

# het hoogste woord

**Amsterdams ov** Nieuw model tram is onvoldoende getest

## Ook rolstoelgebruiker moet de tram in kunnen



→ De vertrouwde Combino heeft een lagere vloer dan de nieuwe tram, waardoor een oprijplank nodig is bij haltes. FOTO BIRGIT BIJL

De nieuwe trams zijn niet toegankelijk genoeg voor rolstoelgebruikers. Volgens **Deborah Lauria** is dit in strijd met de afspraken rond gelijke behandeling.

**O**nlangs berichtten media wat GVB, de Vervoerregio en gemeente Amsterdam al lang weten, of zouden moeten weten: de nieuwste tram die voor de stad Amsterdam is aangeschaft, is niet toegankelijk genoeg voor rolstoelgebruikers. Dat ligt niet aan de 'diversiteit aan rolstoelen' zoals het GVB beweert, maar aan verkeerde keuzes bij de aanschaf, gebrekig toezicht en het ontbreken van afstemming en regie. Rolstoelgebruikers zijn niet alleen de dupe, maar worden ook nog eens als probleem-eigenaar neergezet. Dat klopt niet en is volledig in strijd met de Amsterdamse Inclusie-agenda. De Algemene wet gelijke behandeling stelt dat ieder mens in staat moet worden gesteld aansluitend bij zijn eigen mogelijkheden autonoom te zijn (artikel 1), en dat onderscheid verboden is bij het aanbieden van openbaarvervoerdiensten en reisinformatie (artikel 8). In het Besluit Toegankelijk OV uit 2011 staat dat nieuwe trams per 1 januari 2020 toegankelijk moeten zijn; nieuwe haltes moeten dat al vanaf 2016 zijn. Een toegankelijk voertuig heeft ten minste een in- en uitgang die zodanig op de halte aansluit dat een onbelem-

merde toegang mogelijk is.

Het GVB introduceerde in 2020 een nieuwe tram met een fors hogere vloer dan de bestaande Combino, waardoor het onmogelijk is geworden om een haltehoogte af te spreken die op beide trams is afgestemd. Het gebruik van een oprijplank is daardoor noodzakelijk, ook op toegankelijke haltes.

### Niet getest

De automatische plank in de nieuwe tram, de 15G, is niet van tevoren door (rolstoel)gebruikers getest, ondanks aandringen van Cliëntenbelang Amsterdam. Deze plank is niet alleen te steil op niet-opgehoogde haltes, er is bovendien een grote drempel tussen de plank en de vloer van de tram die zelfstandige en veilige toegang ernstig belemmert. Ook kan de plank niet tijdens noodsituaties worden gebruikt omdat deze te steil is en niet handmatig uit te schuiven bij stroomuitval.

Terwijl Cliëntenbelang daarover de afgelopen jaren waarschuwende brieven heeft geschreven en medewerking heeft verleend aan het testen van (marginale) verbeteringen aan de plank, heeft het GVB wél een indienststellingvergunning gekregen, onder het toezicht oog van de

Inspectie Leefomgeving en Transport.

Als antwoord krijgen we dat de plank aan alle wettelijke vereisten voldoet. De vraag rijst dan: zijn de eisen aan toegankelijkheid en veiligheid wel voldoende? Eerder heeft de Vervoerregio een andere vervoerder gesommeerd alle automatische planken te vervangen nadat een rolstoelgebruiker was gevallen doordat de plank afbrak tijdens het naar buiten rijden.

Wordt er wel vooraf getest en gekeurd? Er zijn namelijk goed toegankelijke automatische planken, GVB gebruikt die in de nieuwste bussen. Waarom worden beschikbare kennis en



**Deborah Lauria**  
Directeur-bestuurder  
Cliëntenbelang  
Amsterdam.

**Rolstoelgebruikers zijn niet alleen de dupe, maar worden ook als probleem-eigenaar neergezet**

ervaring niet benut? Cliëntenbelang vindt dat 'inclusieve mobiliteit' een papieren werkelijkheid blijft, als het zo gaat. Het lijkt erop dat er door de Vervoerregio en gemeente Amsterdam geen voorwaarden aan de 'onbelemmerde toegang' zijn gesteld en dat niet is ingegrepen tijdens het inkoopproces en de testperiode.

### Terug in de tijd

De gevolgen zijn groot: zonder aanpassing is de tram niet toegankelijk. Een goede automatische plank zoals in de bussen is nog steeds mogelijk, maar zal kostbaar zijn. Een handbediende plank zoals in de Combino betekent twintig jaar terug in de tijd, omdat het geen oplossing is voor zelfstandige toegang van rolstoelgebruikers: er is altijd hulp van een conducteur of bestuurder nodig. Ernstiger is dat een langere plank, die nodig is bij lagere haltes, ook bredere haltes vereist. En die ruimte is er in veel stadsstraten niet.

Ook de (lange-termijn)doelstellingen om het ov toegankelijk te maken, zijn daarmee in gevaar. En dat terwijl gemeente Amsterdam al besloten heeft om op korte termijn 'vanwege kostenbeheersing' de toegang tot het aanvullend openbaar vervoer te beperken.

Laat een ding duidelijk zijn: een noodzakelijke vervanging van de plank is geen 'aanpassing voor gehandicapten' maar zijn reparatiekosten die hadden kunnen en moeten worden voorkomen.

Gemeente Amsterdam, Vervoerregio en GVB: u laat toch niet gebeuren dat in 2021 mensen met een beperking nog steeds als tweederangsburgers worden behandeld? Vervang die plank door een deugdelijke automatische variant. En vergeet die niet, vooraf, te testen!