

## Hoofdstuk 1 Inleiding

### 1.1 Aanleiding

Voor u ligt het rapport van het inmiddels zesde onderzoek naar de toegankelijkheid van stations in Gelderland.

De SBOG zet zich al ruim tien jaar in voor de verbetering van de toegankelijkheid van stations, met name voor oudere reizigers en/of reizigers met een beperking. De aandacht voor dit thema vloeit voort uit de doelstelling van de SBOG: **het bevorderen van het welzijn van alle senioren in Gelderland**. Welzijn voor senioren betekent voor de SBOG dat senioren zelf de regie over hun leven hebben en houden, in een inspirerende omgeving, in relatie met anderen en in een vertrouwde woonomgeving. Daarom stimuleert de SBOG een integraal, toegankelijk en voldoende aanbod van voorzieningen voor senioren op het gebied van wonen, welzijn, zorg en mobiliteit.

In 2004 werden de stations in Oost Gelderland onderzocht, in 2007 verscheen het rapport over de toegankelijkheid van de stations in Zuid Gelderland (en het Rivierengebied). In 2011 verscheen het rapport over de toegankelijkheid van de stations aan de Valleilijn. In 2012 werden de stations in de Stedendriehoek onderzocht, en in 2014 is het rapport van het onderzoek naar de toegankelijkheid van de stations aan de lijn Arnhem – Zutphen verschenen.

De spoorwegverbinding tussen Amersfoort en Zwolle loopt door Gelderland en was tot nu toe de laatste spoorlijn in deze provincie waarvan de stations nog niet aan een onderzoek waren onderworpen. Hier is in 2015 verandering in gekomen: dit is het rapport over het onderzoek naar de stations tussen Amersfoort en Zwolle.

Het rapport beschrijft evenals zijn voorgangers de situatie van de stations met betrekking tot de toegankelijkheid voor de oudere reizigers en/of reizigers met een beperking. Hierbij wordt benoemd welke voorzieningen die door de SBOG onmisbaar worden geacht voor toegankelijkheid nog ontbreken en worden aanbevelingen gedaan voor verbetering.

### 1.2 Doel- en vraagstelling

Doel van dit onderzoek is het in kaart brengen van de toegankelijkheid van stations aan de lijn Amersfoort- Zwolle. Hierbij wordt uitgegaan van het perspectief van de oudere reiziger en de beperkingen die zij kunnen ervaren. Door het inzichtelijk maken van de tekortkomingen van de stations op het gebied van toegankelijkheid kunnen aanbevelingen worden gedaan voor verbetering van deze toegankelijkheid.

De vraagstelling luidt als volgt:

In hoeverre zijn de stations aan de lijn Amersfoort – Zwolle toegankelijk voor de oudere reiziger en/of reizigers met een beperking?

Om antwoord te kunnen geven op deze vraag zijn de stations en de directe stationsomgeving beoordeeld aan de hand van een aantal criteria (hierover leest u meer in hoofdstuk 3).

### 1.3 Maatschappelijke relevantie

Zelfredzaamheid staat bijzonder hoog op de overheidsagenda. Hiermee wordt zelfstandigheid op verschillende terreinen van het leven bedoeld. Één van die terreinen is mobiliteit: zelfredzaamheid betekent hier het vermogen zich zelfstandig met zo min mogelijk hulp van een professional te kunnen verplaatsen.

De reiziger die in dit onderzoek centraal staat, is de 60- plusser, die vaak uitstekend ter been is, maar soms mobiliteitsproblemen en/of een visuele of auditieve beperking heeft als gevolg van de toenemende leeftijd. Het zijn deze fysieke problemen die het reizen met de trein kunnen bemoeilijken. Deze groep ouderen neemt de komende jaren in omvang toe en een steeds groter deel van de (Gelderse) bevolking zal naar verwachting moeite krijgen met het zelfstandig reizen per openbaar vervoer. Momenteel voorzien gemeenten in zogenaamd Vervoer op Maat, waar met een indicatie tegen gereduceerd tarief gebruik van kan maken. Dit is een relatief dure vorm van openbaar vervoer en de financiële ruimte voor dit soort regelingen zal naar verwachting in de toekomst afnemen. Met het oog hierop is de toegankelijkheid van het reguliere openbaar vervoer voor reizigers met een beperking noodzakelijk.

Maar uiteraard is dit onderzoek niet alleen relevant voor oudere reizigers en reizigers met een beperking. Een goede toegankelijkheid is voor alle reizigers van belang. Bovendien profiteren ook andere reizigers van voorzieningen die voor 60-plussers van belang zijn. Een publiek toilet kan ook voor ouders met jonge kinderen, of toeristen, erg belangrijk zijn.

### 1.4 Leeswijzer

Na de inleiding vindt u in hoofdstuk 2 informatie over de relevante organisaties en begrippen uit dit onderzoek. In hoofdstuk 3 kunt u lezen over de onderzoeksopzet en de wijze waarop het onderzoek is uitgevoerd. In hoofdstuk 4 vindt u informatie over de regio waarin het onderzoek is uitgevoerd.

Hoofdstuk 5 bevat van ieder onderzocht station een uitgebreid verslag. Hierin wordt aangegeven welke basisvoorzieningen het station mist. Daarnaast zal ook een aantal kritische punten worden genoemd. Deze punten zouden, hoewel niet horende tot de basisvoorzieningen, toch mogelijkerwijs verbeterd moeten worden om de toegankelijkheid van het station te vergroten. Hoofdstuk 6 bevat ten slotte de conclusies en aanbevelingen.

## Hoofdstuk 2 Begrippenlijst

Het openbaar vervoer in de provincie Gelderland is een gemeenschappelijke aangelegenheid van de Provincie, de gemeenten, de Nederlandse Spoorwegen en een aantal vervoerders.

*Hoofdrailnet:* Het net van spoorwegen in Nederland dat wordt beschouwd als van nationaal belang. Het ministerie van Infrastructuur is hiervoor verantwoordelijk. Tot 2025 is de concessie op dit hoofdrailnet aan de Nederlandse Spoorwegen gegund.

De verbinding tussen Amersfoort en Zwolle maakt onderdeel uit van het hoofdrailnet.

*NS Reizigers:* De bedrijfseenheid van de Nederlandse Spoorwegen die verantwoordelijk is voor het reizigersvervoer. NS Reizigers voert de treindienst tussen Amersfoort en Zwolle uit.

*ProRail:* De taakorganisatie (oorspronkelijk voortgekomen uit de NS) die het spoorwegennet van Nederland beheert, dat wil zeggen: aanleg, beheer en onderhoud van de railinfrastructuur en de bijbehorende voorzieningen. ProRail draagt verantwoordelijkheid voor het onderhoud en de toegankelijkheid van stations, evenals voor de sociale veiligheid op de stations.

*NS Stations:* NS Stations is het bedrijfsonderdeel van de Nederlandse Spoorwegen dat zich bezig houdt met de exploitatie en het beheer van stations. Het betreft dan voornamelijk het beheer van de commerciële ruimtes in de stationsgebouwen en het toezicht op de veiligheid en reinheid van het station. Samen met ProRail is NS Stations eigenaar van alle stations in Nederland.

*Busstations:* In grote steden maakt een busstation vaak onderdeel uit van het gehele stationscomplex. Busstations zijn deels eigendom van de Provincie, deels van de gemeente waartoe zij behoren.

*Dynamisch reizigersinformatiesysteem (DRIS):* Een DRIS is een reizigersinformatiesysteem voor het openbaar vervoer. Op een digitaal paneel worden de actuele vertrektijden van bus, trein, tram of metro getoond. De reiziger kan zo niet alleen op de hoogte zijn van de dienstregeling maar ook van actuele afwijkingen hiervan. In dit rapport wordt verder de afkorting DRIS gebruikt.

*K&R:* Kiss and Ride, een parkeervoorziening dichtbij het station, waar kort geparkeerd mag worden om reizigers weg te brengen of op te halen.

*P&R:* Park and Ride, een parkeervoorziening bij een station, bedoeld voor automobilisten die verder reizen met het openbaar vervoer.

*Gemeenten:* gemeenten zijn als wegbeheerder verantwoordelijk voor de directe omgeving van de stations (parkeerplaatsen, voorterrein). Ook zijn zij verantwoordelijk voor de wegen die naar het station toe leiden. De stations langs de lijn Amersfoort-Zwolle liggen in de gemeenten: Amersfoort, Nijkerk, Putten, Ermelo, Harderwijk, Nunspeet, Elburg, Oldebroek en Zwolle.

*Samenwerkende Bonden van Ouderen in Gelderland:* De SBOG is het samenwerkingsverband van twee grote ouderenbonden in Gelderland: de PCOB en de KBO. Doel van de SBOG is het welzijn van alle senioren in Gelderland bevorderen. Hiertoe heeft de SBOG een aantal doelstellingen ontwikkeld:

- Stimuleren van een integraal en toegankelijk aanbod van voorzieningen voor senioren op het gebied van wonen, welzijn, zorg en mobiliteit
- Bevorderen van stuurkracht van senioren om zelf de regie over het leven te voeren

De SBOG is een vrijwilligersorganisatie. Deskundige vrijwilligers houden zich bezig met verschillende thema's, waaronder verkeer en vervoer. De themagroep Verkeer en Vervoer van de SBOG is de aanjager van de verschillende stationsonderzoeken die in de loop der jaren hebben plaatsgevonden.

De onderzoeken zijn steeds uitgevoerd door een projectgroep, bestaande uit een wisselende samenstelling van vrijwilligers, ondersteund door een beleidsmedewerker.

## Hoofdstuk 3 Onderzoekopzet

### 3.1 Criteria

Om de hoofdvraag van dit onderzoek *In hoeverre zijn de stations aan de lijn Amersfoort – Zwolle toegankelijk voor de oudere reiziger en/of reizigers met een beperking?* te kunnen beantwoorden, is het noodzakelijk te weten waaraan een station moet voldoen om toegankelijk te zijn (voor de oudere en/of fysiek beperkte reiziger).

Er is voor dit onderzoek gekozen voor de volgende criteria:

1. De reiziger moet het station kunnen bereiken en het perron kunnen betreden. De omgeving moet zo zijn ingericht dat de reiziger dit zelfstandig of met hulp van zijn/haar netwerk kan. Dit hebben we in het onderzoek de ‘fysieke toegankelijkheid’ genoemd.
2. Daarnaast moet de reiziger zelfstandig gebruik kunnen maken van het station. Hiervoor moet het station over een aantal voorzieningen beschikken die de oude en minder valide reiziger in staat stellen zich in het station te bevinden. Hieronder vallen voor veel ouderen noodzakelijke voorzieningen als een toilet en zitgelegenheid op/nabij de perrons, of de mogelijkheid hulp te vragen.

Een ander element dat, hoewel misschien niet noodzakelijk, toch van groot belang wordt geacht voor de toegankelijkheid van een station, is de (sociale) veiligheid. Daarom is in dit onderzoek ook gekeken naar aspecten die bijdragen aan verhoogde (sociale) veiligheid, zoals bijvoorbeeld vrij zicht vanaf de looproutes/perrons.

### 3.2 Indicatoren

Per criterium is een aantal indicatoren opgesteld dat moet aangeven of er aan het bepaalde criterium voldaan wordt. Deze indicatoren zijn opgenomen in een toetskaart, aan de hand waarvan ieder station is onderzocht (zie voor de volledige toetskaart bijlage 1).

Uit deze indicatoren is een selectie gemaakt van elementen die de projectgroep wezenlijk acht voor een goede toegankelijkheid, een zogenaamde lijst van ‘basisvoorzieningen’. Deze lijst van ‘basisvoorzieningen’ komt niet volledig overeen met de basiseisen zoals die door NS Stations en ProRail worden gehanteerd (zie paragraaf 3.3). Ook loopt de SBOG enigszins vooruit op de feiten: veel van de door de SBOG gewenste voorzieningen zullen in de loop van de komende jaren tot stand komen (verhoogde perrons zodat er een gelijkvloerse in/uitstap ontstaat, toiletten in de treinen/op het station).

|   | Basisvoorziening                             | Indicatoren = het aanwezig zijn van:        |
|---|--|---|
| 1 | Parkeermogelijkheid P&R                      | Parkeervoorziening met enige vrije plaatsen |
| 2 | Parkeermogelijkheid voor brengers/halers K&R | Enige parkeerplaatsen voor ‘kort parkeren’  |
| 3 | Parkeergelegenheid voor gehandicapten        | Gemarkeerde parkeervoorziening              |

|    |   |   |
|----|---|---|
|    |   |   |
| 4  | Mogelijkheid tot eenvoudig overstappen van/naar overig ov             | Vlakke looproutes naar halte overig ov op max. 200 meter<br>Duidelijke bewegwijzering van/naar overig ov    |
| 5  | Mogelijkheid om de fiets te stallen                                   | Fietsenstalling met enige vrije plaatsen, aanwezigheid fietskluizen of bewaakte stalling                    |
| 6  | Toegankelijke route naar station                                      | Vlakke, overzichtelijke looproutes zonder obstakels naar station voorzien van geleidelijnen                 |
| 7  | Toegankelijke route naar perrons                                      | Vlakke, overzichtelijke looproutes zonder obstakels naar perrons voorzien van geleidelijnen                 |
| 8  | Veilige looproutes van/naar station en perrons                        | Looproutes afgeschermd van gevaarlijke plaatsen<br>Vrij zicht op/van de looproutes                          |
| 9  | Mogelijkheid gebruik te maken van een toilet, ook voor minder validen | Aanwezigheid minimaal één openbaar toilet, ook geschikt voor minder validen                                 |
| 10 | Mogelijkheid tot (beschut) zitten                                     | Minimaal vier beschutte zitplaatsen per perron  |
| 11 | Mogelijkheid tot zelfstandig aanschaffen vervoersbewijs               | Loketservice of eenvoudig bereikbare ticketautomaat, te bedienen door reizigers in een rolstoel/scootmobiel |
| 12 | Mogelijkheid tot kennisname (afwijkende) dienstregeling               | Duidelijk leesbare vertrekstaten<br>Duidelijk verstaanbare omroepinstallatie                                |
| 13 | Mogelijkheid tot het inschakelen van hulp/stellen van vragen          | Servicemedewerker (grote stations)<br>Alarmzuil<br>AED  |

### 3.3 Basisvoorzieningen vergeleken met het beleid van NS en Pro Rail

ProRail en NS-Stations zijn samen verantwoordelijk voor het beheer van de stations. Zij hanteren een aantal criteria om te beoordelen of een station volledig zelfstandig toegankelijk moet zijn, en dus over de daarvoor benodigde voorzieningen moet beschikken.

- Stations met dagelijks tenminste 2000 in-, uit- of overstappers
- Stations op knooppunten waar meerdere lijnen samenkomen en reizigers overstappen
- Binnen een straal van 15 kilometer langs het spoor moet tenminste één station zelfstandig toegankelijk zijn.

Een enkele keer wordt hier vanaf geweken.

Dit betekent dat het beleid van NS en ProRail is om alleen die stations, die voldoen aan de opgestelde criteria, zelfstandig toegankelijk te maken. Zoals in hoofdstuk 1 reeds aangegeven is het voor de SBOG echter belangrijk dat alle stations zelfstandig toegankelijk

zijn. De lijst van basisvoorzieningen die de SBOG gebruikt komt dan ook niet overeen met de eisen die NS en ProRail op dit moment stellen aan *alle* stations.

ProRail is actief bezig met het programma Toegankelijkheid, waarmee het wil bereiken dat in 2030 alle stations in Nederland zelfstandig toegankelijk zijn.

Twee belangrijke maatregelen binnen dit programma zijn het zelfstandig toegankelijk maken van de perrons (door middel van liften en/of hellingbanen) en het ophogen van de perrons, zodat er een gelijkvloerse in- en uitstap met de trein ontstaat.

De NS probeert alle treinen in Nederland zelfstandig toegankelijk te maken. Tot er een gelijkvloerse in- en uitstap is bereikt tussen materieel en perron voorziet de NS in in- en uitstapassistentie op ruim 100 stations in Nederland. Nieuw materieel voldoet al aan de eisen voor een gelijkvloerse in/uitstap, bij revisie wordt ook bestaand materieel aangepast. Daarnaast probeert NS op allerlei verschillende manieren reisinformatie te verstrekken zodat voor alle reizigers, ook zij met een beperking, informatie over de treinreis afdoende aanwezig is (voorbeelden hiervan zijn speciale schermen voor doven/slechthorenden, omroepinstallatie voor blinden,

De SBOG juicht deze ontwikkelingen van harte toe omdat zij naar verwachting zullen leiden tot het uiteindelijke doel van de stationsonderzoeken: toegankelijke stations voor alle reizigers.

### 3.4 Wijze van onderzoek

De stations zijn onderzocht in de periode mei -december 2015, op werkdagen (maandag tot en met vrijdag, onder kantooruren). Ieder station is tweemaal bezocht, door minstens twee projectgroepleden. De waarnemingen zijn dus door meerdere personen op verschillende tijdstippen gedaan, hetgeen de betrouwbaarheid van de resultaten vergroot.

De opgestelde toetskaart (zie bijlage 1) is leidend geweest tijdens de waarnemingen, maar uiteraard is er ook verder gekeken dan de indicatoren die hierop vermeld staan. Zo is ook gekeken naar de stationsomgeving, de staat van het onderhoud van de openbare ruimte, de 'ambiance' van het station. Dit bepaalt immers voor een groot deel de kwaliteit van het geheel zoals dat door de bezoeker wordt ervaren.

De bevindingen van de afzonderlijke onderzoeken zijn schriftelijk vastgelegd. Deze verslagen zijn ter inzage en correctie neergelegd bij de Regionaal Samenwerkende Bonden in Noord Oost Veluwe en bij de afdelingsbesturen van ouderenbonden uit de gemeenten Amersfoort, Elburg, Ermelo, Harderwijk, Hattem, Heerde, Nijkerk, Nunspeet, Oldebroek, Zwolle. Ook de aanwezige gehandicaptenplatforms/WMO-adviesraden uit betreffende gemeenten is gevraagd hun ervaring met de stations te delen met de SBOG.

Het eindresultaat zal ter beschikking worden gesteld aan de Provincies Gelderland, Overijssel en Utrecht, NS en Pro Rail, het ROCOV, Rover, gemeenten waarin de betreffende stations liggen, en afdelingsbesturen en samenwerkingsverbanden van ouderenbonden uit de regio Noord en West Veluwe, gehandicaptenplatforms en WMO-adviesraden uit de betreffende gemeenten en oogvereniging Viziris.

## Hoofdstuk 4 Openbaar Vervoer in de regio Noord-West Veluwe

De spoorwegverbinding tussen Amersfoort en Zwolle maakt deel uit van de zogenaamde Centraalspoorweg. De Centraalspoorweg is de spoorweg van Utrecht Centraal naar Kampen, via station Amersfoort Centraal en station Zwolle Centraal. De spoorlijn is aangelegd door de Nederlandse Centraal-Spoorweg Maatschappij en werd geopend in 1863 (in 1864 doorgetrokken tot Zwolle).

In 1952 is de lijn tot aan Zwolle geëlektrificeerd.

Lang was de Centraalspoorweg de snelste verbinding tussen de Randstad en Noord Nederland.

In 2012 is de Hanzelijn geopend (spoorverbinding tussen Lelystad en Zwolle) en sindsdien gaat een groot deel van de reizigersstroom die gebruik maakt van de intercity's tussen de Randstad en Noord Nederland via die route. De stoptreinen hebben weinig passagiers verloren.

Het stuk tussen Amersfoort Centraal en Zwolle Centraal wordt ook wel de Veluwelijn genoemd.

Naar beide richtingen rijdt twee keer per uur een trein, die stopt op alle tussengelegen stations. Tijdens spitsuur wordt er zeer veel gebruik gemaakt van deze verbinding.

De stations Amersfoort en Zwolle zijn belangrijke knooppunten, waar veel spoorverbindingen bij elkaar komen. Ook het station Amersfoort Schothorst wordt door meer treinen aangedaan dan alleen de treinen tussen Amersfoort en Zwolle, onder andere door de trein richting Hoofddorp.

Op de Noord West Veluwe bevindt zich een aantal militaire oefenterreinen en kazernes in het buitengebied, gebouwd in de 20<sup>ste</sup> eeuw. Onder andere bij de plaatsen Nijkerk, Nunspeet, Harderwijk, Ermelo en 't Harde staan kazernes, of hebben in het verleden kazernes gestaan.

De stations behorende bij deze plaatsen hebben dan ook een belangrijke functie gehad voor de hier gelegeerde militairen, en dit is tevens de reden dat een aantal van deze stations niet in het dorpscentrum ligt (maar nabij een kazerne).

## Hoofdstuk 5, Stationsverslagen

### 5.1 Amersfoort

#### Algemeen:

Het huidige station van Amersfoort dateert uit 1997, maar Amersfoort heeft al een station sinds 1863. Het eerste station lag dicht bij het centrum, het huidige station Amersfoort ligt op ongeveer twintig minuten lopen vanaf het centrum van de stad.

Station Amersfoort is een belangrijk knooppunt in de spoorverbindingen tussen de Randstad en het noorden van Nederland. Er zijn ieder half uur verbindingen met Amsterdam, Schiphol, den Haag en Rotterdam, en Groningen, Leeuwarden en Enschede de andere kant op. Verder is Amersfoort start/eindpunt van de Valleilijn (richting station Ede-Wageningen).

Het station wordt in de omgeving duidelijk aangegeven.

#### Voorterrein:

Amersfoort heeft een aantal K&R-plaatsen direct bij het station, evenals een gehandicaptenparkeerplaats. Verder is er in de nabijheid van het station een aantal P&R-terreinen (betaald parkeren).

Het busstation beschikt over een DRIS, voor blinden is in braille aangegeven op welk perron men zich bevindt en er lopen geleidelijnen naar de verschillende perrons toe. Reizigers kunnen niet overdekt zitten.

Bij dit busstation bevinden zich ook de taxistandplaatsen en de standplaats voor de NS-zonetaxi.

Zowel aan de voor- als aan de achterzijde van het station zijn ondergrondse fietsenstallingen. Deels zijn de fietsenstallingen bewaakt (waarbij het ook mogelijk is om een OV-fiets te huren), deels onbewaakt. De onbewaakte stalling lijkt vol.

Op het voorterrein staan de verschillende voorzieningen van het station duidelijk aangegeven.

#### Stationshal:

Station Amersfoort heeft twee stationshallen, één aan de voorzijde en een wat kleinere aan de achterzijde. Op het moment van onderzoek werd hier één en ander verbouwd. In de hallen is zitgelegenheid en de mogelijkheid een consumptie te kopen. Er zijn servicemedewerkers aanwezig.

In de hallen bevinden zich ook de ticketautomaten, OV-chipzuilen en de vertrekstaten van de treinen. Ook is er een toilet aanwezig. Op één van de perrons, te bereiken met een lift, bevindt zich een wc geschikt voor minder validen.

De vloer van de stationshal is, met name bij vochtig weer, bijzonder glad. Er staan permanent borden op de vloer om hiervoor te waarschuwen.



Station Amersfoort Centraal



Fietsenstalling station Schothorst

Perrons:

De perrons van station Amersfoort zijn middels de trap of lift te bereiken. De perrons zelf zijn vlak en voorzien van geleidelijnen. De randen van de perrons zijn duidelijk gemarkeerd. Op de perrons is beschutte wachtruimte. Elk perron beschikt over een AED, vertrekstaten, en OV-chipzuilen. Op station Amersfoort wordt in- en uitstapassistentie verleend, ieder perron is dan ook voorzien van een verrijdbare lift.

Achterzijde:

Station Amersfoort heeft ook aan de achterzijde een kleine stationshal. Hier zijn de vertrekstaten, ticketautomaten en OV-chipzuilen te vinden. Aan de achterzijde van het station is een fietsenstalling en er is een parkeerterrein in de buurt (betaald parkeren). Er is echter geen plattegrond, en ook nauwelijks bewegwijzering voor de aankomende reiziger.

Conclusie:

Station Amersfoort beschikt over alle door de SBOG noodzakelijk geachte basisvoorzieningen. Punten die aandacht behoeven zijn de onbewaakte fietsenstalling (deze staat overvol) en de achterzijde van het station, waar geen duidelijke bewegwijzering aanwezig is.

## 5.2 Amersfoort Schothorst:

Algemeen:

Station Amersfoort Schothorst dateert uit 1987.

Het ligt ten Noord Oosten van station Amersfoort Centraal en is een 'voorstadshalte' voor treinen van en naar Zwolle. Station Amersfoort Schothorst fungeert als eindstation voor treinen vanuit de Randstad richting Amersfoort.

Duidelijke bewegwijzering naar het station toe ontbreekt.

Voorterrein:

Op het parkeerterrein is op het moment van onderzoek een aantal plaatsen vrij, de capaciteit lijkt voldoende te zijn. Een gehandicapten parkeerplaats ontbreekt, evenals een gemarkeerde P&R-zone.

Bij het station is een standplaats voor de NS-zonetaxi, taxistandplaatsen bevinden zich binnen 200 meter van het stationsplein. De busperrons zijn vanuit de stationshal via een beveiligde oversteekplaats bereikbaar.

Bij station Schothorst is een gratis, bewaakte en overdekte fietsenstalling. Er lijkt voldoende plaats te zijn in deze fietsenstalling. Ook zijn er fietskluizen.

Er bevindt zich een goed leesbare plattegrond op het voorterrein, tevens is er voor vertrekkende reizigers duidelijke bewegwijzering richting perrons, liften en de

stationsvoorzieningen aanwezig. Ook voor de aankomende reiziger is er bewegwijzering, echter niet richting overig openbaar vervoer.

Op het voorterrein bevinden zich OV-chipzuilen en ticketautomaten.

#### Stationshal:

Amersfoort Schothorst is een halteplaats. Er is geen toilet, geen EHBO-post en er zijn geen servicemedewerkers aanwezig. Wel is er de mogelijkheid een consumptie te kopen op het station.

Er hangen gele vertrekstaten in de stationshal, deze zijn goed leesbaar. De vertrektijden van de bussen vindt men in de hal. In de hal bevinden zich ook OV-chipzuilen en ticketautomaten (loketservice ontbreekt).

In de stationshal zijn geleidelijnen, en zowel de ticketautomaat als de trappen zijn voorzien van braille.

#### Perrons:

Op station Amersfoort Schothorst wordt geen in- en uitstapassistentie verleend. De perrons zijn te bereiken via trappen (met braille) en liften of een hellingbaan.

Op de perrons zijn ticketautomaten en OV-chipzuilen aanwezig. Ieder perron heeft een alarmzuil.

De perrons zijn vlak en goed begaanbaar, hetzelfde geldt voor de aanwezige geleidelijnen.

De randen van de perrons zijn duidelijk zichtbaar gemarkeerd.

De vertrekstaten zijn compleet en goed leesbaar. Reizigers kunnen op de perrons beschut wachten.

#### Achterzijde:

Aan de achterzijde van station Amersfoort Schothorst vindt men wederom ticketautomaten en OV-chipzuilen. Ook is er bewegwijzering naar de stationsvoorzieningen, sporen en liften.

Bewegwijzering naar overig openbaar vervoer ontbreekt maar net als station Amersfoort

Vathorst is station Amersfoort Schothorst klein en kan men snel zien waar men moet zijn.

De looproutes zijn ook aan de achterzijde vlak en vrij van obstakels, de bewegwijzering voor blinden is hier echter onduidelijk.

Een invalidenparkeerplaats ontbreekt.

#### Conclusie:

Op Amersfoort Schothorst ontbreekt een toilet en het station voldoet daarom niet aan de door de SBOG gestelde criteria voor toegankelijkheid.

### 5.3 Amersfoort Vathorst

#### Algemeen:

Amersfoort Vathorst is een vrij nieuw station, geopend in 2006.

Amersfoort Vathorst is een voorstadshalte aan de lijn Amersfoort-Zwolle. Er is een keerspoor aanwezig voor treinen uit de richting Utrecht, het is de bedoeling dat Amersfoort Vathorst uiteindelijk eindpunt zal worden voor treinen uit de richting van de Randstad.

Van en naar het station is duidelijke bewegwijzering aanwezig.

#### Voorterrein:

Op het moment van onderzoek is er voldoende parkeergelegenheid op de parkeerplaats van Amersfoort Vathorst. Op deze parkeerplaats zijn speciale parkeerplaatsen voor gehandicapten, een K&R-zone is er niet.

Bij het voorterrein zijn taxistandplaatsen en de bushaltes bevinden zich binnen een afstand van 200 meter van het stationsplein.

Aan de voorzijde van het station is een onoverdekte fietsenstalling. De stalling lijkt voldoende capaciteit te bezitten. De fietsenstalling is niet bewaakt, wel zijn er fietskluizen aanwezig.

Op het voorterrein is een duidelijk leesbare plattegrond, en er is bewegwijzering naar de stationsuitgangen, liften, stationsvoorzieningen en aanvullend openbaar vervoer. Vanaf het parkeerterrein, de fietsenstallingen en de haltes voor aanvullend openbaar vervoer is bewegwijzering naar de sporen en liften aanwezig.

Zowel de looproutes als de geleidelijnen op deze looproutes zijn vlak en vrij van obstakels.

#### Stationshal:

Station Amersfoort Vathorst heeft geen echte stationshal, maar overdekte perrons die onder andere vanuit een tunnel te bereiken zijn. Het station beschikt niet over een toilet, er is ook geen loketvoorziening (wel ticketautomaten).

De looproutes zijn vlak en vrij van obstakels, net als de aanwezige blindengeleidelijnen. De trappen en ticketautomaten zijn voorzien van braille.

#### Perrons:

De perrons van stations Amersfoort Vathorst zijn te bereiken middels trappen en een lift of hellingbaan. De perrons zijn vlak en goed begaanbaar, evenals de aanwezige geleidelijnen.

De rand van de perrons is duidelijk gemarkeerd. Op de perrons bevinden zich ticketautomaten en OV-chipzuilen. De klok is goed zichtbaar en de omroepinstallatie duidelijk hoorbaar op het perron. Ieder perron heeft een alarmzuil, maar er is geen AED aanwezig. De vertrekstaten zijn compleet en goed leesbaar. Ieder perron heeft een beschutte wachtgelegenheid met een aantal zitplaatsen.

Op station Amersfoort Vathorst wordt geen in- en uitstapassistentie verleend.



Station Amersfoort Vathorst



#### Achterzijde:

Aan de achterzijde van het station ontbreekt een plattegrond. Bewegwijzering is summier; alleen naar de stationsuitgangen wordt verwezen. Anderzijds is station Amersfoort Vathorst een klein station, waardoor snel te zien is waar men moet zijn.

Er is een onoverdekte fietsenstalling aanwezig, met ruim voldoende stallingsmogelijkheid. Ondergronds kan men gratis de fiets overdekt stallen.

#### Conclusie:

Station Amersfoort Vathorst is een halteplaats en beschikt daarom niet over een toilet, en een verrijdbare brug (voor in- en uitstapassistentie). Het station is goed onderhouden en overzichtelijk.

### 5.4 Station Nijkerk:

#### Algemeen:

Station Nijkerk werd reeds geopend in 1863 en kreeg in 1865 een stationsgebouw. Dit (verbouwde) gebouw is nog steeds in gebruik.

Station Nijkerk ligt redelijk centraal in het dorp en wordt duidelijk aangegeven.

#### Voorterrein:

Station Nijkerk beschikt over een parkeerterrein met ogenschijnlijk voldoende parkeerplaatsen, waaronder parkeerplaatsen voor gehandicapten.

Bushaltes en taxistandplaatsen bevinden zich in de nabijheid van het station.

Het station beschikt over een (gedeeltelijk) overdekte fietsenstalling waarin voldoende ruimte is.

Het lijkt er echter op dat niet iedere fietser zijn of haar fiets in de vakken parkeert, waardoor er toch fietsen (half) op het voetpad staan. Er is geen toezicht.

Op het voorterrein staan ticket-automaten en OV-chipzuilen. Er is een duidelijke plattegrond aanwezig en bewegwijzering van en naar sporen en aanvullend openbaar vervoer. De looproutes zijn vlak en vrij van obstakels en hetzelfde geldt voor de geleidelijnen.

#### Stationshal:

In het stationsgebouw is een kiosk aanwezig, evenals een toilet. Achterin het stationsgebouw is een kleine wachtruimte. Deze is op het moment van onderzoek behoorlijk vies. Ook is de afvoer van regenwater niet goed geregeld, het water stroomt direct de wachtruimte in. Er zijn ticket-automaten en OV-chipzuilen aan de buitenzijde aanwezig.



Station Nijkerk



Overweg bij station Putten

Perrons:

De perrons zijn bereikbaar via een hellingbaan. Geleidelijnen zijn aanwezig en vrij van obstakels, de perronrand is duidelijk zichtbaar. Op de perrons zijn ticketautomaten en OV-chipzuilen aanwezig, evenals een alarmzuil.

De perrons beschikken over beschutte wachtgelegenheid en er zijn vertrekstaten aanwezig (op moment van onderzoek waren deze gedeeltelijk losgeraakt en gevouwen en daardoor niet goed leesbaar). Ook hangt er een DRIS boven het perron, waarop de actuele vertrektijd van de eerstvolgende trein staat vermeld.

De klok is goed zichtbaar.

Er wordt geen in- en uitstapassistentie verleend op station Nijkerk.

Achterzijde:

Station Nijkerk is aan de achterzijde te verlaten door de fietsenstalling. Aan deze zijde staat ook een ticketautomaat.

Conclusie:

Op station Nijkerk ontbreekt in- en uitstapassistentie.

Een aandachtspunt is het stallen van fietsen. Op het moment van onderzoek worden looproutes deels geblokkeerd door fietsen. Een ander aandachtspunt is de onverzorgde wachtruimte.

## 5.5 Station Putten

Algemeen:

Station Putten is geopend in 1863.

Het huidige stationsgebouw dateert uit 1929, momenteel is hierin een museum gevestigd. Station Putten ligt ongeveer twee kilometer van de dorpskern van Putten vandaan.

Voorterrein:

Station Putten heeft een parkeerplaats met voldoende parkeergelegenheid. Ook zijn er parkeerplaatsen voor gehandicapten en een K&R-zone.

Bushaltes en taxistandplaatsen bevinden zich in de directe nabijheid van het station.

Er is een onbewaakte, deels overdekte fietsenstalling. Deze heeft voldoende capaciteit, waar echter niet door iedereen gebruik van wordt gemaakt getuige de fietsen op het looppad. De fietsenstalling beschikt over fietskluizen.

Op het voorterrein staan een plattegrond en borden met vertrekstaten.

De route naar sporen, openbaar vervoer en stationsuitgang is voldoende duidelijk.

De looproutes over het voorterrein zijn vlak en vrij van obstakels. Ook zijn er blindengeleidelijnen aanwezig. Op het voorterrein bevinden zich ticketautomaten en OV-chipzuilen.

#### Stationshal:

In het stationsgebouw van Putten is momenteel een museum gevestigd. Hier kunnen consumpties worden gekocht.

Er is verder geen loketvoorziening, EHBO-post of toilet aanwezig op het station.

Voorzieningen als ticketautomaten en vertrekstaten zijn te vinden op de perrons en/of op het voorterrein.

Wel is er een kleine wachtkamer met enkele zitplaatsen.

#### Perrons:

Op station Putten wordt geen in- en uitstapassistentie verleend.

Ieder perron heeft een alarmzuil.

De perrons zijn vlak en goed begaanbaar en voorzien van geleidelijnen. De perronrand is duidelijk gemarkeerd.

Op de perrons hangen papieren vertrekstaten en ook is er een DRIS met hierop de actuele vertrektijden. De perrons beschikken over beschutte wachtruimte met zitplaatsen, ticketautomaten en OV-chipzuilen.

#### Achterzijde:

Aan de achterzijde van station Putten is een kleine parkeerplaats, met één parkeerplaats voor gehandicapten. Ook is er een fietsenstalling.

Indien men van het ene perron naar het andere wil, dient men gebruik te maken van een steile loopbrug. Mensen die slecht ter been zijn kunnen gebruik maken van een verderop gelegen overweg. Deze overweg heeft echter geen duidelijk gemarkeerde voetgangerszone en auto's mogen hier 80km/u rijden, wat deze overweg gevaarlijk maakt voor voetgangers.

#### Conclusie:

Op station Putten ontbreekt een toilet, en er wordt geen in- en uitstapassistentie verleend.

De overweg bij het station is niet erg veilig voor fietsers en voetgangers. Een laatste punt dat aandacht behoeft is het stallen van fietsen; ook bij station Putten staan er fietsen in de looproutes.

### 5.6 Station Ermelo:

#### Algemeen:

Station Ermelo werd geopend in 1882. Het huidige stationsgebouw dateert uit 1897 (een eilandstation). Station Ermelo ligt centraal in het dorp en aan de rand van landgoed Veldwijk. Op dit landgoed is een psychiatrische inrichting gelegen.

#### Voorterrein:

De overstreekplaats bij station Ermelo lijkt relatief veilig. Het gemotoriseerd verkeer is via een hekwerk gescheiden van het langzame verkeer.

Lopen op de spoorbaan (vanaf de overweg) wordt verhinderd door grote rubberen matten met punten.

Station Ermelo heeft een parkeerplaats met voldoende capaciteit. Er zijn gehandicapten parkeerplaatsen en een K&R-zone. Er zijn zelfs twee oplaadpunten voor de elektrische auto's. Haltes voor bus en taxi zijn in de directe nabijheid van het station.

Bij het station is een overdekte, onbewaakte fietsenstalling waarin genoeg ruimte beschikbaar is. Net als bij de meeste andere stations wordt hier echter niet altijd gebruik van gemaakt en staan er fietsen buiten de rekken. Er zijn fietskluizen aanwezig.

De looproutes op het voorterrein zijn vlak en vrij van obstakels, evenals de aanwezige blindengeleidelijnen. Er is duidelijke bewegwijzering naar de sporen en het overige openbaar vervoer.

Op het voorterrein staan ticketautomaten en OV-chipzuilen.

#### Stationshal:

De stationshal van Ermelo staat op een 'eilandperron'. Er is een wachtruimte (met zitgelegenheid) en een informatieloket met een servicemedewerker. Er is echter niet de mogelijkheid op een treinkaartje te kopen bij dit loket, dit moet met doen bij een ticketautomaat. In de stationshal is geen toilet. Er is wel de mogelijkheid een consumptie te kopen in een kleine kiosk.

Vertrekstaten zijn aanwezig en duidelijk leesbaar, ook zijn er ticketautomaten en OV-chipzuilen. De stationshal lijkt goed toegankelijk voor blinden door de blindengeleidelijnen en het gebruik van braille op de verschillende automaten.

#### Perrons:

De perrons zijn te bereiken via hellingbanen, waarover ook geleidelijnen lopen.

Op een klein gedeelte na is de perronrand duidelijk gemarkeerd.

Op de perrons zijn ticketautomaten en OV-chipzuilen aanwezig. Er is één alarmzuil aanwezig bij de opgang naar het station. Op de perrons hangen vertrekstaten, evenals een DRIS met de actuele vertrektijden.

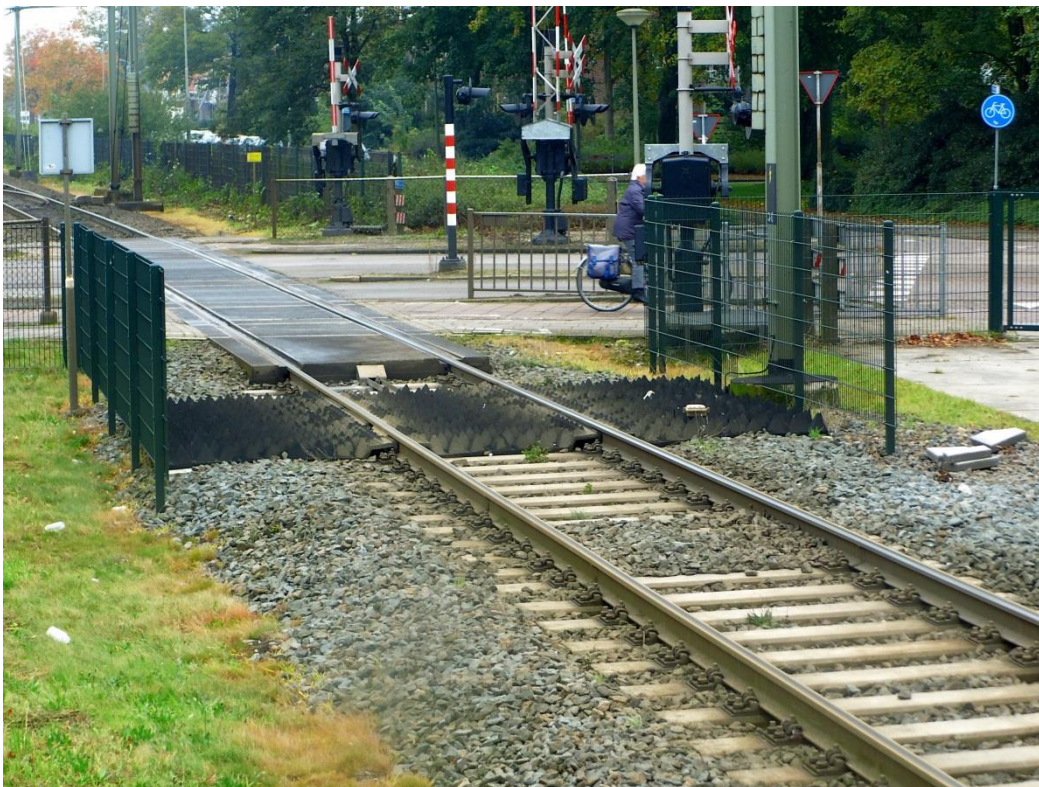
Bijzonder is dat in- en uitstapassistentie op dit station op afspraak wordt geleverd door een plaatselijk taxibedrijf.

#### Achterzijde:

Aan de achterzijde kan men station Ermelo alleen verlaten in de richting van landgoed Veldwijk en de hierin gelegen paviljoens van de GGZ-instelling Veldwijk.



Eilandperron van station Ermelo



Anti-loopmatten naast de overweg bij station Harderwijk

Conclusie:

Op station Ermelo ontbreekt een toilet.

Net als bij een aantal andere stations wordt er niet goed gebruik gemaakt van de fietsenstalling.

### 5.7 Station Harderwijk:

Algemeen:

Station Harderwijk werd in 1863 geopend.

In 1983 werd het bestaande stationsgebouw vervangen. Momenteel ondergaat het stationsgebied van Harderwijk een enorme metamorfose. Onder andere wordt er een grote tunnel onder het spoor gegraven voor het doorgaande verkeer en wordt er een nieuw stationsgebouw gebouwd. Dit proces zal tot (ver) in 2016 duren, de conclusies met betrekking tot Harderwijk uit dit rapport zijn dus zeker niet definitief.

Station Harderwijk staat vanaf de hoofdwegen in het centrum duidelijk aangegeven.

Voorterrein:

Het voorterrein van station Harderwijk is op het moment van onderzoek door verbouwingen in de directe omgeving enigszins onoverzichtelijk. Er is een parkeerterrein dichtbij het station maar hier mag slechts twee uur geparkeerd worden. Het parkeerterrein is voorzien van een invalidenparkeerplaats.

De bushaltes liggen voor het station, er is geen gemarkeerde oversteekplaats van het station naar de bushaltes. Voor het station zijn taxistandplaatsen en een standplaats van de NS Zonetaxi.

Station Harderwijk beschikt over een net nieuwe fietsenstalling. Op het moment van onderzoek is deze nog niet helemaal gereed en er kunnen dan ook geen uitspraken over worden gedaan.

Aan de voorzijde van het station is een plattegrond aanwezig, evenals bewegwijzering naar sporen, de stationsvoorzieningen en het overige openbaar vervoer.

De looproutes naar de perrons zijn vlak, vrij van obstakels en voorzien van geleidelijnen.

Stationshal:

Station Harderwijk beschikt over een klein stationsgebouw, waarin een kiosk is gevestigd.

Het andere gedeelte van het gebouw is in gebruik als informatiecentrum (over het nieuw te ontwikkelen stationsgebied).

Ook is er in het gebouw een toilet (eveneens geschikt voor minder validen).

Er is geen loketservice of servicemedewerker aanwezig.

Perrons:

De perrons van station Harderwijk worden momenteel verlengd. De opgang naar de perrons is vlak en vrij van obstakels. Er lopen blinden geleidelijnen over het perron en de perronrand is helder wit gemarkeerd. Het perron is overkapt, men kan hier dus enigszins beschut zitten (er is momenteel geen speciale wachtruimte).

Aan de kant van de overweg is het spoor voorzien 'anti-loopmatten' met rubberen punten, zodat voetgangers niet vanaf de overweg de sporen op kunnen lopen. Deze matten worden bij meerdere stations sinds een jaar gebruikt. De effectiviteit hiervan zal over enige tijd geëvalueerd worden.

Conclusie:

Momenteel ontbreekt in de directe nabijheid van het station een mogelijkheid om de auto lang te parkeren. Kritisch punt bij station Harderwijk wordt wederom gevormd door buiten de stalling en in de looproutes staande fietsen.

Opgemerkt moet worden dat het stationsgebied van Harderwijk gronding herzien wordt momenteel, de situatie kan daarom over een aantal maanden weer volledig anders zijn. Station Harderwijk zal volgens de planning eind 2016 helemaal gereed zijn.

## 5.8 Station Nunspeet:

Algemeen:

Station Nunspeet is geopend in 1863. Het huidige stationsgebouw dateert uit 1908. Het station ligt aan de rand van het dorp.

Voorterrein:

Bewegwijzering naar het station en perrons is aanwezig (maar door de overzichtelijkheid van het terrein bijna overbodig).

De onbewaakte, overdekte fietsenstallingen bieden voldoende ruimte alhoewel er een groot aantal fietsen buiten de stalling staat. Er zijn fietskluizen op het station. Naast de fietsenstalling, bij de overweg, staat een DRIS.

Station Nunspeet beschikt over een parkeerplaats met op het moment van onderzoek voldoende capaciteit. Er zijn taxistandplaatsen en een K&R-zone en er zijn twee parkeerplaatsen voor gehandicapten. Op ongeveer 50 meter afstand van het station is de bushalte voor de regiobussen en de buurtbus. Er ontbreekt een geleidelijn naar de bus richting Zwolle. Naar de halte van de kerende bus richting Stroe is deze wel aanwezig.

Stationshal:

Nunspeet heeft een eilandstation: het stationsgebouw bevindt zich net als bij station Ermelo in het midden van het eilandperron.

Op het station zijn geen horecavoorziening en toiletten aanwezig. Tegenover het station, nabij de bushalte, kan bij een geopende VVV tegen betaling gebruik gemaakt worden van een toilet. Aan de achterzijde van het stationsgebouw stinkt het erg naar urine, mogelijk wordt deze plaats als urinoir gebruikt.

Perrons:

Ticketautomaten en OV-chipzuilen zijn duidelijk opgesteld op het ruime en via een hellingbaan bereikbare perron. Het perron beschikt over een alarmzuil. De geleidelijnen zijn vrij begaanbaar, zonder obstakels. Op station Nunspeet wordt in- en uitstapassistentie verleend.

Conclusie:

Op station Nunspeet ontbreekt een toilet. Een geleidelijn naar de bushalte ontbreekt. Punt van aandacht betreft wederom het hinderlijk stallen van fietsen buiten de stalling.



Fietsen buiten de stalling bij station Nunspeet

## 5.9 Station 't Harde

### Algemeen:

Station 't Harde is geopend in 1863.

Het station heeft in de loop der jaren verschillende namen gehad en is in het verleden voornamelijk gebruikt door de dienstplichtige militairen afkomstig uit de naastgelegen kazerne. Station 't Harde ligt buiten het dorp.

### Voorterrein:

Het station is klein en overzichtelijk.

De dienstregeling is te vinden op een centraal punt bij de toegang tot perron 1. Voor reizigers die de toegang tot het station vanaf de parkeerplaats aan de kazernekant van het spoor gebruiken, is er een DRIS (net als bij de toegang tot perron 1).

Er is een parkeerplaats met voldoende parkeergelegenheid, er is een ruime P&R-zone en er zijn drie parkeerplaatsen voor gehandicapten. Een overdekte, onbewaakte fietsenstalling is aanwezig, evenals fietskluizen.

De onbeschutte halte voor de (buurt)bus bevindt zich vlakbij het station. Het busperron is niet op gelijke hoogte met de (buurt)businstap.

De geleidelijnen op het voorterrein starten vanaf de OV-chipzuil.

### Stationshal:

Station 't Harde heeft geen stationsgebouw (meer).

Op het station zijn geen toiletgelegenheid en horecavoorziening aanwezig. In de directe omgeving van het station bevinden zich verschillende horecagelegenheden en een tankstation.

### Perrons:

De perrons zijn toegankelijk voor mensen die slecht ter been zijn maar voor de toegang tot perron 2/3 (trein richting Zwolle) moet men met een rolstoel een omweg van circa 200 meter maken vanaf de stationstoegang via de spoorwegovergang naast het station. De twee perrons zijn voor mensen die goed ter been zijn bereikbaar via een tunnel met twee steile trappen. Alleen het eerste deel van de trap heeft een dubbele trapleuning.

Op perron 2/3 ontbreekt een beschutte wachtruimte.

Er zijn voldoende OV-chipzuilen. Er ontbreekt er echter één naast de hellingbaan van perron 1 richting de fietsenstalling en bushaltes.

Op de perrons zelf is er geen DRIS, wel zijn papieren vertrekstaten aanwezig.

### Conclusie:

Op station Harde ontbreekt in- en uitstapassistentie en een toilet, en is daarmee volgens de SBOG niet toegankelijk genoeg. Station 't Harde is een overzichtelijk station.

## 5.10 Station Wezep:

### Algemeen:

Station Wezep is een klein station zonder stationsgebouw. De perrons liggen in bajonetligging: aan beide zijden van de overweg ligt een perron (schuin tegenover elkaar).

De treinen stoppen bij de perrons voordat zij de overweg passeren.

Station Wezep werd geopend in 1863. Net als station 't Harde is station Wezep gesitueerd naast een kazerne en tamelijk ver van het centrum van Wezep.

### Voorterrein:

Bij station Wezep is een gratis parkeerterrein, waar voldoende plaats vrij lijkt te zijn. Op het moment van onderzoek zijn er voldoende plaatsen vrij in de onbewaakte, overdekte fietsenstalling. Ook zijn er fietskluizen bij de stalling.

De buurtbushalte is bij het station. Minpunt is dat het station niet wordt aangedaan door het ontsluitende streeknet lijn 100, alleen door de buurtbuslijnen 514 en 502.

Er zijn papieren vertrekstaten aanwezig op het voorterrein maar geen DRIS met de actuele vertrektijden.

De ticketautomaat is overdekt en er staan voldoende OV-chipzuilen op het voorterrein.

### Stationshal:

Station Wezep heeft geen stationshal. Op het station zelf is geen toilet of horecagelegenheid aanwezig (tegenover het station is een restaurant). Station Wezep heeft geen EHBO-post of loketservice, er is ook geen kiosk of andere mogelijkheid tot het kopen van een consumptie.

### Perrons:

De perrons zijn te bereiken via een hellingbaan. Geleidelijnen lopen over de hellingbaan en het hele perron en de perronrand is duidelijk gemarkeerd. Door de drukke weg is de omroepinstallatie soms wat minder goed hoorbaar. Reizigers kunnen redelijk beschut wachten op de perrons. Er staan op de perrons onverwarmdeabri's met voldoende zitplaatsen.

Op de overweg tussen de perrons zijn voetgangers en fietsers niet duidelijk van het overige vervoer gescheiden (er is geen speciale zone voor langzamer verkeer aangegeven).

### Conclusie:

Op station Wezep ontbreekt een toilet en in- en uitstapservice, en is daarmee volgens de SBOG niet goed toegankelijk voor oudere reizigers en/of reizigers met een beperking.

De overweg nabij het station zou veiliger gemaakt kunnen worden door gekleurde zones voor langzamer verkeer aan te brengen.



Overweg bij station Wezep



Stationsgebouw Zwolle, met daarvoor het stadsbusstation

## 5.11 Station Zwolle

### Algemeen:

Zwolle heeft een station sinds 1863. Station Zwolle is een belangrijk knooppunt in spoorwegverbindingen. Spoorlijnen uit de richtingen Lelystad, Roosendaal, Enschede, Emmen, Amersfoort, Groningen en Leeuwarden komen allen in Zwolle samen.

Station Zwolle heeft een Noordzijde (centrumrichting) en een Zuidzijde, en ligt iets buiten het centrum van de stad.

Station Zwolle wordt op het moment van onderzoek flink verbouwd. De bevindingen van het onderzoek zijn gebaseerd op een momentopname en in een verbouwingsproces kan een ruimte van dag tot dag verschillen. Omdat het verbouwingsproces al in een vergevorderd stadium is, kan waarschijnlijk wel een goede weergave van het eindresultaat beschreven worden.

### Voorterrein:

Voor het station van Zwolle, aan de Noordzijde, ligt het busstation voor stadsbussen. Ook zijn daar taxistandplaatsen en een standplaats voor de NS-zonetaxi aanwezig. De oversteekplaatsen bij het station zijn voorzien van zebrapaden.

Ook aan de voorzijde, maar aan de rechterkant, is het busstation voor streekbussen. Op termijn zal het busstation van Zwolle aan de zuidzijde (nu achterzijde) van het station komen te liggen.

In de nabijheid van het station is een grote parkeergarage, die een enkele keer echter vol zit. Aan de voorzijde van het station is een zone voor brengen en halen (Kiss and Ride).

Op het moment van onderzoek zit de tijdelijke, onbewaakte fietsenstalling bij station Zwolle overvol, veel fietsen staan buiten de stalling geparkeerd. Station Zwolle beschikt tevens over een fietsreparatiepunt (hier kan men ook fietsen huren).

### Stationshal:

Zwolle heeft een monumentaal stationsgebouw. Momenteel is hier horeca gevestigd (en een aantal toiletten). Door veranderingen in het stationsgebied zal het stationsgebouw meer prominent zichtbaar worden. Er zal horeca en winkelgelegenheid in gevestigd worden.

Station Zwolle heeft een nieuwe, brede spoortunnel onder alle sporen door. Deze tunnel fungeert als stationshal. Hierin zijn verschillende winkels en kiosk-achtige gelegenheden gevestigd. De tunnel is te bereiken door middel van trappen en liften, naar ieder perron gaat vanuit de tunnel een lift, trap én roltrap omhoog.

In de tunnel zijn ticketautomaten en OV-chipzuilen aanwezig.

In de tunnel zijn geleidelijnen aanwezig, er is echter geen braille op de trappen.

### Perrons:

De perrons zijn voorzien van geleidelijnen en een duidelijk gemarkeerde perronrand. Elk perron beschikt over beschutte wachtgelegenheid, vertrekstaten en OV-chipzuilen. Op

station Zwolle wordt in- en uitstap assistentie verleend, het station heeft dus op ieder perron een verrijdbare brug.

#### Achterzijde:

Aan de achterzijde (Zuidzijde) van station Zwolle bevinden zich de haltes voor NS bussen. Hier liggen ook twee grote parkeergarages. Er is een tijdelijke fietsenstalling. Ook zijn er ticketautomaten en de vertrekstaten zijn duidelijk leesbaar. Op termijn zal hier ook het busstation worden gevestigd. Hierdoor zal naar verwachting de achterzijde meer gebruikt gaan worden, en hebben beide zijdes van het station een groot aantal gebruikers. De toekomstplannen voor het stationsgebied voorzien dan ook in twee stationspleinen en twee stationsingangen.

#### Conclusie:

Station Zwolle beschikt over alle door de SBOG noodzakelijk geachte voorzieningen. Kritische punten betreffen het ontbreken van braille op de nieuwe trappen in de stationshal en hinderlijk geparkeerde fietsen om het station.



Voorlopige achterzijde station Zwolle

## Hoofdstuk 6 Conclusies en aanbevelingen

### 6.1 Conclusies

Om antwoord te kunnen geven op de hoofdvraag “In hoeverre zijn de stations aan de lijn Amersfoort – Zwolle toegankelijk voor de oudere reizigers en/of reizigers met een beperking?” zijn de elf stations aan de lijn Amersfoort - Zwolle kritisch onderzocht aan de hand van een toetskaart. Dit heeft per station een overzicht van ontbrekende basisvoorzieningen en kritische punten opgeleverd. Het ene station kent beduidend meer kritische punten dan het andere station. Sommige kritische punten wegen wellicht ook zwaarder dan andere en ook per reiziger kan de behoefte aan bepaalde voorzieningen nogal verschillen.

Hierbij moet worden opgemerkt dat de meeste halteplaatsen met name een minder goede beoordeling hebben omdat zij bepaalde voorzieningen missen die door de SBOG als *wel* noodzakelijk, en door de eigenaar/beheerder van de stations als *niet* noodzakelijk worden gezien (toilet, verrijdbare brug voor in- en uitstapassistentie). Al eerder genoemd dat het ontbreken van sommige basisvoorzieningen conform beleid van NS Stations/ProRail is, maar dat de SBOG van mening is dat deze toch op ieder station aanwezig zouden moeten zijn om het zelfstandig reizen van ouderen en minder validen mogelijk te maken.

In het derde hoofdstuk werden twee aspecten onderscheiden die van belang zijn bij de toegankelijkheid voor oudere en minder valide reizigers van een station:

- De fysieke toegankelijkheid
- De voorzieningen

Onderstaand wordt per criterium aangegeven welke basisvoorzieningen die onder deze criteria vallen het meest gemist worden.

1. Fysieke toegankelijkheid:
  - Geblokkeerde looproutes (voornamelijk door verkeerd opgestelde fietsen)
2. Voorzieningen:
  - Publieke toiletten
  - Verrijdbare brug voor rolstoelen/scootmobielen

In veel stations zijn de fietsenstallingen op de momenten dat deze onderzocht zijn (over)vol met als gevolg dat er fietsen in de looproutes staan opgesteld. Uiteraard zijn dit momentopnames geweest, het voert te ver om in het kader van dit onderzoek hier conclusies aan te verbinden maar enige oplettendheid bij dit punt is wel gewenst.

De looproutes voor visueel gehandicapten zijn niet altijd even duidelijk aangegeven, een enkele keer ontbreekt er een deel geleidelijn of braille op de trappen (bijvoorbeeld op station Zwolle).

Er kan worden geconcludeerd dat bijna alle onderzochte halteplaatsen onvoldoende scoren vanwege het ontbreken van basisvoorzieningen als een toilet en een verrijdbare brug. Omdat de aanwezigheid van een toilet en een verrijdbare brug voor de eigenaar/beheerder van de station geen vereiste is, kan men verwachten dat dit de komende jaren niet zal veranderen. Nu er in sommige treinen ook geen toilet meer is, zou het kunnen zijn dat mensen minder tot geen gebruik meer kunnen maken van het openbaar treinvervoer.

| <b>Station</b>           | <b>Ontbrekende basisvoorziening</b>  | <b>Overige aanbevelingen</b>   |
|--------------------------|--|--|
| Amersfoort CS            |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verduidelijken bewegwijzering achterzijde station</li> <li>- Handhaving orde fietsenstalling</li> </ul> |
| Amersfoort<br>Vathorst   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Toilet</li> <li>- In- en uitstapassistentie</li> </ul>    |  |
| Amersfoort<br>Schothorst | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Toilet</li> <li>- In- en uitstapassistentie</li> </ul>    |  |
| Nijkerk                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- In- en uitstapassistentie</li> </ul>                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Handhaving orde fietsenstalling</li> <li>- Afvoer hemelwater in wachtruimte omleggen</li> </ul>         |
| Putten                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Toilet</li> <li>- In- en uitstapassistentie</li> </ul>    | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Handhaving orde fietsenstalling</li> <li>- Aangeven duidelijke zonering bij overweg</li> </ul>          |
| Ermelo                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Toilet</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Handhaving orde fietsenstalling</li> </ul>  |
| Harderwijk               |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Handhaving orde fietsenstalling</li> <li>- Duidelijke bewegwijzering parkeervoorziening</li> </ul>      |
| Nunspeet                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Toilet</li> <li>- Geleidelijk naar de bushalte</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Handhaving orde fietsenstalling</li> </ul>  |
| 't Harde                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Toilet</li> <li>- In- en uitstapassistentie</li> </ul>    |  |
| Wezep                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Toilet</li> <li>- In- en uitstapassistentie</li> </ul>    | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aangeven duidelijke zonering bij overweg</li> </ul>   |
| Zwolle                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Braille op de trappen in de stationshal</li> </ul>        |  |

## 6.2 Aanbevelingen

In hoofdstuk 5 staan per station de ontbrekende basisvoorzieningen en overige kritische punten vermeld. De geconstateerde gebreken zijn tevens de verbeterpunten voor deze individuele stations.

Wellicht zijn er punten die vrij snel kunnen worden verbeterd, terwijl er ook zaken zijn die van langere duur zijn of waarvoor zelfs ingrijpende verandering nodig is

Daarnaast kan in het algemeen geconcludeerd worden dat er stilgestaan moet worden bij het begrip 'toegankelijkheid' en wat we hieronder willen verstaan. Op het moment dat er zowel in treinen als op stations geen toiletten aanwezig zijn, is het openbaar treinvervoer voor een deel van de oudere of minder valide reizigers ontoegankelijk en zijn zij aangewezen op andere vormen van vervoer (met alle bijkomende kosten).

Inmiddels heeft Provincie Gelderland aangegeven dat er in 2020 toiletten in alle treinen aanwezig moeten zijn. Voor die tijd zal het voor bepaalde doelgroepen nog behelpen zijn. Op het moment dat een station volledig toegankelijk is voor rolstoelgebruikers, maar het hen vervolgens door het ontbreken van een verrijdbare brug op het station onmogelijk is om de trein in te gaan, kan men stellen dat de toegankelijkheid van een station waardeloos is wanneer daar geen gevolg aan wordt gegeven door het toegankelijk maken van het vervoer. Kortom: het debat over toegankelijkheid, wat daar wel en niet onder valt (met als gevolg: wie er wel of geen recht hebben op zelfstandige mobiliteit!) is een actueel en blijvend punt van aandacht.

Het is in ieder geval van belang de stations te blijven monitoren op toegankelijkheid voor ouderen. Dit vraagt om regelmatig terugkerend onderzoek en monitoring waarbij tussentijdse veranderingen worden gevolgd en geëvalueerd.