

(OPINIE)

30 APRIL: WERELDDAG VAN DE TOEGANKELIJKHEID



TREIN WORDT VERSNELD TOEGANKELIJK, TRAM NOG LANG NIET

Op deze werelddag van de toegankelijkheid verdient de NMBS goede punten. De Lijn hinkt achterop.

Op 22 april keurde de Kamer van Volksvertegenwoordigers eenparig een resolutie goed die een toegankelijk treinsysteem in België vraagt. Sophie Dutoir, CEO van de Spoorwegen, en haar ploeg zijn zich al langer bewust van de ontoereikende toegankelijkheid van het treinsysteem voor één treingebruiker op drie. De NMBS toont daadkracht. Het ontwerp van de in 2015 geplaatste megabestelling dubbeldeksrijtuigen werd nog tijdens de leveringsperiode grondig aangepast. Er komt per treinstel van dit type een zelfstandig toegankelijk multifunctioneel rijtuig, met uitschuifbare oprijplaat. Samen met Infrabel worden de perrons overal op 76 cm (Europese referentie)hoogte gebracht, zodat niveaugelijk aan en van boord gaan haalbaar wordt, ook voor rolstoelers. Tegen 2025 stijgt het aantal zelfstandig toegankelijke stations en stopplaatsen van 78 naar 150. De informatieborden worden aangepast en zullen de precieze plaats aanduiden waar de multifunctionele rijtuigen langs het perron stoppen. Begrip voor toegankelijkheidsproblemen, kordaat beleid, duidelijke deadlines, goedkeuring van forse investeringen door de raad van bestuur: voortaan spoort de NMBS richting integrale toegankelijkheid...

Minder goed nieuws uit Vlaanderen. Guy Tegenbos schreef het al in *De Standaard*: ons openbaar vervoer is gehandicapt. Op 14 april gaf Ann Schoubs, directeur-generaal van De Lijn, hiervan het zoveelste bewijs. Zij durfde geen einddatum noemen voor het uit bedrijf nemen van de 120, rolstoelontoegankelijke hogevloertrammetjes in Antwerpen. Geen probleem, denkt u: wacht op een lagevloertram. Helaas: de 45 oudste lagevloertrams van De Lijn (Hermelijntrams in Antwerpen en Gent) zijn ontoegankelijk voor rolstoelen, zelfs mét hulp van de trambestuurder. Waarom? De spleetbreedte tussen perronrand en tramvloer is te groot voor een rolstoel, zelfs op recent aangelegde haltes zoals aan het Universitair Ziekenhuis in Gent. Wat ontbreekt in deze oudste Hermelijntrams? Oprijdplaten om deze gaping te overbruggen, zoals af-fabriek ingewerkt in de vloer van alle autobussen en in de recentere lagevloertrams. In maart 2020 beloofde Vlaams minister Lydia Peeters in het Vlaams parlement dat ze De Lijn zou vragen om de goede buitenlandse praktijken van naderhand rolstoeltoegankelijk gemaakte trams te onderzoeken.

Eén jaar later legt De Lijn nog steeds geen buitenlandonderzoek voor. Wel kondigde schepen Koen Kennis onlangs in de Antwerpse gemeenteraad aan dat de rolstoelgebruikers tot 2027 moeten wachten. Waarom? Het managementcomité van De Lijn besliste in 2018 om het rolstoeltoegankelijk maken van de 45 oudste Hermelijnen te koppelen aan de midliferevisie van alle 125 trams van deze reeks. Hiervoor keurde de raad van bestuur al ruim 60 miljoen investeringen goed. Momenteel plant De Lijn de revisiestart in 2023. A rato van 11 trams per jaar duurt het tot 2027...

Nochtans hoeft wachten niet. Eigen navraag wees uit dat alle, technisch identieke en amper drie jaar oudere broers van de Hermelijntrams in de Duitse stad Dresden reeds bijna twintig jaar geleden in één klap rolstoeltoegankelijk werden gemaakt. Na hun ingebruikneming in 1996-1998 bleek immers dat rolstoelers niet aan boord geraakten. Overleg tussen de gehandicaptenkoepel en het vervoerbedrijf leidde tot een snel realiseerbare, veilige én betaalbare oplossing: voertuiggebonden oprijdplaten. Het vervoerbedrijf durfde niet 'snijden' in een daarvoor niet ontworpen tramvloer. Prijs: nog geen 3.000 euro per tram. Resultaat: tevreden rolstoelreizigers. Meteen werden alle tramhaltes in Dresden rolstoeltoegankelijk. Op grond van dit voorbeeld stelden wij in maart 2020 aan minister Peeters en De Lijn voor om een proef te doen met zulke oprijdplaten op een Hermelijn, en ook de kosten te vergelijken: een beproefd en betaalbaar concept toepassen of een wereldwijd onbekende ingreep in de oude tramvloer proberen. Geen reactie...

Minister Peeters lanceerde eind 2020 het Masterplan Toegankelijke haltes. Een lovenswaardig initiatief, met 5.000 euro subsidie per toegankelijk gemaakte halte. De kers op de taart - de oprijdplaten in 45 Hermelijntrams - ontbreekt nog.

Daarom, beste minister en beste Lijn: schrap de koppeling tussen midlifrevisie en oprijdplaten. Contacteer de Lijnconfraters in Dresden. Vraag drie offertes voor voertuiggebonden oprijdplaten én drie voor de verstevigde tramvloer. Vergelijk kosten en realisatietermijn. Betrek de doelgroep. Beslis én realiseer nog in 2021. Dan kunnen wij 30 april 2022 vieren met een integraal toegankelijk geworden tramvloot bij De Lijn én zullen wij graag aan Lydia Peeters en Ann Schoubs een welgemeende dankbrief sturen.

Luc Desmedt, voor vzw Reizigersbond

