

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1183
van **STIJN BEX**
datum: 12 mei 2021

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

De Lijn - Toegankelijkheid trams

In 2019 was slechts 55% van de trams toegankelijk voor rolstoelgebruikers. In het Masterplan Toegankelijkheid stelt de Vlaamse Regering dat tegen 2025, conform de beheersovereenkomst met De Lijn, 85% van de trams toegankelijk moet zijn.

Het masterplan verwijst naar het VN-verdrag, in 2009 geratificeerd door België, inzake de rechten van personen met een handicap:

- personen met een handicap moeten op voet van gelijkheid met anderen toegang hebben tot het openbaar vervoer (art. 9);
- er zijn faciliterende maatregelen nodig opdat ze zich zo zelfstandig mogelijk kunnen verplaatsen op de wijze en het moment van hun keuze en tegen een betaalbare prijs (art 20).

Als de verplichtingen die uit het verdrag voortvloeien niet op korte termijn kunnen worden voldaan, wordt de nodige ruimte geboden voor een progressieve realisatie. Maar er moet dan wel worden aangetoond dat er planmatig aan wordt gewerkt, met inzet van voldoende middelen.

Op een vraag om uitleg van Björn Rzoska op 12 maart 2020, over het inzetten van oprijplaten om Hermelijntrams toegankelijk te maken voor rolstoelgebruikers, antwoordde de minister dat De Lijn de optie om met losse draagbare oprijplaten te werken onderzocht, maar dat ze de veiligheid onvoldoende zou kunnen garanderen. Het managementcomité van De Lijn onderzocht de piste om de nodige middelen uit te trekken om de Hermelijntrams in het kader van de midliferevisie uit te rusten met een ingebouwde oprijplaat.

In buitenlandse steden, zoals bijvoorbeeld Dresden, worden sinds 2004 losse draagbare oprijplaten gebruikt op Hermelijntrams.

1. Wat is de stand van zaken betreffende de piste van retrofitaanpassing die de minister aankondigde op 12 maart 2020?
2. Beschikt De Lijn al over offertes om de vloer van de 45 oudste Hermelijntrams aan te passen met een ingebouwde oprijplaat?
3. Wat is de kostprijs per tram voor het installeren van zo'n oprijplaat?
4. Wordt er op korte termijn overgegaan tot de installatie van een dergelijke oprijplaat?

Zo niet, waarom worden deze trams dan niet onmiddellijk uitgerust met een losse oprijplaat? Heeft De Lijn de blijkbaar succesvolle inzet van losse oprijplaten in het buitenland, bijvoorbeeld in Dresden, onderzocht?

5. Graag een overzicht van de toegankelijkheid van alle trams in gebruik bij De Lijn, opgesplitst per regio en per type op dit moment. Gelieve aan te geven op welke manier tegen 2025 85% van de trams toegankelijk moeten zijn.
6. Welke streefdatum stelt de minister voorop voor het toegankelijk maken van 100% van de trams van De Lijn?

ANTWOORD

op vraag nr. 1183 van 12 mei 2021

van **STIJN BEX**

1. Zoals eerder aangekondigd, zullen de toegankelijkheidsaanpassingen van de eerste serie Hermelijntrams worden meegenomen in de andere werkzaamheden die aan deze trams moeten worden uitgevoerd in het kader van de midlife-revisie. Het dossier van de revisie is in volle voorbereiding. In deze grondige revisie wordt de eerste serie van de Hermelijntram, die wel over een lage vloer maar niet over een oprijplaat en uitgeruste rolstoelplaats beschikt, voorzien van de noodzakelijke toegankelijkheidsuitrusting. Omdat de eerste serie Hermelijntrams het langst in dienst zijn zullen deze bij de revisie als eerste aan de beurt komen.
2. In september 2018 werd wel een verkennend onderzoek uitgevoerd door Bombardier waarbij een indicatieve prijs werd opgegeven. Hieruit bleek dat de kostprijs voor het inbouwen van de oprijplaat met de bijbehorende aanpassingen ca. € 44.000/tram zou bedragen excl. projectmanagementkost, indien de werken los van de revisie zouden worden uitgevoerd.

Een koppeling aan de geplande revisie heeft een gunstige invloed op deze kostprijs. In de raming van de revisie werd het totaalpakket aan maatregelen die we voorzien om de trams op een gelijkaardige wijze als de latere versie van de Hermelijntrams toegankelijk te maken geraamd op ca. € 26.000/tram, gezien de synergie met de andere werkzaamheden die aan de trams zullen worden uitgevoerd. Bijkomend voordeel is dat trams slechts één maal moeten worden geïmmobiliseerd.

3. Zie het antwoord vraag 2.
4. Ik heb in eerdere antwoorden al uitgebreid beargumenteerd waarom De Lijn geen voorstander is van de losse oprijplaat die aan deur sleutelvast dient te worden opgeborgen ondermeer in de vraag om uitleg van de heer Björn Rzoska waar u zelf naar verwijst. Het inbouwen van toegankelijkheidsuitrusting tijdens de grondige revisie van de Hermelijn serie 1 trams biedt ons de mogelijkheid om bijkomend de nodige beveiligingsmaatregelen te voorzien die een veilig gebruik van de oprijplaat zullen garanderen. Naast het installeren van een nieuwe oprijplaat, wordt daarom ook een nieuwe beveiligde rolstoelplaats met een slipvrije vloerbekleding voorzien, alsook een frame met gestoffeerde steunplaat, de nodige handgrepen en een veiligheidsgordel. Voor de eenrichtingstrams wordt hiervoor ter hoogte van de opstelruimte voor de rolstoelgebruiker, de eerste vaste dubbele zit vervangen door een opklapbare dubbele zit.

De revisie biedt ook de mogelijkheid om de bijkomende bedieningsknoppen voor rolstoelgebruikers te plaatsen die tevens de automatische sluiting van rolstoeltoegankelijke deur opheft en zorgen voor een akoestisch en visueel signaal aan de chauffeur. Hiervoor moeten de nodige bekabelingswerken gebeuren. Ter hoogte van de rolstoelplaats wordt een goed bereikbare drukknop voor een halteaanvraag voorzien en een bijkomende 'Alarm' drukknop. Om de bijgeplaatste bedieningsknoppen voor de rolstoelgebruikers bereikbaar te maken dienen bijkomend een aantal handgrepen te worden aangepast. Ook aan de buitenzijde van het voertuig wordt, zoals gebruikelijk met een rolstoeltoegankelijke tram, een drukknop voor het

openen van de rolstoeltoegankelijke deur voorzien. Deze drukknop is ook bedienbaar wanneer de betreffende deur reeds geopend is.

De Lijn wil hier mee aangeven dat de grondige revisie van de tram een uitstekende gelegenheid is om de eerste serie Hermelijntrams op een evenwaardige wijze als de andere recente trams rolstoeltoegankelijk te maken. Met de keuze voor deze gelijkaardige oplossing kunnen, net als bij de andere rolstoeltoegankelijke trams, ook begeleiders of medereizigers de oprijplaat openleggen.

Bij De Lijn is men zich er van bewust dat de oplossing gekoppeld aan de grondige revisie enige tijd vraagt, maar de specialisten bij De Lijn zijn er wel van overtuigd dat deze de beste en meest veilige oplossing is. Het lijkt De Lijn dus niet aangewezen om voor de periode tot aan de revisie een alternatieve oplossing te voorzien in de vorm van een losse oprijplaat die aan deur sleutelvast kan worden opgeborgen. Ik heb wel gevraagd aan De Lijn om de Hermelijntrams zonder oprijplaat gespreid in te zetten. Op die manier kunnen we bekomen dat reizigers die nood hebben aan een oprijplaat geen al te lange wachttijd in acht moeten nemen om gebruik te kunnen maken van de tram.

5. Het trampark status 2021 met verdeling toegankelijke en niet toegankelijke trams voor de verschillende regio's en het totaal aantal trams:

Antwerpen (2021)		
Type	Niet Toegankelijk	Toegankelijk
Hermelijn	31	53
PCC - Niet koppelbaar	21	
PCC - koppelstellen	49	
Flexity2		62
CAF		0
Totaal trams:	101	115
	47%	53%
Gent (2021)		
Type	Niet Toegankelijk	Toegankelijk
Hermelijn	14	27
Flexity2		26
PCC	(6)	
Totaal trams:	14	53
	21%	79%
Kust (2021)		
Type	Niet Toegankelijk	Toegankelijk
Kusttram		33
CAF		15
Totaal trams:		48
		100%
Totaal trams De Lijn (2021)		
	Niet Toegankelijk	Toegankelijk
Totaal trams:	115	216
	35%	65%

Op dit ogenblik worden nieuwe CAF trams geleverd ter vervanging van de 48 Kusttrams. In Gent worden vandaag 6 PCC's stand-by gehouden als reservevoertuig. Voor het trampark status 2025 wordt er heden vanuit gegaan dat voor Antwerpen in totaal 66 nieuwe trams zullen worden besteld om de niet toegankelijke PCC's trams grotendeels te vervangen. 20 koppelstellen PCC's blijven in deze hypothese nog in dienst.

Antwerpen (2025)		
Type	Niet Toegankelijk	Toegankelijk
Hermelijn	23	61
PCC - Niet koppelbaar	0	
PCC - koppelstellen	20	
Flexity2		62
CAF		66
Totaal trams:	43 19%	189 81%
Gent (2025)		
Type	Niet Toegankelijk	Toegankelijk
Hermelijn	10	31
Flexity2		26
PCC	(6)	
Totaal trams:	10 15%	57 85%
Kust (2025)		
Type	Niet Toegankelijk	Toegankelijk
Kusttram		0
CAF		48
Totaal trams:		48 100%
Totaal trams De Lijn (2025)		
	Niet Toegankelijk	Toegankelijk
Totaal trams:	53 15%	294 85%

6. Deze is afhankelijk van het volledig kunnen vervangen van de resterende PCC trams en het kunnen voldoen aan mogelijke aanboduitbreidingen.