

Drie liften en het obstakel is geslecht



Hein Flach
h.flach@hollandmediacombinatie.nl

Haarlem * Bram 't Mannetje is bij Prorail projectmanager 'toegankelijkheid'; zijn opdracht is alle stations toegankelijk te maken voor reizigers in een rolstoel, blind of slechtziend zijn. We boemelen met het stoptreintje (eerste klas, met goedvinden van de conducteur) van Bloemendaal via Haarlem en stappen uit op station Haarlem-Spaarnwoude. Meer dan veertig treden tellen de trappen die toegang bieden tot de traverse over het spoor bij dit station. „Je zult je Billy boekenkast hier omhoog moeten sjouwen”, zegt een woordvoerder van Prorail, kijkend naar de Ikea iets verderop. Inderdaad, het idee alleen al. „Of mensen die nietsvermoedend met hun kinderwagens aan komen wandelen - ze worden compleet verrast door zo'n onneembaar obstakel”, vult Bram 't Mannetje aan. „Inmiddels hebben we zoveel stations van liften voorzien, dat reizigers ervan uitgaan dat er in Spaarnwoude een lift is. Ze zijn echt onaangenaam verrast als dat niet zo blijkt te zijn!”

Drie liften

Dus is besloten deze Ikea-halte met twee perrons te voorzien van drie liften. Een bij elk perron, plus een aan de zijde van Zuiderpolder bij de bushaltes, waar de meeste reizigers vandaan komen. Op verzoek van de gemeente Haarlem wordt ook de bushalte langs de N200 wordt door de aannemer aangepast, zodat de bus door reizigers in een rolstoel kan worden gebruikt. De spoorwegbeheerder heeft de opdracht voor 2030 alle perrons op 402 stations in Nederland beter bereikbaar, en voor mensen met

een handicap 'zelfstandig toegankelijk' te maken. Het gaat daarbij niet alleen om het bouwen van nieuwe of het opknappen van bestaande liften, ook hellingbanen en toiletten worden aangepast. Perrons worden voorzien van ribbelige geleidelijnen en speciale perronrand- en veiligheidsmarkeringen, braille-bewegwijzering, grotere pictogrammen en dubbele leuningen. „Kortom: we willen een drempelvrije en voelbare route door het station naar de perrons.” Neem bijvoorbeeld de perronhoogte. De Europese norm is 76 centimeter ten opzichte van de rails.



Station Haarlem-Spaarnwoude met de drie nieuw te bouwen liften.

„Maar dat was nooit de norm in Nederland. Wij bouwden in het verleden de perrons op 84 centimeter.” Prorail gaat in zo'n geval niet de perrons verlagen, maar brengt het liefst het spoor omhoog. Dat scheelt vaak in kosten. Een toegankelijke instap bieden is sowieso een precar fenomeen: de spoorligging fluctueert, het perron kan in de drassige Nederlandse bodem na

verloop van tijd zakken. Daarnaast is niet elke trein precies even hoog. Zo veert een trein die vol beladen is meer in. Ook de wielen slijten; na maximaal twee centimeter moet het wiel worden vervangen.

Bloemendaal

Bram 't Mannetje heeft inmiddels veel ervaring opgedaan met stations in de omgeving van Haarlem.



Bram 't Mannetje, verantwoordelijk voor de toegankelijkheid van stations.

FOTO UNITED PHOTOS/TOUSSAINT KLUITERS

Het aanpassen van station Bloemendaal bijvoorbeeld is vorig jaar oktober afgerond. Drie keer werd er een weekje gewerkt om te heien en nieuwe liftschachten uit te graven. Voor het soepel bouwen van de lift moest het perron tijdelijk worden ingekort. Ook NS-station Haarlem, een monument, is aangepakt. Liften waren er overigens al. „In overleg met de

monumentencommissie zijn in de monumentale vloer van de reizigerstunnel geen geleidelijnen aangebracht. „Daar krijgen we klachten over, maar de commissie wilde niet dat deze vloer werd aangepast.”

Dichtheid

Als je erover nadent, het is opmerkelijk hoe groot de dichtheid van

het aantal treinstations rond Haarlem is. In elk gehucht stuit je op overwegen of stations. Er is voor Prorail dus veel werk aan de winkel in deze omgeving. Neem station Driehuis. Dat station is nu niet drempelvrij toegankelijk. „Dat wordt een bloemendaaltje, met liften die toegang bieden tot een tunnel onder de sporen door. We hadden daar eerst een loopbrug

over het spoor heen bedacht met liften eraan”, weet 't Mannetje. „We werken nu een plan uit met twee liften aan de tunnel. We hebben daarvoor extra budget aangevraagd bij het ministerie.” Prorail verwacht daarmee in 2021 aan de slag te kunnen. Op station Santpoort-Noord is vorig jaar de hellingbaan aangepast. De drempelvrije route op Santpoort-Zuid is goed. Overvezen zit ook in het programma, maar daar hoeft niet zo veel te gebeuren, evenals Zandvoort. In Heemstede-Aerdenhout zijn al liften; daar worden de perronhoogtes deze zomer aangepast, aldus 't Mannetje.

Haarlem-Spaarnwoude

Terug naar Haarlem-Spaarnwoude. De perronhoogte van dit station is al vorig jaar aangepast op 76 centimeter, vertelt de projectmanager. Prorail heeft in december de bouwvergunning gekregen van de gemeente Haarlem. Na de zomer gaat Prorail beginnen met de bouw van drie liften bij Haarlem-Spaarnwoude. De werkzaamheden bij dit station, gelegen in 'Oostpoort' waar in de toekomst veel woningen en bedrijven verrijzen, zullen net als bij Bloemendaal waarschijnlijk een maand of tien vergen. Liften zijn erg duur in onderhoud, zeker in de buitenlucht; daarom gaat Prorail in zee met producenten die relatief dure, maar betrouwbare liften bouwen. De kosten per lift bedragen ongeveer 7,5 ton.



In oktober werden de liften in Bloemendaal in gebruik genomen.

ARCHIEFFOTO

Stations die worden aangepakt

In Noord-Holland is veel werk in voorbereiding en uitvoering. Onder het II gaat het om Haarlem-Spaarnwoude (drie liften, gereed in 2020), Bloemendaal (klaar; in oktober 2018 werden twee nieuwe liften in gebruik genomen) en Driehuis (twee liften gereed in 2021). Boven het II zijn dat Castricum - (daar gaat Prorail in het pinksterweekeinde beginnen met de bouw van een nieuw station met drie liften) - Alkmaar-Noord (vernieuwd station gereed in 2021) en Den Helder-Zuid. In Zaandam Kogerveld worden dit jaar nog een nieuwe hellingbanen gemaakt.