



# LOKET KNOOPPUNTEN

## Station Almere Centrum

november 2016

**CRa**

College van Rijksadviseurs

Gemeente Almere



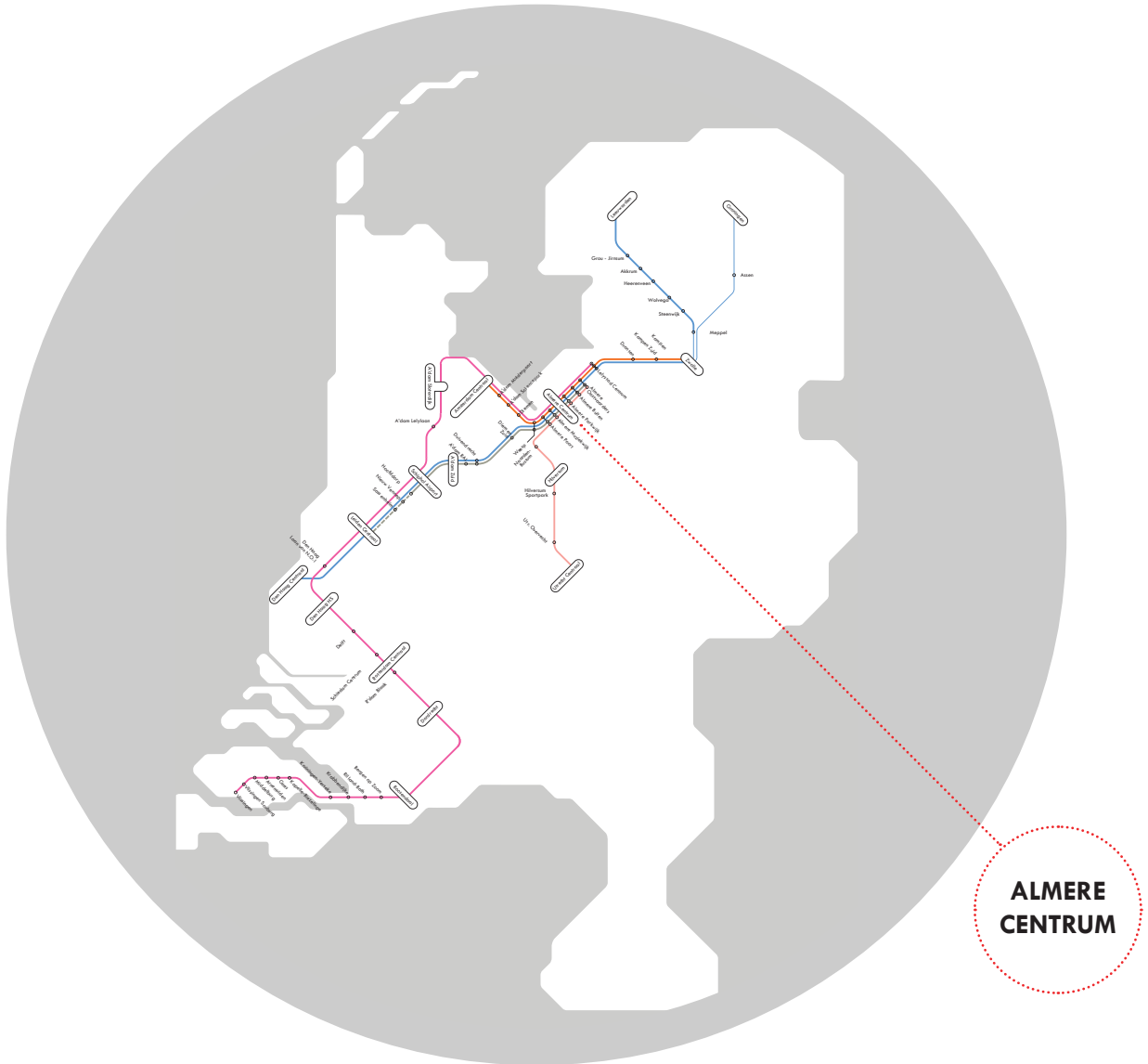
**marco.broekman**  
urbanism research architecture

ism Dingeman Deijs en Jeroen Marseille

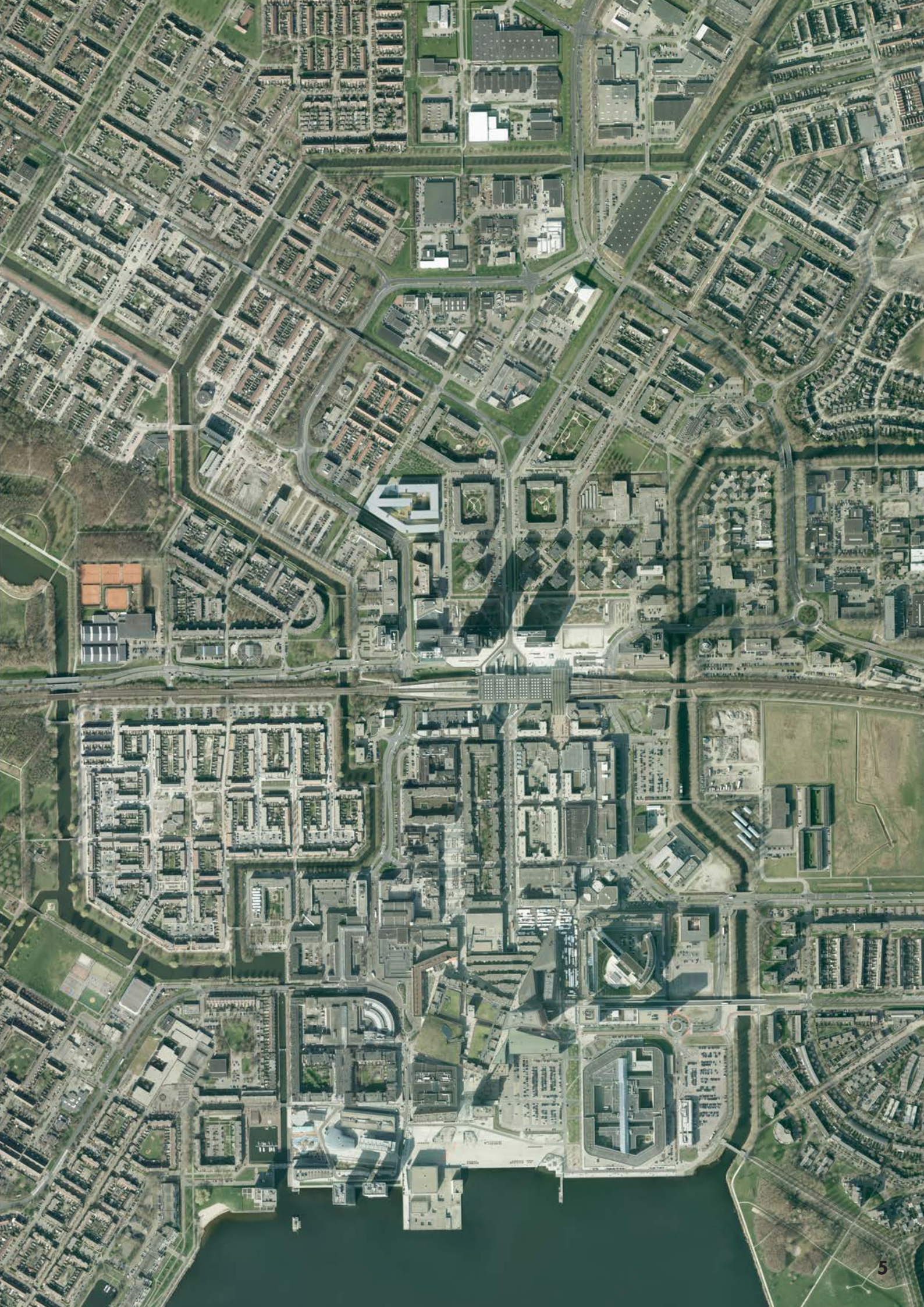


# Inhoud

<b>1 Inleiding</b>	<b>06</b>
1.1 Loket Knooppunten	06
1.2 Casus Almere Centrum	06
<b>2 Proces</b>	<b>10</b>
2.1 Werkwijze	10
2.2 Stand van zaken	10
<b>3 Analyse</b>	<b>14</b>
3.1 Introductie	14
3.2 Verkenning	14
3.3 Kansen en knelpunten	16
<b>4 Uitgangspunten</b>	<b>20</b>
<b>5 Scenario's</b>	<b>24</b>
5.1 Scenario's	24
5.2 Combinatiescenario	24
<b>6 Deelstudies</b>	<b>34</b>
6.1 Ruimtelijke impressies	34
6.2 Toekomstbeeld	34
6.3 Duurzaamheid	34
6.4 Groslijst mogelijke maatregelen	40
6.5 Referenties tijdelijke & korte termijn interventies	41
<b>7 Perspectief</b>	<b>42</b>
<b>Colofon</b>	









# 1. Introductie

## 1.1 Loket Knooppunten

De Rijksadviseur voor Infrastructuur en Stad, is middels het Loket Knooppunten een programma gestart waarin samen met decentrale overheden en marktpartijen sterke multimodale knooppunten worden gestimuleerd. Eenvoudige overstapmogelijkheden (ketenmobiliteit), goede voorzieningen en een sterke koppeling met de directe omgeving (knoop- en plaatswaarde) zijn hierbij cruciaal. In de Nederlandse praktijk komt knooppuntontwikkeling echter moeizaam van de grond. Het risico op een lang traject met onderzoek en discussie is groot en vele beschouwen het als kostbaar en complex. Op veel plekken is een situatie ontstaan waarin de ruimtelijke kwaliteit op knooppuntenlocaties langzaam verslechtert. Hierdoor worden investeringen in het netwerk niet optimaal benut, terwijl op korte termijn en zonder grote investeringen al veel te winnen is.

Om juist ook op deze korte termijn tot concrete actie te komen, hanteert het loket een vernieuwende werkwijze: er wordt niet gewacht op grote ingrepen of investeringen, maar er wordt samen met diverse stakeholders vanaf dag één gewerkt aan een stapsgewijze verbetering van het gebied. Door het samenbrengen van lokale initiatieven en te kijken welke ingrepen nu al zijn te realiseren, kan direct een eerste impuls worden gegeven aan de kwaliteit van het gebied. Grote ontwikkelingen blijven mogelijk, maar een kwaliteitsverbetering is hiervan niet langer afhankelijk. Er wordt een proces in gang gezet dat kan blijven evolueren, waardoor de plek steeds prettiger zal worden voor de reizigers en gebruikers van het omliggende gebied.

Middels het Loket Knooppunten worden gedurende drie jaar, twee tot drie knooppunten per jaar gestimuleerd. Na een uitgebreide selectie, waarin verschillende knooppunten zijn beoordeeld op enerzijds de kwalitatieve opgave, het draagvlak én de kans van slagen voor de aanpak van het loket in de betreffende gemeente, en anderzijds de strategische betekenis van het knooppunt in het mobiliteitsnetwerk en de stedelijke omgeving, is het stationsgebied van Almere Centrum geselecteerd voor deelname aan het loket.

## 1.2 Casus Almere Centrum

Station Almere Centrum is het grootste intercitystation aan de Flevolijn, en zal naar verwachting de aankomende jaren verder groeien. Als 'binnenstad station', direct gelegen aan zowel één van de belangrijkste winkelstraten als het zakencentrum, vormt het station de entree tot het stadshart. Echter, de verblijfswaarde en ontmoetingswaarde, en daarmee de economische waarde, van het stationsgebied blijven achter bij de groei in reizigersaantallen en de snelle ontwikkeling van de stad. Met oog op het snel ontwikkelende stadscentrum en de wereldtentoonstelling Floriade in 2022 wil de gemeente, in samenwerking met partners, het station en het omliggende gebied transformeren tot visitekaartje van de stad.

De wens om het stationsgebied onderdeel te laten uitmaken van het stadshart verlangd een transformatie van zowel het stationsgebouw als het omliggende gebied. Daarbij moeten deze in nauwe samenhang op elkaar worden afgestemd. Hoewel het station uit de jaren '80 als overstapmachine nog redelijk goed functioneert, vormt het binnen de stedelijke context eerder een barrière dan een schakel tussen winkelcentrum en zakencentrum. Zoals uit deze studie zal blijken, spelen de forse maat van het busstation en de geringe hoogte onder het verhoogde spoor hier ook een belangrijke rol in.

Het station is verouderd en blijkt lastig goed te onderhouden. Bovendien verandert de stad Almere snel en ontbreekt de flexibiliteit om het station daar zonder grote investeringen op aan te passen. Het succes van het stadscentrum slaat niet neer in het stationsgebied, dat is een gemiste kans. Juist in het stationsgebied ligt veel ruimte voor verbetering, functiemenging, verdichting en het ontwikkelen van het belangrijkste knooppunt in Almere Centrum.

Het doel is om op deze locatie te komen tot een gezamenlijke en gefaseerde ontwikkelstrategie voor het stationsgebied, met de diverse partijen uit het gebied, waardoor initiatieven en investeringen gebundeld kunnen worden. Daarnaast is de gemeente uit op een continue samenwerking ter verbetering van het stationsgebied.





Positie van Station Almere Centrum in Almere.



Luchtfoto van het stationsgebied Almere Centrum.









# 2. Proces

## 2.1 Werkwijze

**marco.broekman** is door het Loket Knooppunten gevraagd om de ruimtelijke studie voor het station en stationsgebied Almere-Centrum vanaf juni 2015 in drie fases uit te voeren. Het project is uitgevoerd in samenwerking met Dingeman Deijs Architects en Jeroen Marseille.

### Fase 1: Analyse

In deze fase is er door **marco.broekman** op vier manieren kennis vergaard over het gebied:

1. Door analyse van bestaande documenten en eerder uitgevoerde studies.
2. Gesprekken met stakeholders, georganiseerd in drie sessies. (Zakencentrum, Redactieraad en NS/ProRail)
3. Ruimtelijke analyse van de huidige situatie ter plekke en het op kaart zetten van alle bevindingen.
4. Bestuderen van referentie projecten

Hierbij is steeds gekeken naar zowel de korte als (middel)lange termijn, verschillende thema's (verkeersstromen, gebruik en beleving) en naar de verschillende schaalniveaus van stationsgebied, stadscentrum en heel Almere. Het resultaat van de eerste fase is een scherpe analyse van het stationsgebied en een gedeelde ontwerpagenda voor het stationsgebied.

### Fase 2: Scenario's

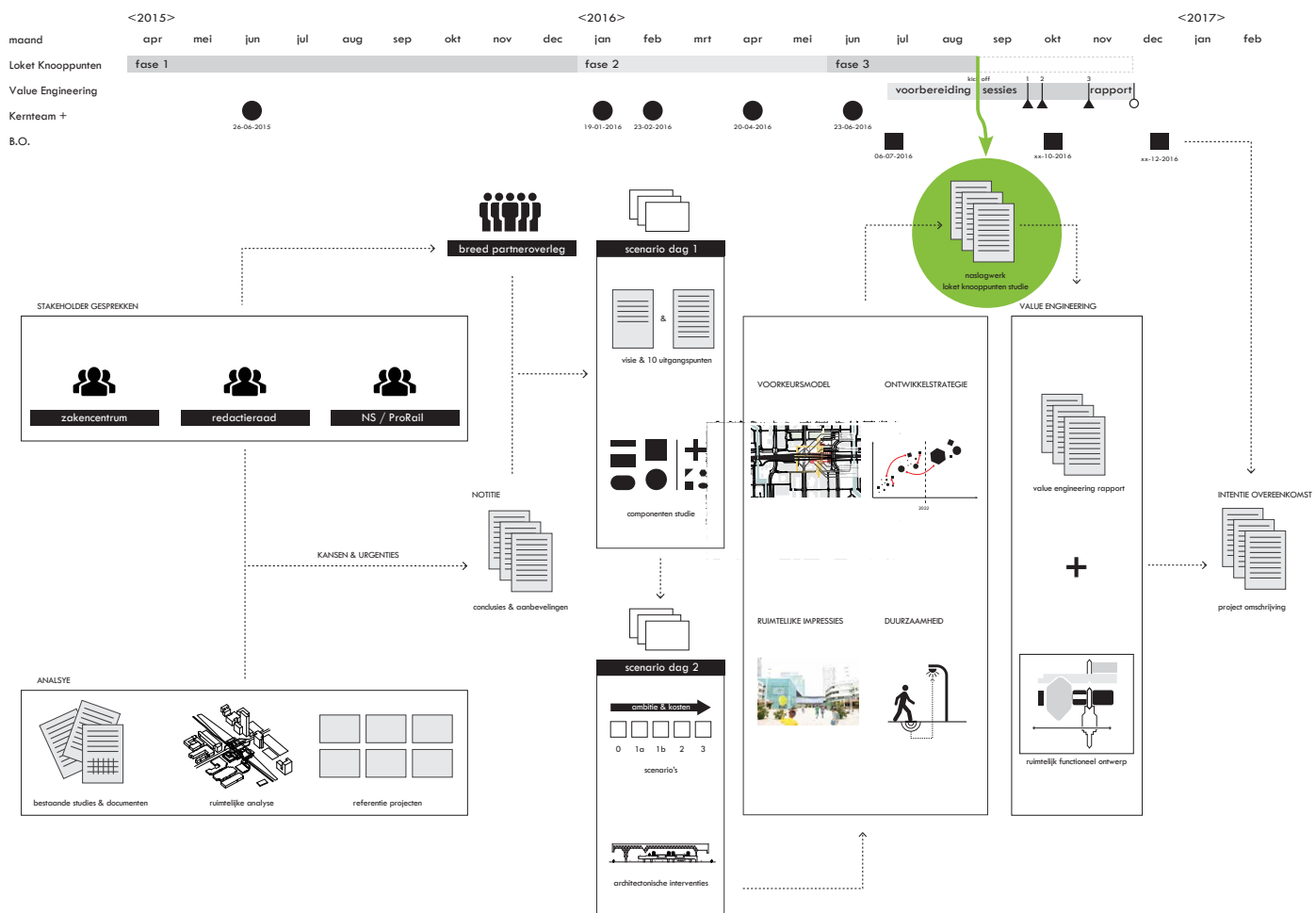
In deze fase zijn de verschillende componenten van het stationsgebied (busstation, station, openbare ruimte etc) bestudeerd en uiteengezet in mogelijke oplossingsrichtingen. Door de componenten te combineren in scenario's met verschillend ambitieniveau is inzicht gekregen in de bandbreedte van de scenario's. Met behulp van een scenario dag en discussie in het kernteam+ is er een combinatiescenario ontwikkeld. Daarnaast zijn drie plekken van het combinatiescenario onderzocht in verschillende collages; het stationsplein, busstation en Mandela plein. Vanuit dit scenario is ook een toekomstbeeld geschetst die de grotere, stedenbouwkundige opgave van het stationsgebied benoemd.

### Fase 3: Uitwerking

Het eerste deel van fase 3 is gebruikt om keuzes met betrekking tot verschillende ruimtelijke ingrepen en ontwikkelingsacties inzichtelijk te maken en deze in de tijd te plaatsen, rekening houdend met (onderlinge) afhankelijkheden. Hierdoor werd inzicht verkregen in de bandbreedte van ingrepen. Er is een groslijst opgesteld van mogelijke interventies in het gebied. Daarnaast is een aanzet gemaakt om de ambitie "Groenste station van Nederland" concreet te maken. Het tweede deel van fase 3 bestond uit het vervaardigen van het einddocument en het noteren van de belangrijkste perspectieven voor het vervolg.

## 2.2 Stand van zaken

In de loop van fase 3 heeft zich een versnelling van ontwikkelingen voorgedaan, mede door de scherpe probleemanalyse en ontwikkelde perspectieven die binnen het Loket Knooppunten met de verschillende stakeholders zijn gemaakt. Dit vormt de start van een nieuw gezamenlijk traject, welke tevens middels een Bestuurlijk Overleg wordt bekrachtigd. O.a. met het oog op het zich ontwikkelende stadscentrum en de Floriade in 2022 start de gemeente, met NS, Prorail, Provincie Flevoland en Klepière een initiatieffase voor het transformeren van het station en het omliggende gebied tot visitekaartje van de stad. Partijen willen eind 2016 samen tot een intentieovereenkomst komen met een projectdefinitie voor de korte en de lange termijn. Om dat mogelijk te maken is een traject opgestart waarbij met behulp van Value Engineering keuzes, waardes en investeringen inzichtelijk worden gemaakt. **marco.broekman** en College van Rijksadviseurs blijven betrokken bij dit vervolgproces.



Overzicht van werkzaamheden.



Bestaande studies en documenten:

1. Cultuurhistorische waardestelling Station Almere Centrum, Van Meijel en Bouma, 2012
2. Werkboek PVE Stationsgebied, Gemeente Almere, 2015
3. OV-Terminal Almere 2020, Group A, 2015









# 3. Analyse

## 3.1 Introductie

De belangrijkste conclusie is dat het station zoals zij ooit ontworpen is, niet meer functioneert. De “houdbaarheidsdatum is verstreken”, zoals tijdens een kernteam werd verwoord. Op onderdelen voldoet het nog aan de eisen, met name voor de dagelijkse reiziger die op- of overstapt, maar het algemene beeld onder de stakeholders is dat het stationsgebied op meerdere vlakken achterhaald is. Dit heeft zowel zijn oorsprong in het gebied zelf, doordat met de tijd allerlei niet samenhangende ruimtelijke aanpassingen zijn aangelegd of ongewild zijn opgetreden. Maar ook daarbuiten, doordat de context van het stationsgebied is veranderd en de relatie tussen stadscentrum en zakencentrum is veranderd. De ‘barrièrewerking’ van het spoor is niet enkel een fysiek probleem, maar ook een mentaal en kwalitatief probleem.

## 3.2 Verkenning

### Historie

Het station Almere Centrum is eind jaren tachtig in gebruik genomen en is in samenhang ontworpen met het (oude) stadscentrum. Aan de zuidkant van het verhoogde spoor lag het centrum en aan de noordkant was in de tijd vooral nog veel ruimte. In veel steden is de relatie tussen hoofdstation en binnenstad niet zo direct als in Almere. In Almere stap je letterlijk meteen het stadscentrum in. Met de ontwikkeling van het nieuwe stadscentrum, heeft Almere een centrum met allure en hoge kwaliteit gekregen, maar is echter ook het accent van het centrum verschoven naar het zuiden. Veel plannen en visies die na voltooiing van het stadscentrum zijn ontwikkeld, maar voor de crisis, proberen het stadsweefsel van Almere Centrum uit te breiden en te verbeteren. Enerzijds door meer verbindingen te leggen in zowel noord-zuid als oost-west richting, anderzijds door meer dichtheid toe te voegen in/om het stadscentrum. Door de oorspronkelijke stedenbouwkundige principes is het stadsweefsel erg eenzijdig gericht op vooral de route Stationsplein-Stationsstraat-Diagonaal. Ook de dominantie van het autoverkeer komt het stadsweefsel niet ten goede. Er zijn aanpassingen nodig in het stadsweefsel om meer diverse routes te creëren. Door het verhogen van de dichtheid en menging van functies kan meer

levendigheid worden gecreëerd in andere straten.

### Ruimte

De economische crisis en wijzigingen in de behoefte aan kantoorruimte als gevolg van ‘Het Nieuwe Werken’ hebben gezorgd voor meer leegstand en het niet vullen van de in die tijd opgeleverde panden. Kavels zijn nog onbenut (soms strategisch) en verschillende kantoorgebouwen kampen met leegstand. Voor een stad ter grootte van Almere, wonen en werken er eigenlijk te weinig mensen in het stadscentrum. Vooral ’s avonds geeft dit een gevoel van sociale onveiligheid. Hierdoor wordt de vervoerswaarde van het station nog niet volledig benut. Zeker met oog op de frequentieverhoging van treinen zou het station en de omgeving gebaat zijn bij een hogere dichtheid in bebouwing en functies.

### Identiteit

Het stationsgebied ligt tussen twee (in potentie) krachtige gebieden. Het nieuwe stadshart heeft een sterke identiteit (allure, modern, vernieuwend etc). Het oude stadscentrum mist echter gelaagdheid en kent nog veel gebieden zonder heldere eigen identiteit (achterkanten, wisselende kwaliteit bebouwing, leegstand etc). Het zakencentrum ten noorden van het spoor heeft in potentie ook een krachtige identiteit door de grote maat van de gebouwen, maar is nog niet af en heeft te kampen met leegstand. De openbare ruimte is daarnaast te ruim bemeten, waardoor de contrasten groot zijn tussen het stadscentrum en de omliggende wijken. Tussen zakencentrum en oude stadscentrum ligt het stationsgebied wat met de tijd veel infrastructurele wijzigingen heeft doorgemaakt en veel achterkanten kent.

### Overstapmachine?

Station Almere Centrum is in essentie heel erg ontworpen als een “overstapmachine”. Maar wel een overstapmachine uit eind jaren tachtig, waarbij een sterke scheiding van vervoersstromen de basis vormt. De spoorlijn, die in Almere op een talud ligt, is ter plaatse van het station op een 240 meter lang en 6 meter hoog viaduct gelegen. Fietsers, bussen en voetgangers kregen in het ontwerp ieder hun eigen zone onder het viaduct met eigen stijgpunten





Doodse achterkant situaties.



Ongewenst fietsparkeren in de openbare ruimte.



Toegang en doorzicht naar onaantrekkelijk binnengebied.



Willekeurig gestalde fietsen tegen blinde gevel.



Onduidelijke kruip-door-sluip-door routing.



Onoverzichtelijke onderwereld met veel hoeken en doorsteken.



Onheldere verkeerssituatie.



Donkere en sociaal onveilige onderdoorgangen.

naar het perron. De consequentie van de consequent doorgevoerde scheiding van verkeersstromen is dat reizigers gedwongen worden op het perron te kiezen voor de juiste trap naar beneden.

Voor mensen die dagelijks het station gebruiken is het station nog steeds een efficiënte overstapmachine, maar nieuwkomers hebben meer moeite om de weg te vinden en zich welkom te voelen, door gebrek aan overzicht, verrommeling, slecht onderhoud, gebrek aan mix van winkels etc. Ten tijde van de bouw werd het station misschien vooral gezien als een start- of eindpunt van een reis, terwijl het station nu ook een functie heeft in het weefsel van de stad en er mensen door het gebied bewegen en in het gebied verblijven. Dit vraagt om meer verblijfskwaliteit, met plekken voor ontmoetingen in het gebied, maar ook meer ruimte voor de voetganger. De dominante loopstroom is niet meer eenzijdig gericht van stationshal naar centrum en vice versa, maar ook de relatie tussen stadscentrum en zakencentrum is belangrijk.

Alhoewel het spoor functioneel geen barrière is door zijn 240 meter lange viaduct, en je er op veel plekken onderdoor kan, voelt het voor veel mensen wel als barrière. Dit komt door zowel ruimtelijke knelpunten als programmatische en heeft betrekking op het ontbreken van een gevoel van sociale veiligheid. Het busstation is gelegen onder een (donker) viaduct en vormt een grote barrière tussen het noordelijke en zuidelijk deel van het stationsgebied; fietsroutes lopen niet vanzelfsprekend door, diagonale looproutes zorgen voor gevaarlijke situaties (de voetganger is te gast op het busstation) en er is vanuit de stationshal een slechte oriëntatie op het busstation (wayfinding).

Het idee van de stationshal als centraal scharnierpunt, waaromheen alle functies van de stad zijn geordend, is in de stationsopzet losgelaten ten gunste van een “boven” en “beneden wereld” gebaseerd op functies. (Group A, 2015). Het station is in typologische opzicht dan ook een voorbeeld van de paraplu- en viaductstations. Hierbij zijn de elementen integraal in samenhang met de stedenbouwkundige context ontworpen. In de Cultuurhistorische Waardestelling (Van Meijel en Bouma, 2012) wordt onderscheidt gemaakt tussen de kap (grootste cultuurhistorische waarde), viaductconstructie en de paviljoens onder

het viaduct (minste cultuurhistorische waarde). Toch kan vandaag de dag de vraag worden gesteld of met het veranderen van de stedelijke context de stationsopzet niet ook opnieuw bekeken dient te worden. Daarnaast speelt met betrekking tot de kapconstructie dat de beheer en onderhoudsproblemen serieus meegenomen moeten worden in de besluitvorming.

Group A pleit in zijn studie voor het bundelen van de stijgpunten naar de perrons in de stationshal. Vanuit overzichtelijkheid en veiligheid heeft dit zeker de voorkeur, echter zal dit op het perron tot problemen leiden, omdat de huidige stationshal zeer excentrisch gelegen is ten opzichte van de lengte van de perrons. Met een verschuiving van de stationshal meer naar het westen zou dit wel mogelijk zijn.

Daarnaast zijn aan het busstation en aan het noordelijk deel van het station veel achterkanten gelegen wat sociaal onveilige gebieden oplevert (geen leven in de plint). Hekken en foutgeparkeerde fietsen zorgen tevens voor barrières en een rommelig geheel.

### 3.3 Kansen en knelpunten

Voor de thema's kunnen de volgende knelpunten en kansen worden benoemd.

#### **Stromen en routes**

##### *Knelpunten:*

Verkeersstromen vormen knelpunten op het station zowel de bussen, voetgangers, fietsers als auto's. Er moet gekeken worden naar de functionaliteit versus de gastvrijheid. Oplossingen kunnen zijn: opgangen bundelen en/ of de stationshal vergroten/deels verplaatsen.

##### *Kansen:*

Dit kan verbeterd worden met kleine ingrepen, maar heeft ook heel erg met het totale systeem te maken van het stationsgebied en de stad Almere, van met name de fietsers, voetganger en het busstation. Op dit schaalniveau moet dit dan ook bekeken worden. Dit vergt waarschijnlijk meer grootschalige interventies en het herontwerpen van het systeem.

- Herordening van het gehele ketensysteem
- Meer ruimte en prioriteit voor voetganger en fietser





Onoverzichtelijke situatie voor voetganger op het busstation.



Verrommeling blokkeert (over)zicht en zorgt voor druk beeld.



Wayfinding is verre van optimaal.



Leegstaande commerciële ruimtes op strategische locaties.



"Transparante wanden" zijn toe aan moderniseringslag.



Veelheid van materialen, kleuren en elementen.



Diversiteit in aanbod en programma ontbreekt.



Plinten in het stationsgebied zijn niet eenduidig vormgegeven.

- Meer overzicht in station naar alle ketenfaciliteiten en de stad (meer ruimte op stationsplein)
- Meer hoogte, transparantie en kwaliteit organiseren onder viaduct
- Busstation transformeren/verplaatsen

*Waar en wie?:*

Stationshal, busstation en alle openbare ruimtes en ketenfaciliteiten eromheen. Er lijkt enerzijds geld te zijn voor kleinschalige projecten (fietsenstalling, onderhoud station, aanpak stationsplein), maar anderzijds is er nog geen 'extra' geld beschikbaar vanuit ProRail (alleen voor constructief onderhoud). NS heeft wel aanvraag gedaan voor extra investeringen. Gemeente samen met NS optrekken, en eventueel andere vastgoedeigenaren.

**Programma en gebruik**

*Knelpunten:*

Niet gemengde programmering en leegstand vormen knelpunten in het gebied, er is nu functiescheiding, en een aantal gebouwen en kavels zijn onderbenut; gewenst zou functiemenging zijn. In bestaand vastgoed en d.m.v. toevoegingen. Vanuit de gemeente zou er ruimte geboden kunnen worden voor tijdelijke experimenten in plinten en op leegstaande kavels, waarbij eigenaren verleid worden hierin te investeren.

*Kansen:*

Op een klein schaalniveau gaat het om het verbeteren van de oriëntatie van gebouwen en (tijdelijk) programma te organiseren (plinten van leegstaande kantoren en lege kavel). Maar eigenlijk gaat het op de (middel)lange termijn over 'verdichting' van het stadscentrum/stationsgebied met meer (woon)programma in bestaande bebouwing of nieuwbouw. Alle aandacht moet naar het stadscentrum gaan t.a.v. regionale programma's en nieuwe woonvormen, ten gunste van andere delen in de stad (Floridade) en heldere prioritering vanuit de gemeente is nodig om investeerders te trekken.

*Waar en wie?:*

Lege kavel en leegstaande plinten aan de

noordkant, plinten van station en stationsplein; NS Stations / Klepière / Spes Bona/Propertize en gemeente, kunnen samen over programmering station en stationsgebied nadenken.

**Beleving en identiteit**

*Knelpunten:*

De knelpunten m.b.t. beleving/ identiteit zijn: imago van het gebied, identiteit oude centrum, sociale veiligheid, entree van de stad, welkomstplek, slecht onderhoud openbare ruimte en stationsgebouw, gebrek functiemenging in gebouwen in openbare ruimte, en in tijd (overdag en 's avonds) Het "imago van Almere" wordt bevestigd op het station: sociaal onveilig, rommelig, truttig, middelmatige kwaliteit, beetje vies, gedateerd, niet vernieuwend en niet duurzaam.

*Kansen:*

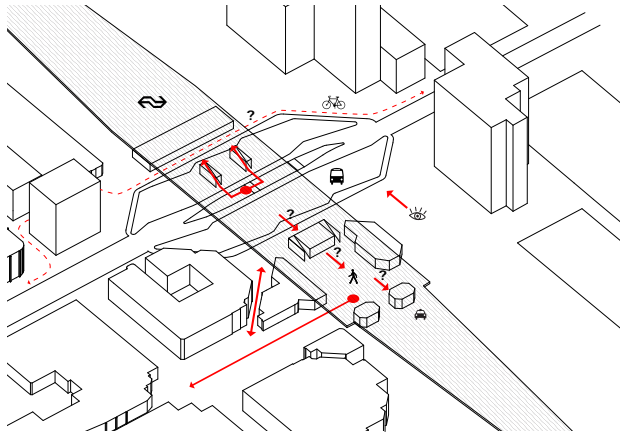
Dit moet dus radicaal om! Het stationsgebied zou meer moeten passen bij de identiteit van het nieuwe stadscentrum; naar een veilig, overzichtelijk, met veel allure, hoge kwaliteit, duurzaam, schone, metropool van de 21ste eeuw in de polder. Een werkelijke, fysieke transformatie is dus van wezenlijk belang, inclusief een PR/communicatie offensief, meer publiekstrekking in/om het gebied zouden dan helpen. Door ook de ruimtelijke kwaliteit van openbare ruimte en gebouwen in het stationsgebied aan te pakken en meer passend te maken bij het nieuwe stadscentrum, zal dit een effect hebben op de 'stromen' en het 'programma'. Meer kwaliteit trekt meer bezoekers en programma, en verhoogt daarmee de sociale veiligheid.

*Waar en wie?:*

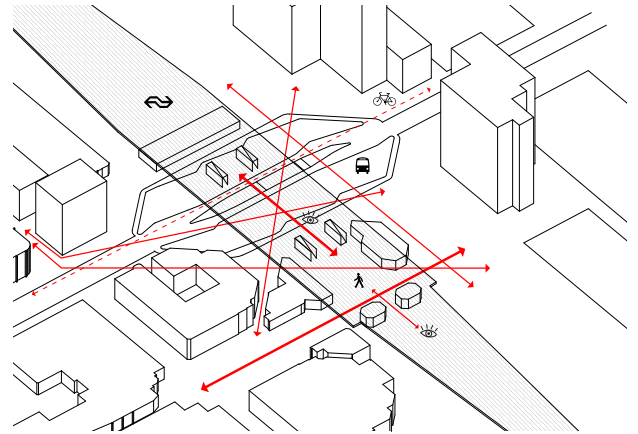
Vooral het viaduct, de stationshal en het stationsplein, maar ook de tussendoor 'steegjes'. De stationsomgeving zou een hoogwaardige identiteit moeten krijgen die past bij het nieuwe stadscentrum. Daarnaast kan het stationsgebouw een beeldmerk (icoon) zijn voor de stad Almere. Ook zou het nieuwe stadscentrum en het zakencentrum veel meer zichtbaar kunnen zijn vanaf het station. Samenwerking van alle partijen.

1 Stromen en routes

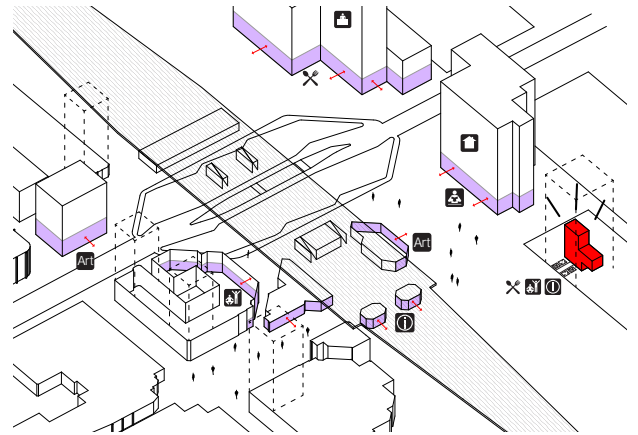
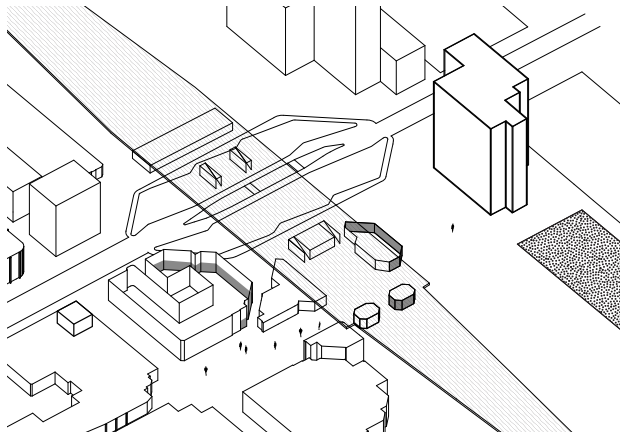
Knelpunten



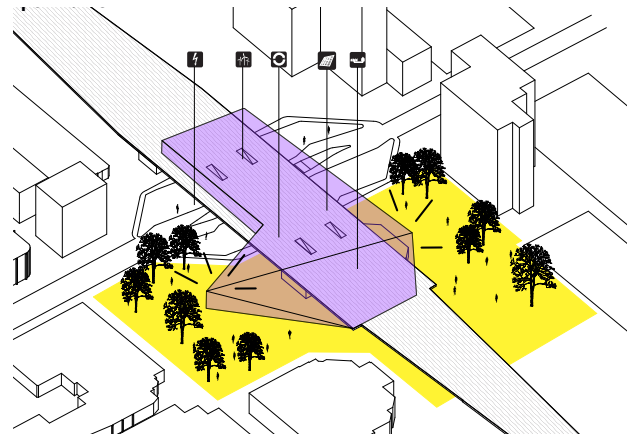
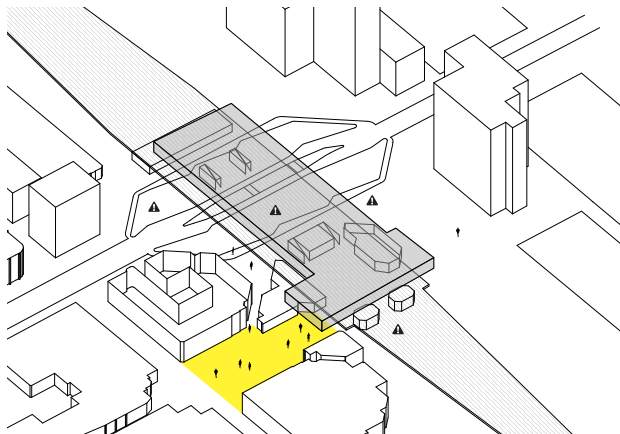
Kansen



2 Programma en gebruik



3 Beleving en identiteit



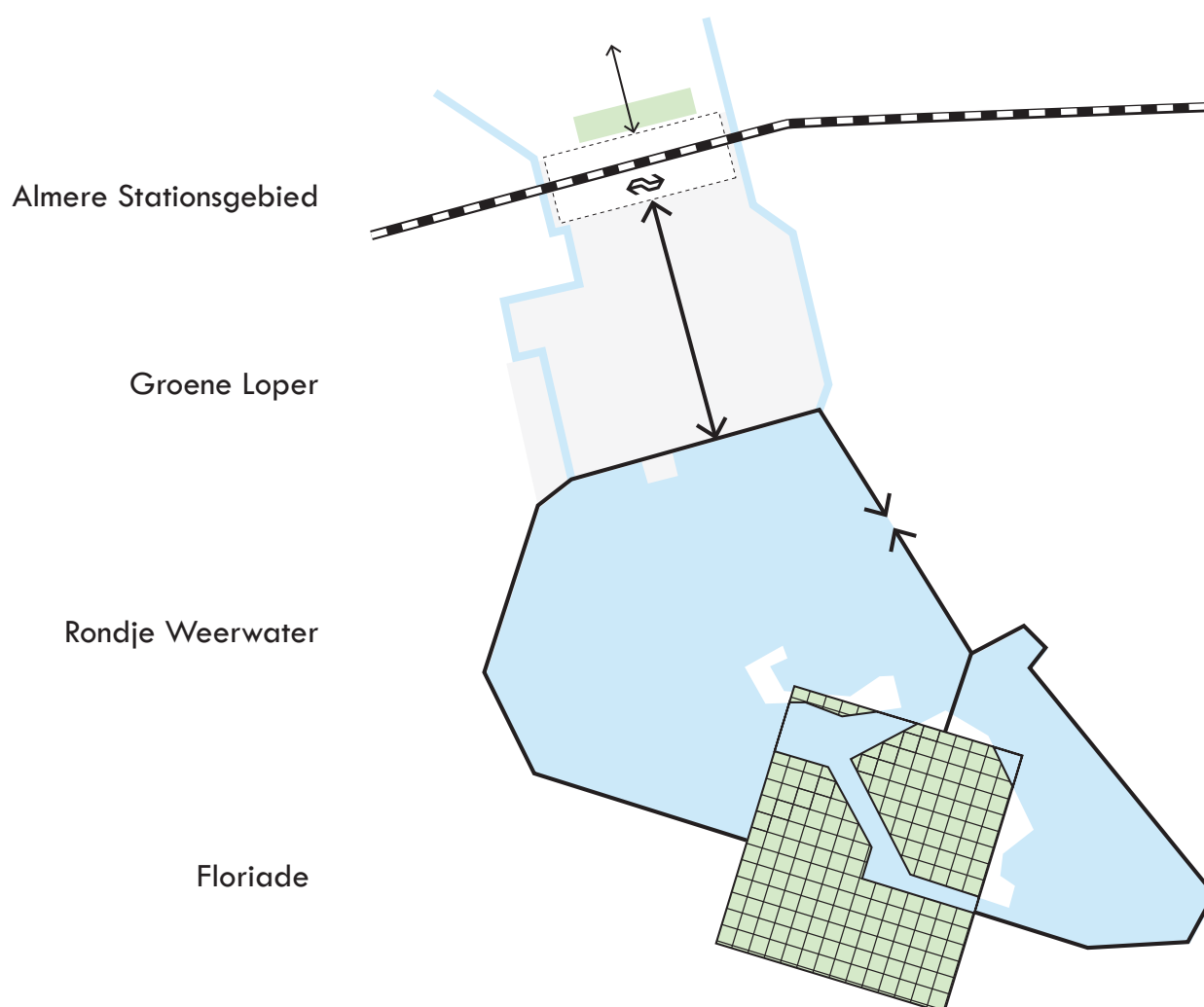


# 4. Uitgangspunten

Verschillende partijen zijn betrokken in het proces van het Loket Knooppunten traject. Gemeente Almere, NS, ProRail, Klépierre hebben samen uitgangspunten geformuleerd die de basis kunnen zijn voor een gezamenlijk project Knooppunt Almere Centrum. Deze punten dienen in een vervolgtraject verder geconcretiseerd te worden. Zie de 10 punten op de volgende pagina.

Naast deze uitgangspunten is er door de gemeente een “wensbeeld” opgesteld op het gebied: **Van ALMERE CENTRUM naar ALMERE CENTRAAL** het station van de 21e eeuw in het hart van de stad, Almere Growing Green City:

*“Midden in Almere ligt een vernieuwd stationsgebied. Het hart van het gebied is een nieuw station: Almere Centraal. Een stationsgebied van de 21e eeuw dat voorziet in de behoeftes van vandaag, straks en de verre toekomst. Station en stationsgebied zijn een plek van ontvangst en daarmee een visitekaartje van de stad. In en om het station gaan reizigersstromen en verblijfskwaliteiten hand in hand. Het gebied heeft een eigen identiteit en draagt op haar manier bij aan een sociaal, economisch en ecologisch duurzaam Almere.”*





- 1. Station en stationsgebied zijn schoon, heel, veilig en overzichtelijk en daardoor te beheren op een kwaliteitsniveau dat past bij het centrum van Almere;**
- 2. Het stationsgebied kent een mix aan stedelijke programma's, functies en een actieve plint waardoor 16-uurs levendigheid ontstaat;**
- 3. Station en stationsgebied zijn gastvrij; een plek van ontvangst en een visitekaartje van de stad;**
- 4. Station en stationsgebied hebben een aantrekkelijk verblijfskwaliteit, met plekken voor ontmoetingen;**
- 5. In het stationsgebied hebben voetganger en fietser prioriteit;**
- 6. Station en stationsgebied kunnen toekomstige ontwikkelingen opvangen, zoals de IJmeerlijn;**
- 7. Optimale configuratie en oriëntatie van vervoerssoorten en ketenfaciliteiten voor een soepele overstap of bezoek aan het station en stationsomgeving;**
- 8. Station en stationsomgeving dragen, als volwaardig onderdeel van het centrum, bij aan een goede verbinding tussen noord en zuid;**
- 9. Station en stationsomgeving dragen bij aan de duurzaamheidsambitie van Growing Green City Almere;**
- 10. Station en stationsomgeving hebben een identiteit die past bij de allure van de jonge, groene en moderne polderstad Almere.**

**Procesmatig:**

- Het plan is adaptief en gefaseerd uitvoerbaar;**
- Milestone is de Floriade 2022. Dit betekent geen bouwput in 2022.**











# 5. Scenario's

## 5.1 Scenario's

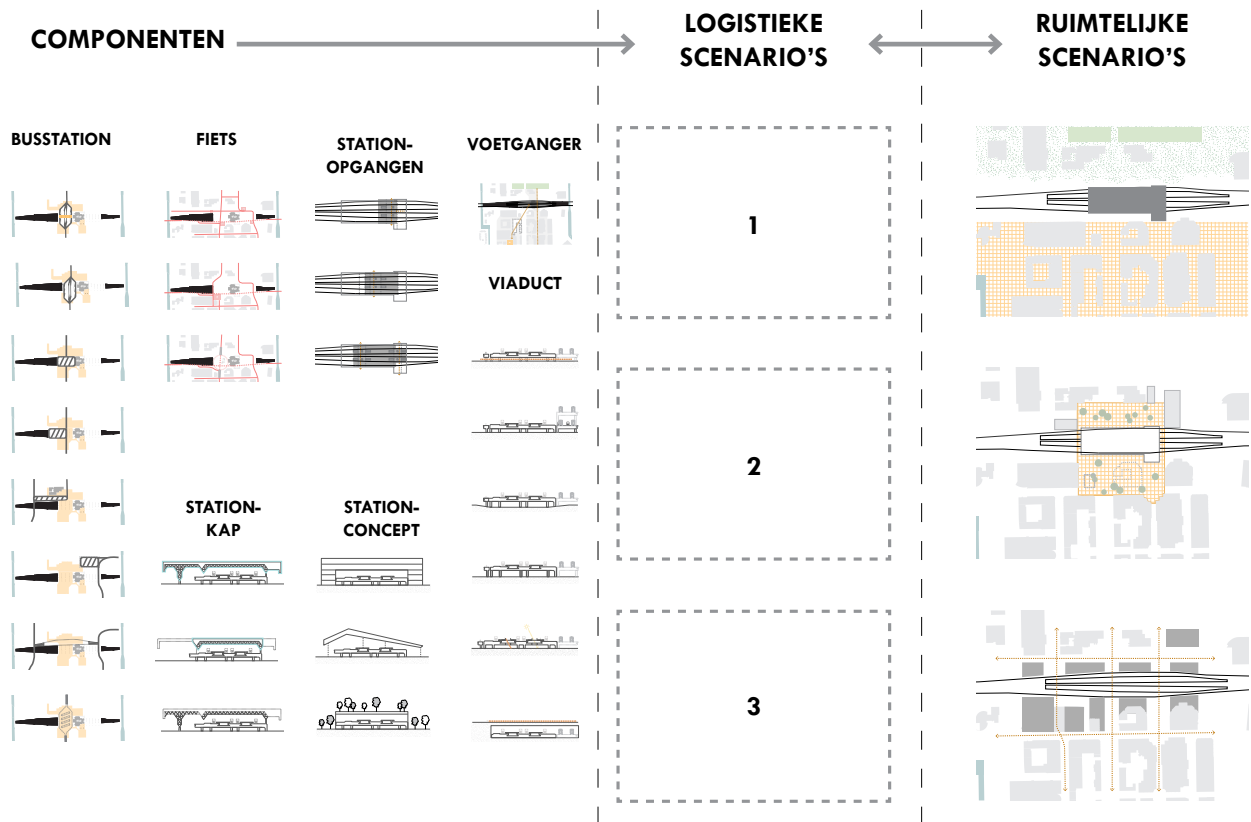
Er zijn vijf scenario's ontwikkeld, die oplopen in ambitieniveau (0,1A,1B,2,3). Ze zijn allen opgebouwd uit een combinatie van de onderzochte opties uit de componenten studie. De componenten die zijn onderzocht zijn; busstation, fietsenstalling en fietsroutes, stations opgangen, voetgangersroutes, stationskap, stations concept, viaduct en maaiveld. De componenten vormen de basis voor de logistieke scenario's waarbij de componenten aan elkaar worden gerelateerd. De logistieke scenario's zijn geconfronteerd met mogelijke ruimtelijke en stedenbouwkundige scenario's. Dit heeft geleid tot een ruimtelijk beeld. Daarmee vormen de scenario's een brede waaier van mogelijke oplossingsrichtingen en ambitieniveaus. Elk scenario lost in meer of mindere mate de knelpunten op uit de analyse.

## 5.2 Combinatiescenario

Het combinatiescenario brengt een aantal elementen uit de vijf scenario's samen, gebaseerd op een aantal breder gedragen ontwikkelprincipes:

- de basis is het bestaand stedelijk weefsel en de maat en schaal van het stationsplein;
- een goede openbare, heldere verbindingspassage tussen de noord- en zuidzijde;
- het reduceren van het aantal voetgangers routes door het gebied, waardoor een heldere oriëntatie ontstaat ;
- optimaliseren en compacter maken van het busstation op de huidige locatie, waardoor meer ruimte ontstaat voor de voetganger en een betere relatie tussen station en busstation;
- een kleine verlaging van het maaiveld, waardoor de ruimtelijke kwaliteit en doorzicht onder het viaduct wordt vergroot;
- het reduceren van achterkanten en activeren van plinten onder het viaduct en in nabijheid van het station.

Het combinatiescenario laat nog ruimte voor de concrete ruimtelijke invulling van de onderdelen (mbt exacte positionering, dimensies en materialisering) in de vorm van discussie- en onderzoekskaarten.



Scenario-ontwikkeling uit een verkenning van afzonderlijke componenten.

**KOSTEN & AMBITIE** →

	SCENARIO 0: OPTIMALISERING HUIDIGE SITUATIE	SCENARIO 1A: STADSWEEFSEL LOSSTAAND STATIONSGEBOUW	SCENARIO 1B: STADSWEEFSEL GEÏNTEGREERD STATIONSGEBOUW	SCENARIO 2: POLDERPLEIN VERDIEPT PLEIN MET OPEN STATION	SCENARIO 3: ALMERE CS STATIONSGEBOUW OP STATIONSPLEIN
voetgangersverbinding	open verbinding	open verbinding	open verbinding	open verbinding	open verbinding
viaduct & maaiveld	huidige situatie	huidige situatie	huidige situatie	verdiept maaiveld plaatselijk vervangen viaduct	geheel verhoogd
kap	versimpeld (luifel weg)	versimpeld & overbouwd	versimpeld & uitgebreid	vervangen door perronoverkapping	geheel vernieuwd
busstation	huidige locatie	zuidzijde (Schoutstraat)	noordzijde (vrije kavel)	verlaagd onder viaduct	onder verhoogd viaduct
fietsparkeren	Schoutgarage & vrije kavel	onder viaduct westzijde	fietsflat	(half) verdiept noordzijde	centraal ondergronds
taxi	noordzijde incl. K+R	metropolestraat	metropolestraat	verdiept huidige locatie	metropolestraat

Overzicht van vijf scenario's.

**LOGISTIEK SCENARIO:**

**SCENARIO 0:**

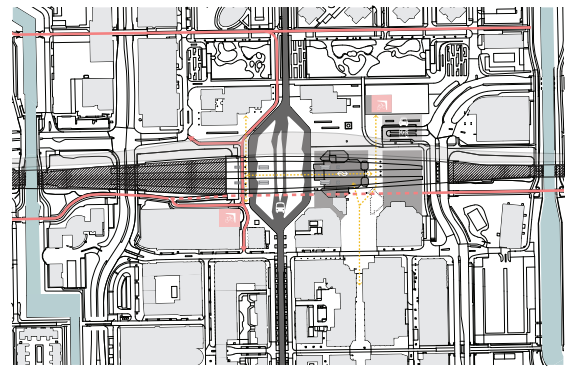
**OPTIMALISERING HUIDIGE SITUATIE**

Het stationsgebied wordt ingericht op de voetganger als dominante gebruiker, echter met acceptatie van het busstation op de huidige locatie.

Opheffen van barrièrewerking ter plaatse van het busstation zal fragiel blijven.

Door middel van slimme interventies wordt het huidige stationsgebouw geactualiseerd.

-  huidige situatie
-  versimpeld (luifel weg)
-  huidige locatie
-  Schoutgarage & vrije kavel
-  noordzijde incl. K+R



**SCENARIO 1A:**

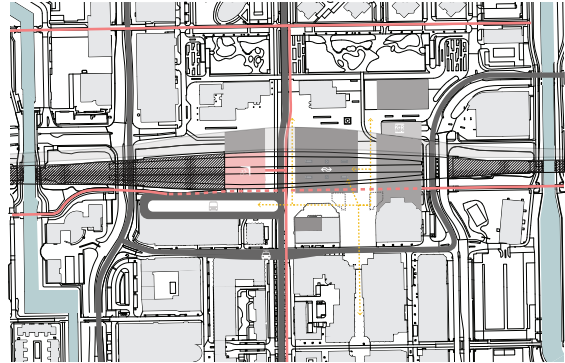
**STADSWEEFSEL - LOSSTAAND STATIONSGEBOUW**

Het stationsgebied wordt door-ontwikkeld met inzet op een doorzetting van het stedelijk weefsel.

Verplaatsing van het busstation heeft grote gevolgen voor bestaande bebouwing aan zuidwestzijde.

Het stationsgebouw is nauwkeurig in het weefsel ingepast, met respect voor de huidige kapconstructie. Echter, de luifel zal verdwijnen.

-  huidige situatie
-  versimpeld & overbouwd
-  zuidzijde (Schoutstraat)
-  onder viaduct westzijde
-  metropolestraat



**SCENARIO 1B:**

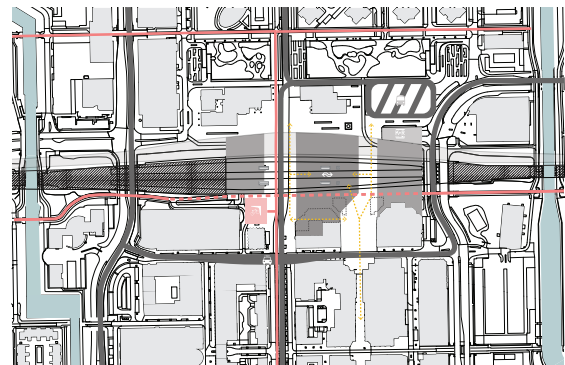
**STADSWEEFSEL - GEÏNTEGREERD STATIONSGEBOUW**

Het stationsgebied wordt door-ontwikkeld met inzet op een doorzetting van het stedelijk weefsel.

Verplaatsing van het busstation ondersteunt een versterking in de relatie tussen noord en zuidzijde.

Het stationsgebouw voegt zich naar het weefsel, waarbij de huidige kapconstructie zal worden uitgebreid. Echter, de luifel zal verdwijnen.

-  huidige situatie
-  versimpeld & uitgebreid
-  noordzijde (vrije kavel)
-  fietsflat
-  metropolestraat



**SCENARIO 2:**

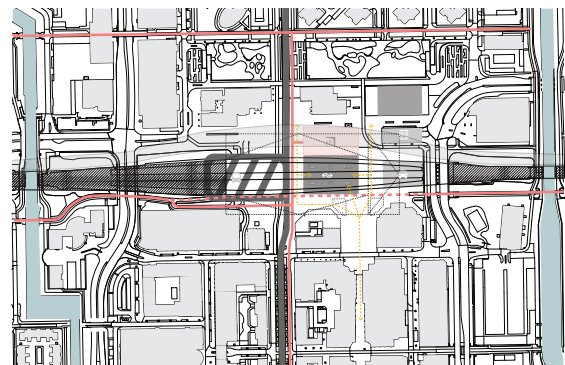
**POLDERPLEIN - VERDIEPT PLEIN MET OPEN STATION**

Het stationsgebied wordt getransformeerd tot centrale openbare ontmoetingsruimte.

De verdieping van het maaiveld, voor de inpassing van het busstation onder huidige spoorniveau, wordt aangegrepen als kans.

Het ontwerp van busstation, treinstation en IJmeerlijn, met bijbehorende stromen, staan in dienst van een hoogwaardige openbare ruimte.

-  verdiept maaiveld plaatselijk vervangen viaduct
-  vervangen door perronoverkapping
-  verlaagd onder viaduct
-  (half) verdiept noordzijde
-  verdiept huidige locatie



**SCENARIO 3:**

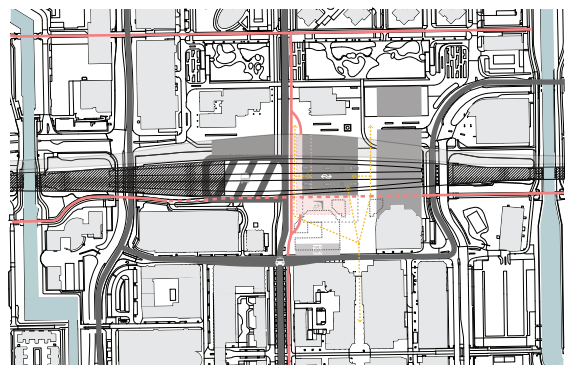
**ALMERE CS - STATIONSGEBOUW OP STATIONSPLEIN**

Het stationsgebied wordt getransformeerd tot een stedelijk stationsplein met nieuw stationsgebouw.

De verhoging van het spoor zorgt voor een aangzamere verbinding tussen noord- en zuidzijde.

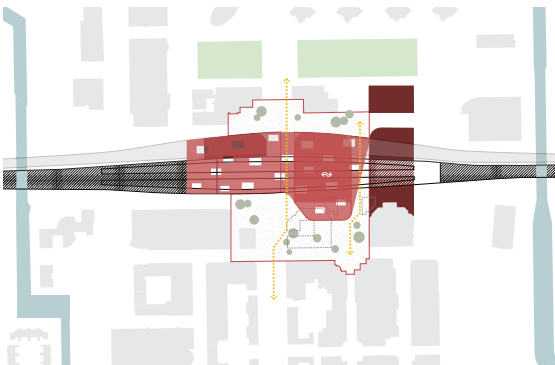
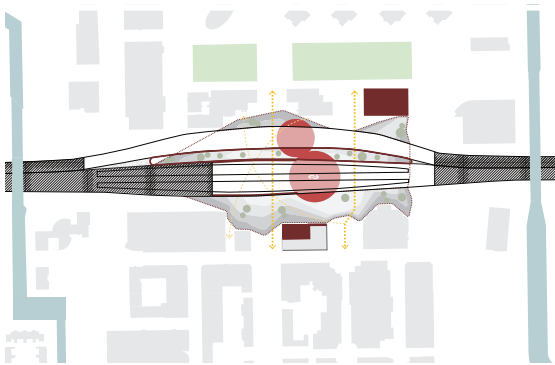
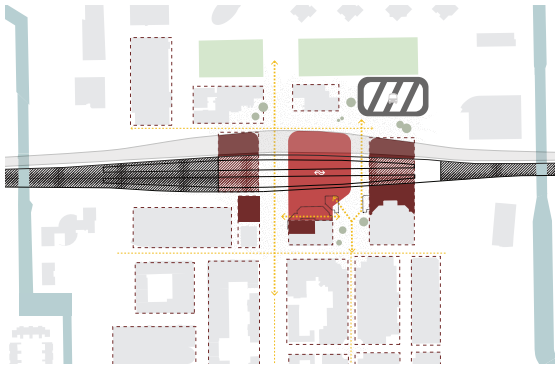
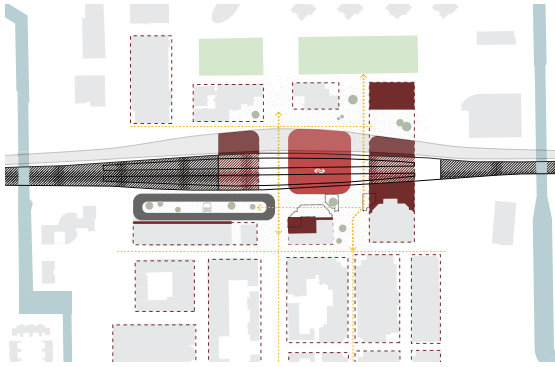
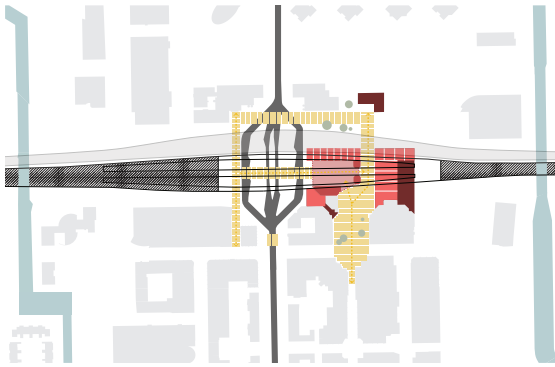
Voor/na vervoer zijn direct zichtbaar en bereikbaar vanaf het openbare plein, dat verankert ligt in de bestaande context.

-  geheel verhoogd
-  geheel vernieuwd
-  onder verhoogd viaduct
-  centraal ondergronds
-  metropolestraat

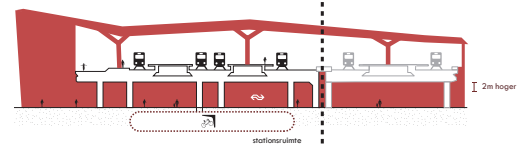
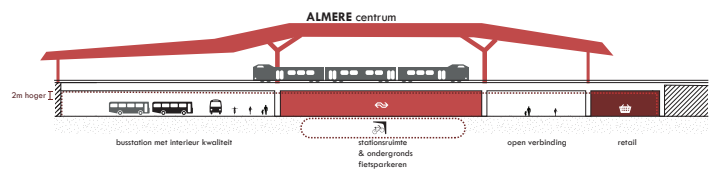
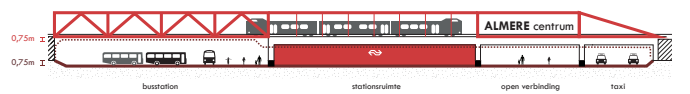
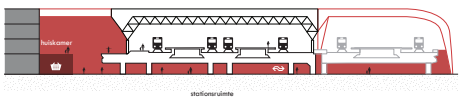
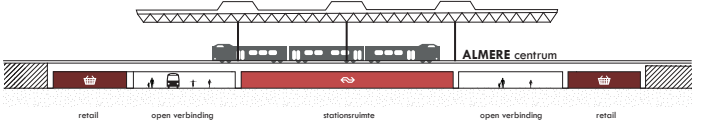
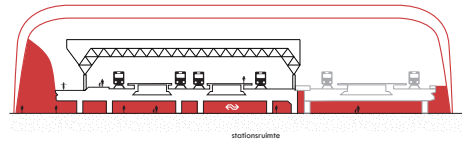
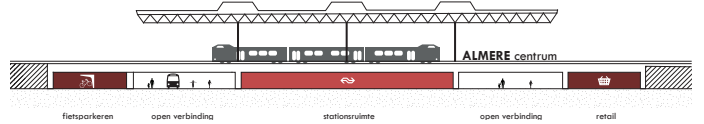
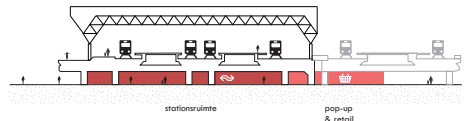
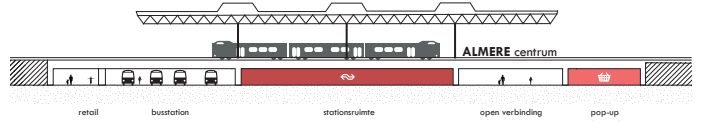




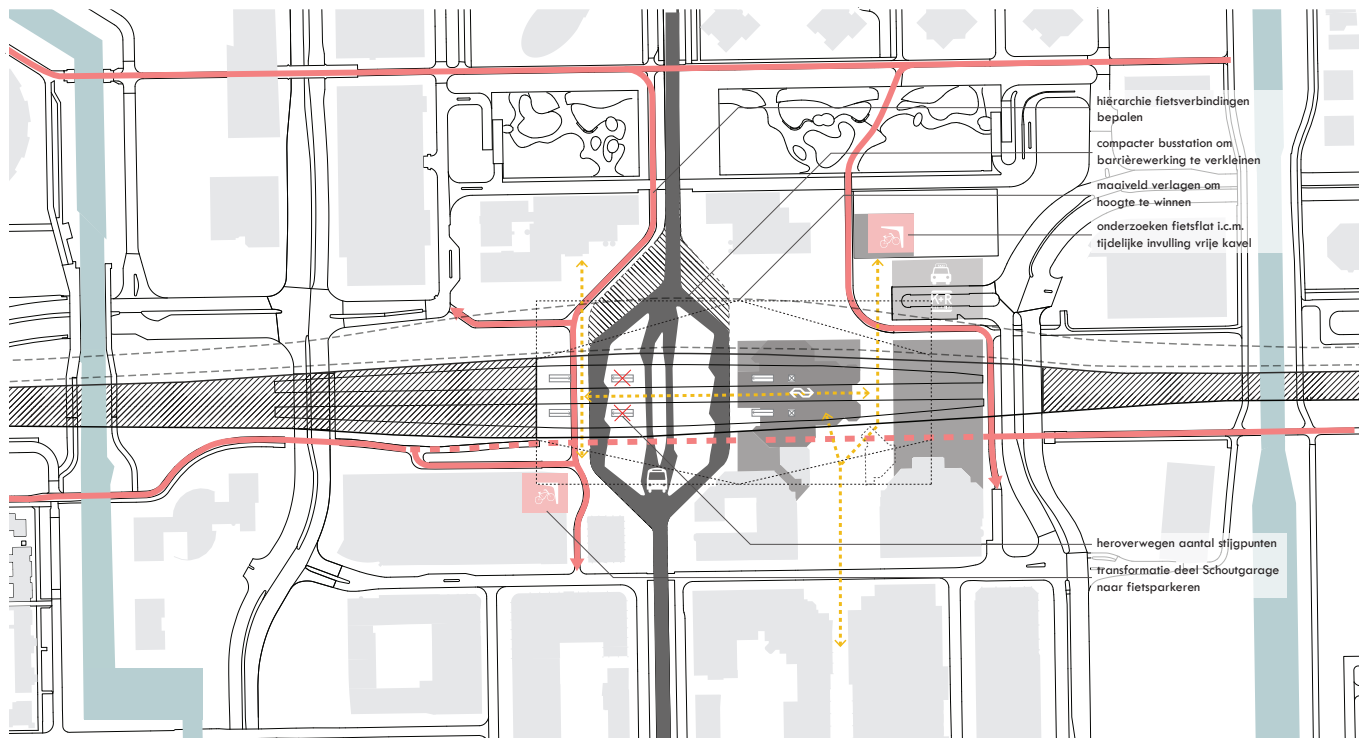
**RUIMTELIJK SCENARIO:  
PLATTEGROND**



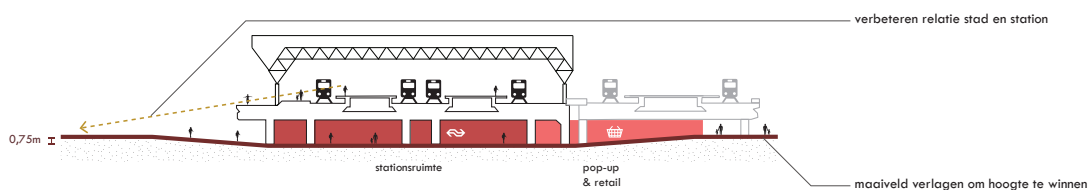
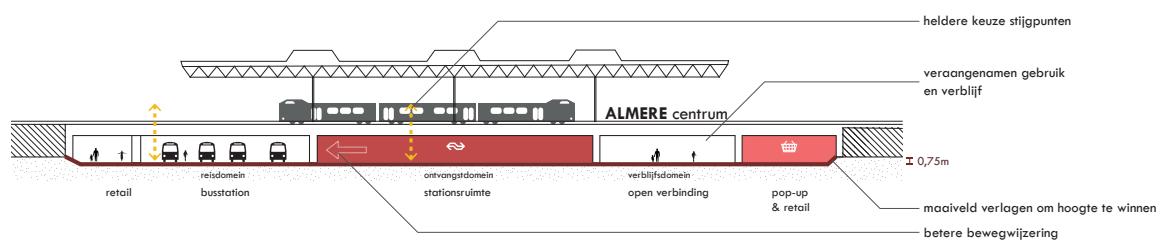
**RUIMTELIJK SCENARIO:  
DOORSNEDE**



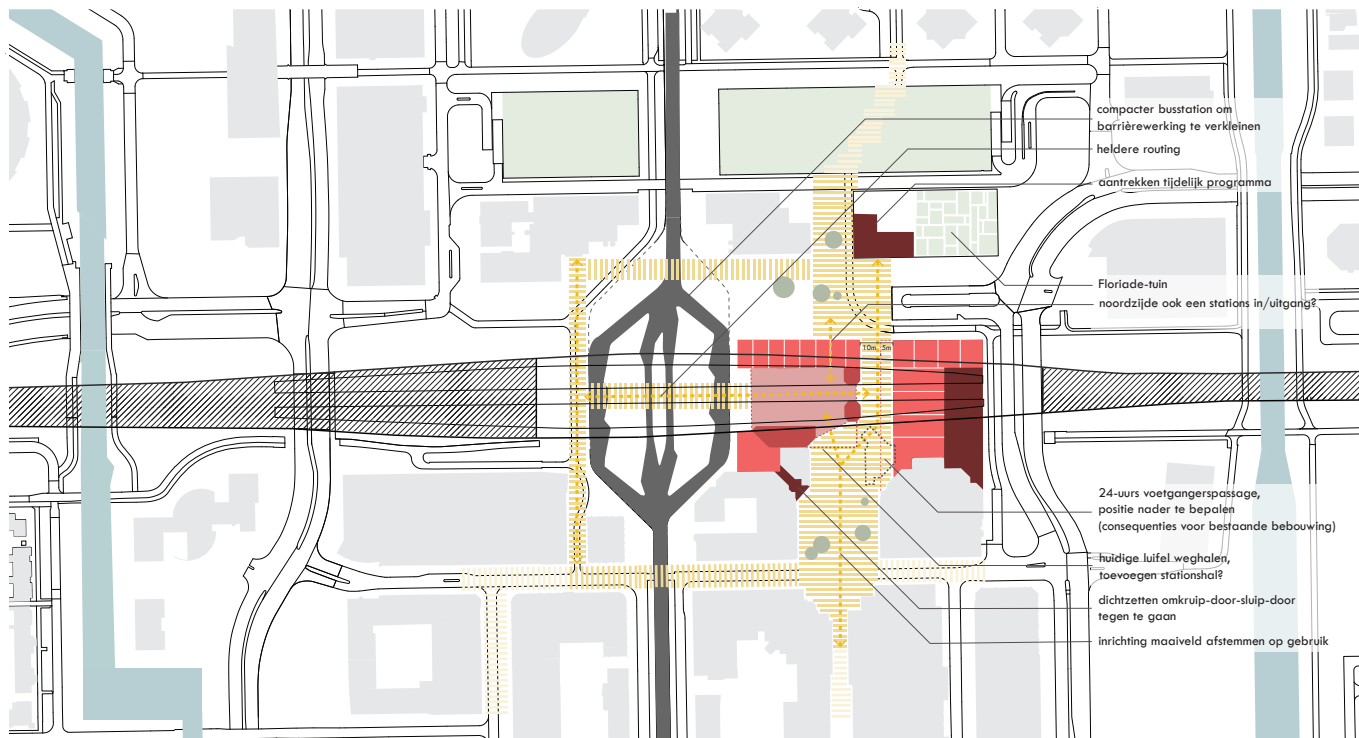
# Combinatiescenario



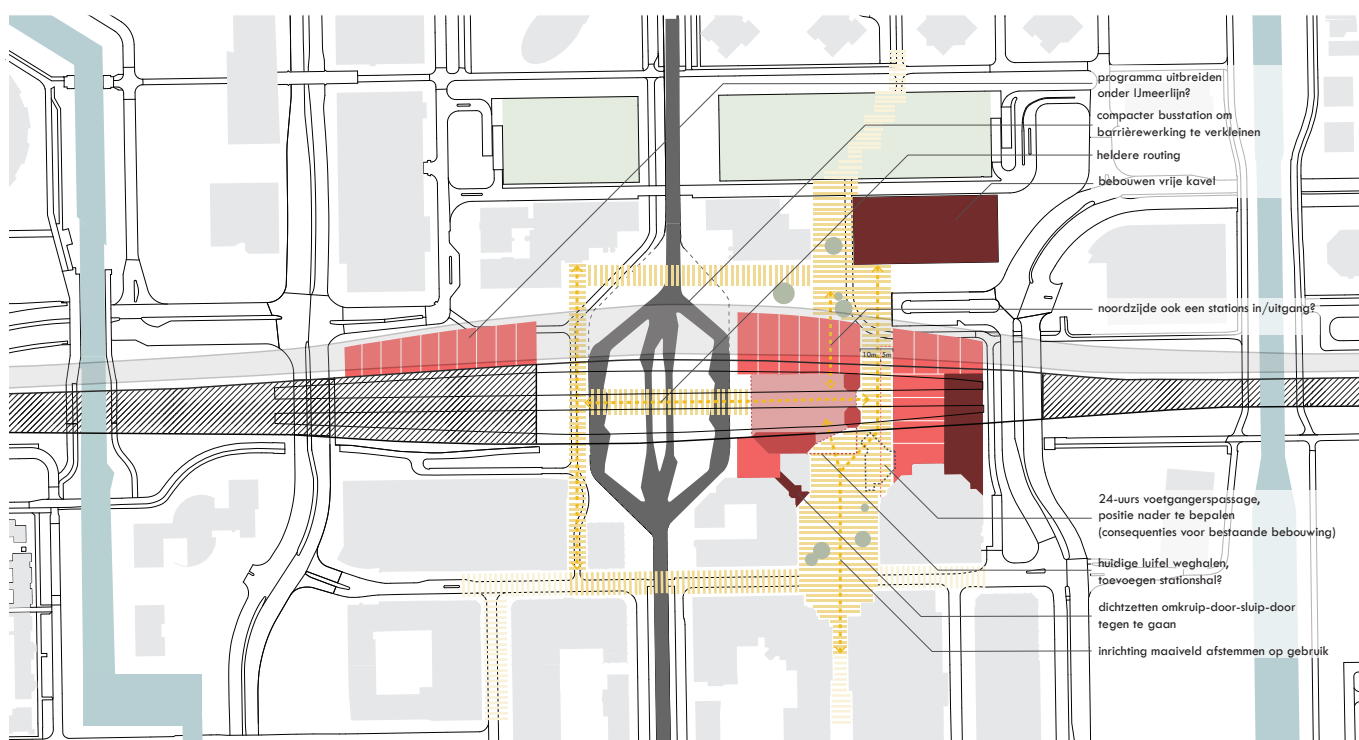
Combinatiescenario: logistiek systeem.



Combinatiescenario: doorsnede.



Combinatiescenario: ruimtelijk systeem - 2022.



Combinatiescenario: ruimtelijk systeem - 2040.



## Voorbeeldcasus 1: Noord-Zuid verbinding

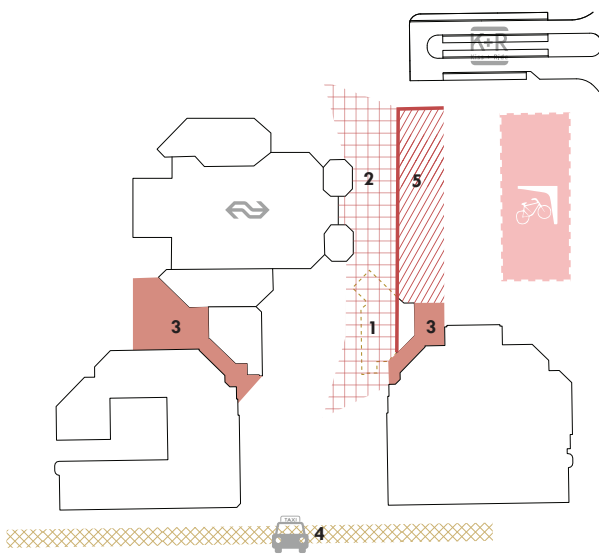
**Probleemstelling:** de noordzijde van het stationsgebied (zakencentrum) maakt momenteel ruimtelijk/functioneel gezien geen onderdeel uit van het centrum van Almere.

**Opgave:** verbeteren verbinding tussen de noord en zuidzijde.

**Oplossingsrichting:** een openbaar toegankelijke voetgangerspassage onder het spoor, ter plaatse van de stationshal.

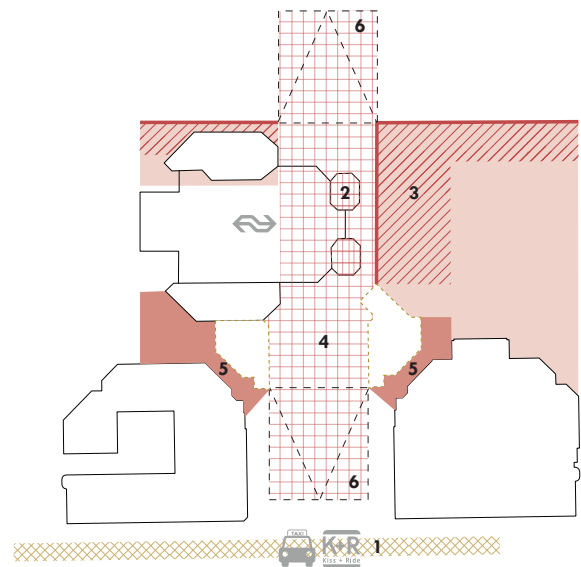
**Discussiepunten:** noodzakelijkheid, positionering, breedte, verlaagd of niet

*Ruimtelijke interventie:*



Minimaal

1. sloop/transformeer station office gebouw
2. voetgangerspassage transformeren tot directe noord-zuid verbinding
3. dichtzetten diagonalen busplein/taxiplein-stationsplein
4. Taxi standplaatsen verplaatsen naar Metropolestraat
5. aanleg nieuwe commercële ruimtes ter begeleiding van voetgangerspassage



Maximaal

1. K+R verplaatsen naar Metropolestraat, Taxi standplaatsen verplaatsen naar Metropolestraat
2. sloop/transformeer bestaande commerciële ruimtes in lijn van voetgangerspassage
3. aanleg nieuwe commerciële ruimtes ter begeleiding van voetgangerspassage
4. voetgangerspassage transformeren tot directe noord-zuid verbinding
5. dichtzetten diagonalen busplein/taxiplein-stationsplein
6. voetgangerspassage verdiept aanleggen

## Voorbeeldcasus 2: Busstation

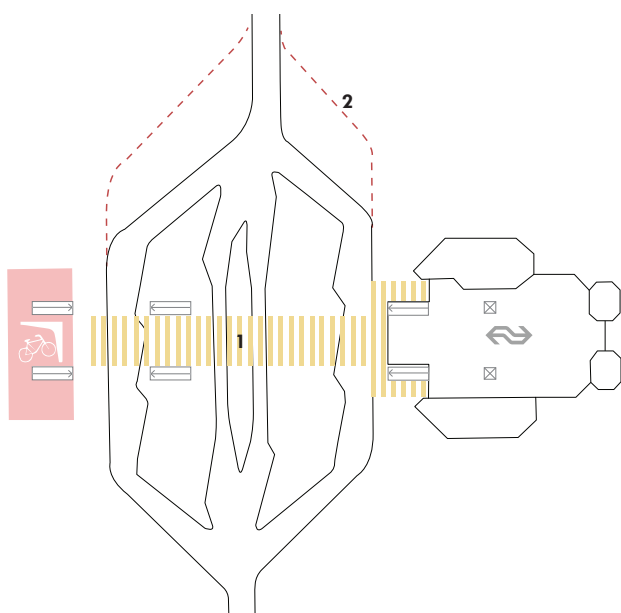
**Probleemstelling:** het busstation vormt een ruimtelijke barriere en is een sociaal onveilige publieke ruimte.

**Opgave:** optimaliseren van het busstation als openbare ruimte op de huidige locatie.

**Oplossingsrichting:** een heldere voetgangersoversteekplaats en verkleining van het busgebied.

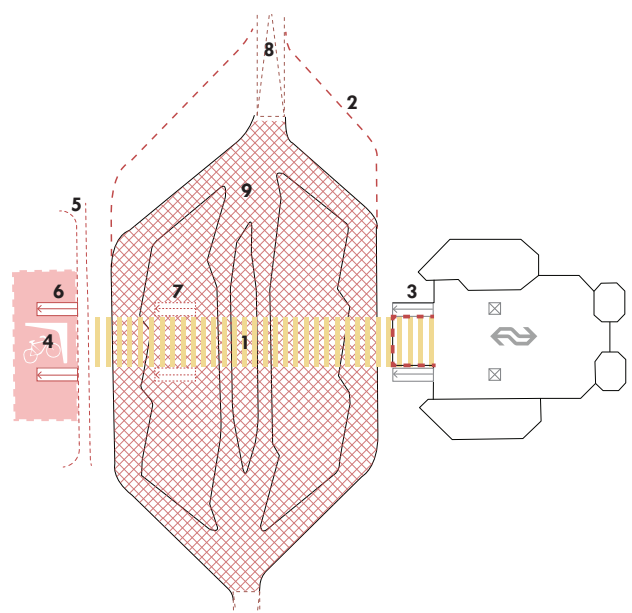
**Discussiepunten:** aantal haltes, verplaatsing van stijpunten, openbreken van stationsruimte, inrichting als shared space.

*Ruimtelijke interventie:*



Minimaal

1. centrale zebra verbinding over busstation
2. voetgangerspassage transformeren tot directe noord-zuid verbinding



Maximaal

1. centrale zebra verbinding over busstation
2. compactere inrichting busstation
3. voormalige restauratie openbreken
4. transformatie huidige betaalde fietsenstalling tot volwaardige en comfortabele stijpunten
5. fietspad onder viaduct verleggen
6. transformeren huidige opgangen in fietsenstalling
7. sloop van huidige opgangen op buseiland
8. maaiveldniveau busplein verlagen
9. herinrichten busstation als shared space









# 6. Deelstudies

## 6.1 Ruimtelijke impressies

De transformatie van het stationsgebied moet in relatie tot andere delen van de stad bekeken worden. Het gaat dan om de afstemming van ruimtelijke kwaliteit, materialisatie, beheer etc. Korte studies tonen hoe door kleine ingrepen meer rust in het gebied kan worden gekregen.

De serie collages onderzoekt in het beeld de mogelijkheden van de ruimtelijke kwaliteit op drie verschillende deellocaties: Stationsplein, Mandelaplein, busstation.

- Stationsplein: de collages bestuderen de ligging van de passage, de stationskap, het maken van een nieuw stationsgebouw en het eventueel slopen en vervangen van gebouwen;
- Mandelaplein: de collage geeft een beeld van de vergroening van het plein, het plein als verblijfsplek, tijdelijke invulling van de lege kavel en nieuwe plinten onder het viaduct
- busstation: de collages onderzoeken de mogelijkheden voor meer samenhang in materiaal, toepassing van vergroening en de ruimte als shared space.



Huidige situatie: Mandelaplein.

## 6.2 Toekomstbeeld

De stad Almere is volop in ontwikkeling. Het stadshart kan daadwerkelijk tot stedelijk centrumgebied doorontwikkelen, indien lege kavels oosten van het centrum worden benut, maar ook het huidige stedelijke weefsel op plekken wordt verdicht. Verdere verdichting van de binnenstad lijkt ook noodzakelijk om het gebied de 18-uurs levendigheid te geven en de vervoerswaarde van het station veel beter te benutten. Daar hoort tevens een kwaliteitsimpuls voor de opebare ruimte bij, waarbij de huidige stedelijke ruimten aan het water, de pleinen en de straten worden verbeterd en geoptimaliseerd.

## 6.3 Duurzaamheid

Almere heeft duurzaamheid hoog in het vaandel staan (o.a. Almere principes & vier duurzaamheidslijnen voor de Floriade). In deze studie worden duurzame ontwikkelprincipes en toepassingen specifiek voor het stationsgebied verkent binnen acht kansrijke thema's: energie, water, afval, bouwmaterialen, groen en ecologie, voedselproductie, mobiliteit & sociale duurzaamheid.

Tot slot zijn tevens een groslijst van mogelijke maatregelen (6.4) en enkele referenties voor tijdelijke of korte termijn ingrepen (6.5) opgenomen in dit hoofdstuk.



Interventie: verblijfsplein met groen en zit mogelijkheden.



Huidige situatie: busstation.



Interventie: zebra pad.



Interventie: zebra pad & spiegellende materialen.



Interventie: zebra pad & plafondlandschap.



Interventie: groen vides.



Interventie: shared space.

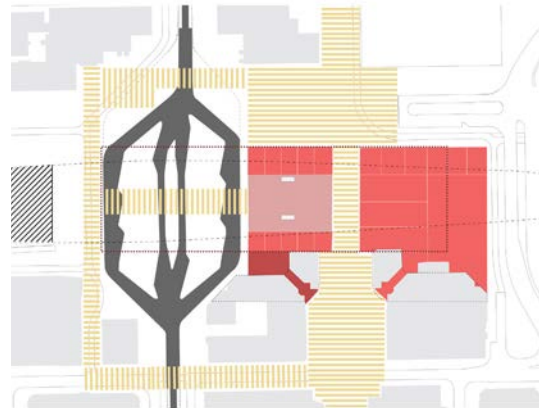




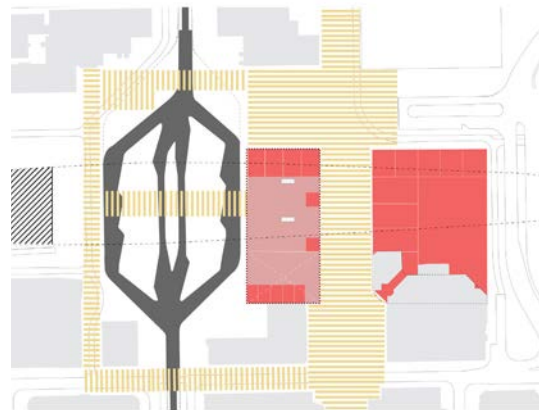
Huidige situatie: Stationsplein.



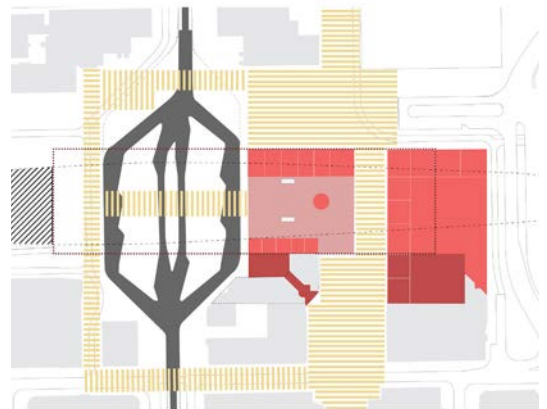
Nieuwe kap - centrale passage.



Nieuw stationsgebouw - centrale passage.



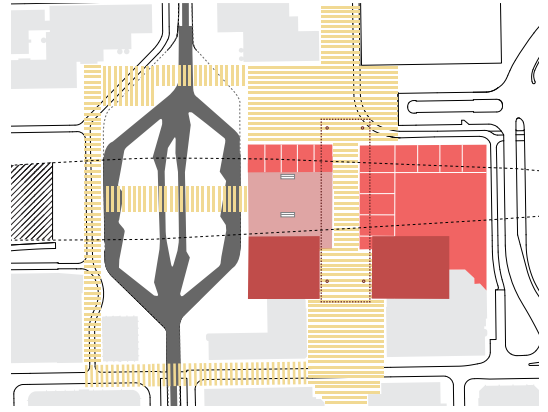
Nieuwe kap & bebouwing - excentrische passage.



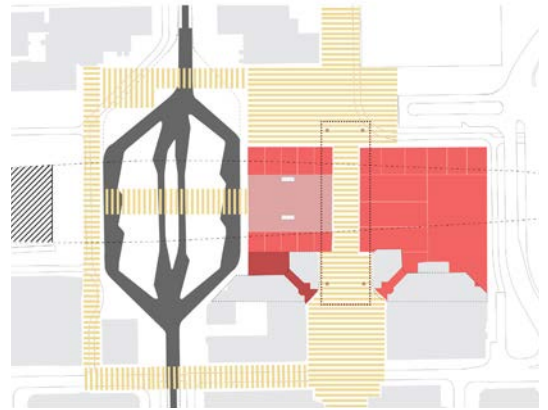




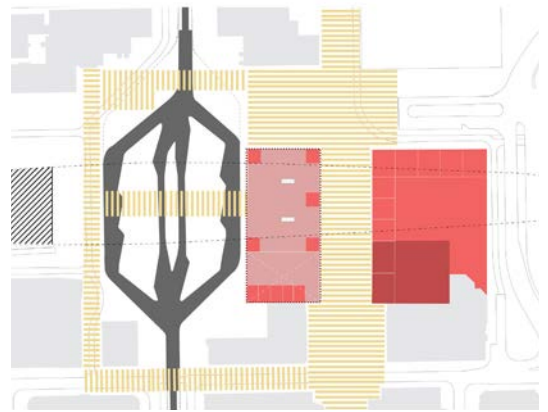
Behouden kap - centrale passage.



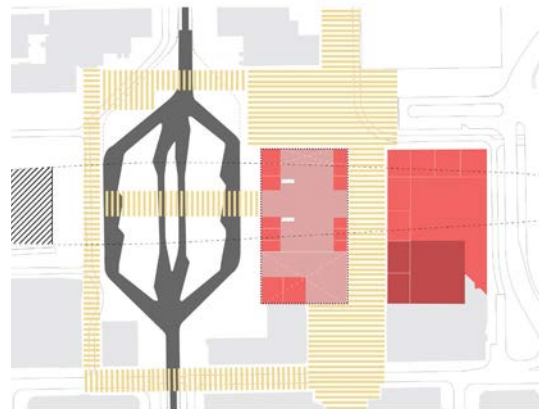
Nieuw luifel - centrale passage.



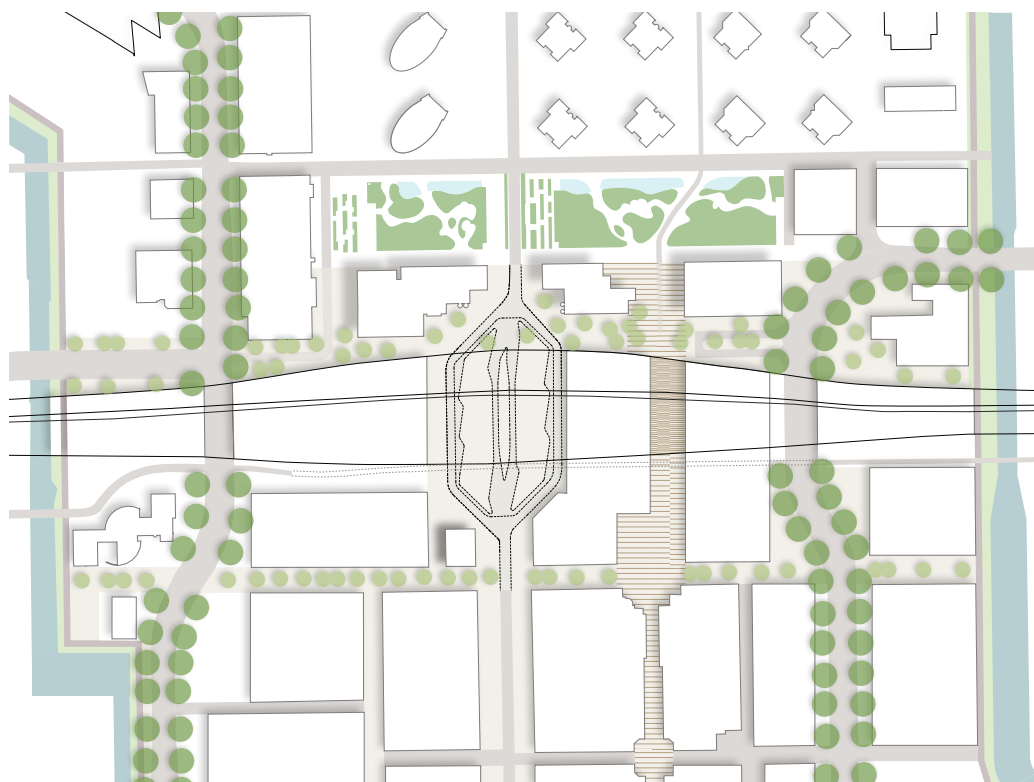
Nieuw stationsgebouw & bebouwing - centrale passage.



Nieuw stationsgebouw & bebouwing - excentrische passage.



## 6.2 Toekomstbeeld



Netwerk van kwalitatief hoogwaardige openbare ruimtes.

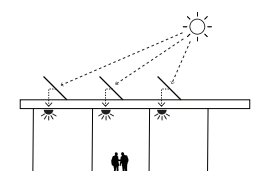


Stedelijke verdichting in het stadshart.

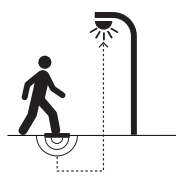


## 6.3 Duurzaamheidsprincipes en toepassingen

### ENERGIE

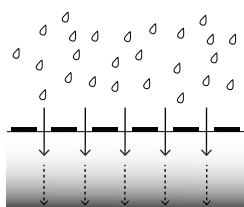


Zonnepanelen op dak

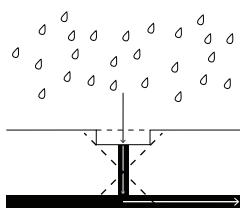


Kinetische energie van mensen gebruiken

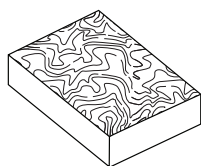
### WATER



Permeabele bestrating

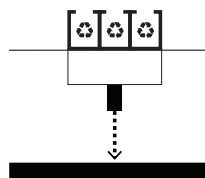


Regenwater loskoppelen van riolering



Groen dak

### AFVAL



Afval koppelen aan bestaand ondergronds afvaltransportsysteem

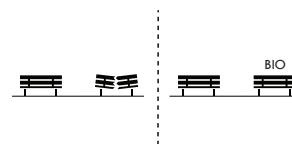
### BOUWMATERIALEN



Hergebruik materialen



Neutrale grondbalans

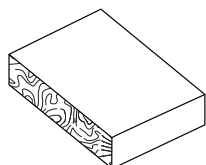


Vervangingsstrategie meubilair door biobased meubilair

### GROEN/ECOLOGIE

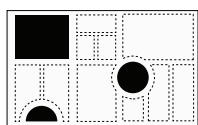


Tijdelijk gebruik groen



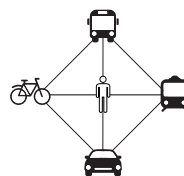
Groene facades

### VOEDSELPRODUCTIE



Tijdelijke invulling vrij kavel (mini-Floriade)

### MOBILITEIT

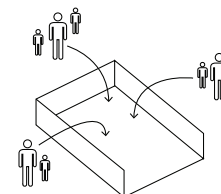


Snelle en gemakkelijke overstapmachine



Fietsservice tussen station en Floriade

### SOCIAAL



Omringende partijen betrekken bij invulling vrij kavel



24 uren programma

# 6.4 Groslijst mogelijke maatregelen & interventies

prioritering: opgave:	samen & routes programma & gebruik beleving & identiteit duurzaam & circulair	coördinatie	maatregelen & interventies:	betrokken partijen:	afhankelijkheid:	complexiteit:	kosten:			
							tijd	ruimte	pariteit	
<b>Stationsgebouw</b>										
Interieur en inrichting stationsdomein hermaterialiseren	V	V	V	SG1						
				SG1-1	kolommen eenduidig bekleden (kleur, materiaal)	NS, FR		1	0	1
				SG1-2	plafond op één hoogte op bekleden	NS, FR		1	2	2
				SG1-3	maaiveld eenduidig materialiseren	NS, FR		2		
				SG1-4	commercie herpositioneren en opwaarderen	NS, FR, GA				
				SG1-5	verplaatsen van NS poortjes (in-/uitcheck)	NS, FR				
Stationskap & luifel transformeren/vervangen	V	V		SG2						
				SG2-1	HWA loskoppelen van riool	GA, NS, FR				
				SG2-2	demonteren van stationskaf	NS, FR, GA				
				SG2-3	demonteren van stationskap (gedeelte)	NS, FR, GA				
				SG2-4	demonteren van stationskap (geheel)	NS, FR, GA				
				SG2-5	hergebruik constructiemateriaal (evt. op vrije kavel)	NS, FR, GA				
				SG2-6	nieuwbouw stationsoverkapping	NS, FR, GA				
Nieuwe entree stationshal - Stationsplein	V	V		SG3						
				SG3-1	sloop/transformeer station office	KP, NS, GA				
				SG3-2	bouw entree stationshal	NS, FR, GA				
<b>Oriëntatie</b>										
Oriëntatie verbeteren tussen stad, trein- en busstation	V	V	V	OT1						
				OT1-1	voormalige restauratie openbreken	NS,				
				OT1-2	centrale zebra verbinding over busstation	GA, CX	I [OT1-2 = BP1-3]			
				OT1-3	reizigersinformatie clusteren	NS, FR				
				OT1-4	verbeteren bewegwijzering op station	NS, FR				
				OT1-5	(ruimtelijke) wayfinding interventies	NS, FR, GA				
				OT1-6	strategische perrondelen voorzien van translucent materiaal	NS, FR				
<b>Verbinden noord- en zuidzijde (routes &amp; verbindingen)</b>										
Diagonale verbindingen ophuffen	V	V		NZ1						
				NZ1-1	dichtzetten diagonaal busplein - stationsplein	KP, GA, LO		1	1	2
				NZ1-2	dichtzetten diagonaal huidige taxi-plein - stationsplein	KP, GA, LO		1	1	2
				NZ1-3	programmeren nieuwe verhuurbare ruimtes	KP, GA, LO				
24 uren openbare voetgangerspassage	V	V		NZ2						
				NZ2-1	voetgangerspassage transformeren tot directe noord-zuid verbinding	NS, FR, GA				
				NZ2-2	stationsingang verplaatsen lrt voetgangerspassage	NS, FR, GA				3
				NZ2-3	sloop/transformeer bestaande commerciële ruimtes in lijn van voetgangerspassage	NS, FR, GA				3
				NZ2-4	aanleg nieuwe commerciële ruimtes ter beglazing van voetgangerspassage	NS, FR, GA				3
				NZ2-5	Creëren Loper aansluiten en afstemmen op voetgangerspassage	GA				
				NZ2-6	introduceer energietegel op de route, passanten wekken energie op	GA				
Maaiveld verlagen	V	V		NZ3						
				NZ3-1	voetgangerspassage verdiept aanleggen	NS, FR, GA				3
				NZ3-2	maaipeilniveau stationshal verlagen	NS, FR, GA				
				NZ3-3	maaipeilniveau huidige taxi-plein verlagen	NS, FR, GA				
				NZ3-4	maaipeilniveau busplein verlagen	NS, FR, GA, CX				
				NZ3-5	verlaagd maaiveld aansluiten op omgevingsniveau	GA, LO				
<b>Openbare ruimte stationsomgeving</b>										
Kwaliteit openbare ruimte maximaliseren	V	V	V	OR1						
				OR1-1	eenduidige en terughoudende maaiveld inrichting	GA				
				OR1-2	herinrichten busstation als onderdeel van openbare ruimte	GA, CX	II [OR1-2 & BP1-4]			
				OR1-3	stationsplein afstemmen op voetgangerspassage	GA				
				OR1-4	vergroenen Mandelaplein (tree nursery # bomen)	GA				
				OR1-5	hoogwaardig straatmeubilair Mandelaplein	GA				
				OR1-6	vervangingsstrategie straatmeubilair gebaseerd	GA, LO				
				OR1-7	verlichting openbare ruimte in "blinde hoeken"	GA				
				OR1-8	koppeling afvalbakken met ondergrondsvaertransport systeem	GA				
Pilten activeren (programma, relatie binnen-buiten)				OR2						
				OR2-1	regie voeren op pilten aan openbare ruimte (programma en transparantie)	GA				
				OR2-2	achterzijdes bebouwing aan busplein aanpakken	KL, LO, GA	III [OR2-2 = PR3-2]			
<b>Busplein</b>										
Busstation optimaliseren op huidige locatie	V	V		BP1						
				BP1-1	keuze statisch of dynamisch model	GA, CX				
				BP1-2	compactere inrichting busstation	GA, CX				
				BP1-3	centrale zebra verbinding over busstation	GA, CX	I [OT1-2 = BP1-3]			
				BP1-4	herinrichten busstation als shared space	GA, CX	II [OR1-2 & BP1-4]			
				BP1-5	sloop van huidige opgangen op busstation	NS, FR, GA, CX				
				BP1-6	transformeren huidige opgangen in fietsenstalling tot volwaardige en comfortabele stijgpunten	NS, FR, GA	IV [KF1-1 = BP1-6]			
				BP1-7	fietspad onder viaduct verleggen	GA				
<b>Keten faciliteiten</b>										
Stijgpunten afstemmen op reizigersstromen	V	V		KF1						
				KF1-1	transformeren huidige opgangen in fietsenstalling tot volwaardige en comfortabele stijgpunten	NS, FR, GA	IV [KF1-1 = BP1-6]			
Hierarchie bepalen van fietsverbindingen	V			KF2						
				KF2-1	opstellen visie fietsgebruik en fietsnetwerk	GA				
Fietsparkeer oplossingen	V	V		KF3						
				KF3-1	fietsflat (vrije kavel)	GA	V [KF3-1 = PR1-3]			
				KF3-2	gedeelte van transformatie Schoutgarage van auto- naar fietsparkeer	VE, GA				
				KF3-3	centrale (gedeelte) ondergrondse fietsparkeerkelder	NS, FR, GA				
				KF3-4	transformatie huidige betonde fietsenstalling	NS, FR, GA				
				KF3-5	transformatie huidige onbewaakte fietsenstalling	NS, FR, GA				
Taxi & K+R herpositioneren	V	V		KF4						
				KF4-1	K+R verplaatsen naar Metropolestraat	GA				
				KF4-2	Taxi standplaatsen verplaatsen naar Metropolestraat	GA, TX				
<b>Umeertlijn</b>										
Umeertlijn aanleggen				Y11						
				Y11-1	reservering bepalen tracé Umeertlijn	GA				
				Y11-2	vaststellen tijdshorizon aanleg Umeertlijn, bepaalt tevens gebruik van Mandelaplein	GA				
				Y11-3	randvoorwaarden bepalen voor aanleg Umeertlijn	GA				
				Y11-4	aanleg en uitvoer Umeertlijn	GA				
<b>Programma (tijdelijk/permanent)</b>										
Programma vrije kavel	V	V	V	PR1						
				PR1-1	vrije kavel als openbare tuin/floriade sateliet	GA, FL, LS, LV				
				PR1-2	horeca faciliteit op vrije kavel	GA, HO				
				PR1-3	fietsflat (vrije kavel)	GA, NS	V [KF3-1 = PR1-3]			
Programma onder viaduct	V	V	V	PR2						
				PR2-1	pop-up winkels als pilin noordzijde station	NS, GA				
				PR2-2	foodmarkt	NS, GA, LO				
Programma bebouwing stationsomgeving	V	V		PR3						
				PR3-1	programmering WTC pilin	VE, GA				
				PR3-1	programmering Mariflex pilin	VE, GA				
				PR3-2	achterzijdes bebouwing aan busplein aanpakken	KP, LO, GA	III [OR2-2 = PR3-2]			



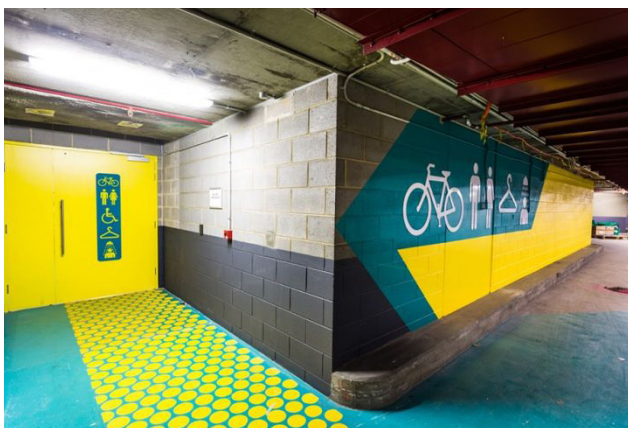
## 6.5 Referenties tijdelijke & korte termijn interventies



Wayfinding: oversteekplaats speels vormgeven met minimale middelen



Wayfinding: routing dmv energie-opwekkende stoeptegels - Pavegen



Wayfinding: heldere vormgeving en kleustelling - Casselden Basement



Tijdelijk groen: tree nursery - LentSpace, Interboro, New York



Tijdelijk gebruik en programma: Holding Pattern, Interboro, New York



Tijdelijk gebruik en programma: de Buurt, Leiden



Tijdelijk gebruik en programma: Open Lab Ebbinge, Groningen



Tijdelijk gebruik en programma: BRET, Sloterdijk, Amsterdam

# 7. Perspectief

Vanuit het doorlopen traject zijn conclusies te trekken welke handvatten bieden voor het station en de stationsomgeving. Deze kunnen worden meegenomen in de vervolgstappen zoals het Value Engineering proces.

Station Almere Centrum heeft een enorme potentie door zijn ligging bij de binnenstad, door zijn verwachte vervoerswaarde op de middellange termijn en als toegangspoort van MRA-Noord. De ontwikkeling van het station en het stationsgebied blijft echter achter bij de kwaliteit van het huidige stadshart. Zowel op het vlak van stromen en routes, gebruik en programma, identiteit en beleving. Dit vraagt dan ook om een integrale benadering en samenwerking waarbij de gemeente en partners zich gezamenlijk inzetten voor een transformatie van station en stationsomgeving. De Floriade in 2022 is hiervoor een aanjager.

## Samenhang

Het station is ooit integraal en in samenhang met de stedelijke context ontworpen. Echter, het station is onderhevig aan veranderingen en hedendaagse eisen ten behoeve van de in/uitstapper, organisatie ketenfaciliteiten en uitstraling. Bovendien was het station vroeger de kop van de Stationsstraat, maar moet het nu twee werelden verbinden, de zuidzijde met noordzijde. Daarbij moet op zoek worden gegaan naar een nieuwe samenhang. Samenhang tussen ruimtelijke ingrepen (openbare ruimte, gebouwen, infrastructuur, station), samenhang in tijd (tijdelijke ingrepen, korte – lange termijn) en samenhang tussen de verschillende partijen (noord, station, zuid), zowel qua ambities als qua investeringen en programma.

De belangrijkste aandachtspunten die in ogenschouw moeten worden genomen in het aanbrengen van een nieuwe samenhang zijn:

- verbinding tussen noord- en zuidzijde van het stationsgebied;
- aantal openbare routes en het verhelderend van het netwerk van openbare ruimten;
- ruimtelijke kwaliteit onder het spoorviaduct;

- grootte van het busstation en aantal benodigde haltes;
- levendige publieke ruimte (activering plinten en leegstaande kavel);
- wijze van oriëntatie (relatie tussen perrons – station – stad);
- de stationskap en stationsluifel;
- afstemming materiaalgebruik station en stationsomgeving;
- integreren van groen & duurzaamheid.

## Quick wins / no-regret

Ga los van de gekozen ambitie en richting snel aan de slag. Zorg voor een eerste kwaliteitsverbetering in 2017!

- Bestemmen lege kavel met tijdelijke functie, programmering Floriade t/m 2022 (schrijf een prijsvraag uit!);
  - Vergroening Mandelaplein met 'bomenkwekerij'.
  - Ruimtelijk opengooien van station (lage plafonds eruit) en doortrekken openbare route;
  - Wayfinding / herkenbare markering op openbare ruimte;
  - Nieuwe (verplaatsbaar) fietsenstalling aan noordzijde/parkeergarage en handhaving fietsen nabij het busstation.
- N.B. De nieuwe ingrepen moeten passen binnen een duidelijk ruimtelijke palet.

## Fundamentele discussiepunten & dilemma's

- Alle stijgpunten verzamelen in één stationshal en die zoveel mogelijk verschuiven naar het westen vs meerdere stijgpunten behouden (één optimaal gericht op stationsstraat, de andere op busstation);
- Behoud kap (onderhoudsbudget regelen) / inpakken kap vs nieuwe kap, en nieuw icoon (binnen paraplu stationstypologie);
- Stationsgebouw als icoon of meer ingebed in weefsel;
- Programmeren van ruimte onder viaduct, maar met wat?;
- Hoe 'Growing Green' ambities echt toepassen, en niet alleen een groen laagje;
- Indien Almere echt meer fietsers naar het station

wil krijgen, moet integraal naar fietssysteem (routes en voorzieningen) worden gekeken. Grotere aanpassingen in de stad zijn dan nodig.

### **Afhankelijkheden**

De complexe ruimtelijke situatie en betrokkenheid van verschillende stakeholders zorgt voor een grote mate van afhankelijkheid binnen de scope aan ruimtelijke ingrepen. Het gaat hierbij om afhankelijkheid in ruimte, tijd en geld. De belangrijkste discussies met betrekking tot de ruimtelijke afhankelijkheid spitsen zich toe op de volgende twee punten:

- Indien de stationsstraat een sterke openbare verbinding krijgt naar het noorden, dan moet hier ook een 'programmatisch' ankerpunt zijn (bv P+R, events, plinten etc.);
- Een lichte verlaging van het maaiveld kan veel kwaliteit brengen ten behoeve van een openbare doorgang en de stationsruimtes onder het viaduct. Het niveau van het busstation is in deze discussie tevens een belangrijke factor. Echter, de ruimtelijke consequenties van deze ingreep heeft invloed op een groot gebied. Dit is met name een complexe ingreep in relatie tot de fasering van de transformatie van het stationsgebied.

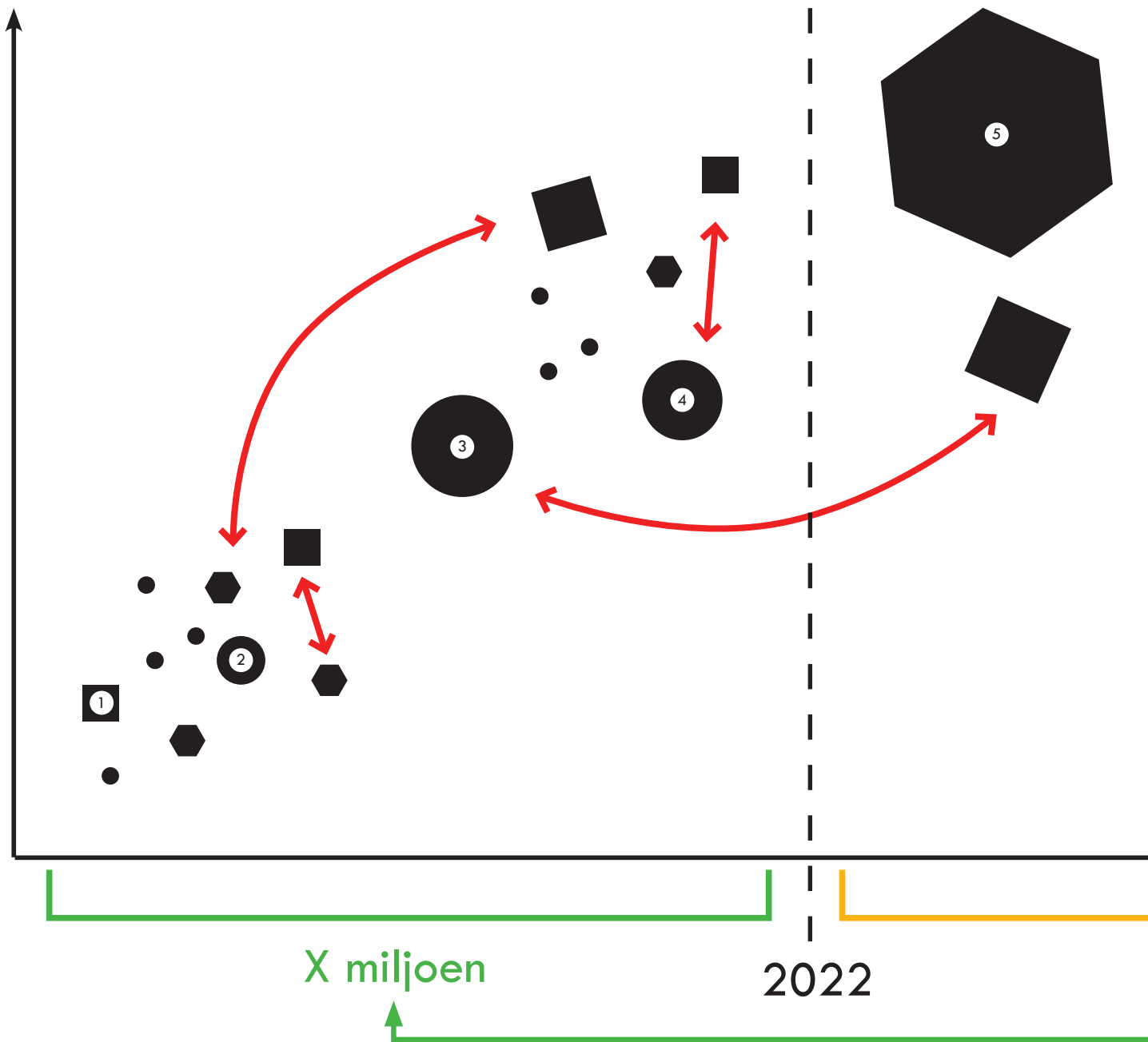
### **Tijdspad**

Een andere grote vraag is hoe de deadline van de Floriade (2022) wordt gezien. Kan volstaan worden met kleine interventies kwaliteit te genereren voor de start van de Floriade, en pas na de Floriade grotere ruimtelijke ingrepen toepassen (station, busstation etc.). De vraag is dan wel of deze kleine interventies gezamenlijk voldoende impact hebben?

Of kan voor de start van de Floriade met 1 à 2 grotere ingrepen een grote kwaliteitsslag worden geslagen? En is dit qua planning en draagvlak haalbaar?

Het scenario dat niet wenselijke is, is dat ten tijde van de Floriade het stationsgebied een grote bouwput is. Oftewel hoe leidend is de Floriade?











# COLOFON



Gemeente Almere



## Opdrachtgever:

College van Rijksadviseurs (Loket Knooppunten) in samenwerking met Gemeente Almere.

## Kernteam + :

Mike Emmerik	College van Rijksadviseurs
Peter Slot	Gemeente Almere
Mattijs Pagie	Gemeente Almere
Danny Louwerse	Gemeente Almere
Derk Jan Somsen	Gemeente Almere
Remco Suk	Gemeente Almere
Thijs van der Steeg	Gemeente Almere
Judith Vermaas-Laurijsen	Gemeente Almere
Karin Laumans	Klépierre
Remco Ates	NS Vastgoed
Eric Schuurmans	ProRail
Marco Broekman	marco.broekman
Floris van der Zee	marco.broekman

## Overige betrokkenen:

Rients Dijkstra	Rijksadviseur voor Stad en Infrastructuur, College van Rijksadviseurs
Tjeerd Herrema	Wethouder Ruimte, wonen & wijken, Gemeente Almere

## Opdrachtnemer:

**marco.broekman**  
urbanism research architecture

Groenhoedenveem 22  
1019 BL Amsterdam  
+31 6 248 024 93  
info@marcobroekman.com  
www.marcobroekman.com

Marco Broekman  
Floris van der Zee  
Zuzanna Brek  
Hester Koelman  
Ania Sosin

## in samenwerking met:

### Dingeman Deijs Architects

Groenhoedenveem 18  
1019 BL Amsterdam  
+31 6 181 172 46  
info@dingemandeijs.nl  
www.dingemandeijs.nl

Dingeman Deijs  
Marijn Rouwet  
Francesco Carrasso

### Jeroen Marseille

Rotsoord 3a  
3523 CL Utrecht  
+31 6 134 420 30  
info@marseillebuiten.nl  
www.marseillebuiten.nl

Jeroen Marseille

## Disclaimer:

Beelden en visualisaties zijn gemaakt door marco.broekman ism Dingeman Deijs Architects.  
Niets uit deze publicatie mag worden veelevoudigd en/of openbaar gemaakt worden  
zonder naam- en bronvermelding.