

## Verslag Stationsschouwen Nunspeet en 't Harde

### Nunspeet

Een knus landelijk station met een mooi, monumentaal gebouw. De huidige toegang tot het station is gericht op het dorp dat grotendeels ten noorden van de spoorlijn ligt. Vanuit de zuidzijde is het station niet rechtstreeks toegankelijk. Aan deze zijde liggen enkele horecagelegenheden en een parkeerterrein. Een station in transitie door de toekomstige aanleg van nieuwe tunnels voor voetgangers/fietsers en auto's, die de huidige spoorwegovergang vervangt. Na de reconstructie krijgt het station een duidelijkere inrichting en toegankelijkheid. De tunnel voor voetgangers/fietsers krijgt in het kader van sociale veiligheid een open karakter. Vanuit de tunnel kan men, ongelijkvloers met de sporen, het middenperron met het stationsgebouw betreden. De aanleg van de tunnel voor wegverkeer gaat gepaard met een reconstructie van de toeleidende wegen. Bij het nieuwe stationsplein komt een korte busbaan met aan beide zijden een nieuwe bushalte.



### Bewegwijzering / Reisinformatie / Kaartautomaten:

- Op het perron zijn geen verwijzingen naar de uitgang, vertreklocatie bussen en de dorpskern. Dat kan deels het gevolg zijn van de reconstructie van de directe omgeving van het station. Wel is er een kaart van Nunspeet en directe omgeving aanwezig. Ook is er een verwijzing naar het toilet in het stationsgebouw.
- Voor de overweg naar het middenperron staat een DRIS-paneel. Die functioneert correct. Iets daarvoor, dwars op de kijkrichting vanuit het station, is een gele vertrekstaat aanwezig.
- De kaartautomaat staat op een logische plek aan het begin van het middenperron. Er zijn meerdere OV-chippalen. De kaartautomaat wordt als



gebruiksonvriendelijk ervaren. Die is volgens landelijke richtlijnen uitgevoerd. Dit zou dan ook landelijk aangekaart moeten worden.

### **Reinheid:**

– De vloer van de ruime wachtkamer is smerig en het stinkt verschrikkelijk. Het is er rokerig. Een prullenbak hangt los en is overvol. Een smoezelige sfeer. De stationsopzichter laat direct een schoonmaker komen. Toen we na twee uur terugkwamen op het station na een lunch was het middenterrein geveegd (maar niet onder de banken), de prullenbak gerepareerd, maar de stank was niet weg. Er ontbreekt elke vorm van natuurlijke ventilatie. De deur kan niet open blijven. Er mag niets aan de ramen veranderd worden vanwege monument regels. Maar vier ramen die vroeger wel open konden, zijn dichtgemaakt. Dat lijkt in strijd met de monument regels. Wellicht kunnen die ramen toch weer open gemaakt worden.



– Het toilet is ronduit smerig en de zeep is op. De prullenbak is overvol en er ligt veel troep op de grond zoals toiletpapier. Er is een baby verschoontafel maar daar was geprobeerd een brandje in te steken dus niemand gaat een kind op dat zwarte plastic leggen.

– De perrons zijn wel prima schoon.

### **Toegankelijkheid:**

– Voor valide mensen en mensen zonder visuele beperkingen is de toegankelijkheid van het station goed. Het middenperron heeft voldoende breedte om de reizigersstromen te kunnen verwerken en is te bereiken door een met automatische bomen beveiligd spoor over te steken.

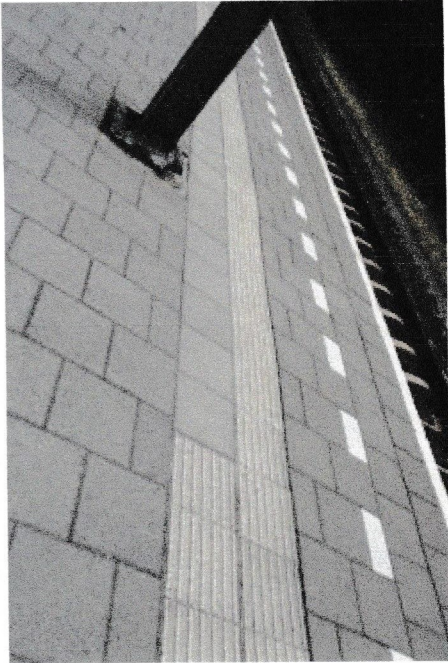
– De wachtkamer en het toilet zijn voor slechtzienden niet in braille aangegeven en niet of nauwelijks vindbaar.

– De deur naar de wachtkamer is voorzien van een dranger die veel tegenwicht geeft en daardoor moeilijk geopend kan worden.

– Een bovenleidingsmast staat op het middenperron precies op de geleidetegels. Er is geen duidelijke waarschuwing. Laat dit nu net de plek zijn waar straks de



nieuwe tunnel voor voetgangers/fietsers onderdoor gaat, dus zeer waarschijnlijk moet die mast toch verplaatst worden. Doe het dan gelijk goed.



– De looproutes met betrekking tot de geleidelijnen zijn goed. Op spoor 1 (richting Utrecht) is niet helemaal duidelijk aangegeven waar het einde van het perron is (behalve door een hek). Verder zijn er vraagtekens waarom de geleide tegels helemaal doorlopen richting de overweg terwijl daar geen uitgang is en de blinden weer helemaal terug moeten.

– Voor rolstoelgebruikers en mensen met een rollator is het toilet door het opstapje bij de toegangsdeur niet toegankelijk. Een sticker meldt dat echter wel. Het gebouw heeft een monumentale status, dus dit is niet simpel op te lossen. De procedure om het toilet te kunnen openen is best ingewikkeld, laat staan voor mensen met een visuele beperking.

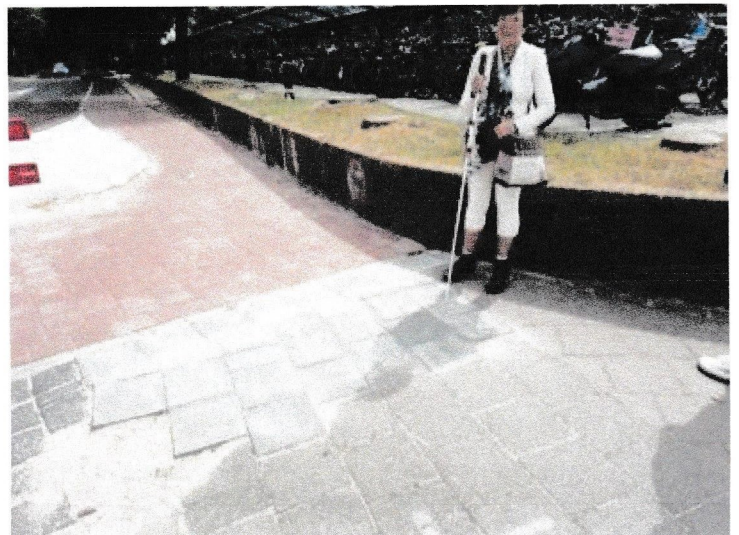




– Door de reconstructie van het stationsplein ligt de tijdelijke bushalte ongunstig ten opzichte van de stationsingang. Voor blinden- en slechtzienden is er niets aangegeven. De tijdelijke bushalte is wel toegankelijk voor rolstoelers. De nieuwe bushalte lijkt heel mooi te worden. Maar de situatie met de tijdelijke bushalte en vooral de route daarnaartoe verdienen geen schoonheidsprijs.



– De blindegeleidetegels houden op het stationsplein ineens op. Vroeger liepen ze door naar de voetgangersoversteekplaats. Nu moet de blinde zelf de weg daarheen vinden. Afgelopen jaar schijnt de gemeente dit bewust weggehaald te hebben maar de blinden uit de buurt weten niet waarom en waar ze nu naar toe moeten. Misschien als alternatief is er rechts een paadje van één tegel breed gelegd in een zeer creatieve vorm om de straatmeubels heen. Een route die geen enkele blinde met zijn stok kan volgen. Vervolgens ontbreekt zo'n twintig meter om weer onder een hoek van 45 graden verder te lopen. Hoe vindt een blinde deze nieuwe strook? En vervolgens wordt de blinde naar een fietspad geleid waar zomaar ineens de geleidestrook ophoudt en de blinde op het fietspad staat. Samengevat: zeer onvoldoende en zelfs levensgevaarlijke. De geleidestrook belooft een veilige route maar het is onveiliger dan helemaal geen.





– Indien er geen treinen rijden en er vervangend vervoer wordt ingezet, staan de bussen aan de achterkant van het station. Blinden en slechtzienden moeten via een smal voetpad (met palen op het pad en overhangend groen) de spoorweginvalsgang oversteken naar de bussen die niet in het zicht staan. Levensgevaarlijk. Pas met de nieuwe tunnel voor voetgangers/fietsers met hopelijk goede blindegeleidelijnen wordt de achterkant van het station direct bereikbaar. Maar dat duurt nog zeker twee jaar.

### **Comfort en Sociale veiligheid:**

– De sociale veiligheid is redelijk. De toegang tot het station is overzichtelijk. Op het perron zijn enkele onoverzichtelijke plekken achter het stationsgebouw en in de ruimte tussen de twee delen van het gebouw waar zich ook de toegang tot de wachtruimte bevindt. Het voorste gebouw staat sinds begin dit jaar helaas leeg. Pas na de aanleg van de tunnel voor voetgangers/fietsers komen er weer nieuwe huurders.

– Er zijn geen voorzieningen voor reizigers, zoals een kiosk.

– Er is een AED aanwezig evenals een alarmzuil die goed functioneert.

– Er zijn voldoende zitbanken en schuilmogelijkheden bij slecht weer. Aan de achterkant van het stationsgebouw is eventueel ruimte voor extra banken. Het stationsmeubilair is nog niet vernieuwd.

### **Fietsenstalling:**

– Er zijn twee fietsenstallingen. De kleine vlakbij de ingang van het perron is overvol. Dat is een troep fietsen op een hoopje. Veel fietsen staan voor het rek zodat de doorgang smal wordt. En er staan fietsen in de versmalde doorgang zodat er geen doorkomen aan is naar het relatief lege gedeelte achterin. Er hangt wel een geel bord dat fietsen buiten de stalling verwijderd worden maar de massaliteit waarmee dit overtreden wordt getuigt van niet handhaven door de gemeente.



– De tweede fietsenstalling is veel groter en bestaat uit twee lagen. De bovenlaag is bijna leeg. Dat heeft twee redenen. Er staan scooters overdwars voor de rekken die uitgetrokken moeten worden zodat je er geen fiets meer in kan krijgen. Er is geen aparte stalling voor scooters! De fietsen in de onderste



stalling staan maar half in de rekken. De bovenligger, die ook zwaar te hanteren is, kan niet voldoende omlaag getrokken worden om de fiets erin te krijgen.

- Er is geen bewaakte fietsenstalling. Elektrische fietsen staan tussen andere fietsen. Ook is er geen aparte plek voor scooters. Er zijn wel redelijk veel fietskluizen.
- Er zijn te weinig OV-fietsen. De app meldt zelfs dat er geen meer beschikbaar zijn. In de kluizen lijken er van de tien nog maar twee vrij.

## 't Harde

Een klein station met weinig uitstraling, mede door het ontbreken van een stationsgebouw. Het station ligt ingeklemd tussen het terrein van Defensie, (Natura 2000) natuurgebieden en een bedrijventerrein. Hierdoor is het moeilijk het station grootscheeps aan te pakken en een Hub-functie te geven. Er zijn plannen en ambities opgesteld met bredere perrons, een passerelle met liften over de sporen, een parkeergarage en verbetering van de fietsenstalling. Het gewenste, maar ook kostbaarste scenario gaat uit van een verplaatsing van het station.



### **Bewegwijzering / Reisinformatie / Kaartautomaten:**

- Er is beperkte bewegwijzering. Zoals bij de zuidelijke toegang vanaf een van de P+R-terreinen naar de sporen. Ook is er een plattegrond van het dorp en van de gehele gemeente Elburg aanwezig. Een duidelijke verwijzing naar de dorpskern is er niet.



- P+R zuidzijde wordt vanaf de weg duidelijk aangegeven. Dat geldt ook voor het noordelijke P+R terrein, alleen is dat vanaf de doorgaande weg niet goed zichtbaar. De noordelijke parkeerplaats is bijna vol; de zuidzijde heeft nog voldoende plekken.

- Bij beide toegangen tot het station staan goed werkende DRIS-panelen. Alleen bij de noordelijke toegang (spoor 1 en stationstunnel) is een gele vertrekstaat aanwezig. De bushalte op het stationsplein is voorzien van de vertrekstaat van de bussen, lijn 170 en buurtbus 514.

- Bij de noordelijke toegang staat een kaartautomaat. In die omgeving staan ook OV-chippalen. Deze staan eveneens aan het begin van spoor 2 (eilandperron; toegang zuidzijde).

### **Reinheid:**

- Het station maakt een schone indruk. Uitzondering vormt de stationstunnel met zwerfvuil en resten van graffiti op de witte wanden.

- Enkele traptreden naar de stationstunnel zijn lichtjes afgebrokkeld, sommige tegels zijn kapot.

### **Toegankelijkheid:**

- De tunnel is niet voorzien van een lift en voor gebruikers van rolstoel of rollator niet te gebruiken. Zij moeten om op spoor 2 te komen een omweg maken via de spoorwegovergang in de Eperweg. Bij deze toegang en het eerste deel van het eilandperron ontbreken blindegeleidelijnen.

- Deze route moeten alle reizigers nemen om spoor 4 te bereiken (spoor 3 wordt alleen gebruikt door Defensie). Dit spoor is in noodgevallen toegankelijk voor reizigersvervoer. Er kan dan een noodperron worden aangelegd. Dat is al eens gebeurd tijdens het muziekfestival Lowlands en bij werkzaamheden op station Zwolle.

- De leuning van de trappen naar de stationstunnel hebben brailleplaatjes.

### **Comfort en Sociale veiligheid:**

- Beide perrons (bij zowel spoor 1 als spoor 2) zijn erg smal. ProRail heeft anderhalf jaar geleden op het eilandperron over de hele lengte ijzeren hekken geplaatst om de veiligheid voor reizigers te verbeteren. Maar het blijft oppassen bij voorbijrazende Intercity's.





– Het voorplein ziet er prachtig uit. Het is begin dit jaar door NS opgeknapt. Er kwamen nieuwe stoeptegels en blindegeleidelijnen, zitelementen en twee grote plantenbakken met bloeiende planten. Op de perrons is het stationsmeubilair nog niet vernieuwd.

– De smalle, ronde tunnel naar het eilandperron voldoet niet aan de meest essentiële huidige maatstaven. Op beide kopse kanten zijn schuingeplaatste spiegels geplaatst om zo vanuit de trappen de gehele tunnel te kunnen overzien en omgekeerd. De spiegels zijn vies. Eentje zit ook vol met graffiti. Ze zijn daardoor slecht zichtbaar. NS gaat er eentje schoonmaken, de andere, die vol zit met graffiti, wordt vervangen.



– Er is een alarmzuil aanwezig evenals AED. De perrons zijn overzichtelijk; maar als het donker is kan men zich daar eenzaam voelen. Er lijkt dan weinig sociale controle te zijn. Dat geldt eveneens voor de tunnel. NS wil de verlichting gaan verbeteren. Ook wordt onderzocht of het mogelijk is kunst aan de kale, witte wanden aan te brengen.

– Op het station zijn voldoende bankjes enabri's aanwezig. Wel is het de vraag of de voorzieningen op het eilandperron voldoende beschutting geven bij harde wind en regenvlagen.

– Er is geen toilet en er zijn geen voorzieningen voor reizigers, zoals een kiosk.

### **Fietsenstalling:**

– De fietsenstalling is overvol. Er staan veel fietswrakken en weesfietsen. Ook worden niet alle plekken benut. Dat komt omdat fietsen op de standaard worden geplaatst en niet in de rekken, moderne fietsen bredere sturen hebben en fietsen vaak zijn voorzien van fietstassen. NS en ProRail mogen de fietswrakken en weesfietsen niet verwijderen. Dat is een contractuele verplichting van de gemeente Elburg. Deze laat echter flinke steken vallen. Uitbreiding van het aantal fietsplekken gaat ten koste van groenstroken en/of autoparkeerplekken.





- Er is een aparte parkeerplek voor scooters, maar niet voor elektrische fietsen.
- Er zijn acht OV-fietsen te krijgen. Daarvan was er nog maar één beschikbaar. Dat lijkt dus te weinig.

#### **DEELNEMERS AAN DE SCHOUWEN OP 27 JUNI 2023:**

**ROCOV Gelderland (organisatie):** [REDACTED], [REDACTED], [REDACTED], [REDACTED], [REDACTED]

**Provincie Gelderland:** [REDACTED] (Project- en Programmaleider Mobiliteit)  
(alleen Nunspeet)

**ProRail:** [REDACTED] (Manager Public Affairs)

**NS:** [REDACTED] (Manager Public Affairs), [REDACTED] (Stationsmanager)

**Oogvereniging:** [REDACTED], [REDACTED] (beide alleen Nunspeet)

#### **DOCUMENTATIE:**

- Voor station 't Harde zijn er een *Handelingsperspectief* en *Ambitiebeeld* gemaakt. Hierin staan de toekomstige scenario's voor vernieuwingen van het station.

- Artist-impressions van de twee nieuwe tunnels op station Nunspeet:

