



Deken Dr. Mulderstraat 6d
6681 AB Bommel
Telefoon 0481 - 453 680
Fax 0481 - 453 335
E-mail info@sbog.nl
Internet www.sbog.nl

Toegankelijkheid stations Valleilijn

December 2010



Samenwerkende Bonden van Ouderen in Gelderland

Colofon

Dit onderzoek is verricht door de Projectgroep Toegankelijkheid Stations West Veluwe Vallei.

Deze projectgroep is ingesteld door de Samenwerkende Bonden van Ouderen Gelderland (SBOG) op initiatief van de themagroep Verkeer en Vervoer van de SBOG in overleg met de Regionale Samenwerkende Bonden van ouderen in West Veluwe Vallei (RSBO WVV).

De Projectgroep Toegankelijkheid Stations West Veluwe Vallei bestond uit de volgende leden:

Dhr. A. J. Nossent (voorzitter, lid van themagroep)

Dhr. G.E. Latuasan

Dhr. J.M. van der Spek

Mw. A. Slaa - de Jong

Eindredactie:

Dhr. A.J. Nossent

Mw. E. Klein Rouweler (directeur/beleidsmedewerker SBOG)

Dit rapport is te bestellen bij de SBOG. Stuur uw gegevens via email: info@sbog.nl of bel naar telefoonnummer: 0481-453680. De kosten zijn € 8,75 inclusief verzendkosten.

Inhoudsopgave

Voorwoord	5
1. Inleiding	7
1.1 Aanleiding	7
1.2 Doel- en vraagstelling	7
1.3 Doelgroep	7
1.4 Onderzoeksopzet	8
2. Criteria toegankelijkheid stations West Veluwe Vallei	9
2.1 Basisvoorzieningen	9
2.2 Kritische punten	10
3. Functioneren stations Valleilijn	12
3.1 West Veluwe Vallei en het Openbaar Vervoer	12
3.2 Relevante organisaties	13
3.2.1 Verantwoordelijke organisaties	13
3.2.2 Adviserende organisaties	14
3.3 Toegankelijkheid stations	15
3.3.1 Barneveld Noord	15
3.3.2 Barneveld Centrum	16
3.3.3 Lunteren	17
3.3.4 Ede Centrum	18
3.3.5 Ede Wageningen	19
3.3.6 Busstation Ede	20
3.3.7 Busstation Wageningen	22
4. Conclusies en aanbevelingen	24
4.1 Conclusies	24
4.2 Aanbevelingen	25
4.3 Vervolgonderzoek	26
Bronnenlijst	27
Bijlage 1 Toetskaart stations Valleilijn	28

Voorwoord

Opnieuw wordt u aangeboden een toegankelijkheidsonderzoek van de treinstations van de Samenwerkende Bonden van Ouderen in Gelderland (SBOG). De SBOG is een koepelorganisatie van de drie ouderenbonden ANBO, KBO en PCOB¹. Zij heeft als doel het welzijn van alle senioren in Gelderland te bevorderen. De SBOG wil deze doelstelling bereiken door bepaalde voorwaarden en activiteiten uit te voeren zodat iedere oudere de regie kan voeren over zijn eigen leven.

In 2004 werd in Oost Gelderland het eerste stationsonderzoek uitgevoerd in de Achterhoek. In 2007 werd de toegankelijkheid van de stations in Zuid Gelderland onder de loep genomen. Nu in 2010 presenteren we de resultaten van de stations in de regio West Veluwe Vallei.

Waarom vindt de SBOG zulke onderzoeken belangrijk?

Voor senioren en mensen met een beperking en/of chronische ziekten is bereikbaarheid en toegankelijkheid van (openbare) voorzieningen erg belangrijk. Eén van de doelen van de SBOG is: "opkomen voor het belang van ouderen zodat zij de kans krijgen zolang mogelijk zelfstandig te kunnen wonen". Mobiliteit is daarbij een belangrijk onderdeel.

Ons doel sluit aan bij één van de provinciale beleidsdoelen in Gelderland namelijk: "het stimuleren van voorzieningen die mensen in staat stellen zelfstandig te wonen en te participeren aan de samenleving". Dit is in lijn met de Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo). Mobiliteit is daarin een basisbehoefte voor het onderhouden van maatschappelijke en economische contacten.

Redenen genoeg voor de Projectgroep Toegankelijkheid Stations West Veluwe Vallei om de stations in hun regio eens kritisch te bekijken.

De projectgroep bestond uit: dhr. A.J. Nossent (voorzitter), dhr. G.E. Latusan, dhr. J.M. van der Spek, mw. A. Slaa-de Jong en mw. E. Klein Rouweler (directeur/beleidsmedewerker SBOG).

Ik wil hen dan ook, namens het bestuur van de SBOG bedanken voor het vele werk dat zij verzet hebben.

De uitkomst ga ik niet verklappen, leest u zelf waar zaken voor verbetering vatbaar zijn. Wij hopen dat dit onderzoek aanzet tot verbeteringen daar waar nodig en zo bijdraagt aan mobiliteit voor ouderen in Gelderland.

Het bestuur van de SBOG is verheugd om dit rapport 13 januari 2011 aan te kunnen bieden aan mw. M.H.H. van Haaren, gedeputeerde Openbaar Vervoer bij Provinciale Staten Gelderland.

Namens het bestuur,

M. Grandia-Feddema
Voorzitter SBOG

¹ ANBO, KBO: Katholieke Belangenorganisatie voor senioren, PCOB: Protestants Christelijke Ouderen Bond.

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

De aanleiding voor dit stationsonderzoek komt voort uit twee eerder verrichte stationsonderzoeken: in Oost Gelderland en in Zuid Gelderland. In 2004 zijn in opdracht van de themagroep Verkeer en Vervoer van de Samenwerkende Bonden van Ouderen Gelderland (SBOG) de stations in Oost Gelderland onderzocht op toegankelijkheid en veiligheid voor de oudere en minder valide reiziger. In het rapport *'De stations in Oost Gelderland onder de loep'*² worden de tekortkomingen van veertien stations in de regio Oost Gelderland beschreven en worden aanbevelingen gedaan voor verbetering hiervan. Vervolgens besloten de Regionaal Samenwerkende Bonden van Ouderen Rivierenland (RSBO-R) en Rijk van Nijmegen (RSBO-RvN) in december 2005 ook de stations in het Rivierengebied te gaan onderzoeken. In 2007 zijn de resultaten uit Zuid Gelderland gepresenteerd in het rapport 'Toegankelijkheid treinstations Zuid Gelderland' over de vijftien treinstations. In april 2009 is de Projectgroep Toegankelijkheid Stations West Veluwe Vallei van start gegaan.

1.2 Doel- en vraagstelling

Het doel van dit onderzoek is de mate van toegankelijkheid van de treinstations in West Velluwe Vallei in kaart te brengen. Door het inzichtelijk maken van de tekortkomingen, kunnen maatregelen worden getroffen die leiden tot verbeteringen die aansluiten bij de wensen van de oudere en minder valide reiziger. Het gaat hierbij om een totaal van vijf treinstations en twee busstations.

De vraagstelling luidt:

Hoe functioneren de treinstations op toegankelijkheid en veiligheid voor de oudere en minder valide reiziger?

Om antwoord te kunnen geven op bovenstaande vraag is het van belang criteria aan te geven waaraan de stations minimaal dienen te voldoen. De opgestelde criteria komen tegemoet aan de wensen van de oudere reiziger zodat deze geen belemmeringen ondervindt en zich veilig voelt. Hier wordt in hoofdstuk 2 uitgebreid op ingegaan.

1.3 Doelgroep

Bij het opstellen van de criteria is het van belang eerst te bepalen wat de doelgroep is. Er zijn veel verschillende reizigers, maar de reiziger in dit onderzoek is de 55-plusser, die soms uitstekend ter been is maar ook vaak mobiliteitsproblemen, een visuele of auditieve handicap heeft.

Het zijn fysieke problemen die het reizen met de trein bemoeilijken en soms onmogelijk maken. Juist in deze tijd van toenemende vergrijzing wordt steeds meer gebruik gemaakt

² Giesen, L.H., *De stations in Oost Gelderland onder de loep*. Onderzoek naar de tekortkomingen van OV stations in Oost Gelderland. Samenwerkende Bonden van Ouderen Gelderland, Themagroep Verkeer en Vervoer. Arnhem, oktober 2004.

³ Toegankelijkheid treinstations Zuid Gelderland naar de tekortkomingen van OV stations in het Rivierengebied. Regionale Samenwerkende Bonden van Ouderen in Rivierenland en Rijk van Nijmegen, september 2007.

van allerlei hulpmiddelen om de mobiliteit van de oudere te vergroten. Het langer zelfstandig kunnen zijn, ook in het reizen, is een speerpunt in het ouderenbeleid.

1.4 Onderzoeksopzet

Om de onderzoeksvraag te kunnen beantwoorden hebben de leden van de projectgroep observaties verricht op de stations met behulp van een toetskaart. De projectgroep die in 2004 het stationsonderzoek in Oost Gelderland uitvoerde, heeft een toetskaart ontwikkeld³. Aan de hand van een lijst van kritische punten konden zo de stations beoordeeld worden en met elkaar worden vergeleken. De projectgroep Toegankelijkheid Stations Zuid Gelderland heeft ook gebruik gemaakt van deze lijst. In de loop van het onderzoek is de lijst op basis van bevindingen aangepast. Er zijn gedurende dat onderzoek twee basisvoorzieningen toegevoegd, namelijk de 'ambiance' en de 'sociale veiligheid' op het station. In paragraaf 2.2 worden deze aspecten nader toegelicht.

De projectgroep Toegankelijkheid Stations West Veluwe Vallei heeft dankbaar gebruik gemaakt van eerdere onderzoeken en dezelfde toetskaart gebruikt.

De definitieve 'Toetskaart Toegankelijkheid stations West Veluwe Vallei'⁴ is het uitgangspunt voor de schriftelijke verslagen die na de observatie per station zijn opgesteld. Op basis van deze verslagen zijn per station de 'kritische punten' en 'ontbrekende basisvoorzieningen' overzichtelijk in kaart gebracht.

Om ervoor te zorgen dat de toetskaart door de leden van de projectgroep op dezelfde manier geïnterpreteerd zou worden, zijn de stations gezamenlijk onderzocht en in kaart gebracht.

De stations in West Veluwe Vallei zijn onderzocht in de periode van voorjaar 2009 tot voorjaar 2010.

In die periode werd bekend dat een aantal stations verbouwd zou worden of er een aantal aanpassingen plaats zou vinden.

In hoofdstuk 4 wordt zoveel mogelijk de actuele stand van zaken betreffende de stations vermeld.

³ Zie voetnoot 1.

⁴ Zie bijlage 1.

2. Criteria toegankelijkheid Stations West Veluwe Vallei

Om de stations te kunnen beoordelen op hun toegankelijkheid en veiligheid is het van belang te weten aan welke criteria de stations dienen te voldoen om tegemoet te komen aan de wensen van de oudere reiziger. In paragraaf 2.1 wordt ingegaan op de (basis)voorzieningen die daaraan ten grondslag liggen en in paragraaf 2.2. wordt de matrix van kritische punten toegelicht.

2.1 Basisvoorzieningen

Alle stations zijn onderzocht op de volgende voorzieningen, welke ook terug zijn te vinden in de 'Toetskaart stations de Valleilijn (bijlage):

- Is er een parkeerterrein, hoe zijn deze bereikbaar, wat zijn het aantal plaatsen enz.?
- Hoeveel speciale parkeerplaatsen zijn er voor het afzetten/ophalen van reizigers?
- Hoeveel taxistandplaatsen (gemarkeerd) zijn er?
- Zijn er instaphaltes voor het overig OV vervoer (eventueel ook voor touringcars)?
- Is er een speciale parkeerplaats voor gehandicapten; hoeveel plaatsen?
- Zijn de looproutes voldoende toegankelijk; zijn er b.v. gelijkvloerse kruisingen met treinsporen?
- Zijn er trappen, tunnels, hellingbanen, roltrappen en/of liften opgenomen in de looproutes?
- Zijn er looproutes voor gehandicapten; zijn deze geschikt voor wagens van minder validen en voor visueel gehandicapten?
- Is er een goede afscherming van gevaarlijke plaatsen (veiligheidsaspect)?
- Heeft het station loketservice, zo ja, gedurende welke openingstijden en met welk doel?
- Is er een goed zichtbare plattegrond van het station?
- Is er een goed zichtbare plattegrond van de omgeving (b.v. gemeente)?
- Zijn er publieke toiletten?
- Zijn er toiletten voor minder validen?
- Is er een gelegenheid om koffie te drinken?
- Zijn er consumptieautomaten?
- Is er lectuurverkoop?
- Is er een brievenbus?
- Is er een telefoonsel, welke betalingsmogelijkheden heeft deze?
- Is er een pinautomaat?
- Zijn er voldoende afvalbakken?
- Zijn er instaphaltes voor het overig OV vervoer en zo ja, op welke afstand van het station?
- Is er een fietsenstalling; hoeveel; capaciteit; betaald en onbetaald?
- Is er fietsverhuur en eventueel rolstoelverhuur?
- Zijn er zichtbaar opgestelde bagagekluizen?
- Zijn er servicemedewerkers beschikbaar, eventueel voor gehandicapten?
- Maakt men gebruik van pictogrammen?
- Heeft het station zitplaatsen; hoeveel?
- Zijn er beschutte zitplaatsen op de perrons; hoeveel?
- Zijn er beschutte stapplaatsen op de perrons?
- Is het station schoon en zonder zwerfvuil?
- Is er een duidelijk aangegeven EHBO post?
- Is er een verrijdbare brug voor rolstoel- of scootmobielgebruikers?
- Is er een service/alarmzuil?

De voorzieningen leverden veel opmerkingen op die soms van meer of minder belang bleken te zijn. Om tot een betere beoordeling te komen van al deze opmerkingen zijn uit de lijst van voorzieningen 20 basisvoorzieningen of basisvoorwaarden geselecteerd. Deze lijst geeft aan welke basisvoorzieningen, ongeacht het aantal reizigers of de grootte van het station, noodzakelijk zijn voor elk station om een goede toegankelijkheid en veiligheid voor ouderen te garanderen.

In onderstaande tabel staan de 20 basisvoorzieningen vermeld met daarbij de criteria waaraan de voorziening minimaal dient te voldoen. In hoofdstuk 3 wordt per station weergegeven welke basisvoorzieningen uit deze lijst ontbreken.

	Gewenste voorzieningen	Criteria
1	Voldoende parkeermogelijkheden voor auto's	Enige vrije plaatsen beschikbaar
2	Parkeermarkering voor brengers en afhalers	Parkeerbord
3	Parkeermarkering voor taxi's	Parkeerbord
4	Parkeermarkering voor gehandicapten	Parkeerbord
5	Toegankelijke looproute(s) naar de perrons	Korte, overzichtelijke route zonder obstakels
6	Toegankelijke route voor rolstoelers	Korte, overzichtelijke route zonder obstakels
7	Toegankelijke route voor visueel gehandicapten	Doorlopende looplijn van entree tot perron
8	Afscherming van gevaarlijke plaatsen	Geen doorgang of toegang naar gevaarlijke plaatsen
9	Voldoende sociale veiligheid	Waarneming
10	Prettige ambiance	Waarneming
11	Plattegrond stationsomgeving (stadsplattegrond)	Mogelijkheid tot oriëntatie op omgeving
12	Publieke toiletten	Minimaal 2 toiletten
13	Toiletten voor minder validen	Minimaal 1 toilet
14	Telefooncel	Minimaal 1 telefooncel
15	Instaphaltes voor vervolgvervoer	Op maximaal 5 minuten loopafstand
16	Voldoende stalling voor fietsen	Enige vrije plaatsen beschikbaar
17	Voldoende beschutte zitplaatsen	Minimaal 4 zitplaatsen per perron
18	Voldoende en goed leesbare dienstregelingen	Minimaal 1 per stationshal en per perron; verlicht
19	Verrijdbare brug voor rolstoelen, scootmobiel	Minimaal één ter beschikking op station
20	Service/alarmzuil of servicepersoneel	Eén zuil per perron of minimaal één medewerker per station

2.2 Kritische punten

Naast de (ontbrekende) basisvoorzieningen van het station, is per station een matrix gemaakt met kritische punten. Dit zijn punten waarop een onderzocht station onvoldoende scoort.

Tijdens het onderzoek bleek dat, naast *informatie* en *voorzieningen*, nog twee aspecten mede van invloed zijn op de toegankelijkheid van stations voor de reiziger. De kwaliteit van een station voor de reiziger wordt namelijk niet alleen bepaald door de gebruikswaarde maar ook door de belevingswaarde⁵. Het zich welbevinden op een perron kan verstoord worden

⁵ *Set van functionele normen en richtlijnen voor stations*. Railned B.V.: Organisatie voor capaciteitsmanagement en Capaciteitsplanning. Utrecht, 2000.

door onvoldoende afscherming voor wind, regen en kou, maar ook door een gevoel van onveiligheid door bijvoorbeeld samenscholingen van jongeren, weinig controle op verkeerssituaties, chaos van fietsen, of door leegstaande panden. Daarom beïnvloeden begrippen als *sociale veiligheid* en *ambiance* mede de toegankelijkheid van een station voor de reiziger.

De kritische punten zijn globaal indeelbaar op de vier aspecten: *ambiance*, *informatie*, *veiligheid* en *voorzieningen*. Hieronder volgt een toelichting op deze aspecten.

Ambiance

Stations zijn plaatsen waar reizigers elkaar ontmoeten. Er zijn komende en vertrekkende mensen, jonge mensen en oudere mensen. Allemaal willen zij een aangenaam, veilig en doeltreffend vervoer ondergaan.

Deze reizigers hebben behoefte aan informatie, veiligheid en aan bepaalde voorzieningen. De *ambiance* is als het ware de som van deze factoren. Een vervuild station kan veilig zijn, met prima informatie en voorzieningen. Toch wordt een dergelijk station als minder prettig ervaren, de sfeer ontbreekt. Obstakels als hoge loopbruggen naar de perrons kunnen op zich veilig zijn maar de hoogte ervaart niet iedereen als prettig. Onbeschermd tegen gure weersomstandigheden lopen ook niet. Een afgelegen en slecht verlicht station kan in de avonduren als onveilige verblijfplaats worden ervaren. *Ambiance* is de kwaliteit van het geheel zoals het wordt beleefd door de bezoeker.

Informatie

De reizende mens wil op een logische wijze bij zijn aankomst op een station geïnformeerd worden. In volgorde betreft dat bijvoorbeeld de kaartverkoop, reisinformatie als vertrektijden en het perron van vertrek. Relevante wijzigingen wil hij graag duidelijk en snel vernemen. Bij aankomst op het station is de informatie wederom basis van handelen. Waar is de uitgang, of waar is de opstapplaats van vervolgvervoer?

Veiligheid

Reizigers kunnen concreet gevaar lopen, denk aan smalle perrons met een niet afgeschermd talud of aan losliggende tegels. Denk aan moeilijk ter been zijnde mensen die gebruik moeten maken van parkeerplaatsen vol met kuilen en gaten. Bij onvoldoende verlichting kan een station bij avond ook als minder veilig ervaren worden, omdat obstakels immers niet gezien worden.

Voorzieningen

Niet alle stations hebben dezelfde voorzieningen. Stations die fungeren als internationale stopplaats hebben meer voorzieningen dan stopplaatsen met weinig reizigersverkeer. Maar de reiziger heeft geen boodschap aan commerciële afwegingen van de vervoerder en mist te vaak primaire voorzieningen als publieke toiletten of een afgeschermd zitplaats op het perron.

Samen met de ontbrekende basisvoorzieningen geven de kritische punten een duidelijk en beknopt overzicht van de tekortkomingen van het station. In hoofdstuk 3 wordt hier verslag van gedaan.

3. Functioneren stations Valleilijn

Om het functioneren van de stations in West Veluwe Vallei te beschrijven, is het van belang om eerst te kijken om welk gebied het gaat en wat het aantal reizigers op deze trajecten is. In paragraaf 3.1 wordt hierop ingegaan. Verder kan de vraag gesteld worden wie verantwoordelijk is voor de verschillende te beoordelen aspecten. Dit zijn een groot aantal instanties en in paragraaf 3.2 wordt helderheid verschaft in wie waarvoor verantwoordelijk is. Vervolgens zal de toetsing van de stations van West Veluwe Vallei in paragraaf 3.3 op een overzichtelijke wijze aan de orde komen.

3.1 West Veluwe Vallei en het Openbaar Vervoer

West Veluwe Vallei is een karakteristiek plattelands gebied met kleine dorpen en een tweetal grotere plaatsen: Ede en Wageningen. Het gebied heeft een vergrijzende bevolking die veel gebruik maakt van het openbaar vervoer. Daarnaast zijn er veel middelbare scholieren die van trein en bus gebruik maken, omdat scholen dikwijls ver uit elkaar liggen. Voor het West Veluwe gebied geldt vooral dat de station Ede-Wageningen een overstapstation is om verder het land in te reizen.

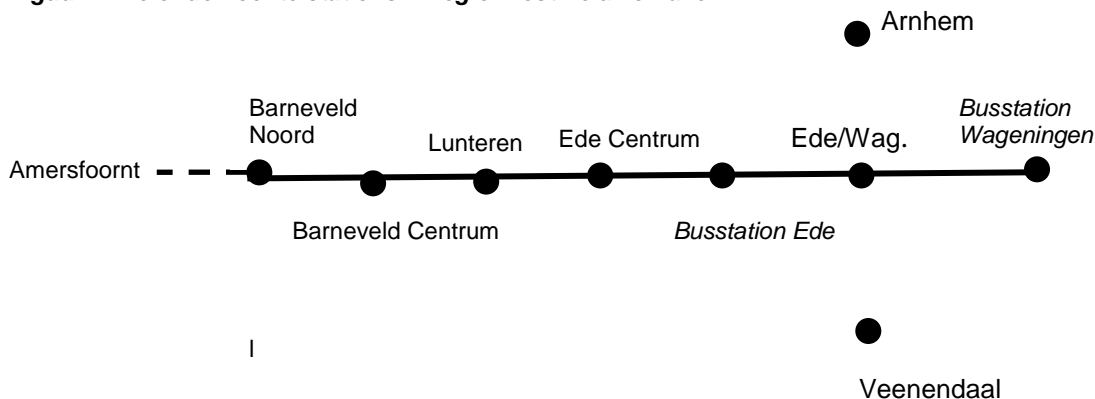
Vele studenten uit Wageningen maken gebruik van de trein en de bus. Omdat de busstations Ede en Wageningen deel uitmaken van de Valleilijn, centrale punten zijn en veel gebruikt worden, zijn ook beide busstations meegenomen in dit onderzoek.

De treindienst wordt uitgevoerd door Connexxion onder de naam Valleilijn. Op de lijn Amersfoort – Ede-Wageningen wordt de hele dag een halfuurdienst gereden. Tussen Amersfoort en Barneveld Centrum wordt deze van maandag t/m zaterdag overdag uitgebreid tot een kwartierdienst.

De spoorlijn in West Veluwe Vallei loopt globaal gezien van Noord naar Zuid: Barneveld Noord- Barneveld Centrum- Lunteren – Ede Centrum – Ede-Wageningen (zie figuur 1). De stations hebben uiteenlopende karakteristieken, van zeer klein zoals Lunteren tot groter Ede-Wageningen. Ook het aantal reizigers per dag varieert zoals blijkt uit de overzichtskaart (bijlage 2) van de stations. Het aantal inwoners in de Vallei groeit snel. De economische bedrijvigheid neemt toe. In 2020 wonen en werken er ruim 20 procent meer mensen dan nu. Verbetering van het openbaar vervoer is essentieel voor de bereikbaarheid en ontwikkeling van bedrijfs- en kantoorlocaties in Ede en Barneveld.

Per werkdag (het weekend niet meegerekend) maken er 169.000 tot 220.000 reizigers gebruik van één of meerdere van deze spoortrajecten in West Veluwe Vallei⁶. Ook de busstations naast het station Ede –Wageningen en in Wageningen zijn onderzocht.

Figuur 1: De onderzochte stations in regio West Veluwe Vallei



⁶ Evaluatie inzet HOV-gelden PS 2006-954 van de provincie Gelderland.

3.2 Relevante organisaties

In deze paragraaf wordt onderscheid gemaakt tussen de organisaties die verantwoordelijk zijn voor de verschillende aspecten die de toegankelijkheid van de stations betreffen en de organisaties die als belangenbehartiger inspraak hebben op het openbaar vervoer.

3.2.1 Verantwoordelijke organisaties

Het openbaar vervoer in de gehele Provincie Gelderland is een gemeenschappelijke aangelegenheid van de Provincie Gelderland en de Stadsregio Arnhem Nijmegen.

Het treinvervoer op de lijn Ede Wageningen- Amersfoort wordt verzorgd door Connexion .

Connexion is een OV-bedrijf dat de treinen exploiteert op de Valleilijn. Veolia exploiteert, tot december 2010 het busvervoer op de Veluwe en samen met Connexion bieden ze geïntegreerd OV: de dienstregeling van bus en trein sluiten vrijwel naadloos op elkaar aan. In de treinen van Connexion wordt omgeroepen welke halte wordt genaderd en welke overstapmogelijkheden daar zijn. Verder wachten trein en bus en omgekeerd op elkaar in het geval van vertragingen. De stempelautomaten zijn eigendom van Connexion.

Veolia, Concessiehouder busvervoer op de Veluwe, verzorgt het bustransport op de Valleilijn van Wageningen naar Station Ede Wageningen. Syntus neemt de concessie Veluwe medio december 2010 over van Veolia.

Busstations zijn deels eigendom van de gemeenten, deels van de Provincie Gelderland.

NS Reizigers is de vervoerder op de lijn Arnhem - Utrecht betreffende het station Ede-Wageningen.

ProRail is de taakorganisatie die de toelating, namelijk de capaciteit, in relatie met rijsnelheden, op de infrastructuur bepaalt. Zij voert hiervoor de (verkenning)studies uit. Ook verzorgt deze taakorganisatie de aanleg, beheer en onderhoud van de railinfrastructuur (spoorbaan) inclusief alle bijbehorende voorzieningen. Qua voorzieningen draagt ProRail zorg voor de looproutes, verlichting, bewegwijzering naar de automaat en reizigersinformatie, perrons en traversen, zitbanken, wachtruimtes en de betaalde fietsenstalling.

NS Stations is eigenaar en operationeel beheerder van de stations en heeft dit opgedragen gekregen van ProRail. Dit betreft o.a. het beheer van de commerciële ruimtes in de stationsgebouwen, het toezicht op de veiligheid, het schoonhouden en uitvoeren van onderhoud van de stations. De kaartautomaat is eigendom van NS Stations, deze zijn echter weer verhuurd aan de provincie.

NS Commercie gaat o.a. over de blinde geleidestroken. NS Commercie is de regisseur van de reis (en verblijf) van de klant. Zij vertaalt de visie van NS en de wensen van de klant in samenhangende ontwerpen en specificaties van diensten en producten. Die diensten en producten moeten leiden tot meer en betere dienstverlening aan de klant, op basis van een gezond lange termijn rendement.

De gemeenten waar de 6 stations zijn gevestigd, zijn als wegbeheerder verantwoordelijk voor de directe omgeving van de stations en van de gemeentelijke wegen die daartoe leiden. Dit betekent de parkeerplaatsen, het voorplein en de bijbehorende handhaving. Daarnaast ook de telefoon en brievenbus.

Belangrijkste verantwoordelijken zijn Connexxion en Veolia als vervoerders, de betrokken gemeenten als wegbeheerder, ProRail als verantwoordelijke voor de infrastructuur en NS Stations als eigenaar en beheerder van de stations.

3.2.2 Adviserende organisaties

Regionaal Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (ROCOV), ook wel OV-platform genoemd, is een overlegorgaan waarin regionale consumentenorganisaties inspraak uitoefenen op het openbaar vervoer in hun regio. ROCOV Gelderland is sinds april 2007 de formele belangenbehartiger voor de Gelderse openbaar vervoer reiziger. Aan het ROCOV nemen vertegenwoordigers van regionale organisaties of doelgroepen deel die beleidsadviezen geven over verkeer en vervoer onderwerpen. Dit zijn onder andere: ROVER, SBOG namens de doelgroep ouderen, gehandicapten, ANWB, Fietsersbond, 3VO, scholieren, studenten, milieuorganisaties, Kamer van Koophandel en Vereniging Kleine Kernen.

3.3 Toegankelijkheid stations

In deze paragraaf worden de bevindingen per station weergegeven. Na een algemene samenvatting over het betreffende station, volgen de kritische punten en de ontbrekende basisvoorzieningen op overzichtelijk wijze. Op het betreffende station kunnen inmiddels aanpassingen zijn verricht die de toegankelijkheid voor ouderen aanzienlijk verbeteren. De datum van het onderzoek staat daarom vermeld bij de stations. In hoofdstuk 4 wordt hier verder op ingegaan.

3.3.1 Barneveld Noord

Datum onderzoek: 21 juli 2009.

Station Barneveld Noord ligt aan de lijn Amersfoort – Ede-Wageningen. De treindienst wordt uitgevoerd door Connexxion onder de naam Valleilijn. Op de lijn Amersfoort – Ede-Wageningen wordt de hele dag een halfuurdienst gereden. Tussen Amersfoort en Barneveld Centrum wordt deze van maandag t/m zaterdag overdag uitgebreid tot een kwartierdienst. Het enige perron is bereikbaar met een trap en een, niet steile, hellingbaan. Bij regen kan de trap glad zijn. De bestrating van perron en omgeving is van goede kwaliteit. De stationsomgeving is schoon. Blindengeleide stroken zijn aanwezig. Er zijn geen rookzuilen. De informatie is op orde. Op het station is een dynamisch informatiesysteem (CTA) aanwezig. Ook hebben de treinen van Connexxion (type Protos) een bestemmingaanduiding. Een groot deel van de dag is een toezichthouder aanwezig. De stationsomroep functioneert. Onder een overkapping zijn twee kaartautomaten aanwezig. Voor rolstoelgebruikers is één van de kaartautomaten te bedienen, de andere is te hoog. Onder bepaalde lichtinval is het lezen van het beeldscherm niet eenvoudig. Er is geen verkoopbalie. De twee stempelautomaten staan logisch opgesteld. Het perron ligt in een flauwe bocht waardoor de treeplanken van de trein, uitschuifbaar, niet goed aansluiten op het perron en er een vrij grote ruimte ontstaat tussen trein en perron. Bij het van de NS gehuurde materieel geeft dit problemen bij het in- en uitstappen met een rollator/rolstoel/kinderwagen ed. Er zijn voldoende schuil- en zitmogelijkheden in de vorm van drie open wachthuisjes en drie banken. Er is geen gesloten (verwarmde) wachtruimte. Ook ontbreken toiletten op dit station. De bushaltes liggen ca 400m van het perron. De bewijzing naar het op ca 200m gelegen transferium met 250 gratis parkeerplaatsen en de bushaltes is nogal vaag. Dit zal worden verbeterd in de nabije toekomst.

- Kiss/Ride parkeerplaatsen 10,
- 1 taxistandplaats
- 1 parkeerplaats gereserveerd voor gehandicapten,

Allen zijn goed bereikbaar. Het station beschikt over 250 overdekte/verlichte/onbewaakte fietsstallingen en 40 fietskluizen. De beschikbare OV-fietsen staan in grijze fietskluizen naast de opgang naar het perron aan het begin van de fietsstalling. Om de automatische fietskluizen te openen is een pincode van de OV-fiets nodig. De zes beschikbare OV-fietsen zijn 7 dagen per week, 24 uur per dag beschikbaar.

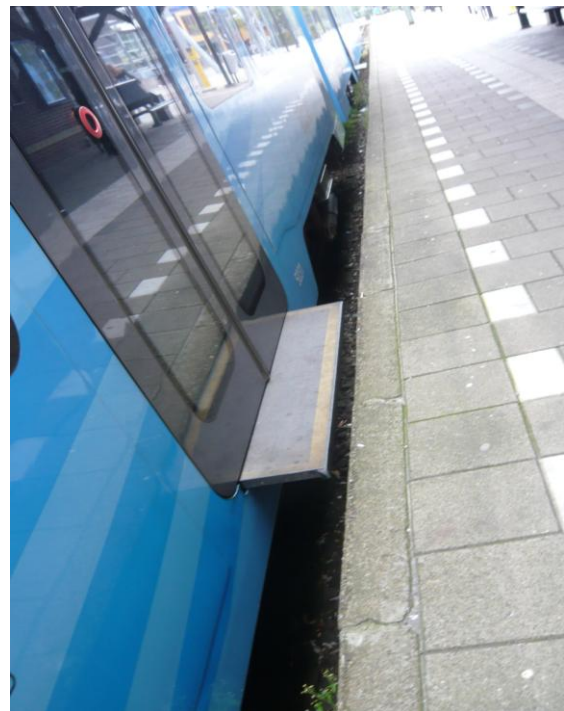
Kritische punten treinstation Barneveld Noord

Omschrijving	ambiance	informatie	Veiligheid	voorziening
Er zijn geen rookzuilen.				X
Voor rolstoelgebruikers is één van de kaartautomaten niet te bedienen				X
Er is geen verkoopbalie en er zijn geen toiletten op het station				X
De treeplanken van NS treinen sluiten				X

niet goed op het perron, dit geeft problemen voor rollator/rolstoel/kinderwagen				
De bewijzering naar het transferium en bushalte is onduidelijk.		X		

Ontbrekende basisvoorzieningen Barneveld Noord

- De trap naar het station kan bij regen glad zijn en zou voorzien kunnen worden van strips
- Gesloten (verwarmde) wachtruimte
- Toiletten op het station



Doordat de rails een de flauwe bocht maken op het station, sluit de treeplank niet aan op het perron.

3.3.2 Barneveld Centrum

Datum onderzoek: 21 juli 2009

Station Barneveld Centrum een schoon en overzichtelijk station, heeft twee sporen voor personenvervoer. Dat maakt het mogelijk dat treinen op deze enkelsporige lijn elkaar hier kunnen passeren. Er is een klein stationsgebouwtje. Het eerste perron is direct toegankelijk, hierlangs ligt spoor 1. Het tweede perron, met spoor 2, is bereikbaar via een overweg. Daarachter ligt nog een doodlopend spoor voor goederentreinen. Terwijl de treinen uit Amersfoort een kwartier stil staan op spoor 2, voor ze weer terug gaan, kunnen de treinen uit- en naar Ede-Wageningen passeren over spoor 1. Om de trein te bereiken moet het spoor overgestoken worden terwijl de trein uit Amersfoort er komt. Een toezichthouder let op en laat de mensen veilig door.

Het station beschikt nog niet over een dynamisch informatiesysteem (CTA), treinreizigers zijn dan alleen aangewezen op de richtingaanwijzers op de treinen van Connexxion (Protos), bij de NS treinen kan dit tot misverstanden leiden.

Er is op station Barneveld-centrum een toilet (tegen betaling bij de snackbar) en er is inmiddels een (beperkte) overdekte wachtruimte. De stationsomroep functioneert niet naar behoren, ook het langsrijdende verkeer beïnvloedt de verstaanbaarheid. Ook op dit station is overdag een toezichthouder. Dit komt de sociale veiligheid ten goede, het stationsterrein

wordt goed schoongehouden. De bewegwijzering naar perrons en uitgangen is voldoende. De beschikbare OV-fietsen staan in grijze fietskluisen naast de opgang naar het perron aan het begin van de fietsenstalling. Om de automatische fietskluisen te openen heeft u een pincode van de OV-fiets nodig. De zes beschikbare OV-fietsen zijn 7 dagen per week, 24 uur per dag beschikbaar.

Kritische punten treinstation Barneveld Centrum

Omschrijving	Ambiance	informatie	veiligheid	voorziening
Om de trein te bereiken moet het spoor overgestoken worden, in de avonduren zonder toezichthouder kan dit gevaarlijk zijn.			X	
Het station beschikt nog niet over een dynamisch informatiesysteem (CTA),		X		
De stations- omroep functioneert niet naar behoren, ook het langsrijdende verkeer beïnvloedt de verstaanbaarheid.		X		

Ontbrekende basisvoorzieningen Barneveld Centrum

- Een dynamisch informatiesysteem (CTA).
- De stationsomroep functioneert niet goed.

3.3.3 Lunteren

Datum onderzoek: 23 september 2009 .

Station Lunteren is één van de twee kruisingsmogelijkheden op het enkelsporige baanvak. Het oude stationsgebouw is als zodanig niet meer in gebruik. Er is geen wachtruimte, wel zijn er vijf banken op de twee perrons. De perrons hebben geen hinderlijke of gevaarlijke oneffenheden. Er zijn geen voelbare blinden geleidestroken aanwezig. Op het station zijn geen toiletten aanwezig. Twee kaartautomaten(overdekt) staan bij de toegang naar de perrons. De stationsomroep werkt naar behoren en de andere informatievoorziening, zoals klok, bewegwijzering naar perrons, taxi's en bussen, stationsnaam aanduiding en stempelautomaten zijn aanwezig en actueel. Het stationsterrein is overzichtelijk en schoon. Er is een dynamisch informatiesysteem aanwezig(CTA). De voornaamste toegang tot de perrons werd geblokkeerd door gestalde fietsen. Het is voor rollator- en rolstoelgebruikers dan niet mogelijk de perrons te bereiken. Er is in de nabijheid van het station voldoende parkeergelegenheid. Er zijn 160 fietsenstallingplaatsen en 16 fietskluisen. Er zijn geen rookzuilen op de perrons.

Kritische punten treinstation Lunteren

Omschrijving	ambiance	Informatie	veiligheid	voorziening
Er is geen wachtruimte	X			
Er zijn geen voelbare blindengeleide stroken aanwezig				X
Op het station zijn geen toiletten aanwezig.				X
De voornaamste toegang tot de perrons werd geblokkeerd door gestalde fietsen	X			
Er zijn geen rookzuilen op de perrons				X

Ontbrekende basisvoorzieningen Lunteren

- wachtruimte.
- voelbare blinden geleidestroken aanwezig
- rookzuilen op perrons
- toiletten



Fietsen die de ingang belemmeren (Lunteren)

3.3.4 Ede Centrum

Datum onderzoek: 23 september 2009

Station Ede Centrum ligt midden in het centrum van Ede. Het enige perron is half overdekt en er zijn 6 banken. Er is geen wachtruimte. Het station is overzichtelijk en maakt een schone indruk. Er zijn blinden geleidestroken naar de uitgang. Er zijn geen toiletten, maar mogelijk in de buurt in een horecagelegenheid. De informatievoorziening is op orde. Roken kan alleen op het museumplein. Er is geen parkeergelegenheid (P&R). Op het perron is een zithoek ingericht met lage banken en grote plantenbakken, waardoor het prettiger wachten is op de trein. Voor de nabije toekomst staat er een verwarmde wachtruimte gepland waar reizigers bij slecht weer beter beschermt staan.

Kritische punten treinstation Ede Centrum

Omschrijving	ambiance	informatie	veiligheid	voorziening
Er is geen wachtruimte				X
Er is geen parkeergelegenheid (P&R).				X

Ontbrekende basisvoorzieningen Ede Centrum

- Wachtruimte, deze staat wel gepland voor de nabije toekomst.
- Parkeergelegenheid (P&R)

3.3.5 Ede Wageningen

Datum onderzoek: 23 september 2009.

Ede-Wageningen

Station Ede-Wageningen bevindt zich op het traject Arnhem – Utrecht. Het is een tussenstop voor de intercity's die tussen die twee steden rijden. Ook rijdt er een stoptrein tussen Ede-Wageningen en Arnhem; de oude dienst tussen Ede-Wageningen – Zutphen is geknipt te Arnhem. Voor de provincie Gelderland is de stoptrein van Ede-Wageningen via Barneveld naar Amersfoort, ook wel de Valleilijn genoemd, het meest relevant. De treindienst op deze lijn wordt uitgevoerd door Connexxion.

Spoor 1 is direct toegankelijk vanaf het stationsgebouw en het busstation. Hier vertrekken de treinen van de Valleilijn (Connexxion) naar Amersfoort (spoor 1a) en de NS-stoptrein naar Arnhem (spoor 1b). Via een voetgangerstunnel kan het eilandperron worden bereikt, waar de intercity's richting Utrecht (spoor 3) en Arnhem (spoor 4) vertrekken. Deze voetgangerstunnel loopt door tot de zuidelijke uitgang van het station, waar de bushalte van de Valleilijn is richting Wageningen.

Op het station zijn verschillende kaartautomaten te vinden. Daarnaast is er ook een balie geopend waar een kaartje gekocht kan worden.

Over het algemeen is het station Ede-Wageningen schoon. De toiletten, deze bevinden zich op spoor 3 en 4, zijn vies en kunnen niet op slot. Rolstoelgebruikers zullen hier veel hinder van ondervinden.

Spoor 1 is te bereiken met een gewone trap of met een schuin oplopend talud. Er zijn geen liften en/of roltrappen aanwezig naar dit perron. Spoor 3 en 4 zijn wel met een lift te bereiken. En er zijn op de perrons voelbare blindengeleidestroken naar de uitgangen.

Er is slechts één uitgang bij spoor 3 en 4. Hierdoor moeten mensen die overstappen van en naar spoor 1 erg ver lopen. Zeker voor mensen die slecht ter been zijn betekent dit dat de overstap moeilijk gehaald kan worden. Direct naast spoor 1 is een overdekte wachtruimte. Op spoor 3 en 4 zijn een wachtruimte en een cafetaria annex restaurant. Verder zijn er op de perrons nog diverse beschutte wachtplekken en banken.

De stationsomroep is goed hoorbaar en de gele vertrekstaten zijn aanwezig. De bewegwijzering is over het algemeen goed. Ook is er dynamische informatievoorziening (CTA) aanwezig. De informatie die hier op wordt weergegeven is actueel en relevant.

Kritische punten: treinstation Ede Wageningen

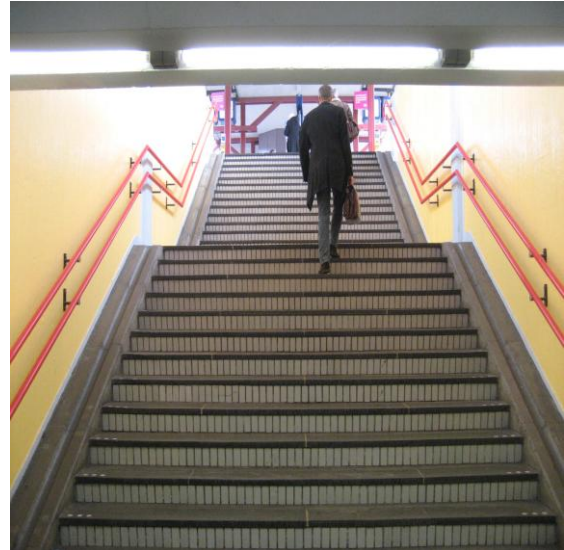
Omschrijving	ambiance	informatie	veiligheid	voorziening
De toiletten zijn vies en kunnen niet op slot. Rolstoelgebruikers zullen veel hinder ondervinden.				X
Er is slechts één uitgang bij spoor 3 en 4. Hierdoor moeten mensen die overstappen van en naar spoor 1 erg ver lopen.	X			

Ontbrekende basisvoorzieningen

- De toiletten kunnen niet op slot.
- Mensen die willen overstappen moeten ver lopen omdat er op spoor 3 en 4 maar één uitgang is.



Tunnel richting noordzijde



station Ede-Wageningen

trap naar perron 3 en 4

3.3.6 Busstation Ede

Datum onderzoek: 23 september 2009.

In dit onderzoek wordt ook het busvervoer, onderdeel uitmakend van de Valleilijn op het station Ede-Wageningen meegenomen. De Valleilijn bestaat uit twee delen, namelijk de treindienst tussen Amersfoort en Ede-Wageningen (uitgevoerd door Connexion) en de busdienst tussen station Ede-Wageningen en het busstation in Wageningen (uitgevoerd door Veolia). Aan de achterkant (zuidzijde) van het NS station Ede-Wageningen is de bushalte van de Valleilijn.

Via een voetgangerstunnel kan het eilandperron worden bereikt, waar de intercity's richting Utrecht (spoor 3) en Arnhem (spoor 4) vertrekken. Deze voetgangerstunnel loopt door tot de zuidelijke uitgang van het station, waar de bushalte van de Valleilijn is. Op het busstation aan de zuidzijde staan de vertrektijd aangegeven voor de bussen van de Valleilijn. Er ontbreekt informatie over de bussen aan de noordzijde.

Op zowel het busstation aan de noordzijde als die aan de zuidzijde wordt zwerfvuil gesignaleerd. Er zijn diverse beschutte wachtplekken op het busstation. Er is momenteel een wachtruimte in aanbouw bij het busstation aan de noordzijde van het station.

Er zijn obstakels op de route tussen trein en bus gemeld; zoals de trappen die van het perron naar de bussen lopen. Deze trappen zijn steil en bij nat weer glad. De hellingbaan van de tunnel is voor mensen met een rollator/ rolstoel/ kinderwagen steil. De tegels van de vloer van de tunnel zijn bij nat weer glad. Vooral aan de zuidzijde wordt de toegankelijkheid belemmerd door taxi's en vele fietsen die op de trottoirs staan en/of liggen. P&R aanwezig voor ca 710 voertuigen. Er is een bewaakte fietsstalling met ca 700 plaatsen. Onbewaakte plaatsen zijn er in overvloed maar overbezet. Uiteraard wordt de stationstunnel/hellingbaan ook gebruikt door fietsers, dit geeft gevaarlijke situaties.

Kritische punten: busstation Ede richting Wageningen

Omschrijving	Ambiance	informatie	veiligheid	voorziening
Op het busstation aan de zuidzijde staat alleen de vertrektijd aangegeven voor de bus van de Valleilijn en niet de vertrektijden van de bussen aan de noordzijde.		X		
Op zowel het busstation aan de noordzijde als die aan de zuidzijde wordt zwerfvuil gesignaleerd.	X			
De toegankelijkheid van het busstation aan de zuidzijde wordt belemmerd door taxi's en fietsen			X	
Onbewaakte fietsenstalling is overbezet	X			X
Stationstunnel/ hellingbaan wordt ook gebruikt door fietsers, dit geeft gevaarlijke situaties			X	
De trap is steil en bij nat weer glad			X	
De hellingbaan van de tunnel is steil en de vloer van de tunnel bij nat weer glad			X	

Ontbrekende basisvoorzieningen busstation Ede Wageningen

- Informatie over vertrektijden van bussen aan Noordzijde ook melden aan de zuidzijde.
- Er is behoefte aan meer onbewaakte fietsenstallingen.
- Te gladde tegels van de tunnel bij nat weer
- Hellingbaan van tunnel is te steil voor
- Trap is steil en glad bij nat weer



Fietsen rondom busstation Ede die de ingang belemmeren.

3.3.7 Busstation Wageningen

Datum onderzoek: 2 mei 2010

Het busstation Wageningen fungeert als begin-/eindpunt van de Valleilijn Wageningen-Amersfoort. Buslijn 88 (Veolia) verzorgt het gedeelte Wageningen-station naar treinstation Ede/Wageningen. In de spits rijden om de tien minuten bussen, in de daluren om het kwartier. De bussen zijn op aardgas rijdende, luxe bussen.

Het busstation aan de Stadsbrink in Wageningen ligt midden in het centrum. Het is overzichtelijk en in de nabijheid zijn voldoende parkeerplaatsen voor auto's (60 plaatsen, waarvan 4 voor minder validen). Er zijn onvoldoende plaatsen voor fietsenstalling. Wel zijn er voor de reiziger ca 40 niet overdekte Lock'nGo fietsenstallingen, gratis, met een pas (borg €5,-) door de gemeente ter beschikking gesteld. Een horecagelegenheid biedt, tegen betaling, enige beschutte luxe. Er is weinig zwerfvuil en graffiti. Een bekende supermarkt en het stadskantoor bevinden zich op luttele meters afstand.

Verdere gebruikers van het busstation zijn Connexxion (uit Provincie Utrecht), Arriva (uit Provincie Gelderland) en Breng (uit Stadsregio Arnhem Nijmegen). Op een groot beeldscherm staan, overzichtelijk voor de reiziger samengevoegd, de aankomst en vertrektijden, en wordt ander nieuws getoond. De CTA functioneerde niet maar de centrale analoge gedrukte aankomst- en vertrekstaten voldoen ook.



Digitale klok rechtsboven in de hoek (onleesbaar).

Negatief punt: De klok is digitaal en hangt hoog aan de bovenkant van de CTA. Voor mensen met een gezichtsbeperving is deze slecht leesbaar. Bovendien zoekt de reguliere reiziger de klok niet op die plaats.

De halte, gereserveerd voor de Valleilijn, is duidelijk en ook van veraf zichtbaar.

Architectonisch een plaatje maar voor de reiziger bij slecht weer een crime vanwege het ontbreken van enige beschutting. Zeker bij lekker weer een welkome plaats voor "hangjongeren". Wachtende reizigers kunnen onder de vele doorzichtigeabri's schuilen, bestemd voor de andere concessiehouders. Voor reizigers die gebruik maken van rolstoelen, scootmobielen, rollators en mensen met een kinderwagen is het busstation nog niet geschikt. Voor het einde van 2010 zal het voor deze reizigers een paradijs zijn volgens de berichten in de pers.

De buslijn 88 volgend door een groot gedeelte van de stad richting Station Ede/Wageningen is het voor iedereen duidelijk dat daar de Valleilijn rijdt. De bushaltes zijn van een hoog

"design gehalte" en passen zeer goed in het vervolg per trein, vanaf Ede/Wageningen richting Amersfoort.

Er is geen taxistandplaats en er is nergens een verwijzing (telefoonnummers) te vinden naar Wageningse taxibedrijven, ook niet in de aanwezige telefooncel.

In de horecagelegenheid mogen reizigers gebruik maken van het toilet tegen betaling van 0,50 euro.

Voor zeer slechtziende reizigers zal het busstation ervaren worden als een moeilijk bereikbare locatie. Voorzieningen om contact te leggen via een servicelijn met bv de regiotaxi "de Vallei" zijn er niet. De benodigde faciliteiten om iets aan OV chipkaarthandelingen te doen ontbreken.

Kritische punten busstation Wageningen

Omschrijving	ambiance	Informatie	veiligheid	voorziening
Onvoldoende fietsenstalling plaatsen				X
Klok is digitaal en moeilijk te lezen, hangt niet logisch, veel te hoog				X
Station (nog) niet toegankelijk voor rollators, rolstoelen en kinderwagens				X
Geen taxistandplaats en geen verwijzing naar taxi's				X
Geen mogelijkheid tot contact leggen met de regiotaxi				X
Ontbreken van faciliteiten voor OV chipkaartafhandelingen				X

Ontbrekende basisvoorzieningen busstation Wageningen

- Voldoende fietsenstalling
- Ontoegankelijk voor rolstoelers, rollators ed.
- Geen taxistandplaats of meldpunt voor regiotaxi
- Geen OV kaart afhandelingmogelijkheid.



Busstation Wageningen: Architectonisch een plaatje maar zonder enige beschutting.

4. Conclusies en aanbevelingen

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de conclusies die getrokken kunnen worden over de toegankelijkheid van de vijf onderzochte treinstations en twee onderzochte busstations in West Veluwe Vallei. Op basis van de in paragraaf 4.1 vermelde conclusies zullen in paragraaf 4.2 een aantal aanbevelingen worden gegeven voor de verbetering van de toegankelijkheid van deze stations voor ouderen en minder validen.

4.1 Conclusies

Om antwoord te kunnen geven op de vraag: *Hoe functioneren de treinstations op toegankelijkheid en veiligheid voor de oudere en minder valide reiziger in de regio de Vallei*, zijn de vijf stations langs de Valleilijn kritisch onderzocht aan de hand van een toetskaart. Ook zijn twee busstations onderzocht.

Dit heeft per station een lijst van ontbrekende voorzieningen en kritische punten opgeleverd die in het voorgaande hoofdstuk staan vermeld. Het ene station scoort beduidend meer kritische punten dan het andere. Sommige kritische punten wegen wellicht ook zwaarder dan anderen en ook per reiziger kan de behoefte aan bepaalde voorzieningen nogal verschillen.

In paragraaf 2.2 werden vier aspecten beschreven die van invloed zijn op de toegankelijkheid van stations voor de reiziger, en in dit onderzoek specifiek voor de oudere en minder valide reiziger. Per aspect is een top 3 samengesteld van de ontbrekende voorziening die het meest voorkomt tot die het minst vaak voorkomt op alle vijf treinstations en twee busstations.

Voorzieningen

Niet alle stations hebben dezelfde voorzieningen. Kleine stations met weinig reizigersverkeer hebben vaak geen tot zeer weinig voorzieningen. Publieke toiletten en afgeschermd zitplaatsen zijn hier bijvoorbeeld niet te vinden.

Top 3: voorzieningen

1. Ontbreken van publieke toiletten;
2. Onvoldoende fietsstalling plaatsen
3. Ontbreken van wachtruimte

Naast bovenstaande voorzieningen ontbreekt het ook aan blindengeleide stroken op een station, aan rookzuilen, een verkoopbalie en is een kaartautomaat niet toegankelijk voor rolstoelgebruikers of hangt een klok te hoog.

Een groot mankement bij 3 van de 7 stations is het ontbreken van publieke toiletten. Er gaan steeds meer geluiden op dat ook in treinen de toiletten zullen gaan verdwijnen, een zorgelijke ontwikkeling.

Veiligheid

Een belangrijk aspect voor een reiziger is de mate van veiligheid; op de weg naar het station, het voorterrein, het perron, wel of niet afgeschermd taluds, losliggende tegels of andere obstakels. Voor ouderen en minder validen is dit aspect van extra belang omdat zij moeilijker ter been zijn of bijvoorbeeld gebruik maken van een rollator of rolstoel.

Top 3 veiligheid:

1. Onveilige oversteeek naar het spoor 's avonds zonder toezichthouder;
2. Belemmering door fietsen en taxi's om naar station te komen;
3. Steile hellingbaan en tunnel worden gebruikt door fietsers, levert onveilige situaties op;

Van de zeven stations scoren 3 goed op het aspect veiligheid en ambiance; de stations Barneveld Noord, Ede Centrum en busstation Wageningen. Op deze stations is geen enkel onveilig punt aangetroffen. De andere stations hebben onveilige punten en gevaarlijke verblijfplaatsen voor ouderen en minder validen.

Informatie

De reizende mens wil op een logische wijze bij zijn aankomst op een station geïnformeerd worden over bijvoorbeeld kaartverkoop, vertrektijden en het perron van vertrek. Stations worden vaak druk bezocht waardoor er veel gebeurt. Vooral voor ouderen is voldoende en duidelijk zichtbare informatie van groot belang.

Top 3: Informatie

1. Geen bewegwijzering van het treinstation naar het busstation en transferium;
2. Onduidelijke omroepinstallatie
3. Ontbreken van CTA (Dynamisch informatiesysteem);

Van de 7 stations scoren er 4 goed op het aspect informatie. Op deze stations worden reizigers voldoende en goed geïnformeerd.

Ambiance

Reizigers hebben behoefte aan een aangenaam, veilig en doeltreffend vervoer. Zo kan een vervuild station, wat veilig is, als minder prettig worden ervaren omdat de sfeer ontbreekt. Een hoge loopbrug naar de perrons kan veilig zijn maar de hoogte ervaart niet iedereen als prettig en onbeschermd in gure weersomstandigheden. Ook de sociale veiligheid op een station valt onder de ambiance.

Top 3: Ambiance.

1. Aanwezigheid van vele fietsen her en der;
2. Geen wachtruimte aanwezig;
3. Aanwezigheid van zwerfvuil.

Van de 7 stations voldoen 4 stations aan een algemeen gevoel van veiligheid.

Het openbaar vervoer heeft vaak te kampen met een negatieve beeldvorming en beleving, zo blijkt uit een studie gedaan door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid⁷. Het gevoel van sociale veiligheid is een belangrijke reden voor mensen om niet van het openbaar vervoersysteem gebruik te maken⁸. De provincie Gelderland wil het gebruik van openbaar vervoer stimuleren. Reizigers zullen zich dan veilig moeten voelen in en rond het openbaar vervoer, beginnend bij een veilig toegankelijk station.

Bovenstaande conclusies geven aan dat allen van de zeven onderzochte stations onvoldoende scoren op 1 of meerdere van de aspecten veiligheid, informatie, ambiance en voorzieningen. Vooral op de kleine stations ontbreken basisvoorzieningen als een (overdekte) zitplaats, een toilet of een blindengeleide stroken. Dit heeft te maken met het gegeven dat op kleine stations onvoldoende toezicht of sociale controle aanwezig is. Als we er vanuit moeten gaan dat de kleinere stations niet veiliger kunnen worden dan nu het geval is, ligt het in de lijn der verwachtingen dat deze stations in de toekomst of zullen verdwijnen of gaan functioneren als een soort bushaltes met minimale voorzieningen.

4.2. Aanbevelingen

In hoofdstuk 3 staan per station de kritische punten vermeld. De geconstateerde gebreken op de stations zijn tevens de verbeterpunten voor deze individuele stations. Wellicht zijn er

⁷ *Beleving en beeldvorming van mobiliteit*. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, juli 2007.

⁸ *OV in Gelderland 2005*. Uitgave van de provincie Gelderland en het Knooppunt Arnhem-Nijmegen. November 2005.

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

Het zoeken naar oplossingen is een zaak voor deskundigen op een aantal terreinen en voor de verantwoordelijke organisaties. Van een aantal stations is bekend dat daar inmiddels al verbeteringen zijn aangebracht, of dat deze binnenkort zullen plaatsvinden 9 . Van deze stations volgt hieronder een overzicht.

Toezichthouder

Op het busstation Wageningen zijn toezichthouders ingezet sinds maart 2010. Zij reizen ook mee op de bus, en assisteren waar nodig. Op het station in Barneveld zijn al sinds 2005 toezichthouders. De gemeente is hier erg tevreden over, de fietsenstallingen zien er netjes uit en er is nauwelijks sprake van vernielingen of hangjongeren. Aanbeveling om op ieder station toezichthouders in te zetten.

Prettig wachten

Barneveld Noord zal een klein stationsgebouw krijgen in 2011. Met de wachtruimte, een toilet en een verblijfsruimte voor de toezichthouder wordt het wachten veraangenaamd. Deze mogelijkheid zou ook toegepast moeten worden op het andere kleine station Lunteren.

Fietsenstallingen

De fietsenstalling op station Ede Wageningen is opgeknapt, voorzien van nieuwe fietsenrekken, e-oplaaspunt, en geveerd. Op 5 oktober 2010 was deze gereed. Op Barneveld Noord zijn het aantal fietsenstallingplaatsen uitgebreid naar 175. De gemeente Ede gaat het parkeren van fietsen bij stations beter regelen. Fietsen die langer dan 4 weken staan of verkeerd geparkeerd worden verwijderd. Men gaat dit doorvoeren op station Ede en stations Lunteren. Op station Ede Wageningen gelden deze regels al.

Dynamische reisinformatie

Sinds 2009 staan op station Ede Centrum, Lunteren en Barneveld Noord palen met borden die de eerst vertrekkende treinen tonen. Ook langs de bushaltes op de valleilijn is een digitale weergave van informatie over vertrektijden. Dit zou ook uitgevoerd kunnen worden op de andere overgebleven stations.

Uitbreiding stations

Het is de bedoeling dat er in 2011 een nieuw station in Hoevelaken komt en in 2012 een station in Barneveld Zuid

Uit de algemene conclusies blijkt dat de meeste stations op meerdere aspecten matig scoren en als onvoldoende toegankelijk voor ouderen en minder validen kunnen worden beschouwd. De in paragraaf 2.1 vermeldde basisvoorzieningen dienen op ieder station, ook op de kleine, aanwezig te zijn.

4.3. Vervolgonderzoek

Het is belangrijk om de stations te blijven monitoren op de toegankelijkheid voor ouderen. Dit betekent een regelmatig terugkerend onderzoek waarbij tussentijdse veranderingen worden gevolgd en geëvalueerd.

Dit onderzoek gaat vooral over de (fysieke) toegankelijkheid van de treinstations. Natuurlijk is toegankelijkheid maar een deel van de problematiek van het openbaar vervoer voor ouderen. Er zijn bijvoorbeeld afstemmingsproblemen met overig vervoer, regionaal vervoer, onderhoud en plaatsing van bushaltes, vertrek- en aankomsttijden, toegankelijkheid in de treinen, enzovoorts. Het is daarom wenselijk om vervolgonderzoek te doen naar de hierboven genoemde aspecten die bijdragen aan een veilig, prettig en goed toegankelijk openbaar vervoer voor de reiziger.

Bronnenlijst

Giesen, L.H.

De stations in Oost Gelderland onder de loep. Onderzoek naar de tekortkomingen van OV stations in Oost Gelderland. Samenwerkende Bonden van Ouderen Gelderland, Themagroep Verkeer en Vervoer. Arnhem, oktober 2004.

SBOG

Toegankelijkheid treinstations Zuid Gelderland, september 2007

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

Beleving en beeldvorming van mobiliteit.

Den Haag, juli 2007

Provincie Gelderland.

Evaluatie inzet HOV-gelden, PS 2006-954 van de provincie Gelderland.

Provincie Gelderland.

OV in Gelderland 2006. Uitgave van de provincie Gelderland en de stadsregio Arnhem Nijmegen. Maart 2007.

Railned B.V.: Organisatie voor capaciteitmanagement en Capaciteitsplanning.

Set van functionele normen en richtlijnen voor stations. Utrecht, 2000.

www.cbs.nl

Provincie Gelderland

Nieuws van de Valleilijn, Editie 1, 13 september 2010.

Bijlage 1

Toetskaart stations de Valleilijn

Algemeen

Omschrijf het station in relatie tot haar omgeving.

Is voorrijden met bussen mogelijk i.v.m. treinvervangend vervoer?

Omschrijf de sociale veiligheid en ambiance.

Voorterrein

Is de bewegwijzering van en naar het OV-station voldoende?

Is de verlichting bij avond voldoende, ook met betrekking tot veiligheid?

Is de loopverbinding naar het perron veilig, b.v. geen bebossing langs route enz?

Zijn er parkeerterrein(en), hoe is de bereikbaarheid, het aantal plaatsen enz?

Hoeveel speciale parkeerplaatsen zijn er voor het afzetten/ophalen van reizigers?

Hoeveel taxistandplaatsen (gemarkeerd) zijn er?

Zijn er instaphaltes voor het overig OV-vervoer (evt. ook voor touringcars)?

Is er een speciale parkeerplaats voor gehandicapten; hoeveel plaatsen?

Beschrijving van alle relevante zaken op voorterrein t.b.v. eindverslag.

Toegankelijkheid OV-station

Beschrijf de looproutes vanaf de ingang (entree) naar de treinen (perrons) en de gebruiksruidtes.

Is de route tussen hoofdentree en de perrons beschermt tegen hinderlijke weersinvloeden?

Toetst de looproutes op de toegankelijkheid; zijn er b.v. gelijkvloerse kruisingen met treinsporen?

Zijn er trappen, tunnels, hellingbanen, roltrappen en/of liften opgenomen in de looproutes?

Controleer de looproutes voor gehandicapten op geschiktheid voor wagens van minder validen en voor visueel gehandicapten.

Zijn de (eventuele) trappen voorzien van leuning, is er op de trap een markering voor gehandicapten, is er een fietsgoot, zijn er trappen in gesloten trappenhuizen geplaatst (dit i.v.m. sociale controle)?

Is de bewegwijzering op de looproutes naar de perrons voldoende?

Is de verlichting op deze looproutes voldoende?

Is er een goede afscherming van gevaarlijke plaatsen (veiligheidsaspect)?

Worden elkaar tegemoetkomende passagiers op de perrons goed gescheiden?

Informatievoorziening

Heeft het station loketservice, zo ja, gedurende welke openingstijden en met welk doel?

Is er een (gele) kaartjesautomaat; welke betalingsmogelijkheden; is deze goed verlicht?

Is er een bewegwijzering naar de kaartjesautomaat?

Is er statisch informatie materiaal beschikbaar, bv. brochures?

Is er een goed zichtbare plattegrond van het station?

Is er goed zichtbare plattegrond van de omgeving (bijv. gemeente)?

Zijn er goed zichtbare tijds klokken?

Hoe worden reizigers bij treinuitval c.q. vertraging geïnformeerd?

Bestrijkt de informatie via de omroep de gehele loopverbinding, incl. faciliteiten?

Zijn de dienstregelingen goed leesbaar, op leeshoogte, goed verlicht?

Is er informatie betreffende de vervolgttrajecten, b.v. busverbindingen?

Is er aangepaste informatie voor auditief en visueel gehandicapten?

Beschrijving van overige relevante zaken voor eindverslag.

Voorzieningen in directe omgeving van het station

	<i>ja</i>	<i>nee</i>	<i>Bijzonderheden</i>
Zijn er publieke toiletten?			
Zijn er toiletten voor minder validen?			
Is er een gelegenheid om koffie te drinken?			
Zijn er consumptieautomaten?			
Is er lectuurverkoop?			
Is er een brievenbus?			
Is er een telefooncel, welke betalingsmogelijkheden?			
Is er een pinautomaat?			
Zijn er voldoende afvalbakken?			
Zijn er instaphaltes voor het overig OV-vervoer; op welke afstand van het station?			
Is er een fietsenstalling; hoeveel; capaciteit; betaald en onbetaald?			
Is er fietsverhuur en evt. rolstoelverhuur?			
Zijn er zichtbaar opgestelde bagagekluisen?			
Zijn er servicemedewerkers beschikbaar, evt. voor gehandicapten?			
Maakt men gebruik van pictogrammen?			
Heeft het station een wachtgelegenheid; hoeveel zitplaatsen?			
Is er een beschutte wachtgelegenheid op de perrons; hoeveel zitplaatsen?			
Is er een beschutte (sta) wachtgelegenheid op de perrons?			
Is het station schoon en zonder zwerfvuil?			
Is er een duidelijk aangegeven EHBO post?			
Is er een verrijdbare brug voor rolstoel- of scootmobielgebruikers?			
Is er voor slechthorenden een aansluitplug voor een gehoorapparaat?			
Is er een service/alarmzuil (b.v. als EHBO voorziening); uitleg ook in braille schrift?			

