbare oprijplaten⁵ kunnen worden gebruikt door een begeleider van de rolstoelgebruiker of door een behulpzame medereiziger. Het is erg eenvoudig om de lichte oprijplaat – ze weegt minder dan 15 kg - uit- en in te klappen. De oprijplaat is bestand tegen een gewicht van 350 kg. De MIVB maakte de prijs van de op de markt verkrijgbare oprijplaat niet bekend. Na gebruik moet de oprijplaat steeds worden opgeborgen op de hiervoor voorziene plaats voor rolstoelgebruikers, tegen de tramwand in het voorste deel van de tram, nabij de tweede dubbele deur in de rijrichting.

Op het instrumentenbord van de trambestuurder wordt het gebruik van de oprijplaat niet 'verklikt'. De aanwezigheid van de oprijplaat-in-gebruik wordt wel gedetecteerd door de deurbeveiligingssystemen. Deze detectie voorkomt het vertrekken van de tram en beperkt daardoor het risico op ongevallen. Bij daglicht kan de trambestuurder in principe zelf goed zien dat een rol-

³ www.selbsthilfenetzwerk-sachsen.de.

⁴ M. Broeckaert, D. Claes, J. De Mol, L. Desmedt, "Idealiter hanteren MIVB, De Lijn en TEC dezelfde normen". Interview met Christian de Strycker, pool Personen met beperkte Mobiliteit MIVB, in Verkeersspecialist nr. 189, september 2012, p. 12-14.

⁵ Zie <https://mivbstories.be/2020/12/03/hoe-maken-wij-het-brusselse-openbaar-vervoer-toegankelijk>.

stoelgebruiker aan de halte staat te wachten en dat een begeleider of medereiziger de oprijplaat uit- of inklapt. Nog voor het aan boord van de tram komen is het steeds aangewezen om, met een handgebaar, een seintje te geven aan de trambestuurder.

Bij duisternis en eigenlijk in alle omstandigheden verdient het aanbeveling om de blauwe drukknop aan de buitenkant van de tram, naast de tweede dubbele deur, te gebruiken. Deze blauwe knop is bestemd voor alle reizigers die traag in- of uitstappen: rolstoel- en rollatorgebruikers, kinderwagenbegeleiders en alle minder mobiele personen. Door het indrukken van deze blauwe knop worden de camera's geactiveerd en de automatische deurensluiting geannuleerd.

Zo wordt vermeden dat de tweede tramdeur automatisch sluit terwijl een rolstoelgebruiker de tram nog aan het binnenkomen of aan het verlaten is. De rolstoelgebruiker kan zijn wens om de tram aan de eerstvolgende halte te verlaten zelf aan de bestuurder melden door het gebruiken van de intercom en door het indrukken van de blauwe knop bij de rolstoelplaats in het voertuig zelf.

De MIVB hoopt het concept te verspreiden door het gebruik van de oprijplaat op het tramnetwerk. Alle trambestuurders werden opgeleid. Zij mogen helpen maar zijn daartoe niet verplicht. ■

Trefwoorden: De Lijn, inclusieve mobiliteit, MIVB, openbaar vervoer, oprijplaat, toegankelijkheid, tram.

Kort

OPENBAAR VERVOER

ReTiBo-project bij De Lijn is klaar

De Lijn en de privépartners in de THV Profa hebben het project ReTiBo - wat staat voor 'Registratie, Ticketing en Boordcomputer' - vorige maand eindelijk kunnen afsluiten. Nu de laatste software-onderdelen in gebruik zijn genomen en alles werkt zoals voorzien, kan De Lijn ReTiBo verder incorporeren in de dagelijkse werking. Het project werd opgestart in 2011 met als doel om alle voertuigen uit te rusten met een boordcomputer en registratie-apparaten, en de interoperabele MOBIB-kaart te introduceren voor de reizigers van De Lijn. Op die manier krijgen de reizigers een gebruiksvriendelijk, contactloos vervoerbewijs dat ze moeten scannen bij het opstappen op het voertuig. Op die manier krijgt De Lijn meteen een betrouwbaar zicht op de reizigersaantallen. Ook voor de chauffeurs biedt de boordcomputer praktische voordelen. Zij kunnen bijvoorbeeld meevolgen of ze te vroeg of te laat aan het rijden zijn ten opzichte van de dienstregeling, wat de stiptheid ten goede komt. Het ReTiBo-project kwam onderweg heel wat obstakels tegen waardoor het een aanzienlijke vertraging opliep.

➔ www.delijn.be

OPENBAAR VERVOER

NMBS sluit loketten in 44 stations tegen eind 2021

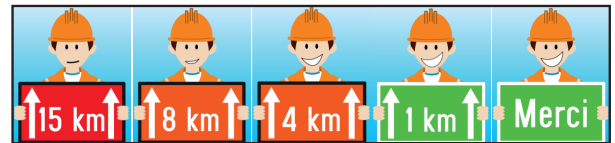
Tegen eind dit jaar zal de NMBS de loketten sluiten in 44 van de 135 stations. In 37 andere stations worden de openingsuren van de loketten sinds 1 maart 2021 afgestemd op de drukste momenten van de dag. Volgens de NMBS gebeuren er aan de te sluiten loketten nog te weinig transacties. Tegelijk kopen steeds meer reizigers hun vervoerbewijs via de digitale kanalen, zoals de app, de website en de automaten. De NMBS verzekert dat de verwarmde wachtaal in alle betrokken stations toegankelijk blijft en dat de openingsuren ervan aangepast zullen worden zodat ze ruimschoots de dienstregeling van de treinen dekken. De assistentie voor personen met beperkte mobiliteit in de stations die dit aanbieden, zal behouden blijven. In een overgangperiode tot eind 2021 zijn de 44 loketten 2 of 3 dagen per week open en zijn er stewards aanwezig om de reizigers te informeren over de functionaliteiten van de verkoopautomaat. De sluiting van de loketten zal geen invloed hebben op het treinaanbod in de betreffende stations. De NMBS gaat nu met de betrokken gemeenten in dialoog om samenwerkingen aan te gaan met

spelers in de publieke, commerciële, niet-commerciële of de verenigingssector die gebruik willen maken van de ruimtes en er aanwezig zijn. Dit is de lijst van de 44 stations waar de loketten tegen eind 2021 gesloten worden: Ans, Bertrix, Beveren-Waas, Binche, Chatelet, De Pinte, Diksmuide, Gouvy, Harelbeke, Heide, Heist, Jambes, Jette, Jurbeke, Kontich-Lint, Lede, Lesse, Leuze, Liedekerke, Luttre, Marbehan, Marchienne-Au-Pont, Mariembourg, Mechelen-Nekkerspoel, Menen, Ninove, Opwijk, Peruwelz, Poperinge, Rixensart, Rochefort-Jemelle, Ronse, Saint-Ghislain, Silly, Sint-Genesius-Rode, Terhulpen, Ternat, Tielt, Torhout, Veurne, Virton, Waterloo, Waver, Zaventem.

➔ www.nmbs.be

SIGNALISATIE

Nieuwe signalisatieregels voor wegenwerken in Wallonië



Bij wegenwerken van meer dan 2 km moet aangegeven worden hoeveel km de weggebruikers nog moeten afleggen.

Sinds 1 maart 2021 gelden nieuwe regels voor de signalisatie van wegenwerken op wegen in het Waals Gewest. Met de nieuwe regelgeving wil de Waalse regering de veiligheid van zowel de wegenwerkers als de weggebruikers verbeteren, met extra aandacht voor fietsers en voetgangers, de doorstroming van het verkeer bevorderen en de weggebruikers beter informeren. Zo zal bij werken van meer dan 2 km aangegeven worden hoeveel km de weggebruikers nog moeten afleggen en als er verkeerslichten gebruikt worden zullen zij aangeven hoelang de weggebruikers nog moeten wachten op groen. Andere nieuwigheden zijn o.a. dat schokabsorberende vrachtwagens verplicht worden op autosnelwegen en soortgelijke wegen, en dat de signalisatie na slechte weersomstandigheden (storm, onweer, sneeuw, ...) elke dag gecontroleerd moet worden.

➔ Bron: Besluit van de Waalse Regering van 16 december 2020 betreffende het signaleren van werken en verkeersbelemmeringen op de openbare weg, BS 11 februari 2021. Dit besluit heft het ministerieel besluit van 7 mei 1999 betreffende het signaleren van werken en verkeersbelemmeringen op de openbare weg op.