

NAAR DUURZAME OPRIJDPLATEN OP KORTE TERMIJN VOOR DE 45 OUDSTE HERMELIJNEN



Rapportage onderzoek praktijk in buitenland, door vzw Reizigersbond aangeboden aan Vlaams minister Lydia Peeters

O. AANLEIDING TOT ONDERHAVIGE RAPPORTAGE

Tijdens de bijeenkomst van de Commissie Mobiliteit Openbare Werken op 12 maart 2020. in het Vlaams parlement verklaarde Vlaams minister Lydia Peeters, betreffende ontbrekende oprijdplaten in de 45 oudste Hermelijntrams: *Ik ga (uw) suggestie om toch nog eens het voorbeeld van het buitenland te laten onderzoeken, zeker meenemen.*

Onderhavige rapportage over het gebruik van oprijdplaten in lagevloertrams in het buitenland gebeurde op eigen initiatief van vzw Reizigersbond. Dit rapport beoogt een constructieve bijdrage te leveren tot de besluitvorming omtrent de oprijdplaten, met bijzondere aandacht voor de veiligheid van alle betrokkenen.

1. PROBLEEMSTELLING

1.1. De Lijn: Hermelijn type 1 heeft reeds plaats voor een rolstoel

De 45 Hermelijnen van de eerste serie (type 1) – één derde van de totale Hermelijnvloot - werden in versie Antwerpen (één stuurpost) en in versie Gent (twee stuurposten) geleverd tussen 1999 en 2001. Deze Hermelijnen zijn reeds van bij hun indienststelling voorzien van een plaats voor een rolstoel. Citaat uit de Lijnfolder *Even voorstellen. Hermelijn. De nieuwe Tram voor Antwerpen en Gent*, gepubliceerd bij de introductie van Hermelijn type 1 in 1999/2000: *De Hermelijn is met zijn lage vloer bijzonder geschikt voor buggy's, kinderwagens en rolstoelen. Ter hoogte van de eerste en derde deur is er een grotere ruimte voorzien.*

Reeds in de jaren 1990 had De Lijn wel degelijk aandacht voor de rolstoelgebruikers.

In de 31 Hermelijnen type 1 versie Antwerpen (deuren aan één kant van het voertuig) is in een grotere ruimte voorzien die voor kinderwagens en (ook) door een rolstoeler kan worden gebruikt.

In de 14 Hermelijnen type 1 versie Gent (deuren aan beide kanten van het voertuig) worden de 4 platformen, ter hoogte van de dubbele deuren, dagelijks frequent gebruikt voor het parkeren van buggy's en kinderwagens. Dit vormt geen probleem daar de deuren steeds rechts in de rijrichting worden geopend, met uitzondering van de halten Zwijnaarde Molen sinds 2016 en, vanaf 2022, Ledeberg Botermarkt. Beide halten

bevinden zich perifeer, op het einde van een tramlijn, en de voertuigen zijn aldaar niet zo druk bezet.

1.2. De Lijn: in Hermelijn type 1 is er geen 'parkeerplaatsprobleem' voor rolstoel

Volgens aangeven van De Lijn zelf in hogergenoemde Lijnfolder is er ook in de Hermelijn type 1 geen 'plaatsprobleem' voor het parkeren van de rolstoel.

Evenwel, in de praktijk, blijkt het ontbreken van een oprijdplaat – die wel aanwezig is in de vloer van alle Hermelijnen type 2 en 3 en van alle Albatrossen – dé dikwijls compleet onoverkomelijke hindernis om met een rolstoel aan boord te komen resp. van boord te gaan, en dit zelfs vanop een door De Lijn 'toegankelijk' verklaarde halte. Zie voor toegankelijke haltes De Lijn: <https://www.delijn.be/nl/overdelijn/organisatie/zorgzaam-ondernemen/toegankelijkheid/MML.html>

Op de door De Lijn als 'meer mobiele lijnen' gecatalogeerde tramlijnen in Antwerpen en Gent worden nog steeds 45 Hermelijnen type 1 ingezet, zonder vermelding in de dienstregeling van hun feitelijke rolstoeltoegankelijkheid. De wachttijd om aan een halte een wel rolstoeltoegankelijke Hermelijn type 2 te zien opdagen, kan overdag oplopen tot 30 minuten of meer, indien meerdere Hermelijnen type 1 na elkaar in dezelfde richting op dezelfde lijn passeren, zoals reeds werd vastgesteld. De gebruikelijke frequentie overdag op schooldagen bedraagt immers 7 tot 10 minuten per rijrichting en per bestemming (en niet 3 minuten, zoals aan de minister op 12 maart 2020 medegedeeld). Deze onvoorspelbare wachttijd maakt het plannen van een ketenverplaatsing (bijv. eerst zelfstandig of met begeleiding de tram naar station, daarna de trein met de verplicht vooraf afgesproken begeleiding door NMBS-personeel) onhaalbaar, zowel voor woon-werk en woon-school als voor recreatieve verplaatsingen. Deze gang van zaken strookt niet met het concept van de 'combimobiliteit'.

Op het opleveringsjaar voor het aanpassen van alle bestaande tramhalten in Antwerpen en Gent tot 'zelfstandig' (dwz autonoom, zonder gebruik van de oprijdplaat en zonder begeleidende persoon of zonder tussenkomst van het trampersoneel) rolstoeltoegankelijke halten kan geen realistische tijdshorizon worden bepaald. De minister verwees naar de ambitie om tegen 2030 50% van de halten toegankelijk te maken. Zelfs begin 2020 verhoogde halten blijken evenwel nog niet rolstoeltoegankelijk te zijn, wegens de té grote *gap* (tot 35 cm) tussen de tramvloer en het verhoogde haltetrottoir. Enkele halten in het historische stadshart zullen mogelijk nooit integraal rolstoeltoegankelijk kunnen of mogen worden gemaakt ofwel slechts gedeeltelijk, nl. ter plaatse van de eerste dubbele deur (bijv. Magdeburg) ofwel pas na ingrijpende spoorwerkzaamheden, zoals de

plaatselijke verlaging van de rijweg (bijv. Porto) ofwel een plaatselijke verhoging (*die überfahrbare Haltestelle*), zoals courant toegepast in o.m. Freiburg, Frankfurt/M en Dresden.

Naar verwachting zullen de Hermelijnen type 1 nog in exploitatie blijven tot minstens 2036, 7 jaren na hun boekhoudkundige afschrijving. Tot en met hun buitendienststelling zal het gebruik van oprijdplaten noodzakelijk blijven.

Derhalve is er nood aan een duurzame oplossing op korte termijn.

2. MOGELIJKE OPLOSSING: PROJECT VAN DE LIJN

2.1. PROJECT VAN DE LIJN

Op 20 januari 2020 liet De Lijn ons weten: (...) *Met betrekking tot het voorzien van een oprijplaat voor de eerste versie van de Hermelijntram (hebben wij) inderdaad verwezen naar het resultaat van het onderzoek dat werd verricht naar de mogelijkheden om met een retrofitaanpassing deze trams toegankelijk te maken. Het resultaat van dit onderzoek werd op 10.12.2018 voorgelegd aan het managementcomité van De Lijn dat stelde principieel akkoord te gaan met de inzet van de nodige middelen voor de opvolging en uitvoering van de toegankelijkheidsaanpassingen aan de eerste serie Hermelijntrams. Deze worden gelinkt aan de andere werkzaamheden die aan deze trams moeten worden uitgevoerd in het kader van de tussentijdse revisie. Indien de middelen beschikbaar worden gesteld, zowel qua investering als personeelsmiddelen, wordt verder onderzocht hoe deze aanpassingen kunnen worden geïntegreerd binnen de werkzaamheden van de directie Techniek.*

Op 30 januari 2020 liet De Lijn ons weten, na voorlegging aan de afdeling Techniek van onze bijkomende vragen over de eventueel reeds gedane opdrachttoewijzing, de planning, de start- en einddatum, de realisatietermijn en de volgorde van de ter midliferevisie langere tijd aan de gewone exploitatie onttrokken Hermelijntrams:

Het project voor de midliferevisie is nog in voorbereiding. Zodra er een formele goedkeuring is van de raad van bestuur van De Lijn kan de aanbesteding opgestart worden. Dit moet gebeuren conform de wetgeving op de overheidsopdrachten. Een van de belangrijkste issues is de beschikbaarheid van trams: er moeten steeds voldoende trams beschikbaar blijven zodat de uitvoering van de dienstregeling niet in het gedrang komt. Dit vergt een goed uitgewerkte planning.

2.2. OPMERKINGEN VAN REIZIGERSBOND

2.2.1. Over de concrete technische haalbaarheid en duurzaamheid van de toegankelijkheidsaanpassingen, zoals voorzien in het project De Lijn, kunnen wij ons niet uitspreken. Bij navraag geven de Dresdner Veerkehrs Betribe (DVB) aan dat de plaatsing van een in de tramvloer zelf ingebouwde oprijdplaat niet werd onderzocht, daar dit een ingreep in de vloerstructuur (*Fussbodenstruktur*) zelf van de tram zou betekenen (DVB-mail 25.03.2020). De Hermelijnen type 1

hebben een vrijwel identieke structuur en stoelenplan als de NGT 6 van Dresden. De wagenkasten van de NGT 6 (N van Normalspur) van DVB zijn zelfs 100% identiek met de wagenkasten van de Hermelijnen (type MGT 6: M van Meterspur).

2.2.2. Indien de door De Lijn geplande oplossing voor het rolstoeltoegankelijk maken van de 45 Hermelijnen type 1 **gekoppeld blijft** aan hun midliferevisie, dan impliceert dit een over X jaren gespreide immobilisering gedurende langere tijd van elke van de 45 oudste Hermelijnen en dan zal de integrale Hermelijnvloot pas roltoegankelijk geworden zijn na X jaren.

Op 10 december 2018 nam het managementcomité van De Lijn de principiële beslissing in verband met het toegankelijk maken van de 45 Hermelijnen type 1, gekoppeld aan de midliferevisie. Tot en met maart 2020 heeft De Lijn, bij ons weten, nog geen offerte-aanvraag uitgestuurd.

De kostprijs van de eigenlijke midliferevisie valt nu nog niet te becijferen. In de begroting GIP 2020 De Lijn werd 200.000,00 euro ingeschreven voor de midliferrevisie van de 45 Hermelijnen, waarvan de rolstoeltoegankelijkheid een onderdeel zou vormen. De geraamde totale kostprijs voor de gehele midliferevisie van de 45 Hermelijnen is ons niet bekend. Men mag aannemen dat 200.000,00 het richtbedrag is voor de midliferevisie van één enkele Hermelijn, als 'model'. Deze werkwijze werd reeds gevolgd bij de verjongingskuur van de 22 Gentse PCC2 (2 'modellen', toegekend aan ADTranz, gerealiseerd bij MGB, de 2 volgende gerealiseerd bij BREC, de overige bij MGB), gespreid over 1998-2004.

Er mag worden verwacht dat slechts één bedrijf zal intekenen op de offerte-aanvraag voor de midliferevisie van de Hermelijnen. Deze offerte-aanvraag werd nog niet uitgestuurd. De feitelijke monopoliepositie van de leverancier van de Hermelijnen zal de offerteprijs allicht negatief beïnvloeden. De totale benodigde tijdspanne voor de midliferevisie, in functie van de exploitatienoden en de budgettaire mogelijkheden, valt nu nog niet concreet in te schatten. Een voorzichtige raming komt uit op 5 tot 6 jaar. Indien in 2021 met de midliferevisie wordt aangevangen, dan zal de 45^{ste} Hermelijn pas, ten vroegste, in 2026 zijn gerenoveerd en rolstoeltoegankelijk gemaakt, ruim 40 jaar na de van bij hun levering rolstoeltoegankelijke lagevloertrams in o.m. München. Volgens de jaarverslagen van De Lijn worden spoorvoertuigen op 30 jaar afgeschreven, wat voor de oudste 45 Hermelijnen zou zijn: 2029-2031.

De **loskoppeling** van, enerzijds, het specifiek rolstoeltoegankelijk maken van de 45 oudste Hermelijnen en anderzijds, de eigenlijke midliferevisie, zou de realisatie van de rolstoeltoegankelijkheid allicht met X jaren dichterbij brengen. Bij loskoppeling is realisatie in alle 45 Hermelijnen allicht nog in 2020 haalbaar.

3. MOGELIJKE ANDERE OPLOSSINGEN

3.1. VOORSTELLEN REIZIGERSBOND

3.1.1. Minimale optie: voertuiggebonden oprijdplaten in behuizing

De 45 Hermelijnen type 1, ter hoogte van de eerste dubbele deuren achter elke stuurpost, uitrusten met voertuiggebonden, uitklapbare oprijdplaten, slotvast opgeborgen in een behuizing, naar het voorbeeld van de slotvaste behuizing in de structureel vergelijkbare trams van het type NGT 6, in dienst in Dresden.

De NGT 6 zijn technisch perfect vergelijkbaar met de 45 Hermelijnen eerste generatie: zelfde ontwerp, zelfde fabriek, fabricage van de Hermelijnen meteen na deze van deze trams voor Dresden, enz.

In deze NGT 6-trams in Dresden werden sinds 2004 voertuiggebonden, uitklapbare oprijdplaten (*Klapp rampen*) in verticale behuizing gemonteerd, geleverd door S&S. Bij de introductie van de recentere trams werd dit systeem behouden en veralgemeend. De DVB ondervond hiervan geen negatieve gevolgen voor de exploitatie, noch tijdens de montering noch in lijndienst.

Ook in de 45 Hermelijnen type 1 blijft de veiligheid gewaarborgd, ook bij eventuele afwezigheid van – zoals in de recentere Hermelijnen en in Dresden in alle NGT 6-trams wél van bij de levering aanwezige – blauwe 'aandachts'knop. Deze blauwe knoppen zijn bedoeld om het automatische deursluiten te verhinderen, totdat de bestuurder oordeelt dat hij de 'tijdelijk opgehouden' deurvleugels zelf veilig, 'selectief' (in plaats van de standaardstand 'automatisch'), vanuit de stuurpost, kan sluiten. Immers, de trambestuurder ziet de rolstoelgebruiker aan de halte wachten. Hij kan dan zelf de door de rolstoeler gebruikte voorste tramdeuren selectief 'tijdelijk openhouden'. Hij kan dat doen, hetzij vanuit de stuurpost – in alle Hermelijnen type Antwerpen (één enkele stuurpost, vier dubbele deuren) kan elke deur, 'selectief', worden geopend en gesloten; idem in Gent - hetzij persoonlijk, tijdens zijn hulptussenkomst, ter hoogte van de gebruikte deuren zelf.

De trambestuurder kan standaard aan de wachtende rolstoelgebruiker bij diens ritaanvang vragen welke de gewenste afstaphalte is. In de praktijk wordt vastgesteld dat, zelfs bij Hermelijnen en Albatrossen uitgerust met blauwe aandachtsknop en ook in analoog uitgeruste Lijnautobussen, de bestuurder meestal al bij de instaphalte aan de rolstoelgebruiker vraagt welke de afstaphalte zal zijn ofwel zegt de rolstoelgebruiker dat spontaan. In die frequente gevallen wordt de nochtans aanwezige blauwe knop helemaal niet gebruikt.

Uiteraard moet elke rolstoelgebruiker correct en veilig de oprijdplaat op- en afrijden. Dit geldt voor elk type oprijdplaat, ook voor de in de tramvloer ingebouwde, uitklapbare oprijdplaat (bijv. Hermelijn type 2 en 3, Albatros). De huisregels van De Lijn wijzen op de eigen verantwoordelijkheid van de rolstoelgebruiker en de eventuele begeleider.

Bij gebruik van de voertuiggebonden oprijdplaat in verticale houder zoals in Dresden blijkt niet significant méér halteertijd nodig, berekend op het aantal keren (max. 5; in Bremen max. 3) per bestuurdersshift dat een rolstoeler meereist én gegeven het feit dat deze extra halteertijd impliciet reeds aanvaard werd zodra de Hermelijnen type 2 en 3, alle Albatrossen en alle Lijnautobussen met in de vloer ingebouwde, uitklapbare oprijdplaten werden uitgerust.

Echt betrouwbare vergelijkingen van de benodigde totale bijkomende haltestilstandtijd bij gebruik, enerzijds, van een oprijdplaat in verticale houder en, anderzijds, van een in de tramvloer ingebouwde oprijdplaat zijn bij ons weten niet beschikbaar. Bij de gecontacteerde trambedrijven kon men ons op dit punt geen uitsluitsel geven. Er is geen aanwijzing dat het gebruik *an sich* van het ene oprijdsysteem significant minder of meer tijd zou vergen dan het andere.

Bepalend zijn:

- het geschoold en het geroutineerd zijn van het trampersoneel en van de rolstoelgebruiker;
 - de reizigersdrukke aan boord en aan de tramhalte bij het op- en afrijden van de rolstoeler;
 - de inrichting van de halte (met laag trottoir ofwel verhoogd);
 - de aanwezigheid van diverse obstakels (bijv. zitbanken) ter hoogte van de deuren alwaar de rolstoel en de oprijdplaat worden gebruikt.
- Ervaring wijst uit dat het 'uitklappen' van de oprijdplaat in de tramvloer impliceert dat vlakbij staande reizigers die verder reizen, zich even verplaatsen binnen de tram of eventueel de tram even te verlaten.

Uit mondelinge navraag op de Revalidatie-beurs 2019 te Gent bleek dat de benodigde leveringstijd voor "draagbare" oprijdplaten mét verticale behuizing op 30 dagen kan worden geraamd.

Geen enkele Hermelijn moet langer dan de tijd, zuiver nodig voor het bevestigen van de verticale behuizing naast de tramdeuren, uit exploitatie worden genomen.

Desgewenst kunnen ook een 'strijkplank' (waar de rolstoelgebruiker achteruit tegen kan 'parkeren') en een veiligheidsgordel worden bevestigd. Volgens de Lijnfolder vond De Lijn beide genoemde elementen niet noodzakelijk in 1999, bij de introductie van de eerste Hermelijnen.

Voor de precieze tijd, nodig voor het inbouwen van een uitklapbare oprijdplaat in de 20 jaar oude tramvloer – indien dit niet gebeurt in de eigenlijke fabricagefase - zijn ons geen precedents en bijgevolg geen gegevens bekend.

Idealiter worden er praktische *lessen* gegeven aan de doelgroep voor het optimale gebruik van de oprijdplaat (ook in de reeds uitgeruste Lijnautobussen en Hermelijnentype 2 en 3 en de Albatrossen), zoals reeds jaren gebeurt:

- door het eigen bedrijf op de meeste Duitse tramnetten (bijv. Dresden, Keulen);
- door vzw Voorall samen met het vervoerbedrijf HTM in Den Haag;

- zoals het agentschap Inter in 2016-2017 deed in samenwerking met De Lijn en de Reizigersbond in 'Punt aan de Lijn' in Antwerpen voor de begeleiding van rolstoelgebruikers en slechtzienden.

Als minimum minimorum is het toegankelijk stellen van een 'oprijdplaatgebruikshandleiding' voor rolstoelgebruikers gewenst, zowel op het webadres van De Lijn als via strooibriefjes.

Voor alle duidelijkheid:

wij pleiten niet voor het gebruik van echt 'losse' oprijdplaten, los opgeborgen in of achter de stuurpost en zelf gedragen door de trambestuurder, zoals sinds ruim twee decennia wordt gedaan in de oudste trams in o.m. Utrecht en Jena.



Wij stellen voor: een *slotvaste* en uitsluitend door de bestuurder – het liefst niet door een begeleider – uitgeklapte en ingeklapte oprijdplaat, zoals in o.m. Dresden wordt toegepast, op trams die quasi identiek zijn, ook qua binneninrichting, met de Antwerpse en Gentse Hermelijnen type 1. De afstand tussen de stuurpost van een Hermelijn type 1, met eigen instapdeur, - en deze van een NGT 6 Dresden – tot de eerste dubbele deuren is dezelfde en bedraagt slechts een vijftal meter (in tegenstelling tot deze van de stuurpost, zonder eigen instapdeur, tot de middenbakdeur in de oude kusttram). De hiervoor benodigde verplaatsingstijd te voet vormt geen doorslaggevend argument om het uitklappen van de oprijdplaat niet exclusief aan de trambestuurder toe te vertrouwen.

3.1.2. De 'uniformiseringsoptie'

Vanuit het oogpunt van eenvormigheid in gebruik door rolstoelers en personeel zouden de 45 Hermelijnen type 1 kunnen worden uitgerust met een blauwe 'aandachts'knop buiten en binnen, zoals de Hermelijnen type 2 en 3 reeds bij levering.

Deze uitrusting kan gebeuren gelijktijdig met de plaatsing van de oprijdplaten, zeker indien er al wachtdraden aanwezig zouden zijn, ofwel in het raam van de geplande midliferevisie.

Hetzelfde geldt voor de plaatsing van de intercom voor het contact tussen de rolstoelplaats en de stuurpost. Wij vinden deze blauwe 'aandachtsknoppen' binnen en buiten en de intercom echter niet absoluut noodzakelijk. Argumentatie onder 3.1.1.

In Dresden werd de intercom (*Fahrruf*) pas geplaatst als *Nachrüstung* in 2014-2017, ruime tijd na plaatsing van de eigenlijke oprijdplaten, sinds 2004.

De montering van de 'strijkplank' (een stuk hout, overtrokken met stof) en van de veiligheidsgordel, op een identieke plaats op de platformen van Hermelijn type 1 als reeds van bij hun indienstneming aanwezig op de platformen van de Hermelijnen type 2 en 3, kan gebeuren gelijktijdig met de toevoeging van de houder voor de eigenlijke oprijdplaat. De exacte locatie op of vlakbij het platform (Antwerpen : platform 1; Gent: platformen 1/8 en 4/5) wordt beslist door De Lijn.

3.2. PRAKTIJK OP BUITENLANDSE NETTEN EN VLAAMSE KUSTTRAMLIJN

3.2. Dresden

- bedrijf DVB

In de mail van 23.03.2020 geeft Jan Silbermann (Center Leiter Fahrbetrieb DVB) toelichting, met foto's, bij de te volgen procedure om de oprijdplaten te gebruiken. De veiligheid voor personeel en voor rolstoelgebruiker en overige reizigers is gewaarborgd.

In de mail van 25.03.2020 wordt toegelicht dat de voertuiggebonden oprijdplaten (in verticale houder, naast de eerste dubbele deur) sinds 2004 worden gebruikt, dwz als *Nachrüstung*. Voordien waren er in Dresden geen losse, 'draagbare' oprijdplaten, zoals wel in gebruik in de oudste trams in o.m. Jena, Utrecht en Keulen.

De intercom (*Fahrerruf*, vanuit de rolstoelplaats in de tram) met de bestuurder werd pas tussen 2014 en 2017 als *Nachrüstung* geïnstalleerd.

De blauwe aandachtsknoppen buiten en binnen waren aanwezig vanaf de levering, sinds 1996.

De DVB overwogen nooit het installeren van een uitklapbare oprijdplaat in de tramvloer zelf, daar dit volgens hen een ingreep zou betekenen in de structuur zelf van de tramvloer (*Fussbodenstruktur*, zie mail 25.03.2020, punt 6).

- gehandicaptenvereniging LSKS/BSK

Peter Münzberg, voorzitter van de vereniging voor personen met een handicap in de deelstaat Saksen (LSKS) en zelf rolstoelgebruiker, stelt de door DVB gebruikte oprijdplaten ten zeerste op prijs.

LSKS werkt nauw samen met DVB. Het 'tijdverlies' (bijkomende stilstandtijd aan de halte, bovenop de standaardhalteertijd van 20 tot 30 seconden, per beweging 'in of uit' met rolstoelgebruiker wordt op 15 tot max. 25 seconden geraamd.

Per shift vervoert elke trambestuurder in Dresden max. 5 personen in rolstoel, m.a.w. het 'tijdverlies' is naar zijn zeggen 'verwaarloosbaar'. Voor de naleving van de dienstregeling heeft dit geen 'afwijkende', merkbare gevolgen.

- foto's



De fotoreeks, aangeleverd door DVB, toont de door het personeel te volgen procedure, met sleutel, uitsluitend te gebruiken door de trambestuurder. De plaats aan boord voor de rolstoelgebruiker en de intercom (*Fahrerruf*) wordt getoond.

2 foto's (aangeleverd door Kompetenz für Schienengebundene Verkehre GmbH, Leipzig) tonen de behuizing in NGT 6 (Bautzen, DWA/Siemens, 1995-1998) in Dresden, vergelijkbaar met de 45 oudste Hermelijnen.



3.2.2. Würzburg

- bedrijf WSB

Mede in het vooruitzicht van het inwerkingtreden van wettelijke bepalingen inzake toegankelijkheid vanaf 2022, koos het bedrijf in 2019 voor het achteraf uitrusten van alle oudere lagevloertrams (LHB, 1996) met door de bestuurder draagbare oprijdplaten. Sinds najaar 2019 is de uitrusting aan de gang.

- MMB + bevorrechtete getuigen

- foto's strooibriefje WSB

Het WSB-strooibriefje toont als handleiding hoe de draagbare oprijdplaten als rolstoelgebruiker correct te gebruiken.

DER SICHERE EIN- UND AUSSTIEG

Sie benötigen für den Einstieg eine Rollstuhl-Rampe, dann:

1. **positionieren** Sie sich bitte **im vordere Bereich** der Haltestelle in Fahrtrichtung.
2. machen Sie sich während der Einfahrt der Straßenbahn bei dem Fahrer/der Fahrerin **per Handzeichen bemerkbar**.
3. Die Fahrerin bzw. der Fahrer wird die Rampe für Sie an der entsprechenden Einstiegstür positionieren und Ihnen beim Einsteigen helfen.
4. Bitte **nennen** Sie der Fahrerin bzw. dem Fahrer Ihre **Ausstiegshaltestelle**, damit Ihnen beim Aussteigen wieder die Rampe zur Verfügung gestellt werden kann.



Wer keine Hand heben kann, macht das Fahrpersonal bitte mit einem anderen deutlichen Körpergestirn auf sich aufmerksam (z.B. Blickkontakt und Kopfnicken).

Bitte beachten und rechtzeitig informieren: Die Haltestelle, an der Sie aussteigen möchten, muss für den Einsatz von Rollstuhl-Rampen geeignet sein. Aus Sicherheitsgründen darf die Rampe nur vom Fahrpersonal bedient werden.

Übrigens bieten wir jährlich Trainings für Rollstuhlnutzer zum sicheren Ein- und Ausstieg an. Alle Infos und Termine finden Sie online unter www.wvv.de/barrierefrei

Wir informieren Sie gerne persönlich:

WVV-Kundenzentrum am Sternplatz
Domstraße 26 - 97070 Würzburg
VVM-Servicetelefon: 0931 - 36 886 886
E-Mail: info@wvv.de
www.de/barrierefrei



Energie, Verkehr, Umwelt,



Rollstuhl-

Mobilität leicht gemacht

Alle wichtigen Tipps für die Nutzung der Rollstuhl-Rampen in Straßenbahnen.

www.de/barrierefrei • Facebook

ROLSTUHL-RAMPEN IN STRASSENBAHNEN

BARRIEREFREI UND SICHER UNTERWEGS

In der heutigen Zeit am Leben teilhaben zu können, bedeutet mobil zu sein. Dabei ist uns bewusst, dass nicht jeder die gleichen Voraussetzungen bei der Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel hat.

Ab März 2020 stehen in den Straßenbahnen in Würzburg Rollstuhl-Rampen zur Verfügung. Jeder kann weiterhin selbstständig ein- und aussteigen oder mit Hilfe einer Begleitperson. Die Rollstuhl-Rampe ist kein Muss, sondern kann bei Bedarf von Ihnen gewählt werden.

Mit dieser Broschüre wollen wir Ihnen Tipps für Ihre täglichen Wege mit dem Rollstuhl in den Straßenbahnen in Würzburg geben. Unsere Hinweise sollen Sie bei der Planung und Durchführung Ihrer Fahrten unterstützen und Ihnen im Idealfall mehr Sicherheit bei der Fahrt mit den Straßenbahnen geben.

VOR DER FAHRT MIT DER STRABA

Eine gute Vorbereitung vermeidet Stress und Hektik und bringt Sie sicher an Ihr Ziel. Bevor Sie mit der Straßenbahn fahren, sollten Sie sich über Ihren Fahrtweg, die Abfahrtszeiten und eventuelle Umstiege informieren. 2019 sind bereits 25% der Haltestellen für den Einsatz von Rollstuhl-Rampen geeignet. Die restlichen Haltestellen werden Zug um Zug umgebaut.



Im Liniennetzplan und im Fahrplan der Straßenbahnen in Würzburg sind alle Haltestellen mit diesem Symbol gekennzeichnet, die für den Einsatz von Rollstuhl-Rampen geeignet sind.



AN DER HALTESTELLE

Das bestehende Haltestellen-Schild wird durch ein neues Schild mit blauem Balken und Rampensymbol ergänzt.

Es sind retro-reflektierend, das heißt auch im Dunkeln leicht zu erkennen.

Die meisten Straßenbahn-Haltestellen sind barrierefrei. In seltenen Fällen kann die Stufenhöhe an Straßenbahn-Haltestellen bis zu 12 cm betragen. Die Rollstuhl-Rampe hilft hier, diesen Höhenunterschied zu überwinden.

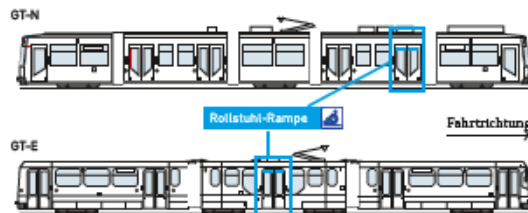


WO UND WANN GIBT ES ROLLSTUHL-RAMPEN?

Zuerst gibt es die Rollstuhl-Rampen in den GT-E-Zügen (Niederflur an mittlerer Tür). Im Anschluss werden auch die GT-N-Fahrzeuge (vollständige Niederflurfahrzeuge) nachgerüstet.

Übersicht der Einstiegstüren für Rollstuhlfahrer

Die jeweiligen Türen sind mit einer blauen retro-reflektierenden Folie gekennzeichnet. Den Hinweis „Rollstuhl-Rampe“ mit dem Barrierefrei-Symbol finden Sie im oberen Bereich der Türe. Bei den GT-N-Straßenbahnen wird die zweite Türe und bei den GT-E-Fahrzeugen der Niederflurbereich (die mittlere Türe) markiert:



3.2.3. Halle a/d Saale

- Fahrgastbeirat

Na klachten van rolstoelgebruikers, ook in de media, en op voorstel van zijn Reizigersadviesraad, besliste het bedrijf om de oudere lagevloertrams (Bautzen, 1996-2001) vanaf eind 2016 uit te rusten met oprijdplaten, opgeborgen in verticale behuizing.



- foto's 616 + 656

1 Foto wagen 616, oprijdplaat opgeborgen in behuizing, augustus 2019.

1 Foto Wagen 656, met oprijdplaat in gebruik, krant, 2016.



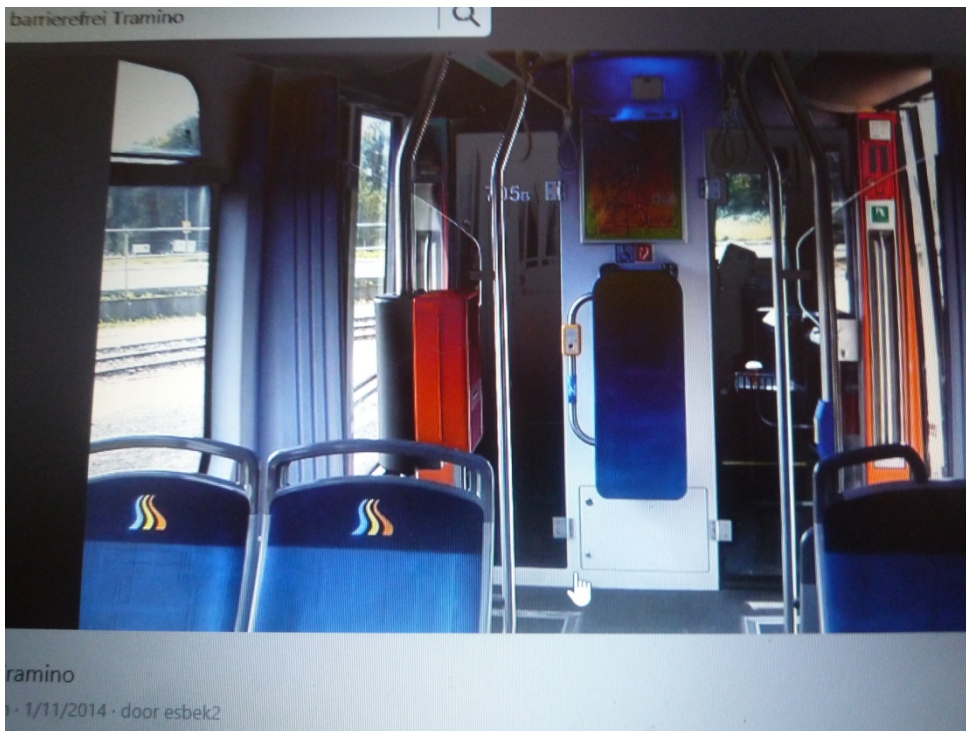
3.2.4. Jena

- foto EVD 1999



1 Foto tram in lijndienst, met 'losse' oprijdplaat, gereedgelegd door trambestuurder en in gebruik door reiziger, oktober 1999.

- foto Tramino 2020

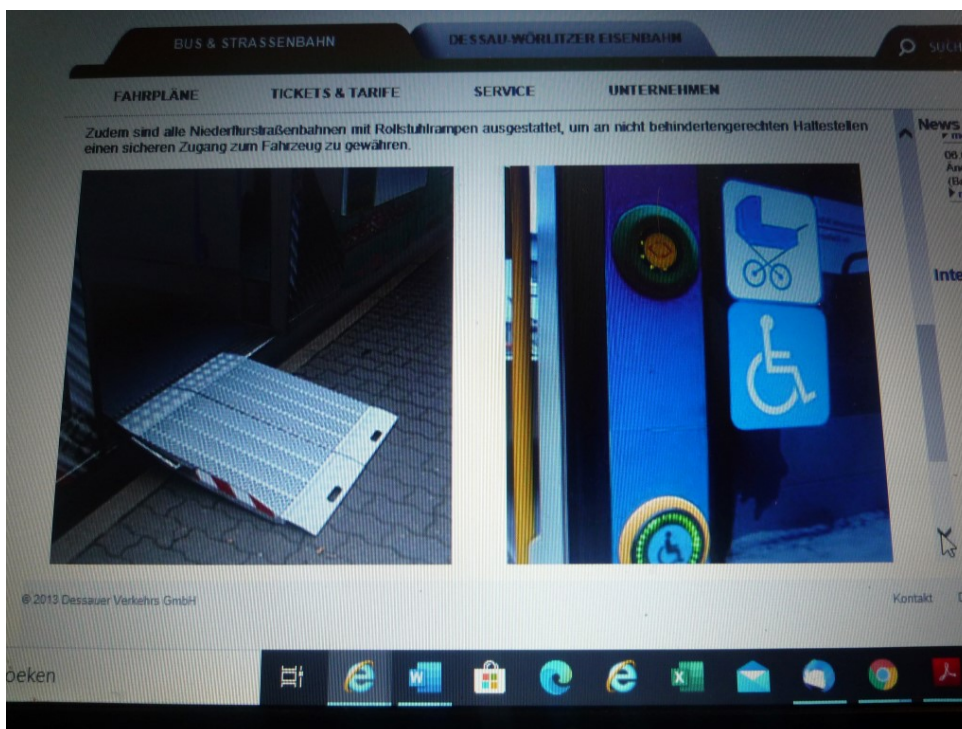


1 Foto Tramino (Solaris), met twee in de tramvloer ingebouwde, uitklapbare oprijdplaten

3.2.5. Dessau

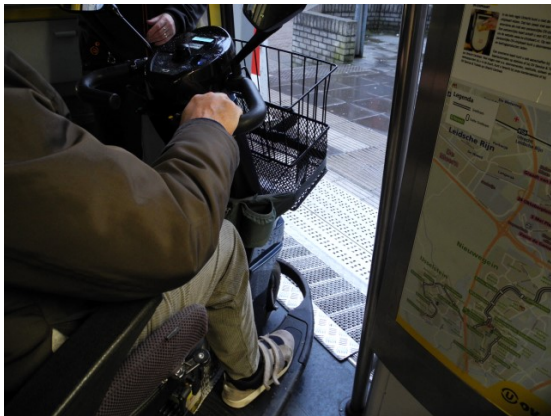
- foto webadres trambedrijf

1 foto webadres maart 2020, tram type Bombardier Classic NGT6DE (Bautzen 2001-2002), met uitgeklapte, voertuiggebonden oprijdplaat, steeds vast verbonden met de verticale behuizing, zoals in Dresden.



3.2.6. Utrecht

- foto's EVD 2019



2 Foto's SIG-tram (1980) in lijndienst, met 'losse' oprijdplaat, gereedgelegd door trambestuurder en gebruikt door reiziger, 14.12.2019.

3.2.7. Vlaamse kusttram

- foto's



4 Foto's Vlaamse kusttram in lijndienst te Lombardsijde, oprijdplaat in verticale behuizing, maart 2019.



4. BESLUIT EN SUGGESIE AAN VLAAMS MINISTER PEETERS

Na vergelijking tussen het project van De Lijn (koppeling van de midliferevisie van Hermelijnen type 1 met het rolstoegankelijk maken ervan) en de gangbare praktijk met vergelijkbare, *ca. 20 jaar na levering rolstoeltoegankelijk gemaakte* trams met dezelfde structuur (Dresden, NGT 6), besluiten wij dat - bij voorkeur - de midliferevisie en het rolstoeltoegankelijk maken totaal van elkaar worden **losgekoppeld**.

Er blijven dan op kortere termijn minimaal nog twee mogelijkheden:

-de minimale en goedkoopste optie:

variant 1: het gebruik door de trambestuurder van de voertuiggebonden oprijdplaat, steeds slotvast, in verticale behuizing naast de eerste dubbele tramdeur opgeborgen, zou een te overwegen oplossing kunnen vormen om op korte termijn en tegen een lage kostprijs, zonder negatieve impact op de exploitatie en beantwoordend aan de verplaatsingsnoden van de rolstoelgebruikers, het integrale lagevloertrampark van De Lijn in de praktijk veilig rolstoeltoegankelijk te maken, en te beantwoorden aan de Lijnambitie van de 'meer mobiele tramlijnen'.

variant 2: Er zijn ons geen precedentes bekend van behuizing van de oprijdplaat *20 jaar na levering* in de tramvloer zelf, in elk geval niet bij met de Hermelijnen en NGT 6 perfect vergelijkbare trams. Dresden koos ervoor om dit niet te doen in zijn NGT 6 trams. Bij ontstentenis aan kennis laten wij deze variant 2 open.

-de 'uniformiserings'optie: het eenvormig maken van de rolstoeltoegankelijkheid van de 45 oudste Hermelijnen (type 1) met de recentere series 2 en 3, door toevoeging van een blauwe 'aandachts'drukknop buiten en binnen, alsook het markeren op het eerste platform in de rijrichting (eerste dubbele deuren; Gent: ook het vierde platform, dat het eerste wordt in tegenrijrichting) van een rolstoelplaats met blauwe drukknop en 'strijkplank'/veiligheidsgordel, naar het voorbeeld van de aangeduide rolstoelplaats in de Hermelijnen type 2 en 3. De oprijdplaat kan ofwel in verticale houder ofwel – voor zover technisch haalbaar – in een houder in de tramvloer worden opgeborgen, uniform met de Hermelijnen type 2 en 3.

Voor **elke** van beide hogergenoemde opties suggereren wij het gebruiken van **één proefHermelijn in Antwerpen en één in Gent**. Deze proefHermelijnen kunnen worden uitgerust met uiteenlopende types oprijdplaten (in verticale houder, los bij gebruik; in verticale houder, met 'vaste verbinding' tussen oprijdplaathouder en uitgeklapte oprijdplaat; in behuizing in de vloer ingewerkt) van diverse aanbieders. Na een statische opstelling en na proefritten in gewone exploitatie (telkens met een ruime bevraging van de doelgroep, van het personeel, van de overige reizigers,

enz. eventueel met de hulp van Gemeenschapswachten/Lijnspotters) kan De Lijn een volledige evaluatie maken, ook inzake veiligheid.

Met inachtnaam van de budgettaire en technische consequenties en van de benodigde realisatietermijnen kan De Lijn dan de meest 'gedragen' optie kiezen.

De Lijn volgde zulk participatief project reeds bij de proefopstelling met bezichtiging door en bevraging van de doelgroep (i.c. slechtzienden) in 2005 te Mechelen (test van de leesbaarheid van uiteenlopende matrixbestemmingsaanduiders op autobussen) en in 2008 in Mechelen, bij de test met de auditieve en visuele halte-aankondiging in autobussen.

vzw Reizigersbond, 30 maart 2020