

# Almere Centrum

Station

---

Almere Centrum

Onderdeel van  
De Collectie

Cultuurhistorische waardestelling

---

Van Meijel en Bouma

---



ProRail

Spoorbeeld  
door Bureau Spoorbouwmeester

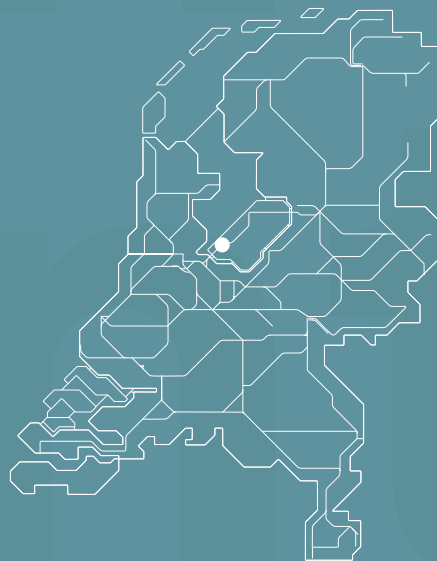
# Station

---

## Almere Centrum

Onderdeel van

### De Collectie



#### Redactie

Miguel Loos - Bureau Spoorbouwmeester

Noor Scheltema - NS Stations

Roderick Jacobs - NS Stations

## Cultuurhistorische waardestelling

---

Van Meijel en Bouma 30 oktober 2012

---



ProRail

Spoorbeeld  
door Bureau Spoorbouwmeester

# Stations in een wereld van verandering

---

Het is meer dan 175 jaar geleden dat de eerste trein ging rijden in Nederland. In al die jaren is een unieke verzameling van stationsgebouwen ontstaan met een veelheid aan afmetingen, stijlen en materialen. De historische ontwikkeling van de spoorwegen en stationsgebouwen is in deze diversiteit terug te zien. De stations zijn ongeacht hun bouwperiode continu aan veranderingen onderhevig: Van het verdwijnen van aparte bagage afhandeling tot het inpassen van OV-chipkaart poortjes. Het is bijzonder dat ondanks deze grote veranderingen, de stationsgebouwen uit de 19e eeuw dagelijks nog tienduizenden mensen bedienen met uiteenlopende voorzieningen. Dit oude en jongere stationserfgoed verdient dan ook speciale aandacht. Het stationserfgoed is een enorme kans om reizigers en betrokkenen mee te nemen in het verhaal van de spoorwegen in Nederland door de tijd heen. Door het bewaken, herstellen en 'oppoetsen' van de unieke kwaliteiten van het stationserfgoed blijven stations bijzondere en aansprekende plekken.

## Stationserfgoed en De Collectie

ProRail en NS Stations voelen zich als gezamenlijk eigenaar van alle stations in Nederland verantwoordelijk voor dit vastgoed met maatschappelijke waarde. Daarom is samen met Bureau Spoorbouwmeester door Crimson Architectural Historians, Urban Fabric en SteenhuisMeurs onderzoek gedaan naar de cultuurhistorische waarde van voor- en naoorlogse stations. Aan de hand van inventarisaties zijn vijftig stations geselecteerd met de hoogste cultuurhistorische waarde die zijn omgedoopt tot De Collectie. Daarbij is uit ieder cluster van gelijksoortige stations telkens het gaafste, beste exemplaar, qua interieur en exterieur, toegevoegd. NS Stations en ProRail hebben De Collectie sindsdien omarmd en de verantwoorde omgang met deze waardevolle stations als belangrijk thema aangemerkt.

## Waardestellingen

Na vaststelling van De Collectie bleek diepgaand onderzoek nodig om bij het plannen van stationsverbouwingen gerichte aanpassingen te kunnen doen om de cultuurhistorische waarde te herstellen en te bewaken. In 2012 is besloten om voor alle stations uit De Collectie een Cultuurhistorisch Onderzoek en Waardestelling, kortweg Waardestelling, uit te laten voeren door gespecialiseerde onderzoeksbureaus. De mate waarin een stationsgebouw kan functioneren als station blijkt essentieel voor de cultuurhistorische waarde. Daarom zijn door Bureau SteenhuisMeurs speciale richtlijnen opgesteld, waardoor het functioneren van het station als rode draad door iedere Waardestelling loopt.

De Waardestellingen geven waardevolle inzichten voor het ontwikkelen van een visie en ontwerp bij stationsverbouwingen en worden zodoende al vanaf de eerste fase van ieder project geraadpleegd. De meerwaarde van deze rapportages heeft ProRail en NS Stations doen besluiten om ook voor monumentale stations buiten De Collectie een waardestellend onderzoek op te laten stellen.

ProRail, NS Stations en Bureau Spoorbouwmeester zijn trots op de reeks Waardestellingen die door jaren van succesvolle en nauwe samenwerking tot stand zijn gekomen. Met de kennis die door de Waardestellingen aanwezig is zal de cultuurhistorische waarde van de Nederlandse stations de aandacht krijgen die het verdient.

Veel leesplezier met de beschrijving van de rijke cultuurhistorie en architectonische kwaliteiten van de stations.

April 2016

NS Stations  
ProRail  
Bureau Spoorbouwmeester

## Kaders van aanbevelingen

---

ProRail en NS Stations zijn zich bewust van de kracht en waarde van het stationserfgoed. Vanuit dit perspectief zijn onafhankelijk experts gevraagd om de Waardestellingen op te stellen. Vooropgesteld, NS Stations en ProRail hebben de intentie om de conclusies en aanbevelingen uit de Waardestellingen te volgen. Echter, functionele eisen of financiële en juridische kaders kunnen maken dat sommige aanbevelingen niet, niet geheel of niet direct haalbaar zijn. Desondanks nemen NS Stations en ProRail alle aanbevelingen serieus omdat hiermee de juiste discussies gevoerd kunnen worden. We willen graag met de belanghebbenden in gesprek gaan over hoe we gezamenlijk de cultuurhistorische waarde van het stationserfgoed kunnen borgen. Met als doel om de reizigers goed functionerende en aangename stations te bieden.

---

Contact:  
waardestellingen@nsstations.nl



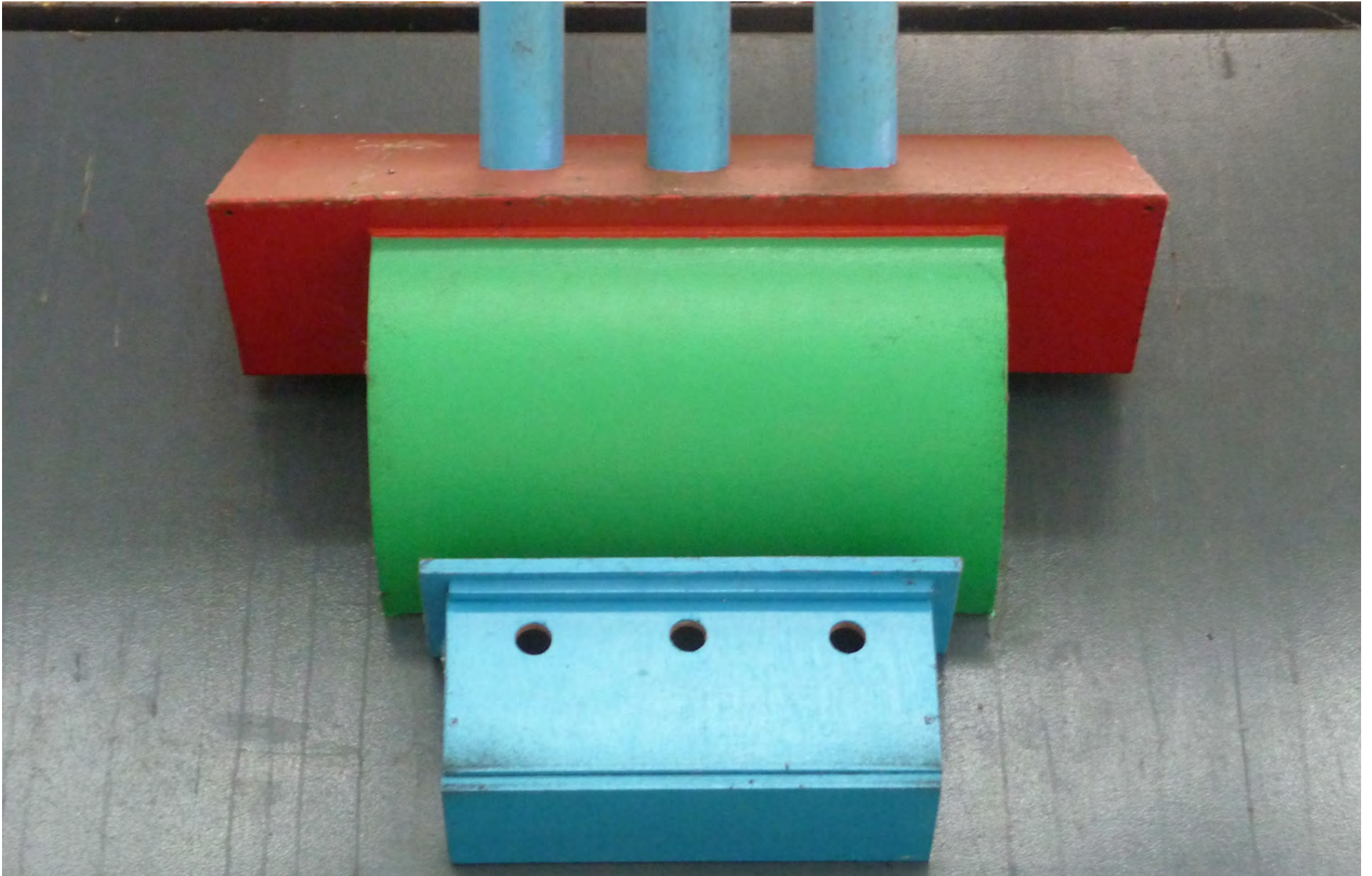




**Station Almere Centrum**  
Cultuurhistorische verkenning en waardestelling







Console tegen de liftschacht op het perron. Het blauw geschilderde vogelhuisje is later toegevoegd.

# Station Almere Centrum

CULTUURHISTORISCHE VERKENNING EN WAARDESTELLING

## **Leon van Meijel**

Van Meijel – adviseurs in cultuurhistorie

## **Teake Bouma**

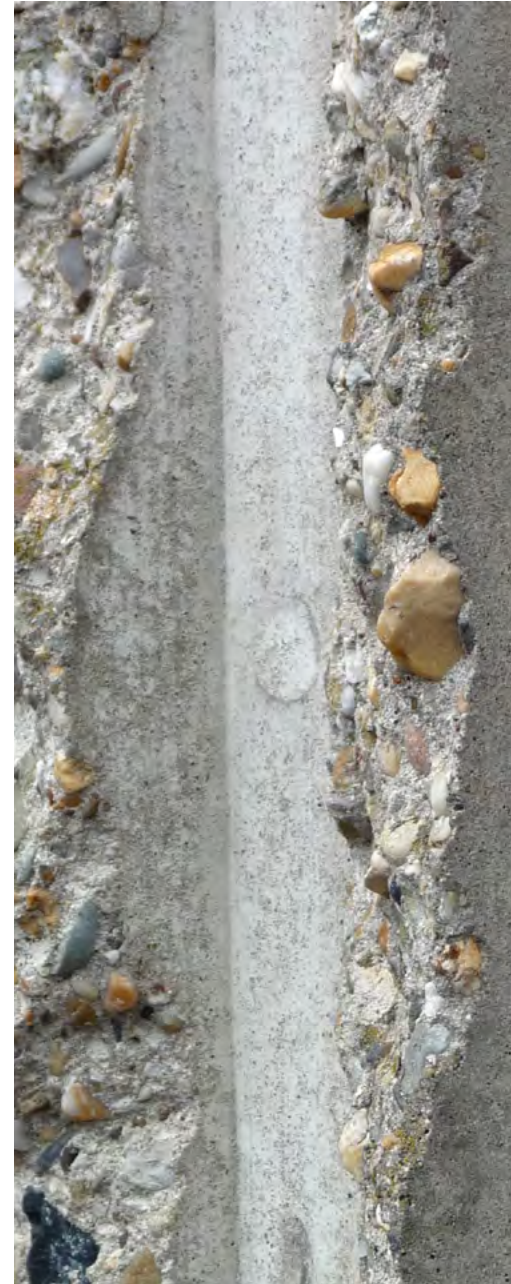
Teake Bouma architectuur / stedenbouw

Nijmegen, 30 oktober 2012

**IN OPDRACHT VAN**

NS en ProRail





Van links naar rechts: uitlaat van de installaties aan de noordzijde van het viaduct, doorgestoken pijler als ondersteuning van de overkapping en detail van de betonnen gevelpanelen van de fietsenstalling.



## INHOUDSOPGAVE

<b>INLEIDING</b>		beeldende kunst	75
aanleiding	7	wijzigingen	77
afbakening en naamgeving	7	architectonische erfenis	79
onderzoeksmethode	7		
team	9	<b>WAARDESTELLING</b>	
leeswijzer	9	inleiding	81
		stedenbouw	83
<b>SAMENVATTING</b>		overkapping	85
stad	10	perrons	87
spoorviaduct	11	maaiveld	89
stationsgebouw	12	kelder	93
		<b>AANBEVELINGEN</b>	<b>95</b>
<b>STEDELIJKE CONTEXT: ALMERE STAD</b>		inleiding	95
new town	15	eigenaar, opdrachtgevers en ontwikkelaars	95
upgrade	21	beheerder	95
wijzigingen	23	ontwerper	96
stedenbouwkundige erfenis	23	plantoetser	97
		<b>BIJLAGE: GERAADPLEEGDE BRONNEN</b>	<b>99</b>
<b>RUIMTELIJKE CONTEXT: SPOORVIADUCT</b>		<b>COLOFON</b>	<b>101</b>
kunstwerk	25		
logistiek	31		
wijzigingen	43		
ruimtelijke erfenis	43		
<b>ARCHITECTONISCHE CONTEXT: VIADUCTSTATION</b>			
vernieuwing	45		
bouwgeschiedenis	53		
stationshal	57		
perrons	65		
overkapping	71		



De luifel van het station overdekt een deel van het Stationsplein.

## INLEIDING

### AANLEIDING

In 2009 verscheen op initiatief van Bureau Spoorbouwmeester een bundeling van vijftig stations in Nederland die cultuurhistorisch het meest waardevol werden geacht: de zogeheten Collectie. Deze verzameling gebouwen vormt sindsdien de basis voor initiatieven om het spoorerfgoed te bewaken. NS en ProRail hebben daarom opdracht gegeven deze gebouwen cultuurhistorisch te onderzoeken. In de waardestellende rapporten moeten de karakteristieken en kwaliteiten van de betreffende gebouwen worden benoemd, de sterke en zwakke punten in beeld gebracht. Station Almere Centrum maakt deel uit van De Collectie. Omdat van dit station nog geen cultuurhistorische waardestelling voorhanden was, kreeg *Van Meijel – adviseurs in cultuurhistorie* opdracht dit onderzoek uit te voeren als onderdeel van het cluster NS Tech (Almere Centrum, Leiden Centraal en Amersfoort).

### AFBAKENING EN NAAMGEVING

Het onderzoek heeft primair betrekking op het treinstation: de hal met paviljoens op het maaiveld en de perrons met overkapping op het viaduct. Omdat dit station onderdeel uitmaakt van een samengestelde verkeersknoop onder een langgerekt viaduct, is tevens naar het totale kunstwerk gekeken. Tevens komt de positie van het station in het centrumgebied van Almere Stad aan bod. Aldus worden de verschillende schaalniveaus doorlopen en met elkaar verbonden.

Het gebouw droeg tot 30 mei 1999 de naam *Almere Centraal Station* en heet sindsdien *Almere Centrum*. Voor de duidelijkheid wordt in dit rapport consequent de actuele naam gebruikt, ook wanneer een situatie van voor 1999 wordt beschreven. De belangrijkste basisgegevens zijn:

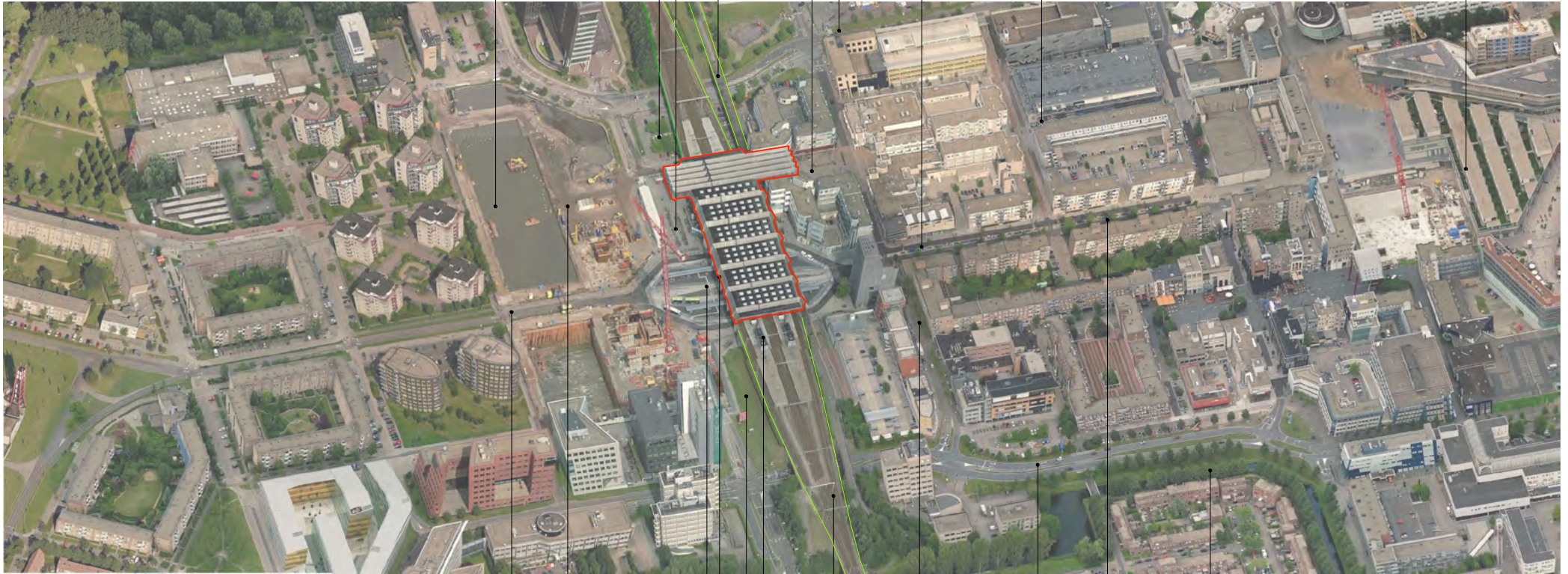
adres	: Stationsplein 27 1315 KT ALMERE
ontwerp	: 1979 e.v.
bouw	: 1983-1987
opdrachtgever	: NV Nederlandse Spoorwegen
architect	: ir. P. (Peter) Kilsdonk (station)
aannemers	: Van Hattem & Blankevoort (viaduct), Strukton (afbouw), Merrem en La Porte, Krupp & Gebr. Van Bentum (kap)
constructeur	: NS Afdelingen Staalbouw en Betonbouw
kunstenaars	: B. (Babette) Treuman (windschermen) : P. (Peer) Veneman (bronzen zuil)

### ONDERZOEKSMETHODE

Uitgangspunt voor de werkwijze is de *Briefing Cultuurhistorisch Onderzoek & Waardestelling* (2012) van de opdrachtgevers. De gehanteerde werkwijze bestaat uit de componenten archiefonderzoek, literatuurstudie, veldwerk en oral history, en de stappen inventariseren, analyseren, waarderen en adviseren. In dat traject wordt steeds door de schaalniveaus heen gewerkt: van stedenbouwkundige context tot architectonisch detail. De verschillende onderdelen, de oorspronkelijke ideeën, de belangrijkste wijzigingen en de aanwezige kwaliteiten worden getypeerd en in beeld gebracht. Vanwege het specifieke gebouwtype is naast de gebruikelijke architectonische en stedenbouwkundige onderzoeksthema's ook aandacht voor de dynamiek van het vervoer, de beleving van de reiziger en de rol van de commercie. Op basis van al deze onderzoeksgegevens worden actuele ontwerpthemata benoemd en suggesties voor de toekomst gedaan. Architect Peter Kilsdonk en stedenbouwkundige Brans Stassen – twee hoofdrolspelers van het eerste uur – hebben het conceptrapport uitvoerig van commentaar voorzien. Hun opmerkingen en aanvullingen zijn in deze versie verwerkt.



Mandelapark + parkeergarages  
Mandelaplein  
Kort parkeren  
Landdrostdreef  
Spoorbaanpad  
Vrije busbaan  
Stationsplein  
Stationstraat  
Winkelhart



Viaductgedeelte  
Flevolijn  
Metropolestraat  
Vrije busbaan  
Vrije busbaan  
Busplein  
Fietsenstalling  
Spoordreef  
Gracht  
Zakencentrum WTC  
Dijklichaam



## TEAM

Het onderzoek is in de periode juni – oktober 2012 uitgevoerd door architectuurhistoricus Leon van Meijel van bureau *Van Meijel – adviseurs in cultuurhistorie* uit Nijmegen en architect Teake Bouma van bureau *Teake Bouma architectuur / stedenbouw* uit Delft. Zij hebben de inventarisatie en analyse verricht en de waardestelling en adviezen opgesteld. Bij het archiefonderzoek is assistentie verleend door historicus Boudewijn Wijnacker van bureau *Novio Ruimtelijke Analyses* uit Nijmegen.

## LEESWIJZER

De opbouw van het rapport is van groot naar klein schaalniveau. In het eerste hoofdstuk komt de stedenbouwkundige context aan bod: de plek van het station in de stad. Het tweede hoofdstuk is gewijd aan de infrastructurele knoop waarvan het langgerekte viaduct de structurele 'drager' is. Het derde hoofdstuk gaat over het eigenlijke stationsgebouw: de architectuur van de accommodatie onder het viaduct en de vormgeving van de voorzieningen en de overkapping op en boven het viaduct. In de genoemde hoofdstukken wordt ingegaan op de oorspronkelijke ideeën, de wijzigingen en de huidige situatie. Zo zijn de veranderingen in de tijd op alle schaalniveaus te volgen. In de laatste hoofdstukken 'waardering' en 'aanbevelingen' wordt vanuit cultuurhistorisch perspectief de balans opgemaakt. Voorin is een samenvatting opgenomen met de belangrijkste bevindingen. Achterin bevindt zich een bijlage met de geraadpleegde bronnen. Op de kaart hiernaast zijn straatnamen en plaatsaanduidingen aangegeven die in het rapport worden gebruikt.

## SAMENVATTING

### STAD

#### uitgangspunten en kader

Station Almere Centrum is het hoofdstation van een compleet nieuw aangelegde forenzenstad onder de rook van Amsterdam. In de jaren zeventig ontwierp de *Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders* (RIJP) voor Almere als geheel en voor het onderdeel Almere Stad een stedenbouwkundige opzet waarin een fijnmazig stelsel van bushaltes, vrije busbanen en treinstations een belangrijk structurerend gegeven was. De opbouw van de woonbuurten was erop gericht dat zoveel mogelijk inwoners een bushalte op loopafstand en een treinstation op fietsafstand kregen. Zo werd kort na de oliecrisis het gebruik van openbaar vervoer gestimuleerd. Dit uitgangspunt hanteerde de RIJP in de jaren tachtig ook nog tijdens de aanleg van het centrum van Almere Stad. Daarin vervulde station Almere Centrum een belangrijke spilfunctie: als knooppunt waar de verschillende verkeersstromen gescheiden van elkaar samenkwamen, en als ruimtelijke schakel en aanjager voor het commerciële en zakelijke deel van het centrum (respectievelijk ten zuiden en ten noorden van het station). Dat belang werd door de RIJP in het stadsbeeld geaccentueerd door het creëren van zichtassen en voorpleinen aan beide zijden van het station. Bovendien kreeg het Stationsplein als belangrijkste ontvangstruimte stedelijke pleinwanden en diagonale winkelpassages om de stationslocatie met de stad te verweven (W.Th. Ellerman), alsmede een symmetrische pleininrichting met vijfverbassins en lichtmasten waarvan de compositie op het station gericht was (Gijs Bakker).

### wijzigingen

Halverwege de jaren negentig ontstond bij de inmiddels zelfstandige gemeente Almere alweer de behoefte om de aantrekkelijkheid van het centrum te vergroten en het voorzieningenaanbod op het niveau van een middelgrote, zelfbewuste stad te brengen. Het ambitieniveau van de eerdere plannen van de RIJP ging dus omhoog. Dat resulteerde in de ontwikkeling van een grootschalig winkelcentrum met culturele voorzieningen aan het Weerwater en het opnieuw leven inblazen van het oorspronkelijke idee van een zakencentrum achter het station (Masterplan O.M.A.). Dat bleef niet zonder gevolgen voor de stationsomgeving. In de specifiek vormgegeven openbare ruimte rond het station werd dezelfde inrichting uitgerold als elders in het centrum. Bovendien kwam het commerciële zwaartepunt meer op afstand van het station te liggen, waardoor het Stationsplein en de Stationsstraat aan belang inboette. Daar staat tegenover dat de andere zijde van het station een flinke impuls krijgt door de nog lopende ontwikkeling van het zakencentrum: een reeks hoge kantoortorens als hoogteaccenten in de skyline en als begrenzendende 'wand' van het centrum. De aansluiting van het zakencentrum via het Mandelaplein op het station moet als gevolg van de crisis evenwel nog grotendeels gestalte krijgen.

### kwaliteiten en knelpunten

Het unieke van station Almere Centrum in stedenbouwkundige zin schuilt vooral in de hechte inbedding waarmee deze alzijdige verkeersknoop met de ruimtelijke structuur en het stadsbeeld van het centrum is verweven, en hoe vooral van het Stationsplein een waardig stedenbouwkundig hoofdmoment in de stad is

gemaakt. Wat dat laatste betreft ligt er nog een opgave op het Mandelaplein, waar het gebaar van de luifel niet wordt beantwoord en de blinde 'wachtgevel' van het aangrenzende paviljoen om een aansluiting vraagt.

## SPOORVIADUCT

### uitgangspunten en kader

Omdat het stadscentrum aan weerszijden van het station was gedacht, was de mate waarin het spoor een barrière mocht vormen een belangrijk discussiepunt. Uiteindelijk werden NS en de RIJP het eens over een combinatie van een gesloten dijklichaam met tunnels aan de randen van het centrum (relatief goedkope oplossing) en een langgerekt viaduct in het hart van het centrum (relatief dure oplossing). De belangrijkste argumenten van de RIJP voor een viaduct waren ongelijkvloerse kruisingen, alle verkeersstromen onder één dak, alzijdige benaderbaarheid en maximale openheid. Het viaduct kreeg een lengte van 261 meter, een breedte van 45 meter en een vrije hoogte van 4 meter, en bestaat uit een massieve maar leesbare betonconstructie van kolommen, pijlers, balken en platen.

Voor de ruimtelijke opzet onder het viaduct golden in hoofdzaak twee functionele uitgangspunten: scheiding van de verschillende verkeersstromen zodat ze elkaar niet in de weg zitten, en verknoping van route, aankomst en overstap per verkeerstrook waardoor korte looplijnen ontstaan. Dat leidde tot een functionele zonering met van west naar oost: een kruispunt van fietsroutes met een fietsenstalling, een vrije busbaan met een busplein, een voetgangersdomein met passage en stationshal, en een dreef met flankerende parkeerplaats. Elke zone kreeg eigen stijgpunten naar de perrons.

Bij de aankleding van het viaduct speelde naast functionele overwegingen ook de beleving een belangrijke rol. Er moest namelijk een oplossing komen voor de donkerte onder het diepe viaduct. NS architect Peter Kilsdonk gebruikte doorzichten, lichte kleuren, dag- en kunstlicht ter oriëntatie onder het viaduct. Zo bieden uitsneden in het betondek (trappenhuizen, vides) en transparante puien (entrees, paviljoens) een dynamisch perspectief op de reizigerstromen op de verschillende niveaus en uitzicht op belangrijke richtpunten (perrons, stationshal). Voor het busstation trok de RIJP in 1985 architect Sjoerd Soeters aan. Op postmoderne wijze gebruikte hij allerlei vormen, decoratieve patronen, kleurrijke kunstverlichting en felle kleurcontrasten om een vriendelijke en aangename buitenruimte te maken. Om kleur en richting te geven aan het woud van kolommen stelde hij tevens voor deze te bekleden met mozaïektegeltjes, waarbij het patroon refereert aan een zuil, de primaire kleuren de 'onderwereld' verlevendigen en het kleurenpatroon richting geeft aan de ruimte.

### wijzigingen

Constructief is er aan het viaduct niets veranderd. In functionele zin zijn alleen een fietsenstalling toegevoegd ter plaatse van het parkeerterrein en OV-chip poorten geplaatst bij de stijgpunten. Meest ingrijpend is de transformatie van het busstation rond 2006 waarbij de busbaan rechtdoor is getrokken en de inbreng van Soeters volledig is verwijderd. Het oorspronkelijke uitgangspunt om met licht, kleur en specifiek ontworpen meubilair een aangename buitenruimte te maken, is ingeruild voor niet-kleuren, standaard meubilair en wit geschilderd beton.

### **kwaliteiten en knelpunten**

Het bijzondere van station Almere Centrum is de heldere organisatie van de verschillende verkeersstromen in afzonderlijke zones onder een alles samenbindend viaduct, met elk eigen stijgpunten naar de perrons en korte looplijnen naar de flankerende vervoersmiddelen. Sinds de toevoeging van een fietsenstalling op de parkeerplaats zitten fietsers en automobilisten elkaar daar enigszins in de weg. Uniek is de wijze waarop de beeldbepalende kolommenstructuur door middel van een kleurrijke betegeling de 'onderwereld' verlevendigd en richting geeft. Het in 2012 gedeeltelijk vernieuwde tegelwerk op de kolommen in en rond de stationshal doorkruist deze systematiek omdat de kleuren, de formaten en de patronen anders zijn.

## **STATIONSGEBOUW**

### **uitgangspunten en kader**

Het grijze beton en de duidelijk afleesbare onderdelen van het spoorviaduct boden een neutrale basis cq. raamwerk voor de architectonische toevoeging van het feitelijke stationsgebouw. Voor het ontwerp daarvan tekende Peter Kilsdonk, één van de jonge architecten die NS - vanwege het uitdijende spoorwegennet - rond 1980 aantrok. Om het imago van het bedrijf te versterken en de beleving van de reiziger positief te beïnvloeden streefden zij in hun werk - meer dan daarvoor - naar architectonische experimenten, stilistische diversiteit, kleurrijke expressie, ruimtelijk overzicht en sociale veiligheid. Die insteek zorgde voor een spectaculaire vernieuwing van de stationsarchitectuur. Deze vernieuwing komt bij station Almere Centrum

in verschillende ontwerpthema's tot uitdrukking: de allesoverheersende constructie esthetiek, de postmodernistische details, de transparante en obstakelvrije perronruimte, de beeldbepalende overkapping van ruimtevakwerk, het frisse ruimtebeeld (gladde materialen, heldere kleuren, transparant glas), de functionele rangschikking van de diverse verkeersstromen op verschillende niveaus en de meerzijdige oriëntatie van het station op de omgeving. Daarmee is dit station representatief voor de High Tech architectuur, het oeuvre van de architect, de categorie paraplu- en viaductstations en de reeks stations aan de Flevolijn.

Vanwege de stedenbouwkundige spilfunctie van de stationslocatie dwong de RIJP niet alleen een spoorviaduct af, maar pleitte ook voor een herkenbaar stationsgebouw met uitstraling en verbindende kwaliteiten. Die wens beantwoorde Kilsdonk - in samenspraak met Ellerman en Bakker - met een voetgangerspassage en beeldbepalende luifels als intergraal onderdeel van het stationsgebouw. Voor de paviljoens onder en de overkapping boven het viaduct hanteerde Kilsdonk een typisch High Tech principe, namelijk: alle onderdelen zoveel mogelijk los van de viaductconstructie houden en door kleurgebruik verbijzonderen, waardoor de samenstellende onderdelen afzonderlijk leesbaar en herkenbaar blijven. Hij gaf daarom lichte 'kleuren' aan de vloer, de kolommen en het plafond (ook vanwege het ruimtelijke effect), en felle kleuren aan de paviljoens en de verbindende strook onderlangs het plafond. Op een vergelijkbare manier accentueerde Kilsdonk de door de felrode kleur van het ruimtevakwerk, en maakte hij de kap in zijn samenstelling leesbaar door andere kleuren te gebruiken voor de afwatering (blauw), leidingen (wit), speakers en lampen (groen) en bevestigingspunten (zwart).



Bij de inrichting van de stationshal en de perrons ging Kilsdonk uit van rust, regelmaat en concentratie om overzicht en duidelijke looplijnen te krijgen. Voor de hal leidde dat tot één centraal informatie- en oriëntatiepunt, en voor de perrons tot een rangschikking van alle elementen op één lijn.

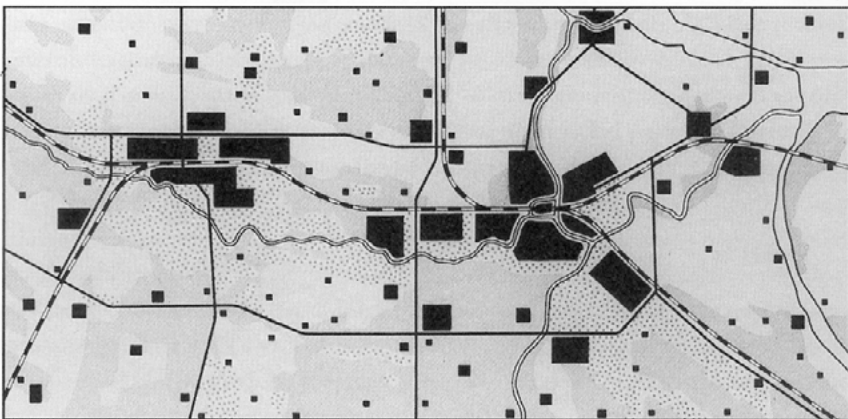
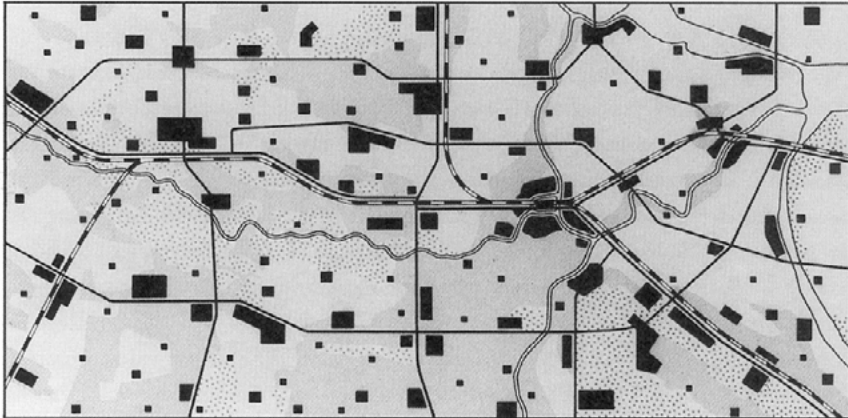
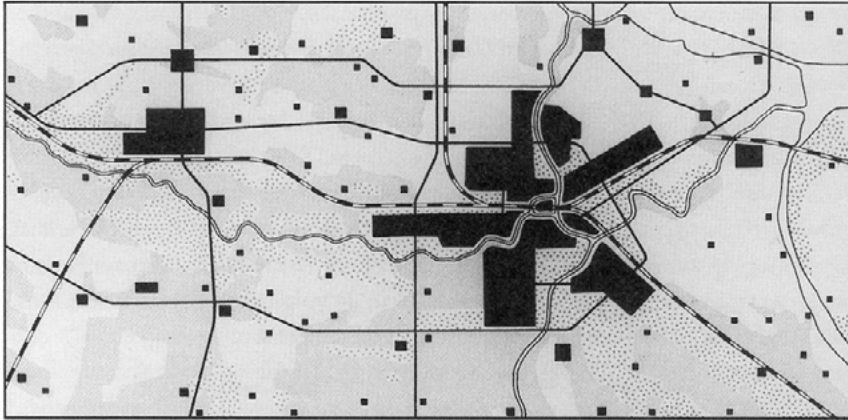
Voor Kilsdonk had de toevoeging van kunstuitingen niet enkel het doel om te verfraaien. Hij koos de plekken daarvoor zorgvuldig. Zo zijn de windschermen aan de buitenzijde uitgevoerd als dichte panelen met zeefdrukken waardoor de langszijden van het station nog enigszins het karakter van gevels hebben. De bronzen zuil is tevens als ontmoetingspunt bedoeld, en staat daarom iets terzijde van de twee kruisende looproutes in de passage.

### wijzigingen

De stationshal en in mindere mate de perrons zijn op talrijke onderdelen gewijzigd. Enkele veranderingen zijn het gevolg van de invoering van nieuwe standaarden zoals de vernieuwing van perronmeubilair en de introductie van OV-chip poorten, of hebben te maken met veiligheid zoals de plaatsing van hekwerken langs het Spoorbaanpad en rond de stijgpunten op de perrons. Andere veranderingen druisen in tegen de oorspronkelijke ontwerpuitgangspunten. De meest ingrijpend voorbeelden daarvan zijn: de nieuwe tegels tegen de kolommen, het gedeeltelijk dichtplakken van puin, het gedeeltelijk demonteren van het kunstwerk op de windschermen, de ontmanteling van het losstaande informatie- en oriëntatiepunt en het plaatsen van de informatiedragers tegen constructieve onderdelen.

### kwaliteiten en knelpunten

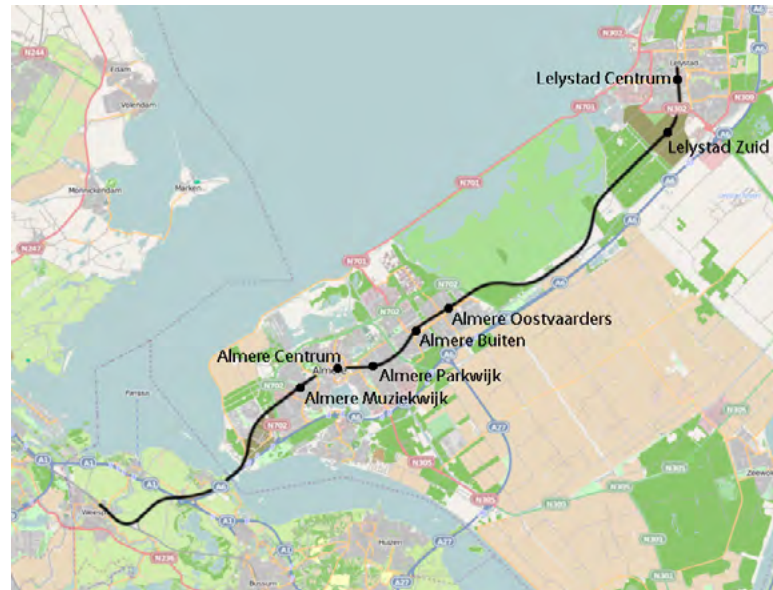
Het unieke van station Almere Centrum in architectonisch opzicht zit in de toepassing van het viaducttype en het parapluconcept (alles overdekkende kap), waarbij deze relatief nieuwe principes voor het eerst in samenhang en op grote schaal tot een coherent geheel zijn samengebracht en hebben geleid tot een herkenbaar en goed functionerend gebouw in de stad. Dat is vooral de verdienste van de allesoverheersende constructie esthetiek van de High Tech benadering, waarin de samenstellende onderdelen afzonderlijk leesbaar en herkenbaar blijven door ze los van elkaar te houden en waar nodig met felle kleur te verbijzonderen. Deze kleuren zijn weliswaar ontleend aan de kleurenwaaier van NS, maar door Kilsdonk - als reactie op de voorgaande oranje-bruine periode - met nadruk toegepast in het architectonische beeld van de stations aan de Flevolijn. De belangrijkste knelpunten hebben te maken met de donkere wereld onder het viaduct (hoe hou je die ruimte aangenaam en transparant), het grote aantal toegangen tot de hal en de perrons (hoe en waar bied je overzichtelijk informatie en diensten aan) en de marginale positie van de passage qua programmering (wat is de toekomstwaarde van de winkelunits).



LINKS Schematische weergave van concentratie (boven), deconcentratie (midden) en gebundelde deconcentratie (onder). Bron: Tweede Nota over de ruimtelijke ordening in Nederland, Den Haag 1966.

BOVEN Structuurplan Almere Stad. Bron: Ontwikkelingsplan voor het Centrum van Almere (1981).

ONDER Kaart met Flevolijn en stations.



## STEDELIJKE CONTEXT: ALMERE STAD

### NEW TOWN

#### groeikern en forenzenstad

Almere dankt zijn ontstaan aan het fenomeen suburbanisatie. Suburbane verstedelijking vond zijn oorsprong in het planningsprincipe van 'gebundelde deconcentratie' uit de Nota's Ruimtelijke Ordening (1960 en 1966). Het doel was om de voortschrijdende migratie van de stad naar het platteland in goede banen te leiden. In de derde Nota (deelnota's 1974-1980) werd Almere aangewezen als groeikern om de bevolkingsgroei en de trek uit de grote steden op te vangen, vooral uit Amsterdam en het Gooi. De prognose was dat de nieuwe stad door zou kunnen groeien tot 250.000 inwoners. Deze pioniers van het nieuwe land zouden vooral op het oude land werkzaam zijn, zo was de veronderstelling.

#### Flevolijn

Voor de ontwikkeling van Almere als forenzenstad werd een spoorverbinding met de Randstad cruciaal geacht omdat de trein een belangrijk deel van het forenzenverkeer op moest vangen. Lang voordat de stadsplannen klaar waren en de eerste huizen werden gebouwd, tekende de Dienst der Zuiderzeewerken de spoorlijn al in op het Structuurplan voor de Zuidelijke IJsselmeerpolders (1961). De aanleg van de Flevolijn van Weesp via Almere naar Lelystad begon in 1980 en werd bekostigd door het Rijk. Het benodigde zand voor de spoordijk kwam uit het Weerwater dat in 1981-1982 werd uitgegraven. De minister opende in 1987 het traject tot Almere Buiten. Een jaar later volgde het deel tot Lelystad. In Almere waren vijf stations voorzien, waarvan Almere

Centrum het hoofdstation was. Het aanvankelijke predikaat Centraal Station was uniek want eigenlijk alleen voorbehouden aan een groot station gelegen aan een knooppunt van meerdere lijnen cq. reisrichtingen, en dat was in Almere Stad niet het geval. De naamgeving was dan ook veel meer een onderstreping van de ambitie om de stad door te laten groeien tot een van de grootste steden in Nederland. De doodlopende Flevolijn betrof de eerste fase van een ambitieuzer project. Hoewel al meteen voorzien, duurde het nog tot 2003 voordat de Flevolijn via de Gooiboog een directe verbinding met Utrecht kreeg. Anno 2012 is de verlenging van de Flevolijn via Dronten en Kampen naar Zwolle in aanleg: de Hanzelijn. Van de verlenging via Emmeloord en Heerenveen naar Groningen - de Zuiderzeelijn - is in 2007 afgezien.

#### Almere: meerkernige stad

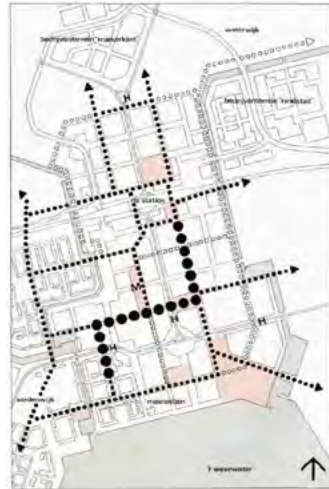
Almere werd in de jaren zeventig ontworpen door stedenbouwkundige Teun Koolhaas en landschapsarchitect Alle Hosper van de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders (RIJP)<sup>1</sup>. Zij ontwierpen een nieuwe stad bestaande uit meerdere, afgeronde kernen met scheidende landschapszones: het zogeheten polynucleaire concept. De kernen kregen zo veel mogelijk een specifiek karakter, eigen voorzieningen en (via busbanen) een aansluiting op de Flevolijn. Wat de mobiliteit betrof, lag het primaat bij het openbaar vervoer met een fijnmazig systeem van bushaltes en vrije busbanen (gekoppeld aan treinstations) tot in alle uithoeken van de woongebieden. Zo zou de stad in elke ontwikkelingsfase goed functioneren en als 'af' voelen. Ter inspiratie bezochten

<sup>1</sup> De Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders (RIJP) was een overheidsdienst die verantwoordelijk was voor de ruimtelijke ordening van Flevoland. De RIJP bestond van 1963 tot 1989 en zetelde in het Smedinghuis te Lelystad.





Plangrens.



Voetgangersroutes.



Fietsroutes.



Autoroutes.



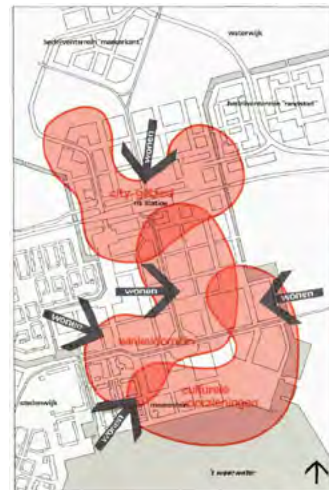
Verzorgingsgebied bushaltes en treinstation.



Rasterpatroon.



Massaschets.



Functionele zoning.



Bijzondere ruimtes en gebouwen.



Zichtassen.

Deze thematische kaarten zijn afkomstig uit het rapport bij het Ontwikkelingsplan voor het Centrum van Almere (1981). Mobiliteit speelde een belangrijke rol in het denken over het stadscentrum, zoals de bovenste reeks kaarten laat zien. Het station neemt een centrale positie in als startpunt van de belangrijkste voetgangersroute, snijpunt van de belangrijkste

fietsroute en middelpunt van het openbaar vervoer. Deze positie wordt in het ruimtebeeld onderstreept door een aantal lange zichtlijnen die gericht zijn op het station. De automobiliteit is secundair en krijgt daarom een plek aan de randen van het plangebied.



de medewerkers van het Projectburo Almere van de RIJP diverse *new towns* in Engeland. Halverwege de jaren zeventig begon de bouw van de eerste kern: Almere Haven. De aanleg van de centrale en grootste kern – Almere Stad – startte in 1978. Planoloog Klaas Nawijn en stedenbouwkundige Henk de Boer ontwierpen hiervoor een structuurplan met een vertakte opzet in wijken en structuurbepalende verkeersdriegen en busbanen. In juni 1980 trokken de eerste bewoners naar Almere Stad.

### Almere: centrum

Binnen Almere Stad was het centrum gedacht als het economische, culturele en bestuurlijke hart. Planoloog Klaas Nawijn en stedenbouwkundige Brans Stassen – beiden werkzaam bij het Projectburo Almere van de RIJP – ontwierpen in 1981 voor deze wijk een Ontwikkelingsplan. In een reeks van tien conceptuele themakaarten werden het programma en de structuur vastgelegd. Zij zagen de opzet van het centrum als volgt.

Het centrumgebied wordt aan de oost- en westzijde geflankeerd door twee slingerende grachten en aan de zuidzijde begrensd door het Weerwater (lichtgrijs op de kaartenreeks). Aan de noordzijde doorsnijdt de Flevolijn het centrumgebied. Het station kan zo een tweezijdige oriëntatie en betekenis krijgen: als toegangspoort naar het winkelgebied in het zuidelijke deel van het centrum en als entree tot een stadspark annex kantorenlocatie in het noordelijke deel van het centrum (zie kaarten ‘verzorgingsgebied’ en ‘functionele zonerings’). Aan de winkelzijde staat het geplande station op de kop van de hoofdwinkelroute: een besloten voetgangersplein (Stationsplein) met bomen en terrassen, en een voortzetting in de hoofdwinkelstraat (Stationsstraat). De winkelstraat, het voorplein en de stationshal lopen als voetgangersgebied

ruimtelijk in elkaar over.<sup>2</sup> Het stadspark aan de noordzijde van het station was gedacht als groene wachtruimte voor reizigers (groen tegenover het steen van het Stationsplein), speelplek voor kinderen, uitloopruimte voor centrumbezoekers en reservering voor kantoorgebouwen in de toekomst. Grootschalige elementen als kantoren en congrescentra moesten namelijk dicht bij het station liggen, zo was de gedachte van de stedenbouwkundigen die het hoofdstation als een potentiële katalysator voor bedrijvigheid zagen (in de praktijk liet dat nog enkele jaren op zich wachten).

### gridstructuur en functiescheiding

Als stedenbouwkundige basis voor het Ontwikkelingsplan koos het Projectburo voor een gridstructuur met een gemiddelde blokmaat van 85 bij 85 meter, met hier en daar afwijkingen (zie kaart ‘rasterpatroon’). Het vierkante bouwblok als stedenbouwkundige bouwsteen leidt tot een eenvoudig en streng patroon van haaks kruisende straten. Om daar afwisseling en levendigheid in aan te brengen, zijn enkele afwijkende stedelijke ruimtes en bijzondere gebouwen in het plan opgenomen (zie kaart ‘bijzondere ruimtes en gebouwen’). De stationsomgeving is één van die verbijzonderingen in het patroon: het centrale verkeersknooppunt in de stad. Bij de opzet van het centrum van Almere Stad heeft het Projectburo

<sup>2</sup> In een voorstudie van het Ontwikkelingsplan was het station overigens voorzien aan de andere kant van het busplein (westzijde). In dat geval zouden alle belangrijke publiekstrekkingen – haven, winkelstraat, marktplein en station – ten westen van de vrije busbaan komen te liggen. Om een eenzijdige concentratie te voorkomen, werd op advies van Klaas Nawijn uiteindelijk besloten het treinstation aan de oostzijde van het busstation te situeren. Omdat het station wel deel moest uitmaken van het kloppende stadshart kreeg de winkelroute een bajonetstructuur (zie vette stippen op kaart ‘voetgangersroutes’).



Stationsplein richting station.  
Bron: Bouw (1989) 13.



Stationsplein richting Stationsstraat.  
Bron: Bouw (1989) 13.



Stationsplein richting station (2012).



Stationsplein richting Stationsstraat (2012).

ernaar gestreefd om zoveel mogelijk mensen binnen de invloedssfeer van het openbaar vervoer te laten wonen en werken. Daarom ligt het station in het hart van een denkbeeldige cirkel met een straal van 800 meter (redelijke fietsafstand) die precies de rand van het centrum cq. het Weerwater raakt (zie kaart 'verzorgingsgebied'). Tussen het Weerwater en het stationsgebied was bovendien een belangrijke zichtas voorzien in de as van de vrije busbaan (zie kaart 'zichtassen'). Vanuit het trein- annex busstation zijn denkbeeldige cirkels met een straal van 400 meter (redelijke loopafstand) ingetekend voor de situering van de bushaltes. In het Ontwikkelingsplan is kortom voorrang gegeven aan langzaam verkeer en openbaar vervoer, en veel aandacht besteed aan gescheiden verkeersroutes. In de stationsomgeving leidt dat tot het volgende stelsel:

- langzaam verkeer (voetganger): park, station, Stationsplein, Stationsstraat;
- langzaam verkeer (fietser): kruisende fietspaden op maaiveld en een verhoogd Spoorbaanpad voor fietsers voorlangs het station;
- openbaar vervoer (bus): vrije busbaan in noord-zuidrichting;
- snelverkeer (auto): Ius Landdrosdreef, Hospitaaldreef en Spoordreef door het centrum met daaraan parkeervoorzieningen.

Kortom, in het Ontwikkelingsplan voor het centrum komen bij de stationslocatie de verschillende verkeersstromen samen. In het volgende hoofdstuk wordt uiteengezet hoe deze verkeersknoop vorm kreeg.

## stationslocatie

In het Ontwikkelingsplan voor het centrum (1981) was het treinstation met aangrenzend voorplein aangemerkt als een bijzondere stedelijke plek in de gridstructuur. Hier zouden het citygebied rond het station en het zuidelijke winkeldomein elkaar overlappen. Omdat dit de ontvangstruimte van de stad moest worden, wilde de RIJP een stationsplein met allure. Voor de stedenbouwkundige uitwerking gaf zij opdracht aan W.Th. Ellerman van architectenbureau Lucas & Niemeijer. Ellerman introduceerde een patroon van diagonalen onder een hoek van 45 graden op de as van de spoorlijn als middel om de stationslocatie met de stad te verweven. Van de grote hoeveelheid diagonale passages die hij aanvankelijk voorstelde, zijn uiteindelijk alleen de twee bescheiden doorsteken van het Stationsplein naar het busstation en de (taxi)parkeerplaats gerealiseerd. Het Stationsplein ontwierp hij als een rechthoekig besloten plein met wanden van

vier bouwlagen met plat dak. De blokken ten zuiden van de kruisende Metropolestraat ontwierp hij zelf. De blokken tussen de Metropolestraat en het station ontwierp architect Jan Brouwer in opdracht van projectontwikkelaar M.A.B. Omdat de architectonische uitwerking in samenspraak met de NS architect van het station geschiedde, wordt de verschijningsvorm van de pleinvanden besproken in het derde hoofdstuk: 'Architectonische context: viaductstation'. Het plein werd ingericht door industrieel ontwerper Gijs Bakker. Hij ging uit van een symmetrische opzet met negen markante lichtzuilen en roestvrijstalen meubilair langs de randen en een rechthoekig en twee ronde bassins met fontein in de middenas. Daarmee versterkte hij de gerichtheid op de entree van het station. De bestrating was van natuursteen. Deze opzet en inrichting zijn rond 2006 in het kader van de herinrichting van het centrum volledig gewijzigd (zie volgende paragraaf).



Oorspronkelijke inrichting van het Stationsplein (circa 1987).  
Bron: flevolandbovenwater.nl.

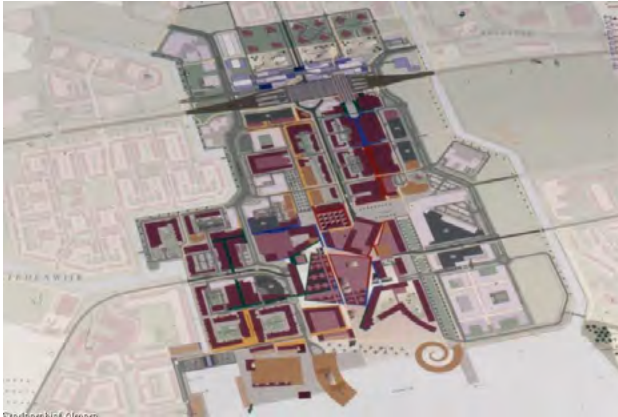


Inrichting van het Stationsplein sinds circa 2006.

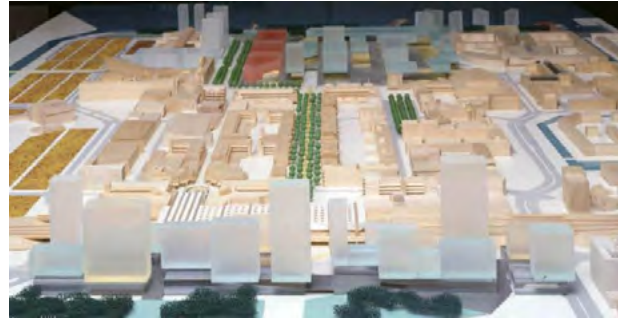


De winkeluil is 'familie' van de stationsuil.





Masterplan van OMA voor het Centrum van Almere Stad.  
Bron: Stadsarchief Almere.



Maquette van het Masterplan. Bron: Stadsarchief Almere.



Granieten bestrating en houten zitbank sinds circa 2006 op het Mandelaplein.



Zakencentrum WTC ten noorden van het station in ontwikkeling.



Impressie uit het Masterplan Zakencentrum WTC.  
Bron: Architecten Cie 2002.

## UPGRADE

### masterplan

In 1994 nodigde de gemeente vier stedenbouwkundige bureaus uit om een nieuwe visie op het stadscentrum te ontwikkelen. Het doel was om de aantrekkelijkheid van het centrum te vergroten en het voorzieningenaanbod op het niveau van een middelgrote, zelfbewuste en snel groeiende stad te brengen. Daarvoor lag een braak terrein in het centrum beschikbaar. Rem Koolhaas (O.M.A.) won de prijsvraag met een grootstedelijke aanpak van meervoudig grondgebruik en stapeling van functies in twee dicht bebouwde megastructuren: een zakencentrum achter het station en een winkelcentrum met culturele voorzieningen en bovenwoningen aan het Weerwater. Koolhaas doorbrak de geometrische en vlakke gridstructuur van het centrum met diagonale, schuin verlopende straten en vides waarin de bovenwereld werd samengebracht met de onderwereld van de parkeergarages. De verschillende onderdelen van het winkelcentrum werden door gerenommeerde architecten uitgewerkt en in de periode 1999-2009 gerealiseerd.

### zakencentrum

In een smalle zone achter het station voorzag O.M.A.'s Masterplan in een zakencentrum met een dubbele reeks schijfvormige kantoortorens als uitbreiding van de reeds bestaande kantoorgebouwen. Boven de perrons was een nieuw dak voorzien dat door zou lopen in het omlaag glooiende park erachter. Het dak was opgevat als een plaatvormig gebouw met diensten en functies voor het zakencentrum. In het beoogde dak waren grote vides opgenomen voor daglichttoetreding op de perrons en in

de stationshal. Aldus werden station, kantoortorens en park als continue openbare ruimte behandeld. Deze ideeën werden in 2002 door de Architecten Cie stedenbouwkundig uitgewerkt in het Masterplan WTC. Drie hoge kantoortorens begrenzen als 'wand' de noordzijde van het centrum en markeren als hoogteaccent de skyline. Tussen de torens en het station is een zone vrijgehouden als plein in verband met de mogelijke uitbreiding met twee extra sporen. Van dit Masterplan zijn de parkeergarages met groenstrook en twee kantoortorens uitgevoerd, namelijk:

- kantoortoren Martinez (ZZDP architecten, 2010) aan het Mandelaplein;
- Carlton toren (Dam & Partners Architecten, 2010) aan het Mandelaplein.

Samen vormen ze het zakencentrum WTC.

### openbare ruimte

Als onderdeel van het Masterplan is de openbare ruimte rond het station gedeeltelijk heringericht. Het Mandelaplein en het Stationsplein (met in het verlengde daarvan de winkelstraten) hebben omstreeks 2006 een bestrating gekregen van zalmkleurig graniet. Op het Stationsplein zijn enkele honderden ledlampjes in de bestrating aangebracht (verlichte loper), rvs afvalbakken, plantenbakken en hardhouten zitbanken geplaatst en een goot met fonteinen aangebracht. Om de doorstroom van het groeiend aantal reizigers op het plein te garanderen is de strook in de as van de Stationsstraat en de stationsentree vrijgemaakt van obstakels.



Het station aan het Mandelaplein.



Stationsplein.



Stationsstraat.



Stationsplein met winkelpassage.



## WIJZIGINGEN

In het voorgaande zijn de belangrijkste wijzigingen in de stedelijke context reeds genoemd. Het betreft in hoofdzaak:

- De verschuiving in het zwaartepunt van het winkeldomein in de richting van het Weerwater. De winkelroute begint tegenwoordig niet meer bij de stationsuitgang, maar pas echt ten zuiden van de Metropolestraat. Het Stationsplein wordt in toenemende mate een horecaplein.
- Door de ontwikkeling van het nieuwe winkelcentrum is de zichtlijn over de vrije busbaan van het Weerwater naar het stationsviaduct dichtgezet. Alleen de zichtlijn van het Stationsplein naar de uitzichttoren aan de overkant van het Weerwater is behouden.
- Het oorspronkelijke stadspark aan de noordzijde van het station is in het zakencentrum WTC getransformeerd in een langwerpige parkstrook boven twee ondergrondse parkeergarages. met enkele en ondergrondse parkeergarages waarop groenaanleg. Bij de rangschikking van de kantoortorens in het zakencentrum is de gridstructuur met diagonale doorsteken losgelaten.
- De inrichting van het Stationsplein is omstreeks 2006 volledig vernieuwd om vrij baan te bieden aan de groeiende doorstroom van reizigers.
- De bestrating rond het station is aangepast op die van de nieuwe winkel- en zakencentra:

zalmkleurig graniet. Als continue vloer verbindt deze bestrating de verschillende onderdelen van het stadscentrum.

## STEDENBOUWKUNDIGE ERFENIS

- De stedenbouwkundige situatie rond het station is terug te voeren op het *Ontwikkelingsplan voor het centrum van Almere* uit 1981. Vooral aan de zuidzijde is het oorspronkelijke grid met de evenwijdige toevoerwegen behouden: Spoordreef, vrije busbaan (Bankierbaan / Wijsgeerbaan), Stationsstraat – Stationsplein en de Landdrostdreef. Aan de noordzijde is het beoogde zakencentrum weliswaar in ontwikkeling, maar binnen een sterk gewijzigde stedenbouwkundige opzet.
- In deze compleet nieuwe stad konden openbaar vervoer en stad optimaal op elkaar worden afgestemd. De RIJP bewerkstelligde dat door - bij de locatiekeuze van het station en de ruimtelijke opzet van het centrum – ernaar te streven om het station zo gunstig mogelijk te situeren voor zoveel mogelijk bewoners, d.w.z. op maximaal 800 meter fietsafstand en centraal in een netwerk van bushaltes op maximaal 400 meter loopafstand van elkaar. Het station als spin in het web van openbaar vervoer, waarbij de stad zich ontvouwt rondom een tweezijdig ontsloten station. Station Almere Centrum was en is als hoofdstation van bijzondere betekenis

voor de ontsluiting van deze stad en trekt sinds de ontwikkeling van zakencentrum WTC in 2006 ook bedrijvigheid naar zich toe, zoals in 1981 ook beoogd door de RIJP.

- De stationsomgeving is opgezet als één van de stedenbouwkundige hoofdmomenten in het centrum, ter verlevendiging van de gridstructuur. De vrije busbaan, maar bovenal het tracé Stationsstraat – Stationsplein waren gedacht als belangrijke (zicht)assen op het station, en zijn dat nog steeds. Alleen de zuidelijke tak van de vrije busbaan is visueel dichtgezet door het winkelcentrum aan het Weerwater.
- Het station is bewust gesitueerd op het raakvlak van het citygebied en het winkeldomein, en heeft daarom een tweezijdige oriëntatie met voorpleinen waarbij de geïntegreerde passage voor de verbinding zorgt. De toegang aan het Stationsplein kreeg meteen een hechte stedenbouwkundige inbedding. De toegang aan het Mandelaplein is weliswaar meteen gerealiseerd maar ontbeert die stedenbouwkundige inbedding nog steeds en staat er verloren bij in de open ruimte en naast een blinde 'wachtgevel'.
- Het commerciële zwaartepunt in het centrum is verschoven naar het Weerwater waardoor het Stationsplein marginaler wordt en andere functies krijgt (meer horeca). De herinrichting van de openbare ruimte betreft de verschillende plekken in het centrum op elkaar en heeft een warmere uitstraling gekregen.



Spoordijk en viaduct in aanleg in 1983. Bron: flevolandbovenwater.nl.



Bouw van het viaduct in 1983. Bron: flevolandbovenwater.nl.



Bouw van het viaduct in 1984. Bron: flevolandbovenwater.nl.



Bouw van het viaduct in 1984. Bron: flevolandbovenwater.nl.

## RUIMTELIJKE CONTEXT: SPOORVIADUCT

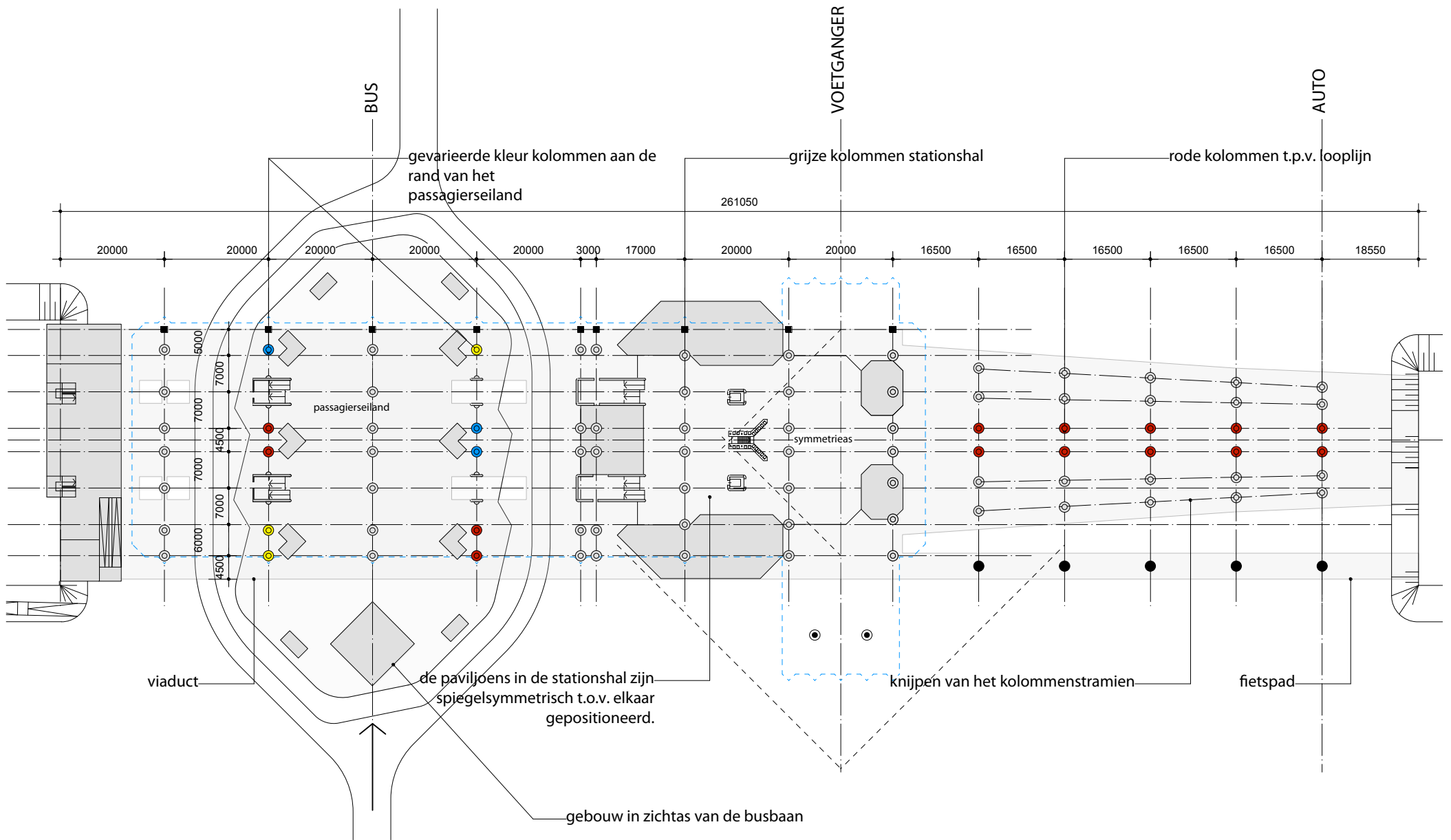
### KUNSTWERK

In het vorige hoofdstuk is ten aanzien van het station ingegaan op de specifieke plek in, de bijzondere betekenis voor en de structurele en functionele samenhang met de stad. In dit hoofdstuk staat de concrete uitwerking van de stationslocatie centraal. Waarom is gekozen voor een spoorviaduct en hoe is dat kunstwerk opgezet en vormgegeven?

### inpassing

In het *Ontwikkelingsplan voor het centrum van Almere* verdeelde de Flevolijn het stadscentrum in een groot winkelgebied ten zuiden van de spoorbaan, en een kleiner park en zakencentrum ten noorden ervan. Omdat het stadscentrum zich aan weerszijden van het station uitstrekte, was de mate waarin het spoor een barrière mocht vormen een belangrijk punt. NS stelde de spoorbaan aanvankelijk voor als een gesloten dijklichaam met daarin enkele doorgangen. Deze relatief goedkope manier om trein- en stadsverkeer ongehinderd te laten kruisen, werd na de oorlog in verschillende Nederlandse steden toegepast. De RIJP wilde evenwel de barrièrewerking van de spoorbaan nog veel verder minimaliseren in het gedeelte van het stadscentrum tussen de twee grachten. Ze stelde daarom een langgerekt viaduct voor met maximale openheid op het maaiveld: een veel duurdere oplossing. Om tot elkaar te komen vroeg de RIJP extern adviseur P. de Bruijn om met een oplossing te komen. Hij stelde een tussenvariant voor met een korter viaduct tussen de dreven.

In januari 1979 ging NS akkoord met de aanleg van een viaduct van 261 meter lang, 45 meter breed en een vrije hoogte van 4 meter (doorrijhoogte voor bussen). In 1985 kwam de viaductconstructie gereed. In het westen sluit het viaduct ter plaatse van de fietsenstalling aan op een langzaam aflopend dijklichaam richting de westelijke gracht. In het oosten versmalt het viaduct geleidelijk ter plaatse van de perronuiteinden, en maakt zich los van het verhoogde Spoorbaanpad voor fietsers dat in een rechte lijn doorloopt. Dit deel van het fietspad rust op een reeks, cirkelvormige paddestoelkolommen van beton. Ook aan deze zijde sluiten het viaduct en het verhoogde fietspad aan op een langzaam aflopend dijklichaam richting de oostelijke gracht. Tevens stelde P. de Bruijn voor om de spoorbaan door de gridstructuur te voeren, dat wil zeggen door de binnenkant van een aantal bouwblokken. Namens NS wees K. van der Gaast dat idee om twee redenen van de hand. Ten eerste omdat de geluidsoverlast het plaatsen van geluidsschermen noodzakelijk zou maken. En ten tweede omdat hij van mening was dat een spoorlijn en een station bij de openbare ruimte hoorden en daarom niet in een binnengebied thuis hoorden. Na die afwijzing bedachten de RIJP en hun nieuwe adviseur W.Th. Ellerman andere voorstellen met diagonalen om het station zo goed mogelijk in te passen in de stedelijke structuur (zie vorig hoofdstuk). Deze voorstellen werden steeds met NS besproken. Een dergelijke innige wisselwerking was destijds ongebruikelijk voor NS die zich liever niet met stedenbouwkundige zaken bemoeide.



De ontwerpsystematiek van het viaductstation.



## constructie, materiaal en kleur

Het idee van het langgerekte viaduct kwam dus van de RIJP, de uitwerking ervan was in handen van NS. In essentie werd het een samengesteld geheel van kolommen, pijlers, balken en platen uitgevoerd in grijs beton. De samenstelling uit verschillende onderdelen hield de constructie helder en leesbaar. Het grijze beton bood een neutrale basis voor de architectonische invulling van de functies op en onder het viaduct.

Het viaduct bestaat in hoofdzaak uit een betondek dat rust op een reeks rechthoekige betonnen onderslagbalken met daaronder ronde kolommen. De betonconstructie van het dek en de balken is in het werk gestort, voorzien van afgeschuinde 45 graden hoeken op de uiteinden. In het onbehandelde beton is de bekisting nog zichtbaar. Aan de noordzijde zijn de pijlers naar boven doorgestoken. Hierop rust de kap van het station. De hemelwaterafvoeren zijn in groeven aan de buitenzijde van de pijlers weggewerkt. Tussen de onderslagbalken zijn betonnen balken met langgerekte spaarvelden aangebracht. Deze onttrekken het betondek aan het zicht. De situatie aan de zuidzijde is anders. Daar kraagt de onderslagbalk met het betondek uit om plaats te bieden aan het verhoogde Spoorbaanpad voor fietsers voorlangs het station (zie tevens afbeeldingen op volgende pagina's).

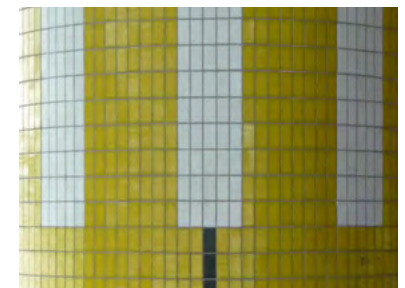
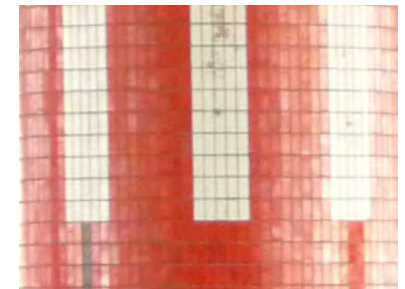
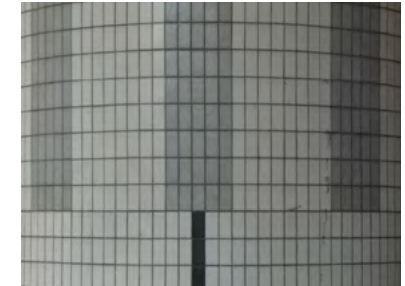


Wisselende kleurstelling in de dwarsrichting op het busstation.

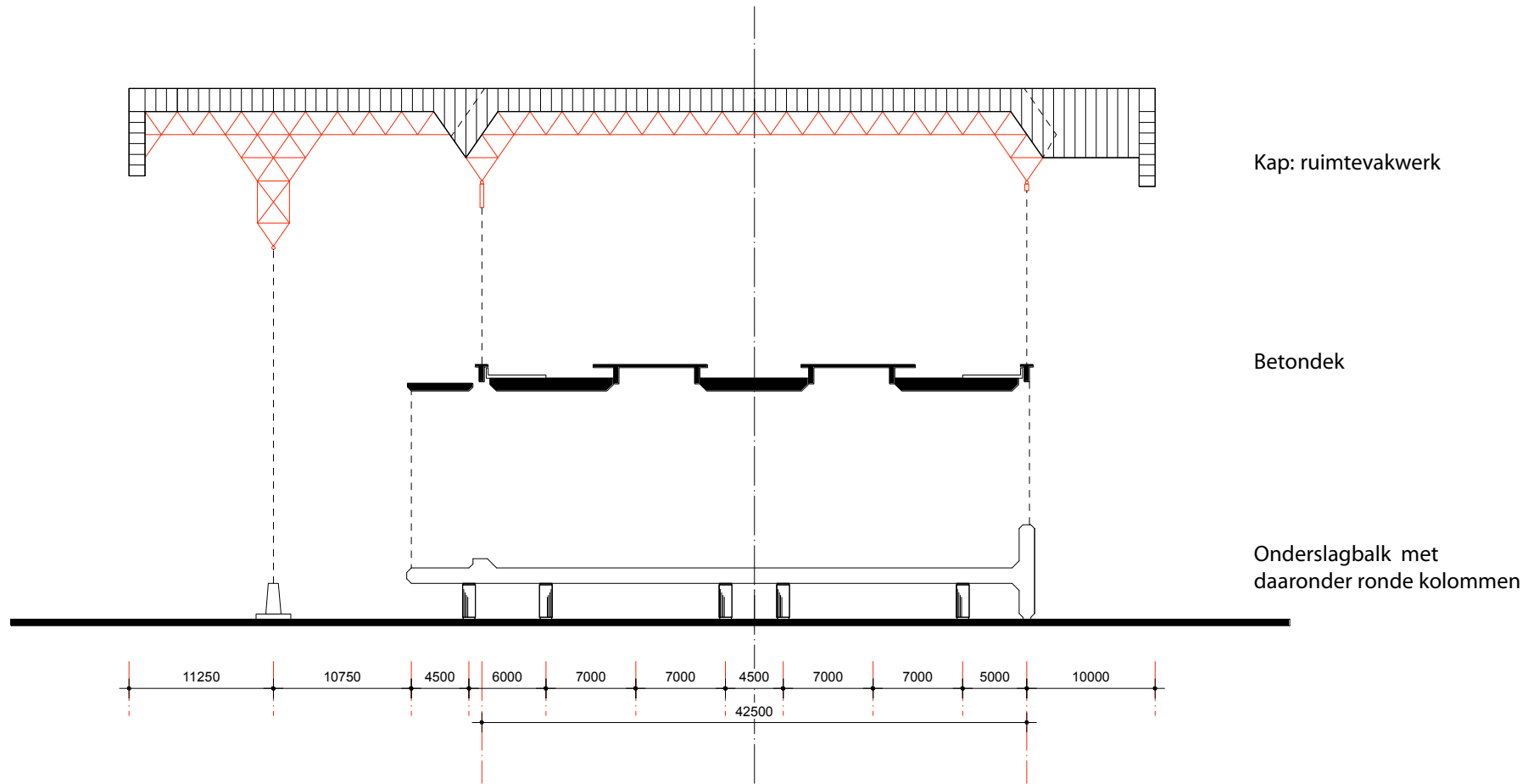


Rode kolommen in de lengterichting op de parkeerplaats.

De betonnen cilindervormige kolommen onder de onderslagbalken hebben een bekleding van rechthoekige mozaïektegeltjes. Het tegelwerk is uitgevoerd in de primaire kleuren geel, rood en blauw alsmede lichtgrijs. De schachten zijn voorzien van een horizontale band (onderaan) en verticale strepen ('cannelures') in donkergrijs, wit en zwart: een postmoderne referentie aan een klassieke zuil. De kleurstelling van de kolommen is overwegend grijs. De ene uitzondering zijn de twee rijen op de buseilanden in afwisselend blauw, rood en geel. Deze accentkleuren in de dwarsrichting van het viaduct benadrukken de rijrichting van de bussen ter plaatse. De andere uitzondering zijn de twee middelste reeksen op de parkeerplaats: beide helemaal rood. Deze accentkleur in de lengterichting van het viaduct benadrukt de looprichting naar de entree van de stationshal. Het staande tegelformaat en de verticale motieven accentueren de hoogte van de kolommen. De terugliggende plinten boven- en onderlangs reduceren optisch de zwaarte van de kolommen enigszins. Deze kleurrijke elementen verlevendigen de 'onderwereld' van het viaduct en geven er richting aan. Het idee van de kleurrijke betegeling is afkomstig van Sjoerd Soeters die in 1985 van de RIJP opdracht kreeg om het busstation te ontwerpen (zie paragraaf 'busstation' verderop). In 2012 zijn de lichtgrijze betegelde kolommen in en rond de stationshal alsmede het muurwerk rond de stijpunten voorzien van nieuw tegelwerk (zie volgend hoofdstuk). De betonnen onderslagbalken en het plafond zijn wit geschilderd omwille van het licht (niet oorspronkelijk). De situatie ter plaatse van het eigenlijke stationsgebouw is anders, maar daarover meer in het volgende hoofdstuk over de architectonische context waarin de doorvertaling van een spoorviaduct naar een viaductstation aan bod komt.



Primaire kleuren met grijs, zwart en wit op de kolommen.



Het constructieprincipe in de dwarsdoorsnede van station Almere Centrum.



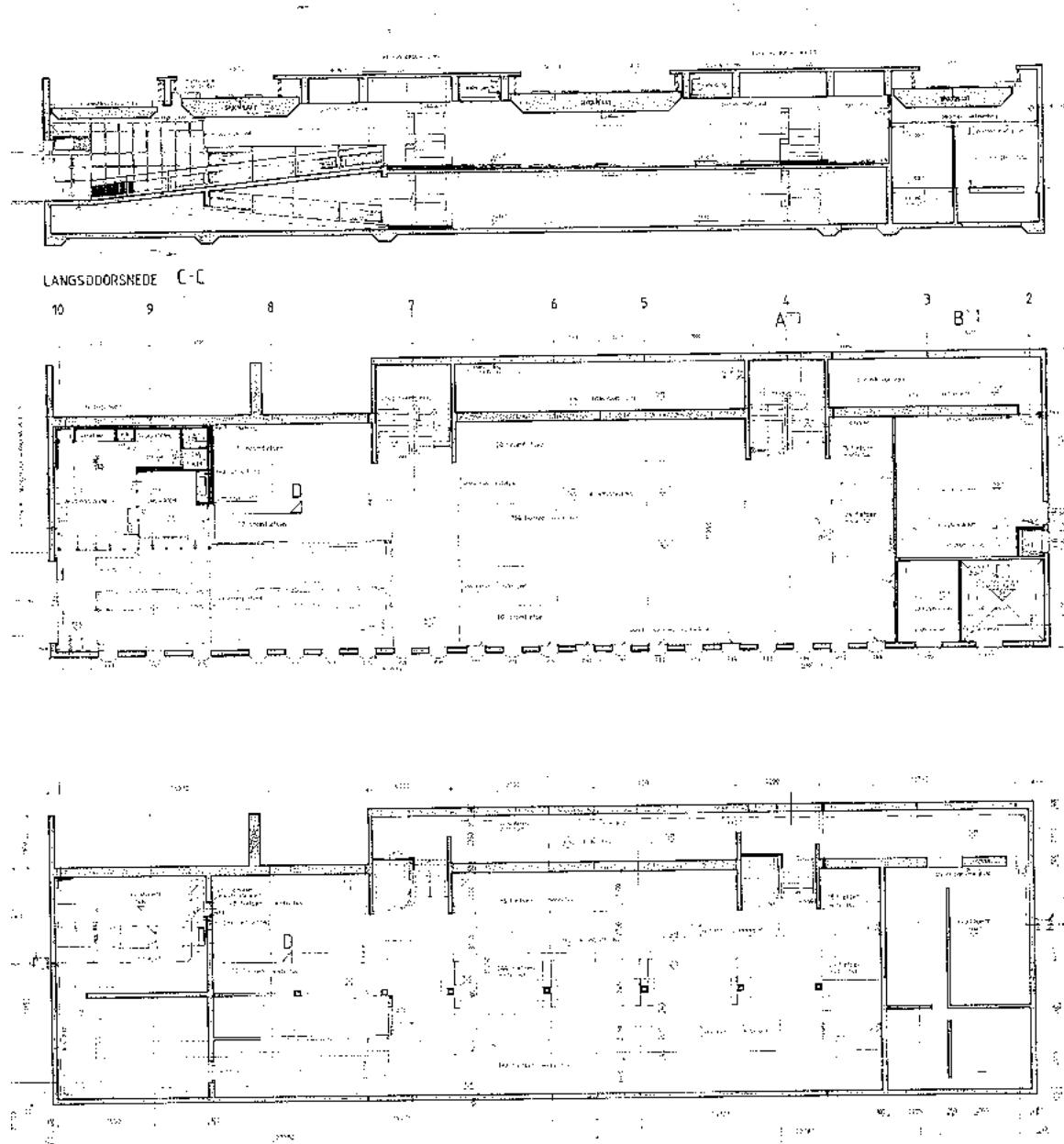
Betonnen onderslagbalken met afgeschuinde hoeken.



Naar boven doorgestoken pijler met geïntegreerde hemelwaterafvoer.



Uitragende onderslagbalk waarop het verhoogde Spoorbaanpad rust, een kruisingsvrij pad voor fietsers.



Langsdoorsneden en plattegronden van de fietsenstalling. Bron: Pro Rail bedrijfsarchief: bouwdoSSIers.



Langsgevel van de fietsenstalling onder het viaduct.



Interieur van de fietsenstalling.



Eén van de twee trappenhuizen in de fietsenstalling.



## LOGISTIEK

### stapelning en zonering

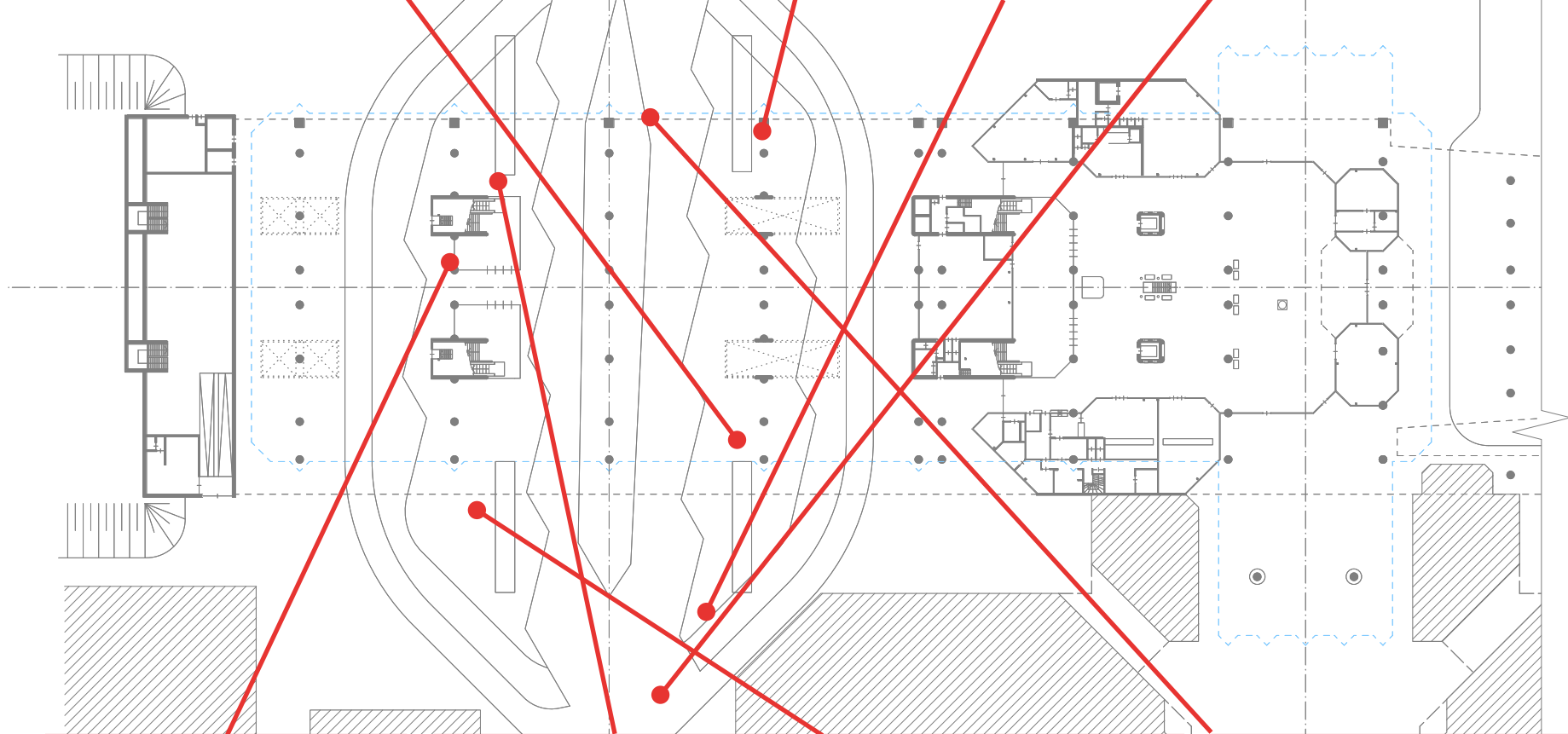
Om barrièrewerking van de spoorbaan in de stad te voorkomen, werd dus op aandringen van de RIJP gekozen voor een boven het maaiveld opgetild viaductstation met kruisingsvrije verkeersstromen, een vrije doorrijhoogte van vier meter en perrons op het viaduct. Een langgerekt viaduct was kostbaarder dan een aarden dijklichaam met enkele doorgangen. De meerkosten werden gerechtvaardigd door het gemak van:

- een ongelijkvloerse kruising voor treinen en fietsen op verhoogd niveau, en auto's, bussen en voetgangers op het maaiveld;
- een langgerekte overdekte ruimte die plaats biedt voor een functionele zonering van verschillende verkeersstromen (fiets, bus, auto), elk met eigen opgangen naar de perrons;
- een overdekte ruimte voor de stationshal die vanuit alle richtingen rechtstreeks te bereiken is;
- een brede openbaar toegankelijke verbinding zonder barrière tussen het noordelijke deel (park, zakencentrum) en het zuidelijke deel van het stadscentrum (Stationsplein met winkelgebied).

Deze aspecten golden als ontwerppuntjes voor het viaduct. Dat leidde uiteindelijk tot een functionele zonering onder het viaduct, met van oost naar west achtereenvolgens: de parkeerplaats (omstreeks 2010 deels heringericht tot fietsenstalling), de taxistandplaats, de stationshal, het busstation en de overdekte fietsenstalling. De centrale stationshal werd dus met de klok mee omringd door vier functies cq. sferen: een park, een terrein voor kort parkeren, een stedelijk plein en een busstation annex fietsenstalling.

### fietsenstalling

Het idee om route, aankomst en overstap met elkaar te verknopen, is functioneel uitgewerkt in de fietsenstalling in het dijklichaam aan het westelijke uiteinde van het viaduct: een betonnen landhoofd waarin de fietsenstalling is ondergebracht. Dit gebouw ligt namelijk strategisch op het kruispunt van twee doorgaande en een verhoogde fietsroute (Spoorbaanpad), overbrugt met interne hellingbanen het niveauverschil tussen maaiveld en perronniveau en beschikt over interne trappenhuizen naar de bovenliggende perrons. Beide trappenhuizen zijn identiek en bestaan uit een bordestrap met betegelde wanden. De los van de wand gehouden betonnen bordestrappen hebben treden van grijs natuursteen, stootborden van wit marmer en rood geschilderde handgrepen van stalen buizen. De wanden zijn bekleed met lichtgrijze mozaïektegeltjes in staand formaat. Horizontale banden in rode tegeltjes geven de looprichting aan. De eenvoudige paddestoelvloeren zijn in het werk gestort. De bekisting is nog zichtbaar. De vierkante kolommen en kolomplaten hebben vellingen. Aan de buitenzijde heeft het gebouw een robuuste uitstraling door de ruw afgewerkte, verticale richels van de betonnen gevelplaten. Een reeks verticale lichtstroken van wisselende hoogtes in de lange gevel onder het viaduct zorgt als speels element voor de toetreding van daglicht in het gebouw. Schuin boven de entree in de kopgevel bevindt zich een vlak afgewerkt veld met NS logo en bouwjaar 1987 in verdiept reliëf.



## busstation

Het busstation van de Verenigde Autobusdiensten (VAD) is een gezamenlijk ontwerp van de Afdeling Verkeer van het Projectburo Almere (ruimtelijke opzet) en architect S. Soeters (inrichting en aankleding).

Bij de ruimtelijke opzet stonden functionele overwegingen voorop. In eerste aanleg bestond het uit één groot ovaalvormig eiland met een gekartelde contour voor de haltes. De vrije busbaan liep aan weerszijden om het eiland heen en kon als keerlus worden gebruikt. Op beide uiteinden stak het buseiland met een punt buiten het viaduct, zodat het niet helemaal overdekt was.

Bij de inrichting en aankleding van het busstation speelden naast functionele, ook andere overwegingen een rol. Er moest namelijk een antwoord komen op de donkerte onder het viaduct. Hiervoor trok de RIJP in 1985 architect Sjoerd Soeters aan omdat hij tijdens een presentatie met overtuiging sprak over licht en kleur. Hij ontwierp het overhoekse dambordpatroon van gekleurde stoeptegels op een witte 'ondergrond', de neonverlichting en de ronde lichtarmaturen tegen de geperforeerde stalen plafondplaten, de kleurrijkeabri's langs de randen van het eiland en het overhoekse geplaatste VAD-kantoor in de as van de zuidelijke busbaan (zie bovenste rij foto's). Soeters bediende zich van een postmodern idioom met een collage van allerlei vormen, een nadruk op decoratieve elementen, een associatie met het verleden en felle kleurcontrasten om daarmee een vriendelijke en aangename buitenruimte te creëren. Zijn

vormgeving werd niet bepaald door de functie, maar was er gelijkwaardig aan. Dat was anders bij Kilsdonk – de architect van het station – voor wie het postmodernisme slechts een modegril in de marge van de High Tech architectuur was (zie volgend hoofdstuk).

Sinds 2006 is de vrije busbaan recht doorgetrokken over het eiland omdat er door de toename van het aantal buslijnen behoefte ontstond aan meer haltes en capaciteit. Daardoor is nu feitelijk sprake van twee eilanden. In het oorspronkelijke ontwerp was met deze ontwikkeling al rekening gehouden. Tijdens deze herinrichting werden alle elementen van Soeters verwijderd.

- De bestrating was licht met een kleurrijk patroon, en werd donker en vlak met stoeptegels in twee tinten grijs (basalttoeslag).
- De wachthuisjes waren kleurrijk en boden beschutting, en werden open, kleurloze en haakvormige constructies van staal en glas (vandalbestendig).
- Het plafond was verlaagd met stalen plafondplaten en kunstzinnige verlichting, en werd een open zichtbare balklaag van wit geschilderd beton.

De twee opgangen naar de perrons op het westelijke buseiland zijn sinds 2007 afgezet met glazen schermen en OV-chip poorten. De twee vides boven het oostelijke buseiland waren oorspronkelijk gedacht als extra mogelijkheid om opgangen naar de perrons te creëren. Van die mogelijkheid is (nog) geen gebruik gemaakt.

◀ Actuele plattegrond van het busstation met vier foto's van de oorspronkelijke situatie omstreeks 1987 (boven) en vier foto's van de huidige situatie (onder). De lijnen verwijzen naar de plek waar de foto's zijn genomen. Het bonte kleurenpalet van weleer (rood, geel, blauw, groen) heeft rond 2006 plaatsgemaakt voor een veel ingetogener kleurbeeld met veel grijs tinten.





Toevoerweg naar de parkeerplaats.



Lusvormige ontsluiting onder het viaduct.



Parkeren onder het viaduct.



Fietsenrek langs de Landdrostdreef.



Rond 2010 gerealiseerde fietsenstalling onder het viaduct.



Fietsenstalling onder het Spoorbaanpad.

### stationshal

Dit onderdeel komt uitvoerig aan bod in het volgende hoofdstuk over de architectuur van het station.

### taxistandplaats annex parkeerplaats

Het domein van de auto was en is gesitueerd aan het oostelijke uiteinde van het viaduct, tussen de stationshal en de Landdrostdreef. Vanaf deze weg leidt een oprit naar de lusvormige taxistandplaats en een kleine parkeerplaats voor kort parkeren. Deze situatie is nauwelijks veranderd. Alleen is het achterste gedeelte van de parkeerplaats rond 2010 met hekken afgezet en heringericht tot fietsenstalling. Er staan zelfs fietsenrekken op de stoep langs de Landdrostdreef. Ook hier zijn de betonnen onderslagbalken en het plafond van het betondek wit geschilderd (niet oorspronkelijk).

### routing en beleving

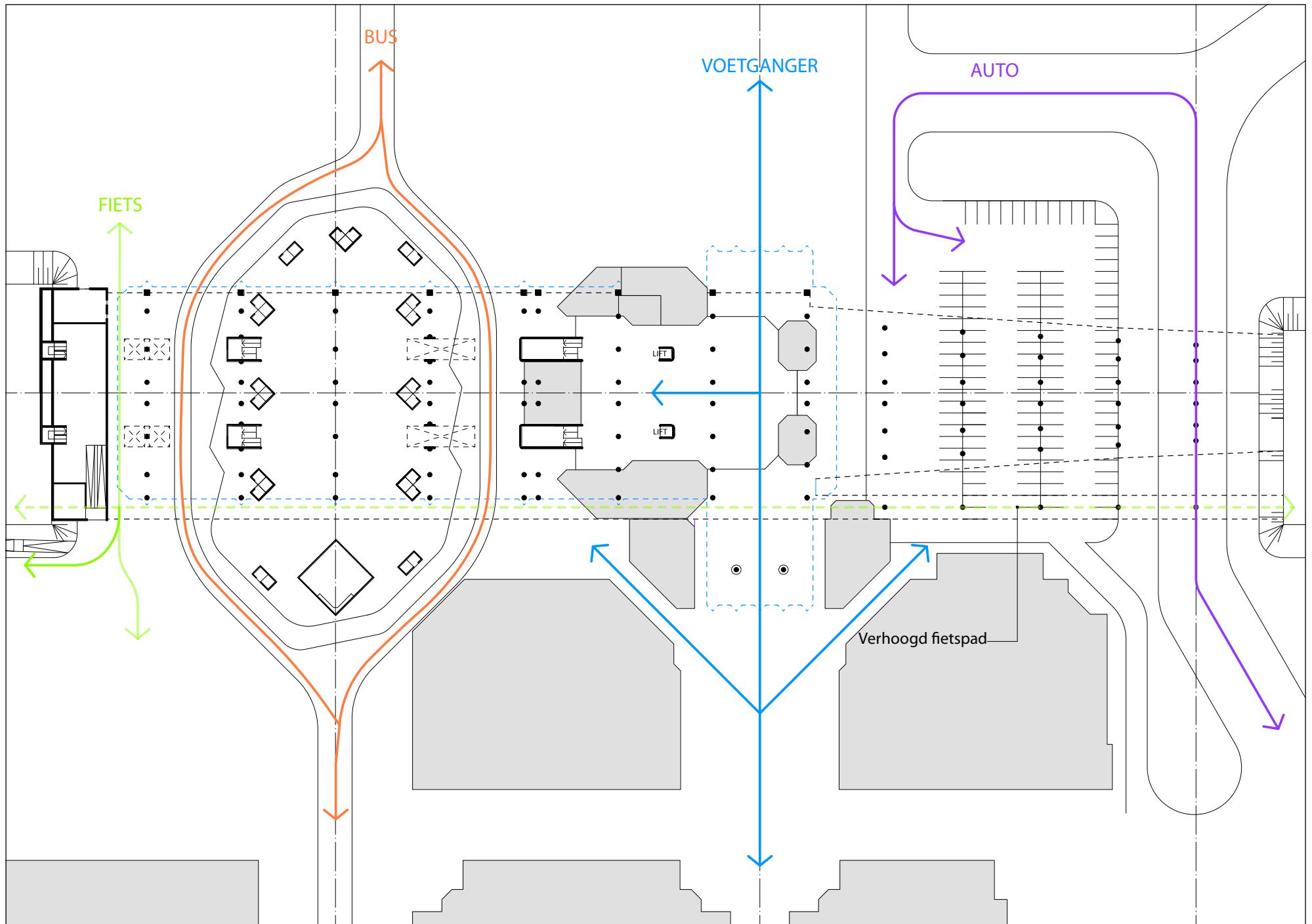
Over de aankomst en het vertrek van de verschillende verkeersstromen en hun onderlinge wisselwerking op het station was zorgvuldig nagedacht. Om te voorkomen dat fietsen, bussen, voetgangers en auto's elkaar in de weg zouden zitten, werden deze verkeerstromen afzonderlijk naast elkaar gegroepeerd onder het viaduct; elk met hun eigen aanvoerlijn, overstapplaats en stijgpunt naar de perrons. Zo takt de fietsenstalling aan op (verhoogde) fietsroutes, is het busstation een pleinvormige onderbreking van een noord-zuid lopende vrije busbaan, is de stationshal uitgevoerd als een voetgangersdomein met passage tussen het Mandelaplein en het Stationsplein, en sluiten de parkeerplaats en taxistandplaats aan op de Landdrostdreef die als lusvormige hoofdverbinding rond het stadscentrum loopt. Elke verkeerssoort heeft zo zijn eigen route, los van elkaar maar ook naast elkaar onder het viaduct.



Taxistandplaats naast de stationshal.

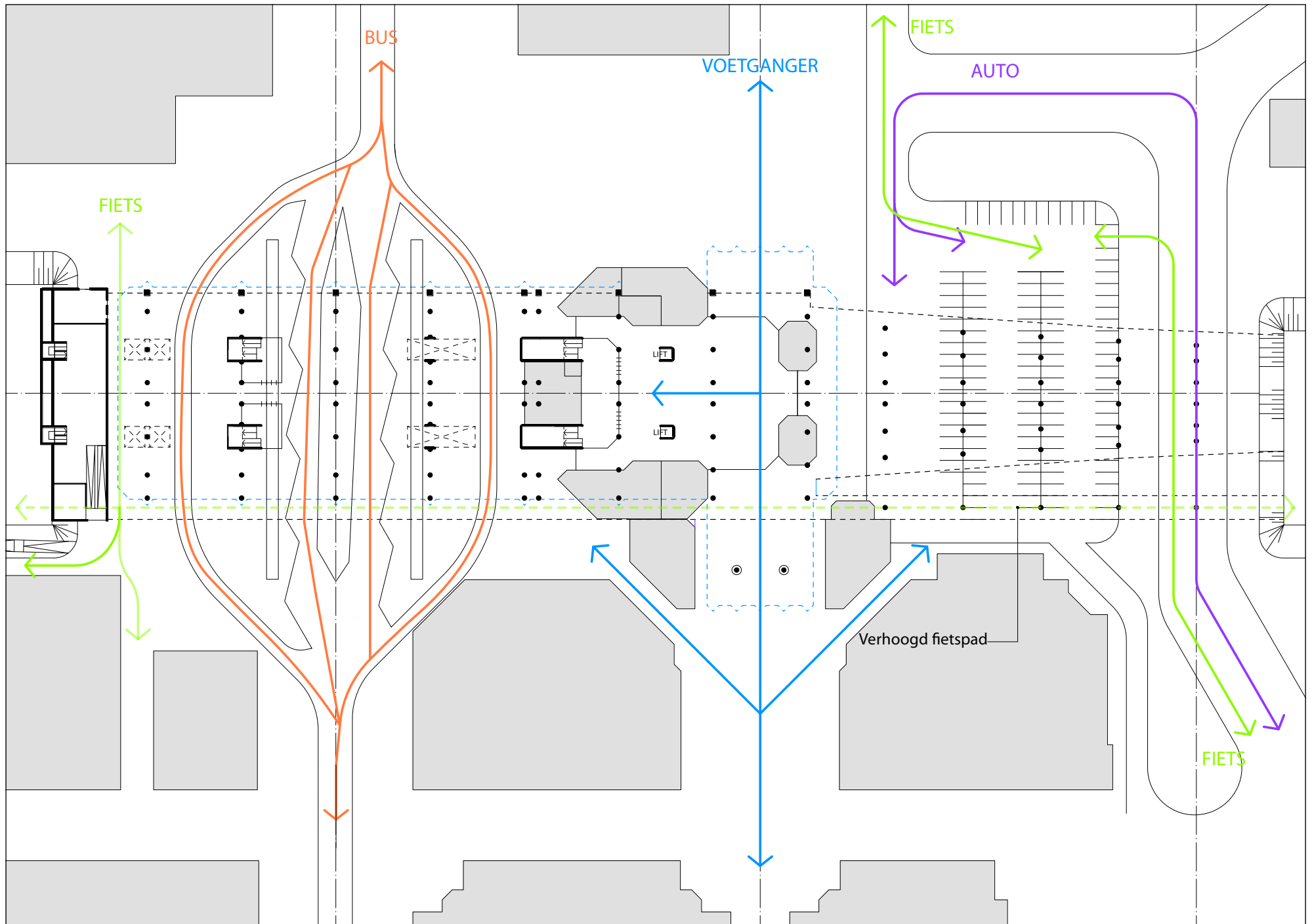


Spoorbaanpad en viaduct maken zich los van elkaar.

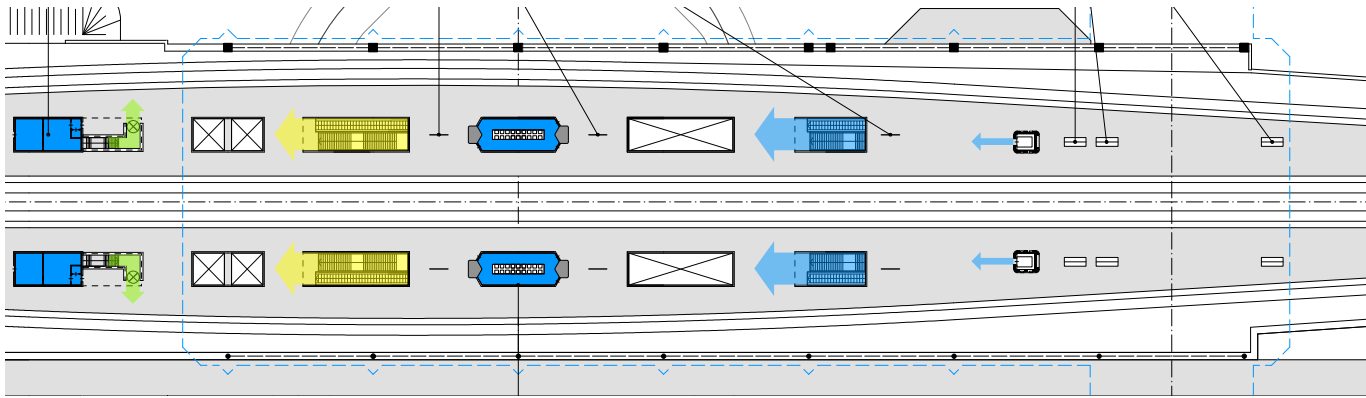


De verschillende vervoerslijnen in de oorspronkelijke opzet.

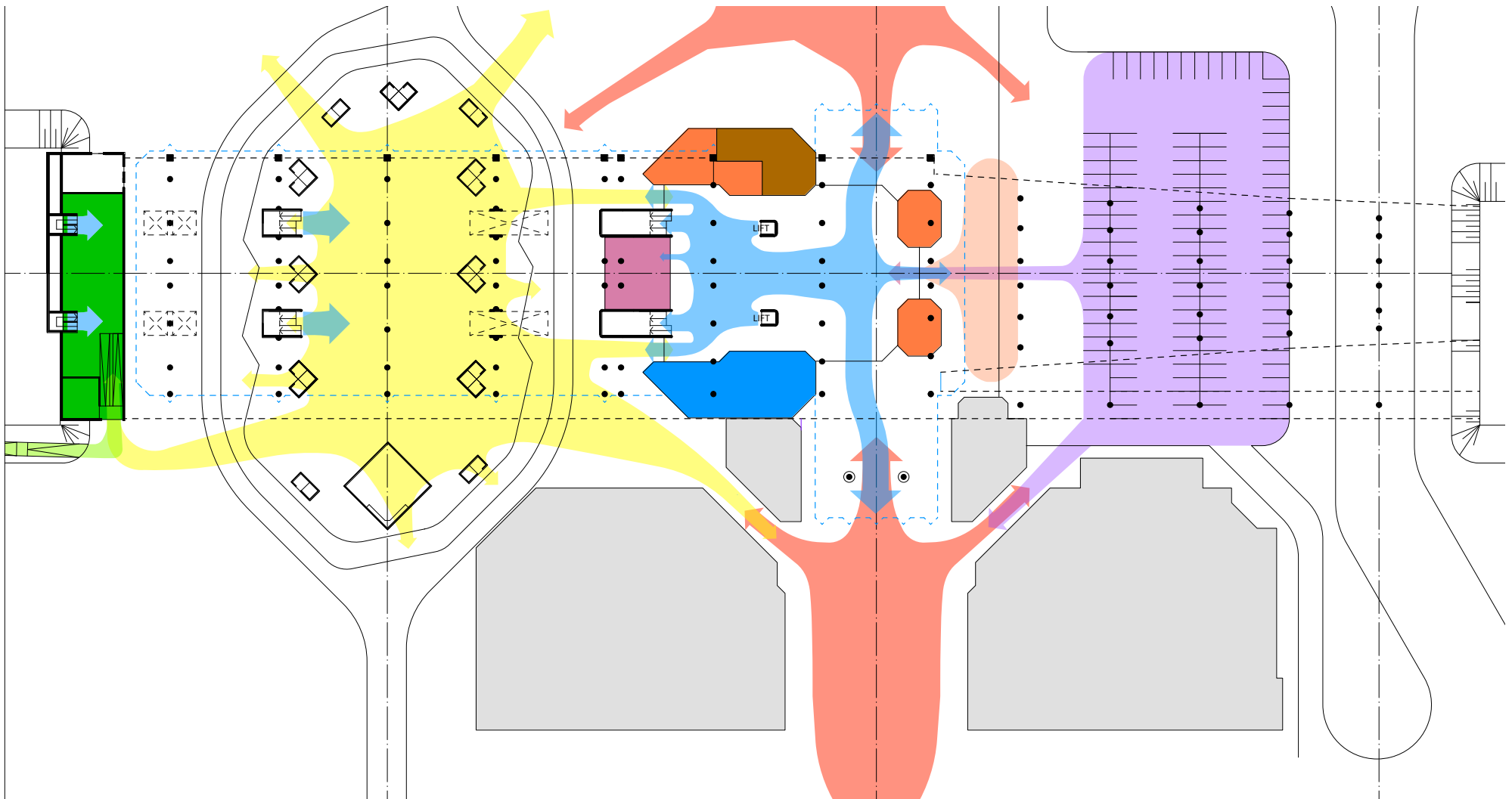


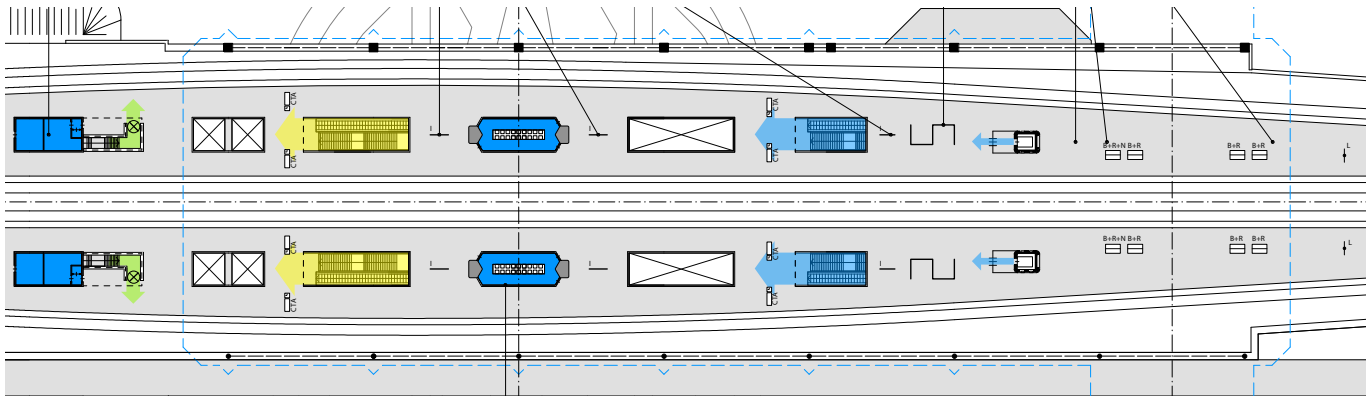


De verschillende vervoerslijnen in de huidige opzet.



De reizigerstromen in de oorspronkelijke opzet.

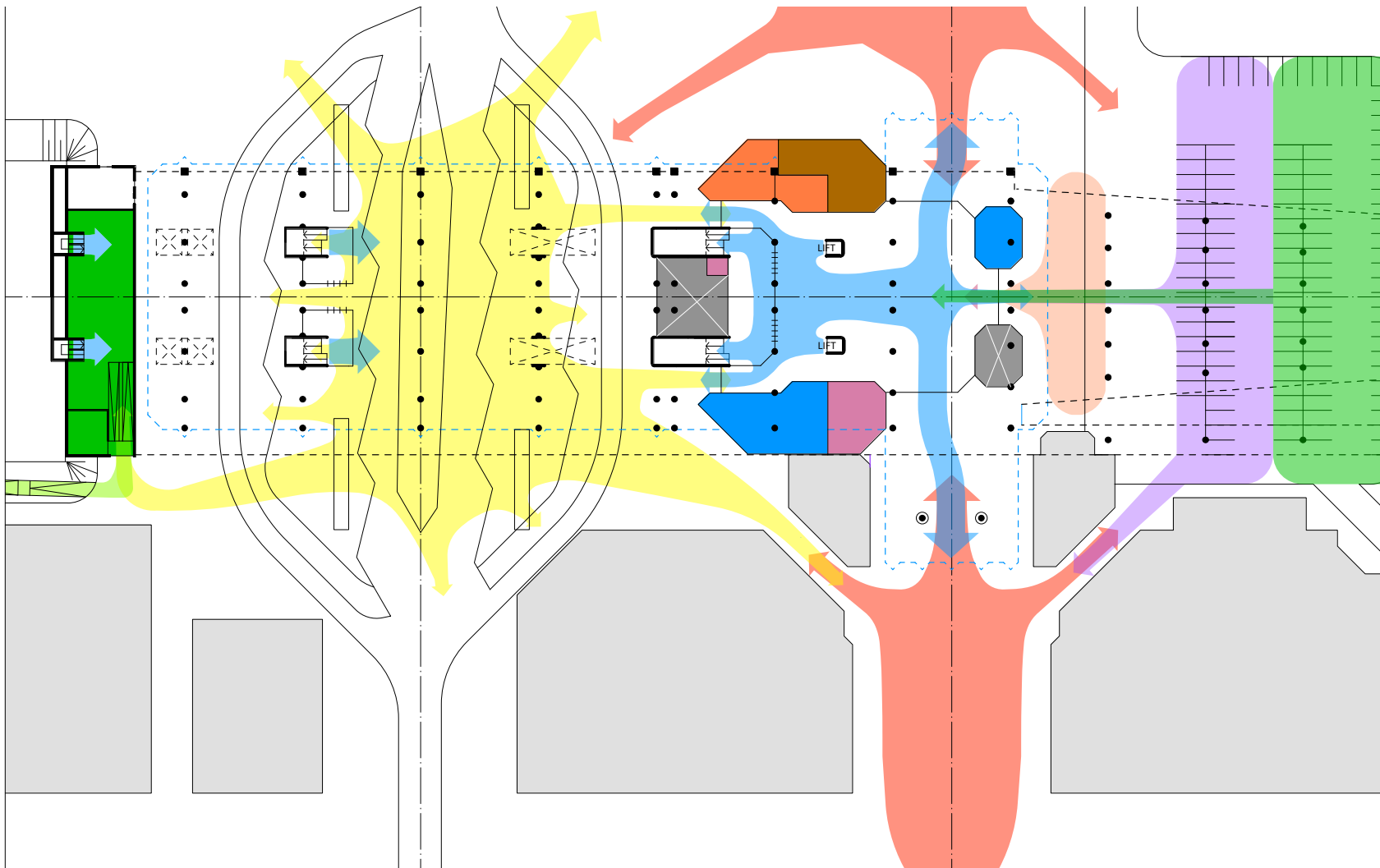




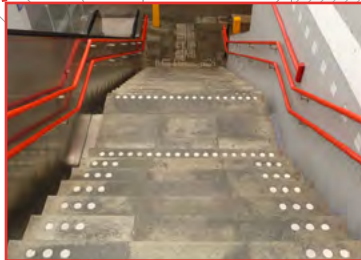
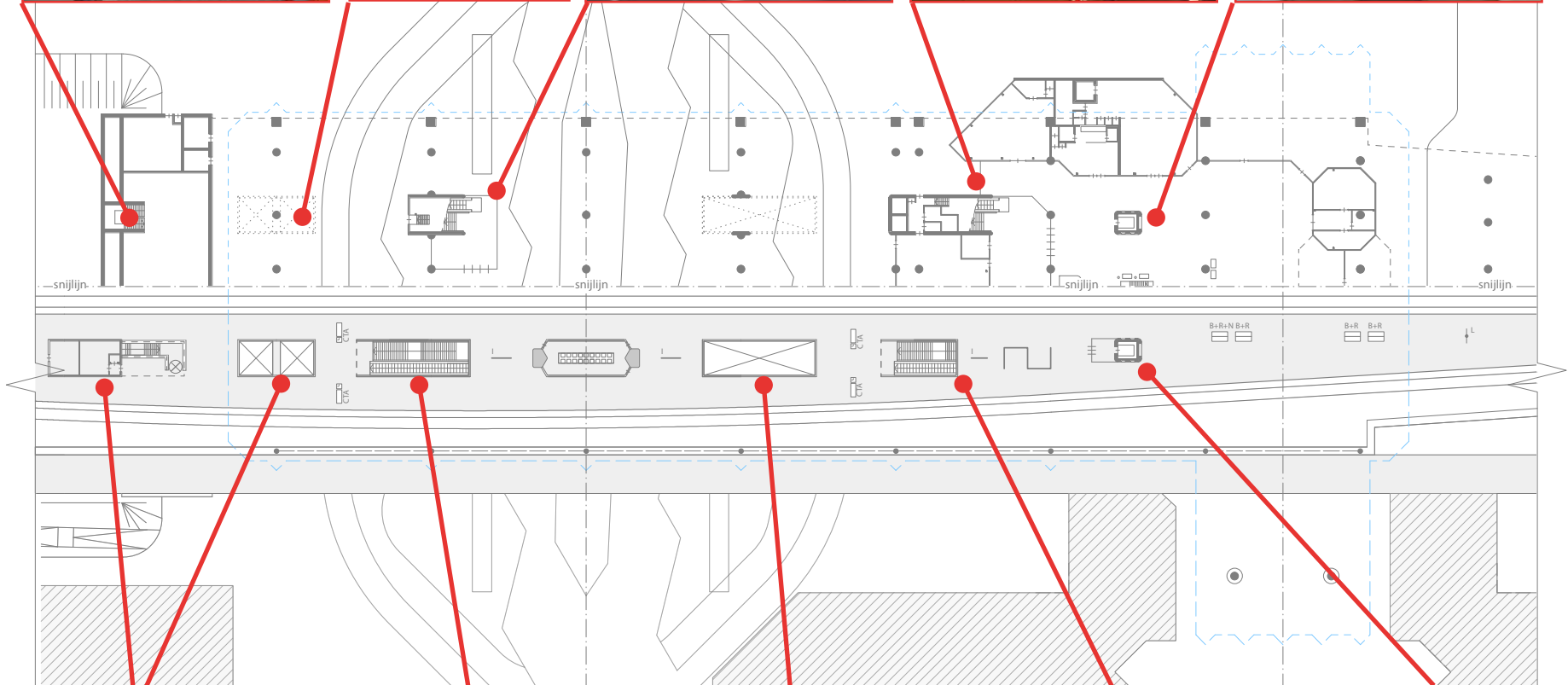
De reizigersstromen in de huidige opzet.

Legenda:

- Reizigerstroom Voetganger
- Reizigerstroom Auto
- Reizigerstroom Fietser
- Reizigerstroom Taxi
- Reizigerstroom Bus
- Reizigerstroom Trein
- Fietsenstalling
- Bank
- Winkels
- Dienstruimte NS
- HoReCa
- Niet in gebruik







### routing en beleving (vervolg)

In de paragraaf 'busstation' is al aangegeven hoe Soeters de beleving van het overdekte busplein op een aangenaam niveau bracht. Daarnaast zette Kilsdonk doorzichten, licht en kleur in voor de oriëntatie en beleving van de reiziger. Iedereen komt namelijk aan in de donkerte onder het viaduct en vervolgt zijn weg in de lengterichting van het viaduct naar een ander vervoersmiddel. De looplijnen bij het wisselen van vervoersmiddel zijn kort, blijven onder het viaduct of stijgen cq. dalen via (rol)trappen en liften. Op de plek van aankomst maakt de reiziger de keuze om direct omhoog te gaan naar het perron of indirect via de stationshal naar de trein te lopen. Zo zorgen de uitsneden in het betondek ten behoeve van de (rol)trappen en vides, alsmede de verticale lichtstroken in de liftschachten voor lichttoetreding op het maaiveld en bieden ze een dynamisch perspectief op de reizigerstromen op de verschillende niveaus. De reiziger ziet waar hij heen moet of waar hij vandaan komt. Om die reden zijn de paviljoens en de entrees tussen de stationshal en het busstation enerzijds en het parkeerterrein anderzijds transparant gehouden (anno 2012 zijn de puien van die paviljoens dichtgeplakt). Dat doorzicht maakt van de verlichte stationshal een belangrijk richtpunt. Daar kan de reiziger informatie en commercie vinden.



Gescheiden busstroken door het buseiland.



Omstreeks 2006 vernieuwde bestrating enabri op het buseiland.



Omstreeks 2006 vernieuwde bestrating enabri op het buseiland.



OV-chip poorten (2007) en informatieborden rond de opgangen.



De gedeeltelijk geschilderde betonconstructie.



Omstreeks 2006 vernieuwdeabri op het buseiland.



Rond 2010 gerealiseerde fietsenstalling op de voormalige parkeerplaats.



Fietsenstalling onder het Spoorbaanpad.



## WIJZIGINGEN

In het voorgaande zijn de belangrijkste wijzigingen in de ruimtelijke context reeds genoemd. Het betreft in hoofdzaak:

- De opzet van het buseiland is gewijzigd. De vrije busbaan gaat niet langer alleen rond het eiland, maar ook - als twee gescheiden rijstroken - door het eiland. Het grote ovale eiland van weleer is daardoor opgedeeld in twee eilanden zoals van meet af aan voorzien. Alleen het toevoegen van trappenhuizen in de daarvoor bestemde vides boven de oostelijke helft van het eiland is achterweg gebleven.
- De inrichting van het buseiland is compleet gewijzigd. De speciaal voor Almere Centrum bedachte kleurrijke bestrating,abri's, kantoor en verlichting hebben plaatsgemaakt voor standaard inrichting, meubilair en voorzieningen.
- De onderzijden van het betondek en de onderslagbalken zijn wit geschilderd ter plaatse van het busstation en de parkeerplaats omwille van het ruimtelijke effect. Voor de rest is deze in het werk gestorte betonnen constructie met zichtbare bekisting nog onbehandeld.
- De opgangen naar de perrons zijn sinds 2007 afgezet met glazen panelen en OV-chip poorten.
- Het achterste gedeelte van de parkeerplaats langs de Landdrostreef is rond 2010 heringericht tot open fietsenstalling. Daar zitten fietsers en auto's elkaar nu enigszins in de weg

## RUIMTELIJKE ERFENIS

- De vervoerslijnen en reizigersstromen organiseren zich onder het viaduct in afzonderlijke zones en niveaus voor de verschillende vervoersmiddelen, en staan via diverse stijgpunten in verbinding met de perrons op het viaduct. Kruisingsvrije doorstromen voor de trein op het viaduct, voor de bus op de busbaan en voor de fiets op het verhoogde Spoorbaanpad alsmede overstapmogelijkheden met korte looplijnen voor de voetganger stonden voorop. De RIJP dwong deze opzet min of meer af. De NS gaf er ruimtelijk vorm aan. Aan deze opzet is tot op heden relatief weinig veranderd.
- De oorspronkelijke kleurcodes van de beeldbepalende kolommenstructuur ondersteunen de reizigersstromen uit het vorige punt. De kleurstelling is voorgesteld door Sjoerd Soeters voor het busstation en door Kilsdonk overgenomen voor alle kolommen onder het gehele viaduct. Het in 2012 vernieuwde tegelwerk op de kolommen in en rond de stationshal doorkruist deze systematiek omdat de kleuren, de formaten en de patronen anders zijn.
- Door de toename van het aantal reizigers en de introductie van OV-chip poorten in 2007 zit de grootste veranderdruk in de stationshal. Meer hierover in het volgende hoofdstuk.



Het Stationsplein, de stationshal en de perrons kort na de oplevering in 1987. Bron: Bouw (1989) 13.

## ARCHITECTONISCHE CONTEXT: VIADUCTSTATION

### VERNIEUWING<sup>3</sup>

#### bloeitijd

Ondanks de onstuitbare groei van het autoverkeer gaf de rijksoverheid eind jaren zeventig een belangrijke impuls aan het railverkeer met het reactiveren van de Veenendaallijn (1976-1981), en de aanleg van de Zoetermeerlijn (1977-1979), de Schiphollijn (1978-1981) en de Flevolijn (1980-1987). Het Rijk betaalde de aanleg van de nieuwe lijnen. Binnen deze miljardeninvesteringen hanteerde NS een andere financiële redenering dan voorheen. In het totale kostenplaatje van de aanleg waren de bouwkosten van de stations namelijk relatief gering. Omdat de stations wel de meest beeldbepalende elementen waren, mocht de bouw ervan voortaan wat meer kosten. Gaandeweg de jaren tachtig ging NS architectonische kwaliteit inzetten als marketinginstrument. NS was immers niet alleen een publieke voorziening, maar zag zich ook als een bedrijf dat zichzelf moest verkopen. Dat besef en het werk voor de nieuwe spoorlijnen leidde bij het Ingenieursbureau van NS en de dochteronderneming Articon tot het aanstellen van een aantal jonge, veelbelovende en getalenteerde architecten, zoals J.A. van

Belkum (1978), P.A.M. Kilsdonk (1978), H.C.H. Reijnders (1982) en R.M.J.A. Steenhuis (1982). In die tijd was C. Douma Hoofd van de afdeling Gebouwen, Stedebouw en Vormgeving, en K. van der Gaast chef van het Ingenieursbureau (tot 1983). Na een periode van sobere en gestandaardiseerde stations in de jaren zestig en zeventig leefde de stationsarchitectuur in de jaren tachtig weer op. De typologische standaarden, de architectonische eenduidigheid en de voorkeur voor oranje en bruin maakten plaats voor spectaculaire stationsgebouwen in uiteenlopende, experimentele, expressieve en kleurrijke architectuurstijlen.

#### uitgangspunten

De jonge architecten van het ingenieursbureau en Articon hadden onderling veel contact, beïnvloedde elkaar en gingen intern bij NS de strijd aan om vernieuwingen gestalte te kunnen geven. Gaandeweg de jaren tachtig ontstond zo een aantal gemeenschappelijke kenmerken in het werk van de jonge garde die als leidraad gingen dienen bij de bouw van nieuwe stations. Deze zijn later door Douma als beleidsuitgangspunten aangemerkt. In hoofdzaak ging het om de volgende kenmerken:

1. Architectonische kwaliteit als onderdeel van marketing en klantenwerving. Reden: het besef drong door dat spectaculaire, monumentale en herkenbare stations

gebouwen het imago van het product en bedrijf konden versterken.

2. Locatiegebonden maatwerk in uiteenlopende bouwstijlen. Reden: voorkomen van standaardoplossingen en herhalingen zoals eerder de norm was.
3. Herkenbare NS huisstijl van bewegwijzering, pictogrammen, kleuren en perronmeubilair. Reden: een bindend element in de architectonische veelvormigheid.
4. Maximale transparantie, daglichttoetreding en overzichtelijkheid, korte looproutes zonder obstakels, duurzame en graffitibestendige materialen. Reden: sociale veiligheid en vandalisme.
5. Het door K. van der Gaast geïntroduceerde parapluconcept. Reden: een overkoepelende, verbindende en uitnodigende kap als het belangrijkste architectonische element.
6. Grote bebouwingsdichtheden met commerciële projectontwikkeling rond het station. Reden: stedenbouwkundige integratie van station en stad (zie hoofdstuk 1 en 2).
7. Een zorgvuldige omgang met het spoorse erfgoed dat nog resteert (niet van toepassing in Almere).

Verderop in dit hoofdstuk zullen we zien hoe architect Kilsdonk zich hiermee verhiel bij station Almere Centrum.

<sup>3</sup> Informatie ontleend aan Douma (1998), hoofdstuk 5 en genuanceerd door Peter Kilsdonk tijdens een interview.





Oss (1982)



Doetinchem (1983)



Zaandam (1983)



Almere Muziekwijk (1987)



Almere Buiten (1987)



Lelystad Centrum (1988)

De foto's op deze pagina zijn afkomstig van stationsweb.nl

### architect P.A.M. Kilsdonk

P. (Peter) Kilsdonk studeerde bouwkunde aan de Technische Universiteit Delft. In 1978 studeerde hij af en trad hij in dienst als architect bij het Ingenieursbureau van de Afdeling Gebouwen, Stedebouw en Vormgeving van NS. Kilsdonk bleef daar werkzaam tot 1992. Daarna vestigde hij zich als zelfstandig architect in Amsterdam. Voor NS ontwierp hij achtereenvolgens de volgende nieuwbouw stations: Oss (1982), Doetinchem (1983), Zaandam (1983), Weesp (1985 perronkappen), Almere Muziekwijk (1987), Almere Buiten (1987), Almere Centrum (1987), Lelystad Centrum (1988) en Duivendrecht (1993). Deze stations bestaan anno 2012 nog allemaal.

Kilsdonk ziet zichzelf als een adept van de Britse architect Sir James Stirling. Een zekere verwantschap is aanwijsbaar in hun gevoel voor industriële esthetiek (High Tech) en hun breuk met het dogmatische modernisme ten gunste van een meer sculpturale, historiserende en contextuele benadering. Vooral het station in Oss is ontworpen vanuit de specifieke ruimtelijke context van een ondiep terrein tussen het spoor en de Spoorlaan. Een langgerekte natuurstenen wand fungeert als achtergrond voor de verkeerskundige aaneenschakeling van trein enerzijds en bus, taxi, fiets en voetganger anderzijds. Een sprong in de wand markeert de plek van de stationshal. In zijn streven om van het bescheiden station in Doetinchem een markante blikvanger te maken, nam Kilsdonk het huis *Fallingwater* van Frank Lloyd Wright (1939) als inspiratie voor een samengesteld en getrappt bouwvolume in beton met uitkragende luifels en daktuinen.



Weesp (1985, perronkappen)



Duivendrecht (1993)





Tilburg (K. van der Gaast, 1965)



Breda (J. Bak, 1975)



Amsterdam Sloterdijk (H. Reijnders, 1983-1986)



Leiden Centraal (H. Reijnders, 1996)



Amsterdam Lelylaan (R. Steenhuis, 1986)



Uitgeest (J. Bak, 1990)



Rotterdam Blaak (H. Reijnders, 1993)



Amsterdam Arena (J. van de Steeg, 1997)



Amsterdam Bijlmer (Grimshaw, 2006)



## high tech

De latere stations vatte Kilsdonk allemaal veel autonomer op omdat er nauwelijks of geen ruimtelijke context aanwezig was. Bij Zaandam, de stations aan de Flevolijn en Duivendrecht ontwierp hij in de destijds populaire High Tech architectuur door gebruik te maken van moderne technologieën, industriële systemen en hoogwaardige materialen. Dat leidde tot een allesoverheersende constructie esthetiek met vakwerk, liggers en bogen die de constructieve werking tonen, en gladde materialen, felle kleuren en glas met minimale bevestigingstechnieken die samen voor een modern en fris beeld zorgen. Bij Zaandam werd Kilsdonk op weg geholpen door zijn chef K. van der Gaast, die met zijn station in Tilburg (1965) als grote inspirator en wegbereider mag worden aangemerkt. Het thema van een grote, transparante en obstakelvrije overdekte 'openbare' ruimte werd in Tilburg als parapluconcept geboren, in de jaren zeventig één keer in Breda als ruimtevakwerk herhaald (1975, J. Bak) en later op grotere schaal verder uitgewerkt door Kilsdonk tot een beeldbepalende eyecatcher in Zaandam (1983), Almere (1987), Lelystad (1988) en Duivendrecht (1993). De stations van Kilsdonk hebben als gemeenschappelijke kenmerken:

- De grote mate van openheid in de overdekte publieke ruimte: ruimtelijkheid en overzicht.
- De grote mate van transparantie: veel daglichttoetreding tot op het onderste niveau en het nadrukkelijk laten zien van de trein in de stad.
- Het frisse vandaalbestendige beeld: gladde materialen, heldere kleuren.
- De allesoverheersende constructie esthetiek: overkapping van ijl ruimtevakwerk als spectaculaire blikvanger.
- De ruimtelijke overgangselementen: overstek en luifels.

- De korte looplijnen: functionele rangschikking en aansluiting van de verschillende verkeersstromen met verbindende stijpunten.

Naast Kilsdonk nam ook Reijnders dit thema op in Amsterdam Sloterdijk (1983-1986) en Leiden Centraal (1996). Beide architecten combineerden de high tech sfeer met postmoderne trekjes, Reijnders in wit en Kilsdonk veelal in kleur. De invloed van de High Tech architectuur is – veelal op kleinere constructieonderdelen – ook terug te vinden in stations als Amsterdam Lelylaan (1986, R. Steenhuis), Dordrecht Stadspolders (1990, J.A. van Belkum), Uitgeest (1990, J. Bak), Rotterdam Blaak (1993, H. Reijnders), Amsterdam Arena (1997, J. van de Steeg) en Amsterdam Bijlmer (2006, Grimshaw). De NS versie van de High Tech architectuur bleef kortom gedurende enkele decennia populair, hetgeen leidde tot een stilistisch samenhangend cluster van behoorlijke omvang.

## type viaductstation

De stations aan de Flevolijn werden uitgevoerd als viaductstations. In het vorige hoofdstuk is uiteengezet wat bij de keuze hiervoor de belangrijkste overwegingen waren. Bij dit type station worden de sporen met flankerende perrons over een viaduct geleid. De stationsaccommodatie trekt zich terug onder het viaduct. Aldus ontstaat een horizontale stapeling waarbij stijpunten (liften en rol-/trappen) de relatie tussen boven en beneden leggen. Bij dit type is het bovendien mogelijk om – komende uit alle richtingen – centraal op het maaiveld alle voorzieningen slechts één keer aan te bieden. Dat is kostentechnisch ideaal in stedelijke situaties waar een station niet aan een rand maar midden in het stedelijk weefsel ligt. Dit principe werd in Nederland voor het eerst op kleine schaal door



Het viaduct met station gezien vanaf het Mandelaplein.

C. Douma verkend in Rotterdam Lombardijen (1968, gesloopt), Groningen Noord (1974) en Zoetermeer (1977-1980, diverse stations). In Rotterdam lag de hal met voorzieningen nog op het viaduct op perronniveau. In Groningen werd de hal onder het viaduct gesitueerd en kreeg een enkelzijdige ontsluiting. Aan de forenzenlijn in Zoetermeer kregen de merendeels onbemande stations voor het eerst een tweezijdige bereikbaarheid en bovendien aansluitingen op de omringende bebouwing. Dat was bruikbaar studiemateriaal voor de stations aan de nieuwe Schiphollijn en Flevolijn.

Architect Steenhuis ontwierp twee viaductstations aan de Schiphollijn. Station Amsterdam De Vlugtlaan (1986) had weliswaar een hal onder het viaduct, maar de perrons situeerde hij boven het dijklichaam. Dit station is in 2000 gesloten. Station Amsterdam Lelylaan (1986) bestaat uit een 375 meter lang viaduct waaronder een stationshal en een busstation, en is daarmee een echt volwaardig viaductstation. De 150 meter lange perronkap hangt aan hoge betonnen liftschachten. Bij de spoorverdubbeling in 1997 is de uitbreiding niet in de stijl van de oudbouw uitgevoerd.

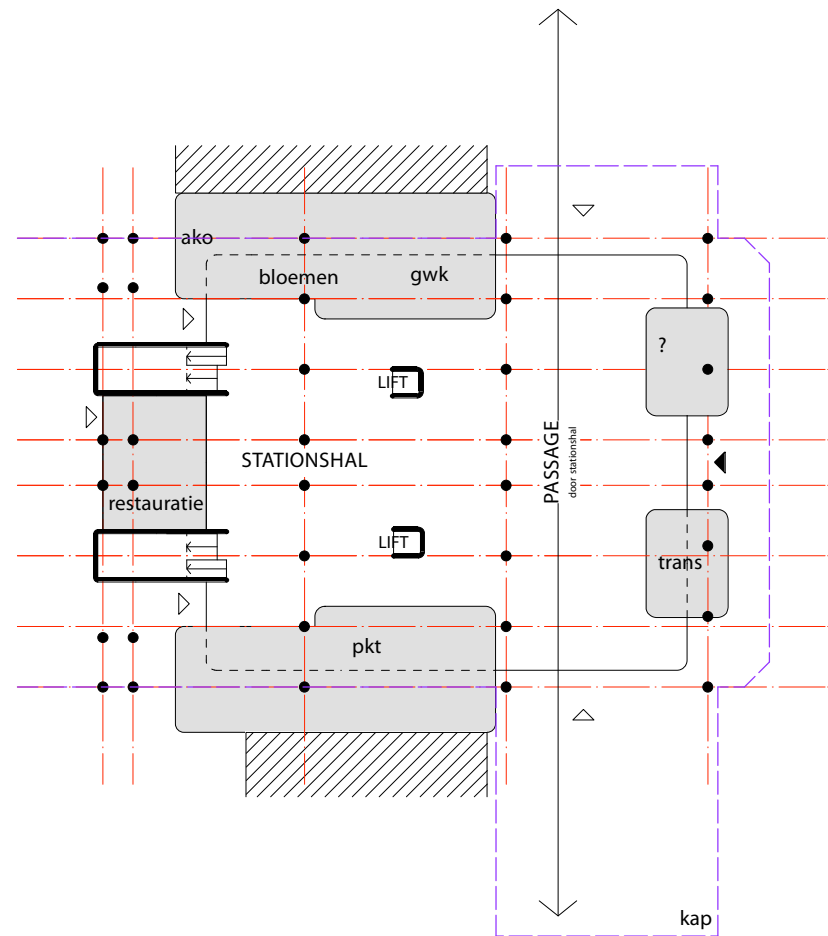
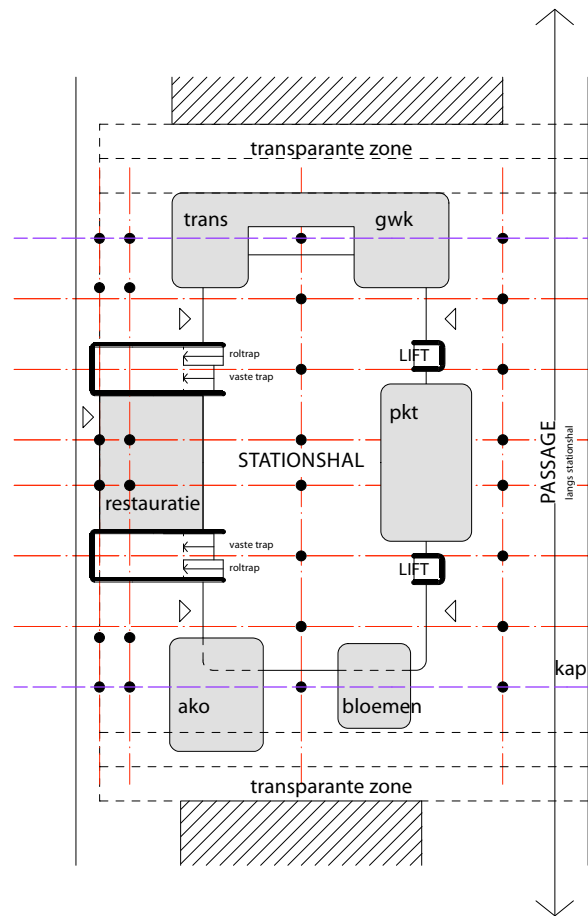
Toen Kilsdonk in 1978 als architect bij NS in dienst kwam en hij de stations aan de Flevolijn mocht ontwerpen, was de opzet van de viaducten zelf al min of meer vastgelegd. Omdat het inzicht in de stedenbouwkundige

ontwikkeling van de omgeving destijds nog nihil was, werden de viaducten van de nevenstations Almere Muziekwijk, Almere Parkwijk, Almere Buiten, Almere Oostvaarders en Lelystad Zuid allemaal identiek uitgevoerd. Dat wil zeggen, een zware betonnen constructie van dekplaat met afgeronde borstwering op ronde kolommen en hoge torenschijven met wenteltrappen en hellingbanen naar de perrons aan weerszijden van het dubbel spoor. Kilsdonk voegde in 1987 aan deze civiele kunstwerken in Muziekwijk en Buiten de volgende elementen toe: een transparante stationshal met blauw geschilderde puien onder het viaduct, een glazen omhulling van de trappenhuisen en gebogen kappen en windschermen op de perrons. Het viaduct in Lelystad Zuid werden nooit als station in gebruik genomen. Het viaduct in Parkwijk werd in 1996 naar ontwerp van H.C.H. Reijnders afgebouwd. Hier geen NS kantoor maar een cafetaria onder het viaduct en geen open kappen maar besloten paviljoens op de perrons. Het viaduct in Oostvaarders werd in 2004 afgebouwd en voorzien van een wachtruimte en een lift. Perronkappen bleven hier achterwege. Omdat het viaduct in Almere Stad met 4 meter vrije doorrijhoogte betrekkelijk laag en met 45 meter behoorlijk diep was, moest Kilsdonk bij dit ontwerp speciaal aandacht besteden aan de herkenbaarheid van het station (de uitstraling naar en relatie met de stad) en de donkere en gedrukte 'onderwereld' (de belevingswaarde voor de reizigers). Kilsdonk benutte de diepte

en hoogte van het viaduct optimaal door de stationshal met voorzieningen als één ruimte volledig onder de sporen te schuiven en vanuit alle richtingen toegankelijk te maken. Hij gebruikte lichte kleurstellingen, vides en kunstlicht om een aangename sfeer te creëren voor de reizigers onder het viaduct. Om de relatie met de stad te benadrukken werden de pleinen aan de noord- en zuidzijde van het station met elkaar verbonden door een voetgangerspassage dwars door de stationshal, en werd deze route aan beide zijden gedeeltelijk overkapt met een beeldbepalende luifel.

Omdat in de ogen van Kilsdonk Almere Centrum eigenlijk uit te veel beton bestond, te zwaar gedimensioneerde onderdelen had en te exclusief een civiel-technische constructie was, koos hij er later bij Lelystad Centrum (1988) voor om betonnen onderdelen ijler vorm te geven, uit het zicht weg te werken of met andere materialen te bekleden, én er een echt gebouw van te maken door de toevoeging van een langwerpige, in hoogte getrapte glazen kap tot op het maaiveld. De ruimtelijke verwevenheid met de stad en de integratie met de overige verkeersvoorzieningen is bij dit station evenwel minder goed uit de verf gekomen dan bij Almere Centrum. In het kader van de aanleg van de Hanzelijn sinds 2010 is het spoor in Lelystad verdubbeld en het stationsgebouw in de oorspronkelijke stijl uitgebreid naar ontwerp van architect T.H. van de Lune.





De stationshal met omliggende paviljoens zoals voorgesteld in de voorstudie (LINKS) en in het definitieve ontwerp (RECHTS).

## BOUWGESCHIEDENIS

### voorstudie <sup>4</sup>

In juni 1979 presenteerde Kilsdonk zijn eerste stationsontwerp. Daarin legde hij de functionele zonering al vast zoals die uiteindelijk zou worden, met van west naar oost: fietsenstalling, busstation, treinstation, taxistandplaats en parkeerplaats. Het eigenlijke stationsgebouw plaatste hij volledig onder het viaduct. Het bestond uit vijf rechthoekige paviljoens met afgeronde hoeken rond een afgesloten, rechthoekige stationshal. De hoofdentree situeerde hij aan de kant van het stadscentrum, in de korte zuidzijde tussen twee winkelpaviljoens. Aan de lange zijden situeerde hij twee entrees recht tegenover elkaar. Tussen de entrees plaatste hij het restaurant met flankerende trappen (zijde busstation) en het kaartjeskantoor met flankerende liften (zijde passage en taxistandplaats). De flankerende passage die het winkelgebied aan de zuidzijde met het park aan de noordzijde verbond, maakte in deze voorstudie dus geen integraal onderdeel uit van het stationsgebouw maar lag ernaast. NS wilde namelijk niet financieel verantwoordelijk worden voor de passage. De perrons op het viaduct waren

<sup>4</sup> Informatie ontleend aan het Archief Spoorbouwmeester Douma in Het Utrechts Archief, toegang 941, inventarisnummer 3.

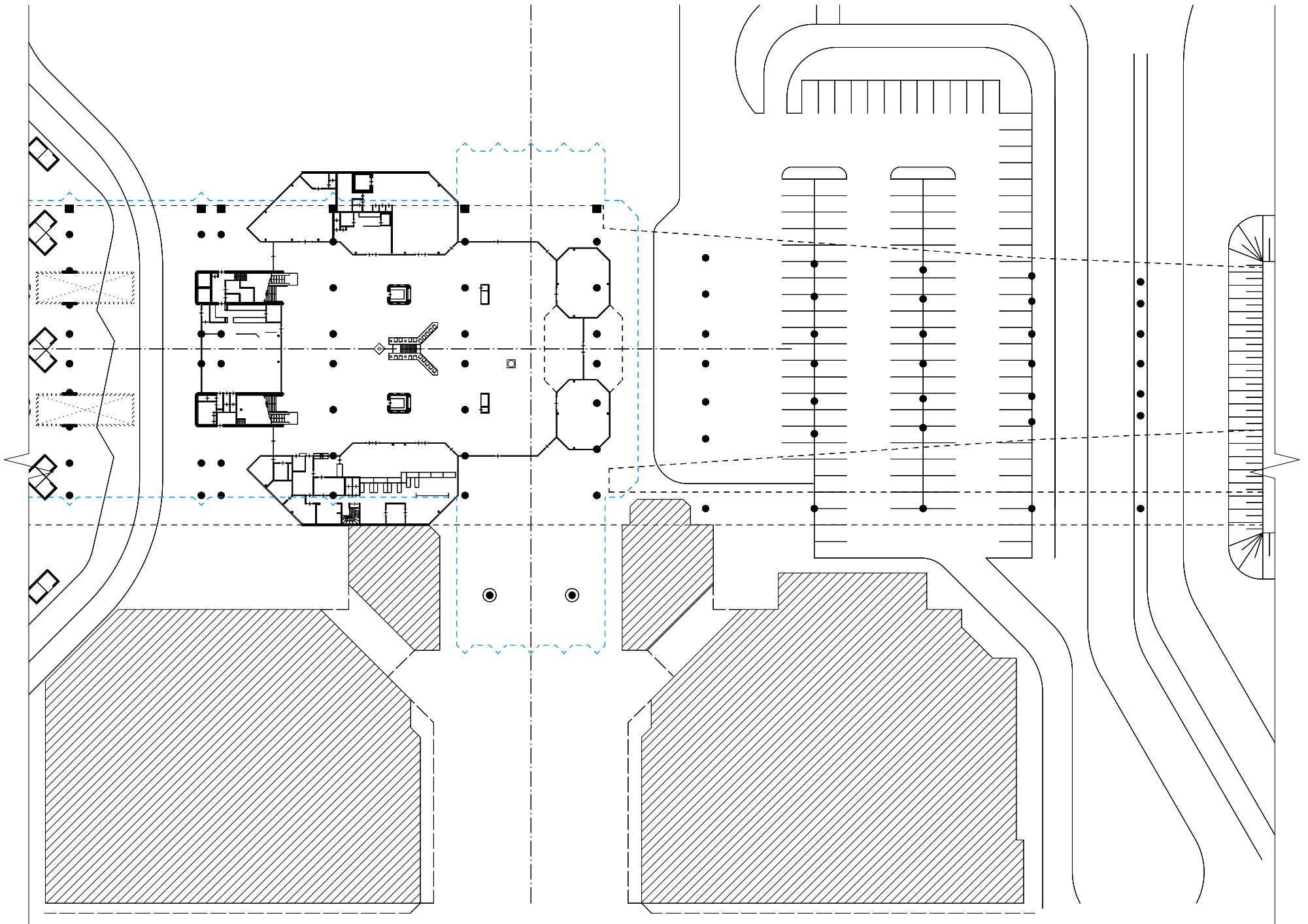
in deze voorstudie overdekt door één grote, langgerekte overkapping ter breedte van het viaduct met twee langgerekte lichtstraten boven de perrons, vergelijkbaar met de kap van station Schiedam – Rotterdam West (1963, G.J. van der Grinten). In deze voorstudie had het station geen herkenbaar gezicht naar de stad.

### stedelijke inpassing

In maart 1980 spraken NS en de RIJP af dat het ontwerp van Kilsdonk voor de stationsvoorzieningen, stijpunten en kapconstructie verder uitgewerkt kon worden, maar dat de RIJP een betere integratie van het station met de omgeving wenste. In het eerste hoofdstuk werd al aangegeven dat de RIJP daarvoor W. Th. Ellerman aantrok. Hij introduceerde een patroon van diagonalen onder een hoek van 45 graden op de as van de spoorlijn als middel om het station en de stad met elkaar te verweven. Voor de bouwkundige invulling van dat weefsel diende projectontwikkelaar M.A.B. zich aan, die op hun beurt architect Jan Brouwer inschakelden. Hij ontwierp een dichte bebouwing van kantoren en winkels met bovenwoningen rond het Stationsplein. Door gebruik van symmetrie en afgeschuinde hoeken ontstond een betere accentuering van de stationsentree, maar was een herziening van het voorlopige stationsontwerp noodzakelijk.



De kantoorvleugels links en rechts van de stationsluifel met geïntegreerde winkelpassages onder een hoek van 45 graden.



Het definitieve ontwerp van de stationshal in zijn oorspronkelijke ruimtelijke context.



### definitief stationsontwerp

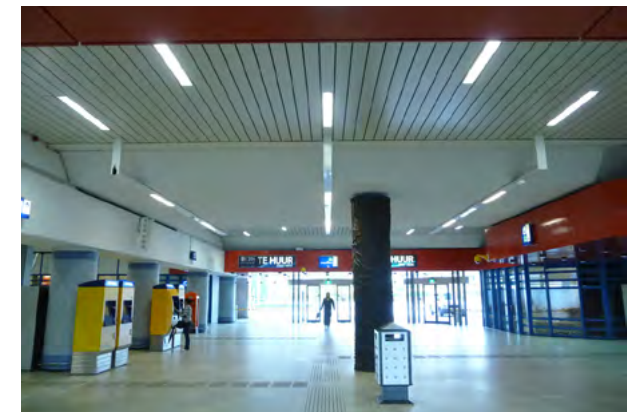
De ideeën van Ellerman en Brouwer leidden in 1980 in wisselwerking met architect Kilsdonk tot de volgende aanpassingen aan de voorstudie van het stationsgebouw:

- Het integreren van de passage in de stationshal die daardoor ruimer wordt en onderdeel gaat uitmaken van de stedelijke ruimte (mogelijk gemaakt door financiële garantiestelling RIJP). De entree van de passage wordt nu tevens de hoofdentree van de stationshal.
- Dit weerspiegelt zich in de overkapping die haaks op de langsricting - ter plaatse van de passage - aan de voor- en achterzijde een luifel krijgt (zogenoeten hamerkoppen). Daardoor toont de trein zich op deze plekken nadrukkelijk in het stadsbeeld. De meerkosten van deze grotere en meer sprekende kap worden opgevangen door de keuze voor een goedkoper constructiesysteem dan dat van de kap in de voorstudie (zie verderop in dit hoofdstuk).
- De ver uitkragende luifel aan de voorzijde wordt ingesloten door twee identieke kantoorvleugels van architect Brouwer. De geprofileerde aluminium panelen, afgeschuinde hoeken en de horizontale gevelopbouw van de kantoren richten de blik op de stationsentree als hoofdelement aan het plein.
- Door de koppeling van de passage aan de hal en

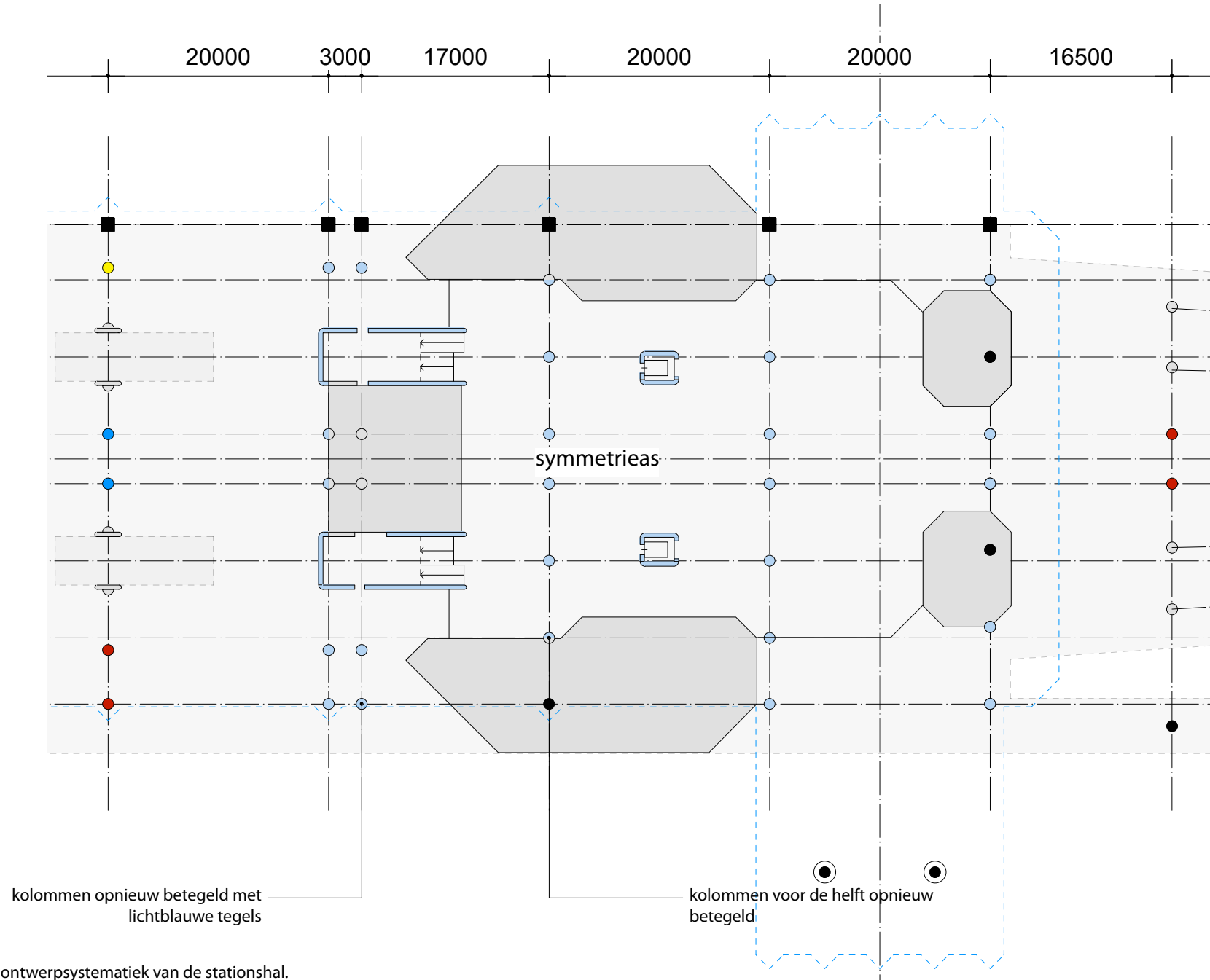
omwille van een overzichtelijke stationshal verschuift de balieruimte voor de treinkaartjes van de centrale positie in de hal (visueel obstakel) naar de zuidzijde, direct naast de hoofdentree. Centraal in de hal komt een informatiepunt.

- De twee winkelruimtes die aanvankelijk aan de zuidzijde waren voorzien, schuiven door naar de oostzijde van de hal in de loop van de passage, en krijgen daar een plek aan weerszijden van een toegang naar de taxistandplaats.
- Omdat de stationshal aanzienlijk groter wordt, ontstaat meer ruimte voor commerciële voorzieningen. Het paviljoen aan de noordzijde wordt groter en krijgt dezelfde (grond) vorm als het paviljoen met kaartjeskantoor aan de zuidzijde.
- De paviljoens krijgen afgeschuinde hoeken in het verlengde van diagonale doorsteken waardoor de stationsaccommodatie beter in de naaste omgeving wordt geïntegreerd.

Ook omgedraaid hadden de ideeën van Kilsdonk voor het station invloed op de architectuur van Brouwer voor de pleinvanden. Zo stemde Brouwer de 4,5 meter brede luifels boven de winkelpuien qua vormgeving af op het ruimtevakwerk van de stationsoverkapping, en detailleerde hij de plint van de winkels identiek aan die van de stationpaviljoens. De verschillende onderdelen van het station komen hierna meer in detail aan de orde.



Stationsplein, entree en passage in één rechte lijn achter elkaar.



De ontwerpsystematiek van de stationshal.

## STATIONSHAL

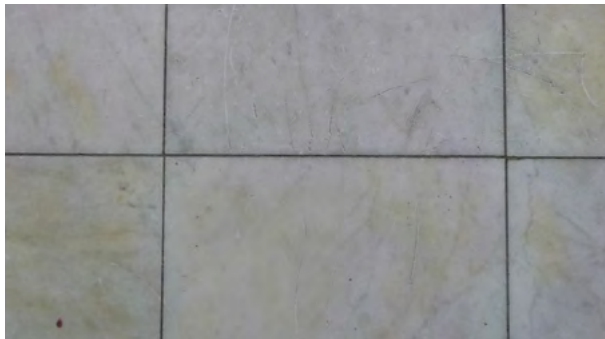
### opzet

De stationshal is uitgezet op een stramien van 20 meter en bestaat uit een grote rechthoekige ruimte onder het viaduct met entrees en paviljoens aan alle zijden. De opzet is symmetrisch waarbij de symmetrieas of hartlijn de lengterichting van het viaduct volgt. Deze lijn verbindt de verschillende naast elkaar gerangschikte vervoersmiddelen met elkaar. Haaks daarop doorkruist een passage de stationshal. Deze route verbindt het station met de stad. Door deze kruisende lijnen ontstaan als vanzelf haakse looprichtingen. De afgeschuinde hoeken van de hal en de paviljoens anticiperen daarop.

### rustige basis: vloer, kolommen, plafond

De grote ruimte en de relatief geringe hoogte van de stationshal waren bepalend voor de verlichting en het kleur- en materiaalgebruik. Voor een beeld van de oorspronkelijke situatie zie de foto aan het begin van dit hoofdstuk. Om de hal zo ruimtelijk en licht mogelijk te houden, zijn de vloer en het plafond wit uitgevoerd en de kolommen (oorspronkelijk) lichtgrijs. De vloer bestaat uit vierkante tegels van Carrara marmer (40 bij 40 cm), met een smalle zwart natuurstenen bies rondom. De betonnen en betimmerde plafonds en de betonnen onderslagbalken

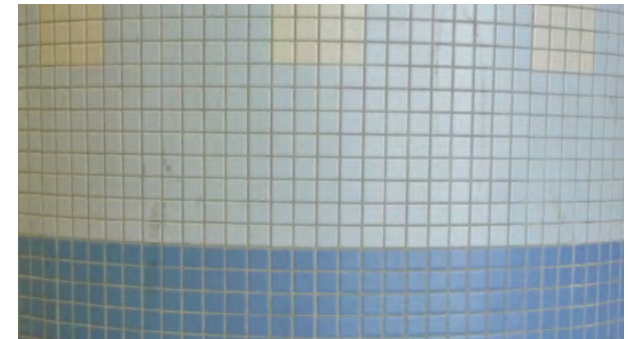
zijn wit geschilderd. De hoogteverschillen in het plafond ter plaatse van de spoorbanen (lage delen) en de perrons (hoge delen) zijn niet uitgevlakt, waardoor de hal zoveel mogelijk zijn maximale hoogte behoudt. De hoge delen met houten betimmering liggen in het verlengde van de trappenhuisen en benadrukken zo de looprichting. Buisvormige lichtarmaturen, die als 'slangen' met het plafond meeknikten en voorzien waren van uplighters, versterkten het effect van hoogte. Deze versleten armaturen zijn in 2012 vervangen door vlakke exemplaren zonder uplighters omdat de oorspronkelijke niet meer leverbaar waren. In dit deel van het viaduct hadden alle kolommen een bekleding van rechthoekige mozaïektegeltjes in lichtgrijs met horizontale banden en verticale strepen in donkergrijs, wit en zwart. Het staande tegelformaat en de verticale motieven accentueerden de hoogte van de kolommen. De terugliggende plinten boven- en onderlangs reduceren optisch de zwaarte van de kolommen enigszins. In 2012 is het versleten tegelwerk van de kolommen en het muurwerk rond de stijpunten vernieuwd. De nieuwe tegels hebben een ander formaat (groter en vierkant), een andere kleur (helder en flets blauw, gebroken wit) en vormen een ander motief (biezen en stippenpatroon). De originele tegels waren niet meer leverbaar. Enkele kolommen die op de scheiding van de hal en een paviljoen staan, hebben aan de paviljoenzijde hun originele betegeling behouden.



Vloer van Carraramarmer met zwarte bies.



Plafond met vernieuwde armaturen.



In 2012 vernieuwde tegels tegen de kolommen en wanden.





Ingangspui zuidzijde.



Paviljoen zuid-oosthoek.



Paviljoen noord-oosthoek.



Paviljoen zuidzijde.



Paviljoen noordzijde.



Paviljoen westzijde.



Pui-detail.

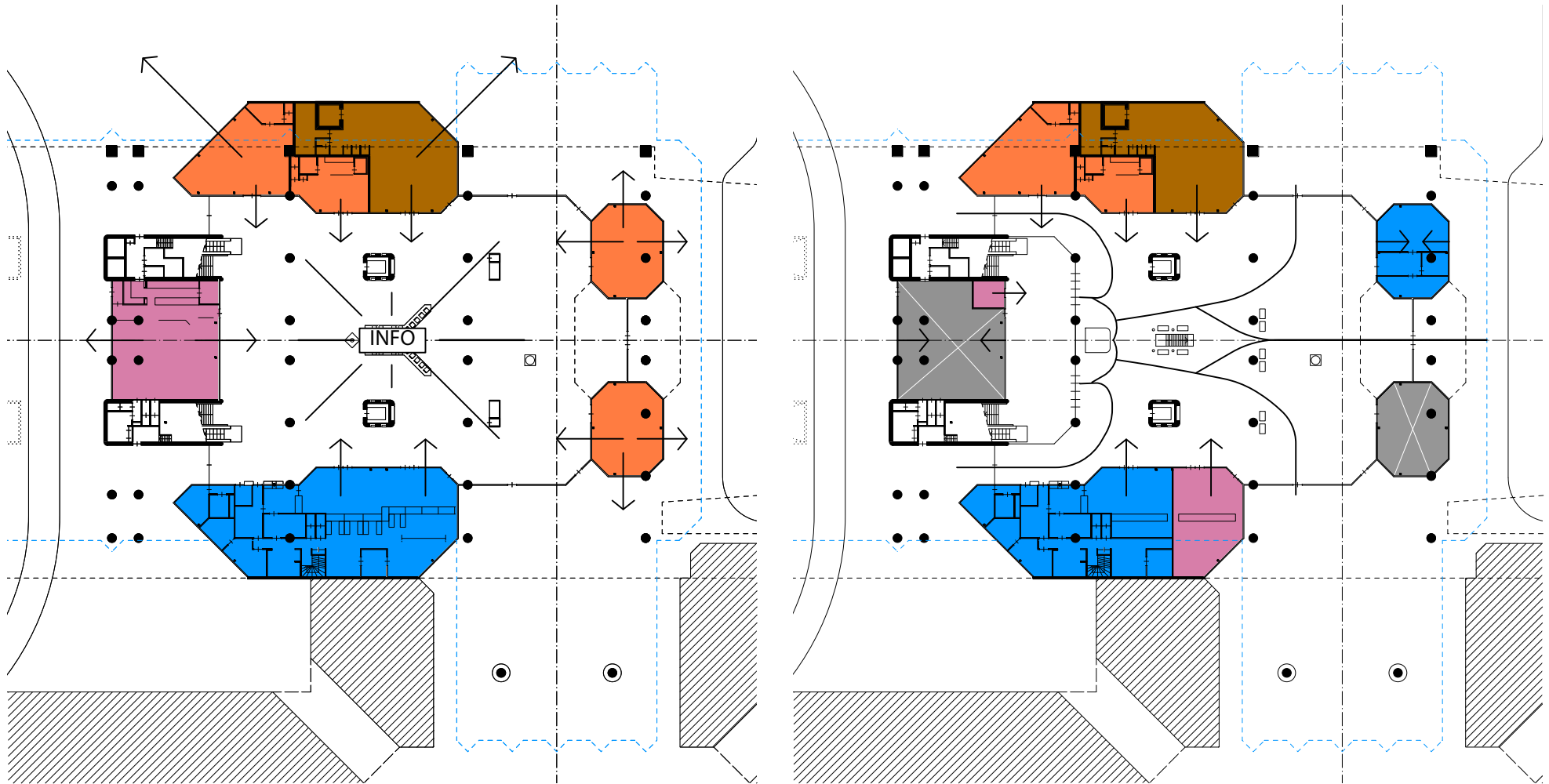


Verbindende band bovenlangs.

### gekleurde invulling: paviljoens

De zone tussen de vloer en het plafond is rondom ingevuld met transparante entreepuien en vijf paviljoens. De glazen entreepuien met schuifdeuren bestaan uit verdiepingshoge glaspanelen die met metalen glasklemmen aan elkaar zijn bevestigd. De barrière tussen binnen en buiten is minimaal, de inval van daglicht maximaal. Met dergelijke entreepuien aan de vier zijden is de stationshal optimaal bereikbaar. Rondom de hal staan vijf paviljoens: twee identieke kleine winkelunits aan de oostzijde, twee identieke grote kantoorannex winkelunits aan de noord- en zuidzijde en een rechthoekige unit voor het restaurant aan de westzijde. Alle paviljoens hebben één bouwlaag en zijn herkenbaar aan het blauwe schilderwerk van de identieke stalen winkelpuien. Een constructie van rechthoekige staanders met terugliggende horizontale verbindingen (drie onderlangs, vier bovenlangs) is ingevuld met hardglazen ruiten en dito deuren. In de gevelcompositie houden de horizontale en verticale lijnen elkaar in evenwicht. Deze transparante winkelpuien zijn op onderdelen dichtgeplakt met folie en gedeeltelijk vernieuwd (brede inlooppuien met rolluiken

bij AKO, Broodzaak en Kiosk). Door het beplakken van de ramen van het leegstaande restaurant is de visuele relatie tussen de stationshal en het busstation dichtgezet. Boven de winkelpuien is de zone tot aan het plafond opgevuld met witte aluminium panelen. Deze band loopt boven de entreepuien door als verlaagd plafond met inbouwspots en heeft daar de kleur rood. Deze band heeft dezelfde hoogte als de onderslagbalken en rijgt de verschillende paviljoens rond de hal aaneen. De kleurstelling van de band duidt op een voorziening (wit) of een uitgang (rood). Bij de winkelunits aan de oostzijde is dat onderscheid inmiddels uitgewist (helemaal rood). Architect Kilsdonk koos deze kleuren uit de NS-kleurenwaaier die K. van der Gaast en S. Wijsenbeek in de jaren zeventig hadden samengesteld toen de treinen geel werden. Deze felle kleuren waren eigenlijk alleen secundair voor de techniek bedoeld, maar Kilsdonk gaf ze in al zijn stations (m.u.v. Duivendrecht) een primaire rol in het architectuurbeeld. Enerzijds in een poging om de gebouwde invulling optisch los van de viaductconstructie te houden, en anderzijds om zich af te zetten tegen het bruin-oranje idioom uit de voorgaande jaren.



Oriëntatie in de oorspronkelijke situatie (LINKS) en de huidige situatie (RECHTS).



## oriëntatie

Kilsdonk besteedde speciaal aandacht aan de bewegwijzering omdat de stationshal niet alleen groot was maar ook veel in- en uitgangen had. Hij loste dat probleem op door centraal in de hal één informatie- en oriëntatiepunt te situeren. Daarvoor ontwierp hij in de geest van het postmodernisme een open constructie in de vorm van een baldakijn: een op vier zuilen rustend vierzijdig verhemelte waarop hij de stationsklok en alle bewegwijzering concentreerde. Voor het baldakijn situeerde hij een Y-vormige zitbank met kuipstoeltjes rug-aan-rug (voor het eerst in Zaandam toegepast). In de oksel van de bank 'verstopte' hij een open keldertrap. De twee schuine 'benen' van de zitbank wezen in de richting van de hoofdentrees in de passage en accentueerden daardoor de looprichting. Direct achter het baldakijn situeerde hij een informatiezuil die letterlijk was opgevat als een klassieke zuil met afsluitende roestvrijstalen kegel en vier informatieborden met vertrektijden rond de schacht.

Dit ensemble van baldakijn, zitbank en informatiezuil is geleidelijk ontmanteld. Wat resteert is een functioneel baldakijn en een onbedoeld in het oog springende keldertrap nadat deze om veiligheidsredenen is overhuifd en afgesloten door een deur. De bescheiden kelder is namelijk niet meer dan een aantal technische dienstruimten aan een dwarsgang en bestaat verder uit kruipruimten. De toegevoegde houten banken met plantenbakken detoneren sterk in het beeld van de stationshal. De centraal aangeboden informatie van weleer is thans verspreid over de hal waarbij het plafond, de onderslagbalken, de band en de liftschachten als informatiedrager zijn gaan fungeren. Opvallend is ook dat de meeste kolommen niet meer vrij in de ruimte staan maar rondom zijn 'ingepakt' door afvalbakken, automaten en krantenbakken. Dat alles doet afbreuk aan de beleving van de stationshal als een overzichtelijke, open ruimte met een heldere routing en een zichtbare constructie.



Centraal oriëntatiepunt kort na de oplevering in 1987. Bron: flevolandbovenwater.nl



Restant van het oriëntatiepunt.



Automaten tegen de kolommen.



Liftschacht met venstersleuven in de zijwand.



OV-chip poorten (2007) tussen de kolommen.



Detail in het trappenhuis.

### stijpunten

Bij de situering van de stijpunten in de stationshal was Kilsdonk vanzelfsprekend gebonden aan de positie en langsrichting van de perrons. Bovendien streefde hij naar een lineaire ordening van alle elementen op het perron omwille van een rustig totaalbeeld daar. De trappenhuizen en liften kwamen in de hal daarom in het verlengde van elkaar te liggen. De trappenhuizen zette hij tevens in voor de stabiliteit van de viaductconstructie (alle paviljoens staan er namelijk los onder). De veel kleinere liftschachten hield hij bewust los van het kolommenstramien om zo de gebouwde invulling optisch los te houden van de viaductconstructie (afzonderlijk leesbaar). De liftschachten en het tussenliggende informatiepunt situeerde hij op één lijn.

De twee rechthoekige liftschachten hebben afgeronde hoeken. De wanden zijn sinds 2012 betegeld in lichtblauwe vierkante tegels en voorzien van een patroon met witte blokken en een donkerblauwe bies boven- en onderlangs. Oorspronkelijk waren dat lichtgrijze rechthoekige tegeltjes met een patroon van witte blokken boven- en onderlangs,

zoals een niveau hoger op de perrons nog het geval is.

De deuren van de liften bevinden zicht tegenover de trappenhuizen. Het massieve karakter van de liftschachten is gereduceerd door het aanbrengen van twee verticale, verdiepingshoge vensterstroken in beide zijkanten. Hierdoor ontstaat tevens een zichtrelatie tussen de hal en de perrons. Dit effect is grotendeels teniet gedaan door de montage van infoborden op ooghoogte tegen de vensterstroken.

De twee identieke trappenhuizen aan weerszijden van het voormalige restaurant bestaan uit een roltrap en een bordestrap, en liggen ingeklemd tussen twee in 2012 opnieuw betegelde wanden met afgeronde voorzijden. De los van de wand gehouden betonnen bordestrappen hebben treden van grijs natuursteen, stootborden van wit marmer en rood geschilderde handgrepen van stalen buizen (identiek aan de trappen op het busstation en in de fietsenstalling). De ruimte vóór de trappenhuizen tot aan de eerste rij kolommen is sinds 2007 afgezet door een scherm van glazen panelen tussen roestvrijstalen staanders en twee reeksen van vijf OV-chip poorten.





## PERRONS

### opzet

Station Almere Centrum beschikt over vier perrons op twee eilanden. De langgerekte eilanden hebben rechte evenwijdige zijden langs de binnensporen, en flauw gebogen zijden langs de buitensporen. Deze flauwe buiging zorgt voor een dynamisch effect in de overigens rechtlijnige opzet. Dat was overigens niet de reden om het zo uit te voeren. Door de flauwe buiging bereikt het spoorlichaam over een kortere lengte de benodigde breedte dan bij evenwijdige sporen, en dat scheelt geld bij de aanleg. De eilanden zijn opgebouwd uit prefab betonelementen en hebben een gestorte vloer. Alleen op de uiteinden – buiten de overkapping – is gebruik gemaakt van betonnen stoeptegels. De elementen op de eilanden zijn in een rechte lijn achter elkaar gesitueerd. Omdat de twee perroneilanden identiek zijn, wordt er hierna één besproken.



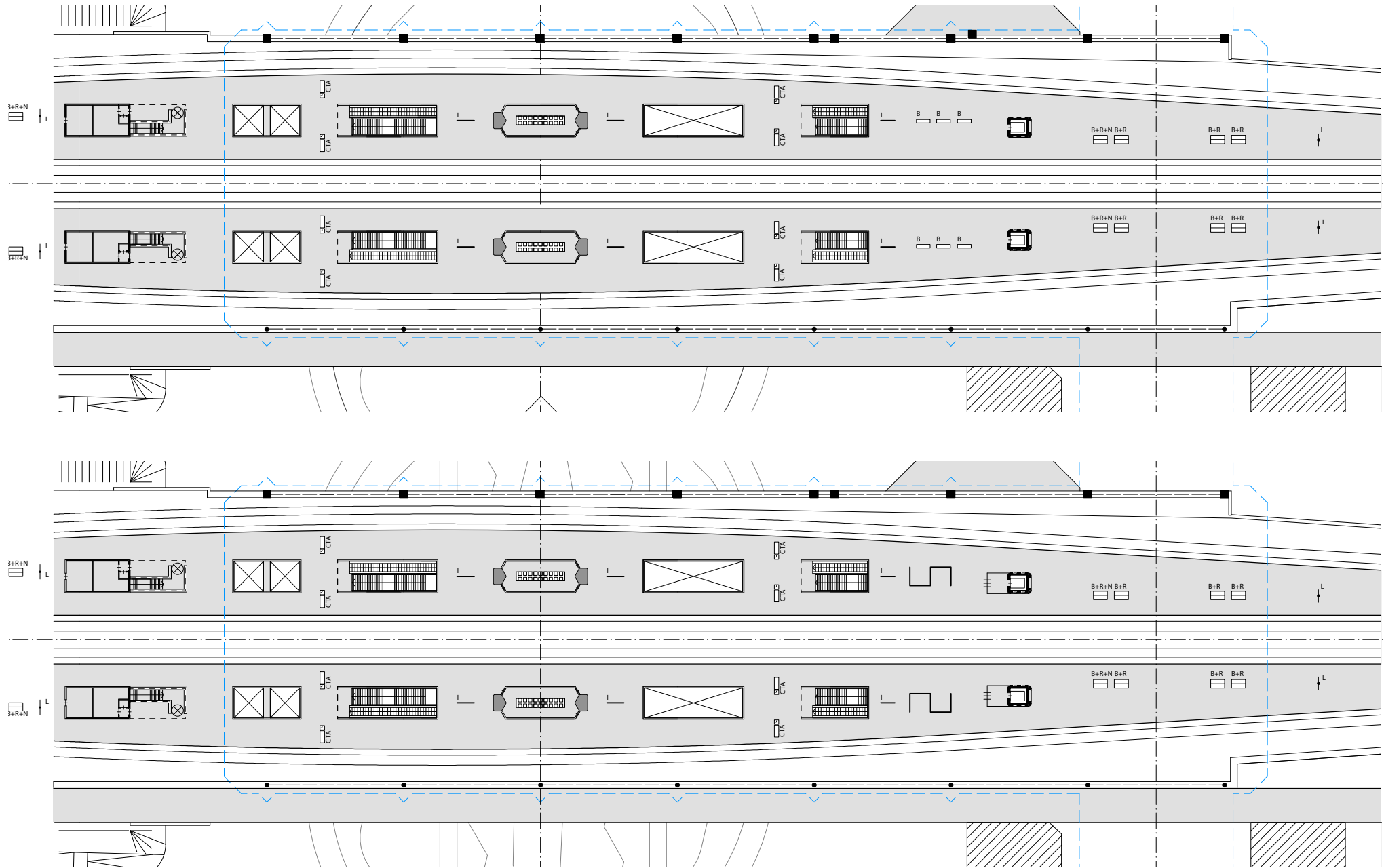
Rechte evenwijdige perrons langs de middensporen.



Flauw gebogen perrons aan de buitensporen.



Overzicht zonder obstakels in de dwarsrichting.



De inrichting van de perrons in de oorspronkelijke situatie (BOVEN) en de huidige situatie (ONDER).

### stijgpunten, vides en wachtruimtes

De uitgangspunten bij het rangschikken van de benodigde elementen op het perroneiland waren functioneel en esthetisch van aard. Functioneel was de verticale relatie met de wereld onder het viaduct: stijgpunten en vides boven de verschillende vervoerspunten. Esthetisch was het streven naar een rustig en overzichtelijk ruimtebeeld onder de kap: alle elementen op één lijn op het perron en uitgelijnd met dezelfde elementen op het andere perron. Dat leidde tot de volgende opzet. Het perron is van oost naar west bereikbaar vanuit de stationshal door middel van een lift en een gecombineerde (rol-)trap, vanaf het busstation via een gecombineerde (rol-)trap en vanuit de fietsenstalling over een inpandige trap. Tussen de drie trappenhuizen bevinden zich twee rechthoekige vides, waarvan de meest oostelijke – ter plaatse van het busstation – oorspronkelijk gedacht was als een extra mogelijkheid voor een trappenhuis. Van die mogelijkheid is (nog) geen gebruik gemaakt. Halverwege het perron bevindt zich een afgesloten wachtruimte. De genoemde rechthoekige elementen staan allemaal in een rechte lijn achter elkaar op het perron, met van oost naar west achtereenvolgens:

- De liftschacht is identiek aan die in de stationshal (zie vorige paragraaf). In tegenstelling tot beneden is op het perron wel de oorspronkelijke betegeling behouden. Bovendien zijn hier de verticale vensterstroken niet dichtgezet met informatieborden. Voor de liftdeur is in 2007 een scherm van glazen panelen tussen roestvrijstalen staanders met een OV-chip poort geplaatst.
- Boven het trappenhuis van de stationshal is een driezijdig gesloten glazen 'doosje' geplaatst. Op een donker geschilderde betonnen plint zijn glaspanelen met metalen glasklemmen aan elkaar bevestigd en verstevigd met glazen stabilisatorstukken. Buitenom loopt een

handlijst van roestvrij staal. De vierde zijde bestaat uit een rolluik. Het platte 'dak' van het doosje bestaat uit een open constructie van wit geschilderde stalen lamellen. Vanuit de stationshal geven de lamellen een gesloten beeld dat aansluit op de plafondbetimmering aldaar. Naarmate je via de trap hoger in het trappenhuis komt, 'openen' de lamellen zich geleidelijk en krijg je zicht op de overkapping.

- De rechthoekige vide boven het busstation is rondom afgezet met een stalen rasterhekwerk. Onder- en bovenwereld, bus- en treinreizigers hebben hier rechtstreeks zicht op elkaar.
- De vrijwel rechthoekige wachtruimte is opgevat als een glazen 'doosje' met afgeschuinde kopgevels waarin de deuren. Op een donker geschilderde betonnen plint staan hardglazen panelen die met metalen glasklemmen aan elkaar zijn bevestigd en verstevigd met glazen stabilisatorstukken. Buitenom loopt een lage stootlijst in de vorm van een roodgeschilderde stalen buis. Midden in de kopgevels zijn lage, gesloten bouwelementen gesitueerd met uitneembare wanden voor de plaatsing van automaten (nooit uitgevoerd). De wanden zijn recent bont beschilderd. Vanuit deze bouwelementen rijzen twee kolommen omhoog waarop het flauw hellende dak rust. Het ingeknikte plafond heeft op de kniklijn een uitsparing voor de tl-verlichting. Daar onder staat een langgerekte betegelde bank die thans omkleed is met hout (oorspronkelijk met kunststof kuipstoeltjes rug-aan-rug, zoals dat ook in de stationshal oorspronkelijk het geval was).
- Het trappenhuis vanaf het busstation is net als de vide rondom afgezet met een stalen rasterhekwerk. De dubbele handlijst van de trap loopt rond het hekwerk door. Boven het trappenhuis is later een hoge stalen kooi met rolluik



Zitbanken met reclameuiting.



Liftschacht met in 2010 geplaatste abri.



Glazen doosje op het trappenhuis van de hal.



Vide boven het busstation.



Afgesloten wachtruimte.



Kooi op het trappenhuis van het busstation.



Vide bij de fietsenstalling.



Dienstgebouw met opgang boven fietsenstalling.



geplaatst om het perron van het busstation te kunnen afsluiten (niet oorspronkelijk).

- De rechthoekige vide bij de fietsenstalling is rondom afgezet met een stalen rasterhekwerk. Onder- en bovenwereld, bus-, fiets- en treinreizigers hebben hier rechtstreeks zicht op elkaar.
- Het in pandige trappenhuis van de fietsenstalling is op het perron gekoppeld aan een dienstgebouwtje met plat dak. Het dienstgedeelte heeft een besloten karakter en is in 2009 opnieuw betegeld in een bont patroon van wit, groen en blauw (niet oorspronkelijk). Het aansluitende deel van het trappenhuis heeft een transparant karakter met twee glazen wanden en één wand van rasterhekwerk. In tegenstelling tot de andere opgangen is hier een plat dak toegepast omdat het gebouwtje buiten de overkapping staat. De OV-chip poort is in 2007 geplaatst.

### meubilair

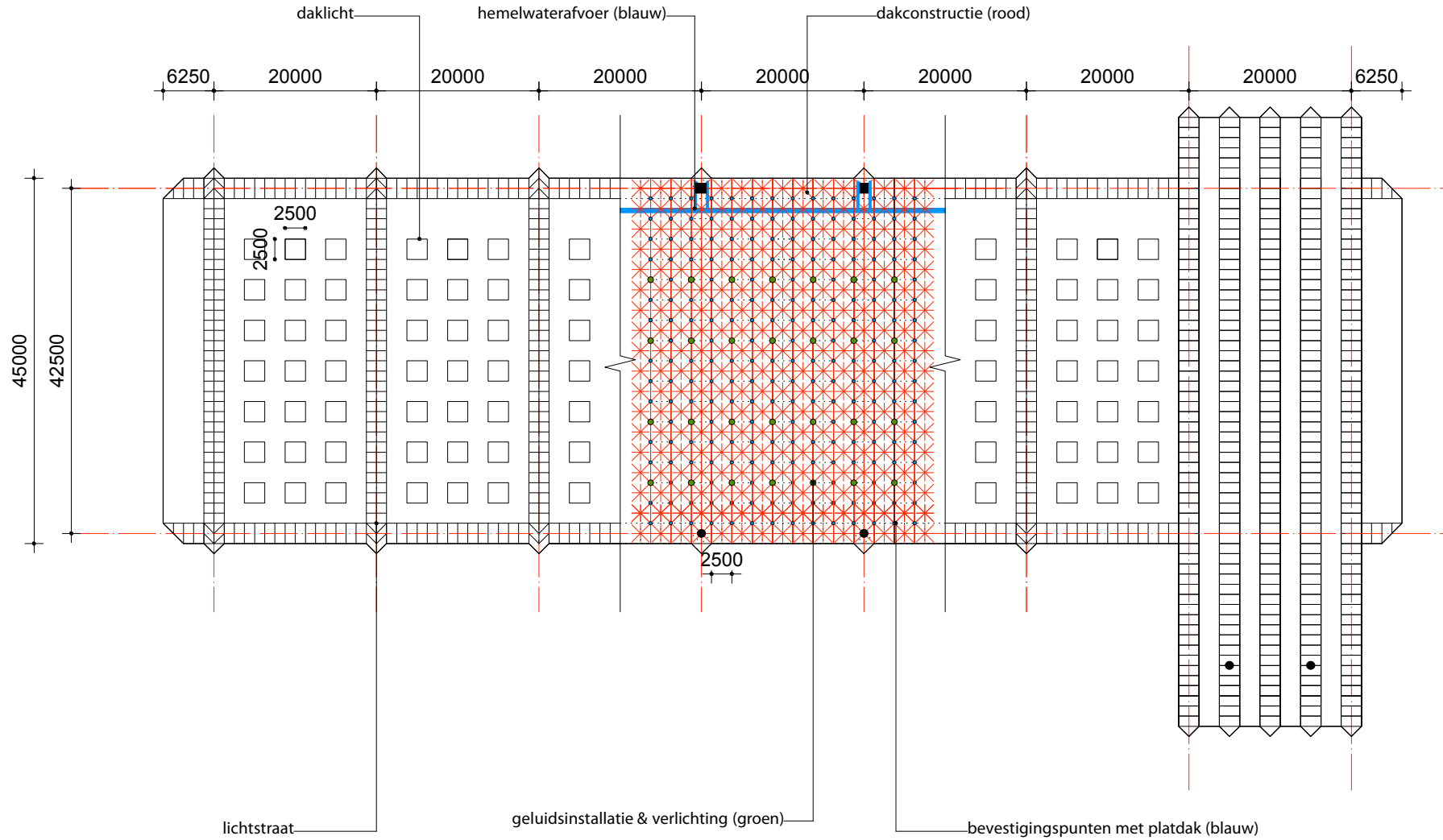
Het meubilair is tussen de stijpunten, vides en wachtruimtes in dezelfde rechte lijn geplaatst. Tevens zijn infopanelen tegen de windschermen geplaatst. Het oorspronkelijke meubilair bestond uit zitbanken, infopanelen, gecombineerde zitbanken met infopanelen, klokken en afvalbakken. Op de tekening staat aangegeven wat waar staat. Het meubilair is opgebouwd uit zwart geschilderde, vierkante stalen profielen, heeft een eenvoudige hoekige vormgeving en is met bouten op de vloer gemonteerd. De vlakke zittingen en rugleuningen van de banken zijn grijs geschilderd. De losse zitbanken voor de lift zijn vervangen door een meanderend glazen scherm met geïntegreerde zitbanken. De oorspronkelijke afvalbakken (type Capitole) zijn in 2003 vervangen door vierkante exemplaren (type Superpole Prestige).



Type afvalbak sinds 2003.



Reclameborden tegen de buitenwanden.



De systematiek van de overkapping.

## OVERKAPPING

### opzet

De overkapping van de perrons bestaat uit een stalen ruimtevakwerk van 152,5 meter lang en 45 meter breed. Aan de lange zijden knikt de kap diep om het profiel van de vrije ruimte heen en steunt daar rechtstreeks op de doorgestoken betonpijlers (noordzijde), en via stalen kolommen op het betondek (zuidzijde). De tussenruimte is ingevuld met windschermen in de vorm van panelen met een kunsttuiting aan de buitenzijde (zie volgende paragraaf). Daarmee is bereikt dat de langsijden nog enigszins het karakter van gevels hebben. De perroneilanden zijn vrij van ondersteuning en hetgeen de overzichtelijkheid van deze ruimte versterkt. Ter plaatse van de passage zijn aan de voor- en achterzijde luifels toegevoegd, waardoor de breedte van de kap daar oploopt tot 77,5 meter. Hiervoor is gekozen omdat het station onder het viaduct verstopt ligt en de luifel als verbindend element bijdraagt aan de stedenbouwkundige integratie, sterk bijdraagt aan de herkenbaarheid van het station en de oriëntatie van de reizigers. Dat uitnodigende gebaar van de luifel wordt nog versterkt door de plasticiteit van de verticaal gewafelde glazen afsluiting op de koppen. De twee luifels zijn de meest markant uitgewerkte geveldelen van het stationsgebouw. Aan de noordzijde kraagt de luifel vrij over. Aan de zuidzijde steekt de luifel verder over en rust daar op twee betonnen kolommen die tevens dienst doen als drager voor een rond zitbankje van rvs (laatste restant van de oorspronkelijke pleininrichting van Gijs Bakker).



De overkapping steunt op betonnen kolommen en pijlers en stalen kolommen.





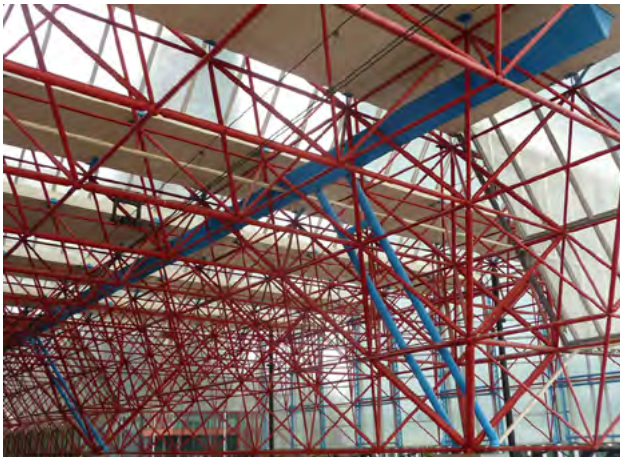
Losse onderdelen.



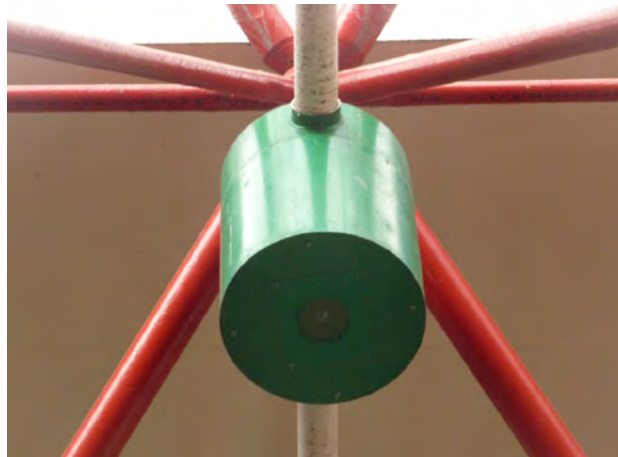
Ruimtevakwerk.



Lichtstraat.



Hemelwaterafvoer (blauw).



Speaker.



Lamp.



## stelsel

Het zogeheten Mero-systeem werd in de jaren dertig uitgevonden door de Duitser M. Mengerhausen en in Almere geleverd door de Duitse firma Krupp. Het ruimtevakwerk bestaat uit gestandaardiseerde stalen buizen van wisselende lengtes en diktes, die met schroefdraad samenkomen in gegoten stalen bollen op de knooppunten. Deze onderdelen zijn allemaal rood geschilderd.

Opgenomen in het ruimtevakwerk is een blauw geschilderd stelsel van vergaarbakken en hemelwaterafvoeren aan de noordzijde van de kap. Eveneens geïntegreerd in het ruimtevakwerk is een stelsel van wit geschilderde leidingen waaraan eenvoudige cilindervormige speakers en lampen hangen in de kleur groen. Deze bevinden zich in twee rijen in de lengterichting boven beide perroneilanden. Eveneens boven de perroneilanden zijn zwart geschilderde vakwerkliggers bevestigd waaraan de (vernieuwde) informatieborden hangen. Elk stelsel in de kap heeft dus zijn eigen kleur. Architect Kilsdonk koos deze kleuren uit de NS-kleurenwaaier die K. van der Gaast en S. Wijsenbeek in de jaren zeventig hadden samengesteld toen de treinen geel werden. Deze felle kleuren waren eigenlijk alleen secundair voor de techniek bedoeld, maar Kilsdonk gaf ze een primaire rol in het architectuurbeeld om zich daarmee af te zetten tegen het bruin-oranje idioom uit de voorgaande jaren. De kap heeft een modulmaat van 2,5 meter in het vierkant en een systeemhoogte van 1,75 meter. Om de twintig meter is in de dwarsrichting van de kap een 2,5 meter brede lichtstraat aangebracht. Tussen de lichtstraten is de kap afgedekt met witgeschilderde houten panelen waarin per vak 21 daklichtkoepels zijn aangebracht (3 rijen van 7 koepels). Deze rijen zijn in het vak ter plaatse van de luifels eveneens uitgevoerd als lichtstraten.



Daklichten.



Vakwerkligger (zwart).



De windschermen zijn aan de buitenzijde voorzien van een grafische kunstuiting.

## BEELDENDE KUNST

### inleiding

Vanaf 1981 hanteerde NS het uitgangspunt dat voor publieke gebouwen 1% van de bouwsom toekwam aan beeldende kunst. Bij de bouw van station Almere Centrum verstrekte NS drie kunstopdrachten. Architect Kilsdonk bepaalde de locaties en vroeg het Amsterdamse kunstadviesbureau *Kunst en Bedrijf* om met voorstellen te komen.

### windschermen

De open stroken tussen de omgebogen overkapping en het viaduct zijn aan beide langszijden voor ongeveer tweederde dichtgezet met zes keer zes windschermen om de hinder van wind op de perrons te minimaliseren. De dubbele volkern-panels zijn door de Amsterdamse kunstenaar Babette Treuman in 1987 aan de buitenzijde voorzien van abstract kleurgrafiek. Daarmee is bereikt dat de langszijden nog enigszins het karakter van gevels hebben. Per paneel zijn op een witte ondergrond elkaar diagonaal kruisende lijnen gezeefdrukt in een ruitpatroon dat refereert aan het ruimtevakwerk van de overkapping. Elke serie van zes panelen heeft een eigen kleurstelling en een geleidelijk verloop naar een leeg vlak omdat het ruitpatroon steeds groter wordt (inzoomen) en witte vierkanten een steeds groter deel van het dessin afdekken. De series zijn niet meer compleet. Enkele panelen ontbreken.

### bronzen kolom

De bronzen kolom (1987) in de stationshal van de Amsterdamse kunstenaar Peer Veneman heeft weliswaar dezelfde afmetingen als de overige kolommen, maar deze is niet constructief en staat buiten het stramien van de dragende kolommen. Omdat het kunstwerk als ontmoetingspunt is bedoeld, staat de kolom iets terzijde van de twee kruisende looproutes in de passage. Door het

identieke formaat, het afwijkende kleur- en materiaalgebruik en de plaatsing buiten het stramien gaat het kunstwerk in dialoog met de beeldbepalende kolommenstructuur. De kunstenaar heeft bewust het contrast opgezocht met de kleurrijke en snelle wereld van het postmoderne station. Op de bronzen schacht zijn non-figuratieve ornamenten in bas-reliëf aangebracht.

### aluminium panelen

Voor het drempelgebied tussen het station en de stad ontwierp een kunstenaar (naam onbekend) geperforeerde aluminium panelen die met kabels aan de kapconstructie van de luifel afgespannen zouden moeten worden. Toen bleek dat de panelen niet aan de bollen van het ruimtevakwerk opgehangen konden worden, is het kunstwerk opgeslagen.

De bronzen kolom in de hal is voorzien van decoratief reliëf.







Infoborden tegen de vensterstroken.



Houten banken rond het oriëntatiepunt.



In 2012 gewijzigde lichtarmaturen zonder uplighters.



Automaten rond de kolommen.



Inlooppui bij de broodzaak.



Inlooppui bij de Kiosk.



Dichtgeplakte pui bij AKO.



Reeks OV-chip poorten (2007) en infobalie in de hal.



In 2003 geplaatst type afvalbak en abri op de perrons.



In 2009 vernieuwde muurtegels dienstgebouw.



## WIJZIGINGEN

In het voorgaande zijn de belangrijkste wijzigingen in de architectonische context reeds genoemd. Het betreft in hoofdzaak:

- De oorspronkelijke grijze betegeling van de kolommen, liftschachten (op maaiveld) en wanden van de trappenhuizen is in 2012 vervangen door tegels van een ander formaat (groter en vierkant), een andere kleur (helder en flets blauw, gebroken wit) en vormen een ander patroon (biezen en stippen). Dit is weliswaar consequent gedaan in de stationshal, maar vormt een opvallende afwijking binnen het grotere geheel van het totale viaduct.
- Oorspronkelijk was de informatie (tijd, vertrekschema), de bewegwijzering en het wachten in de hal geconcentreerd rond één centraal informatiepunt dat speciaal daarvoor was ontworpen. Dit element is grotendeels ontmanteld. Verspreid over de hal fungeren nu de kolommen, de liftschachten, de onderslagbalken en het plafond als informatiedrager. Door de plaatsing van allerlei automaten en bakken rond de kolommen wordt bovendien die heldere structuur grotendeels aan het zicht onttrokken.
- De in 2012 vernieuwde lichtarmaturen in de hal knikken weliswaar nog mee met het plafond maar missen de uplighters die het gevoel van hoogte versterkten.
- Sommige (onderdelen van de) paviljoens hebben een andere functie gekregen, staan leeg en/of zijn dichtgeplakt. Door de blauw geschilderde, overwegend gave puien met de witte panelen bovenlangs blijven de paviljoens als 'familie' op elkaar betrokken. De brede inlooppuien met rolluiken bij AKO, Broodzaak en Kiosk doen daar afbreuk aan.
- Voor de trappenhuizen in de hal en de liften op de perrons zijn in 2007 glazen schermen met OV-chip poorten geplaatst.
- De gebouwtjes en het meubilair op de perrons zijn op onderdelen gewijzigd: de zitbanken in de wachtruimtes, de stalen kooien boven de stijgpunten van het busstation en de geveltegels van de dienstgebouwtjes op het uiteinde van de perrons.
- Het meubilair op de perrons is op onderdelen vernieuwd: de losse zitbanken voor de liften maakten plaats voor een meanderend windscherm met geïntegreerde banken en de afvalbakken type Capitole zijn in 2003 vervangen door het vierkante type Superpole Prestige.
- Het kunstwerk van Babette Treuman op de windschermen is niet meer compleet omdat enkele panelen ontbreken.



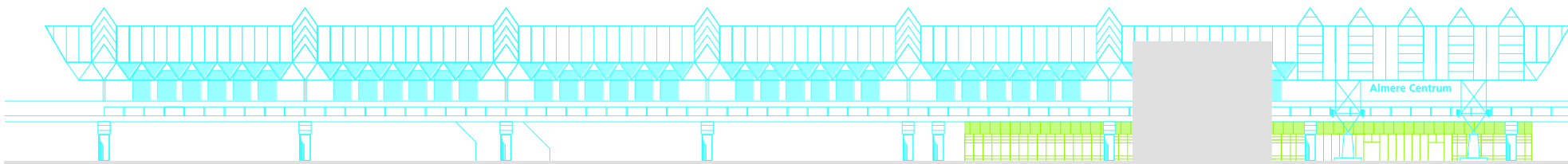


Het rode ruimtevakwerk met luifel en glazen kopstukken als beeldbepalend element van het station.

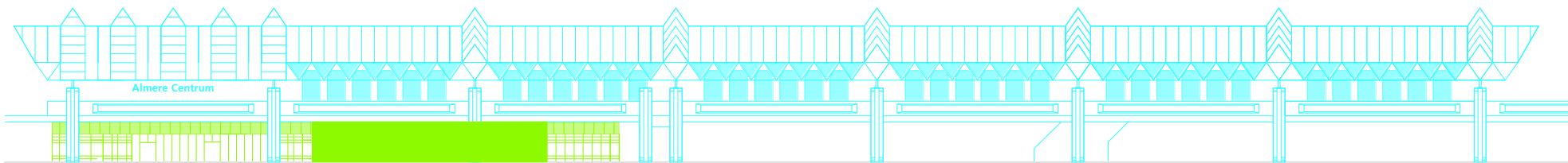


## ARCHITECTONISCHE ERFENIS




- Werd de stationtypologie tot halverwege de twintigste eeuw vooral gekenmerkt door een representatief ontvangstgebouw aan de stadszijde vóór de spoorbanen, in Almere Centrum trekt de accommodatie zich terug onder het spoor (type viaductstation), en wordt de trein onder een alles overdekkende kap nadrukkelijk getoond in de stad (parapluconcept). Beide principes waren in de jaren tachtig niet nieuw, maar werden in Almere Centrum wel voor het eerst in samenhang en op grote schaal tot een coherent geheel samengebracht.
- Het voordeel van eenzijdige toegankelijkheid is optimaal benut met entrees aan alle zijden. Het nadeel van een gemis aan herkenbaarheid naar de stad is opgelost door de overkapping aan twee zijden te voorzien van een markante luifel als representatief hoofdelement. Het nadeel van een donkere onderwereld is zoveel mogelijk gecompenseerd door de toepassing van transparante puien, vides, lichtplan, lichte kleuren en materialen.
- Door de allesoverheersende constructie esthetiek en het frisse kleur- en materiaalgebruik is Almere Centrum een belangrijke exponent van de High Tech architectuur, die enkele voorlopers kende in de stations Tilburg, Breda en Zaandam, en enkele spraakmakende 'navolgers' in de stations Lelystad, Duivendrecht en Leiden. Binnen dit cluster is Almere Centrum representatief voor de eerste kleurrijke en enigszins postmoderne fase, en Leiden voor de tweede overwegend witte, neomodernere fase.
- Bij station Almere Centrum is sprake van slechts één bouwfasen. Alle gebouwde zaken dateren uit de oorspronkelijke bouwtijd. Er is niet bijgebouwd. Wel zijn de gebouwtjes op het buseiland gesloopt en is er aan diverse zaken gesleuteld. De viaductconstructie en de complete overkapping inclusief kleurenschema zijn als essentiële onderdelen van het gebouwconcept evenwel herkenbaar overeind gebleven. Het bonte kleurenschema is niet ingegeven door een branding gedachte van NS maar een persoonlijke keuze van Kilsdonk in een poging om de gebouwde onderdelen optisch los van de viaductconstructie te houden, en anderzijds om zich af te zetten tegen het bruin-oranje idioom uit het voorgaande decennium.
- De stationshal lijkt in eerste instantie nog behoorlijk gaaf, maar is dat niet. Door de stijging van het aantal reizigers, de geautomatiseerde aanbidding van kaartjes en de introductie van OV-chip poorten zit de grootste veranderdruk in de stationshal. De aanzienlijke lijst met wijzigingen op deze pagina spreekt voor zich. Vooral het decimeren van het centrale oriëntatiepunt en het uiteenspatten van de informatievoorziening over de gehele ruimte hebben grote invloed gehad op de beleving en de routing van de reiziger: niet langer één centraal richtpunt waar alle informatie is geconcentreerd temidden van een rustig ruimtebeeld, maar een veelheid aan informatiedragers en visuele prikkels verspreid over de hele ruimte.
- De paviljoens rond de hal hebben hun grondvorm en karakteristieke puien en kleurstelling goeddeels behouden. Vooral dit onderdeel is kwetsbaar gebleken. Veranderingen in de routing, leegstand en dichtplakken verstoren de zichtrelaties naar de aangrenzende ruimten en bederven de sfeer in de hal.
- Van de postmodernistische spelerei in het handschrift van de architect resteert alleen nog het onttakelde baldakijn in het midden van de hal. De infozuil (letterlijk een zuil) en het tegelpatroon van 'cannelures' op de kolommen zijn verdwenen.
- Door middel van insluiting, belijning, afgeschuinde hoeken, passages, verhoogde omloop, luifels en vergelijkbare detaillering zijn het station en de aangrenzende pleinbebouwing structureel, functioneel en visueel met elkaar verbonden als een architectonisch ensemble.



Zuidgevel.



Noordgevel.

-  Hoge monumentwaarde
-  Positieve monumentwaarde
-  Indifferente monumentwaarde



## WAARDESTELLING

### INLEIDING

Op basis van het gedachtegoed, de beschrijving en de analyse op de schaalniveaus van de stad (hoofdstuk 1), het viaduct (hoofdstuk 2) en het eigenlijke stationsgebouw (hoofdstuk 3) wordt de huidige situatie van het viaductstation gewaardeerd. Omwille van de onafhankelijkheid en objectiviteit wordt de waardestelling uitsluitend gebaseerd op cultuurhistorische overwegingen. Bouwtechnische toestanden, gebruikersbelangen, actuele ontwerpoverwegingen en/of financiële aspecten worden buiten beschouwing gelaten. Op een situatiokaartje en plattegronden van de kelder, het maaiveld, het perronniveau en de kap wordt – conform de Richtlijnen Bouwhistorisch Onderzoek uit 2009 - in drie kleuren aangegeven welke onderdelen in meer of mindere mate vanuit cultuurhistorisch perspectief worden gewaardeerd. Daarbij worden de volgende kleuren met bijbehorende betekenis, uitgangspunt en strategie gebruikt.

#### **Blauw: hoge monumentwaarde**

- Uitgangspunt: oorspronkelijke, min of meer gave onderdelen die essentieel zijn voor de herkenbaarheid van het gebouwconcept.

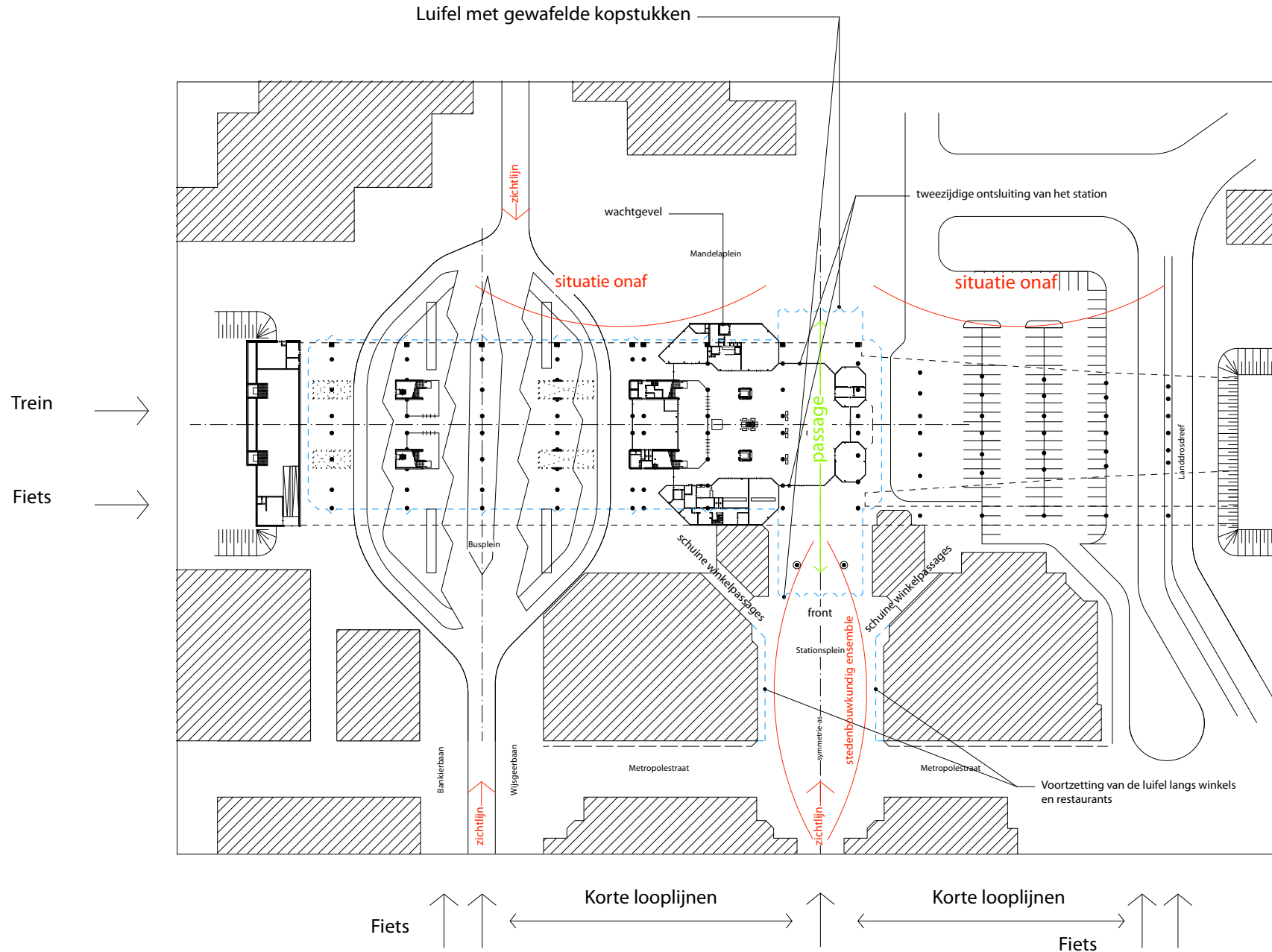
- Strategie: behoud staat voorop. Voor wijzigingen geldt het restauratieve uitgangspunt 'Nee, tenzij ...'. Aanpassingen zijn alleen mogelijk wanneer ze de bestaande monumentale waarde versterken.

#### **Groen: positieve monumentwaarde**

- Uitgangspunt: oorspronkelijke of latere onderdelen met eventuele aantastingen die karakteristiek zijn voor het gebouwconcept.
- Strategie: streven naar behoud of reconstructie is in principe wenselijk. Voor noodzakelijke wijzigingen geldt het behoedzame uitgangspunt 'Ja, mits ...'. Aanpassingen zijn mogelijk wanneer ze het oorspronkelijke karakter als uitgangspunt nemen (respect) en de bestaande monumentale waarde niet verstoren (zorgvuldigheid).

#### **Geel: indifferente monumentwaarde**

- Uitgangspunt: sterk gewijzigde oorspronkelijke of latere onderdelen die niet bepalend zijn voor het gebouwconcept of daar afbreuk aan doen.
- Strategie: behoud is geen voorwaarde. Wijzigingen of sloop zijn zonder voorbehoud mogelijk zolang ze de bestaande monumentale waarde in de omgeving niet verstoren (zorgvuldigheid).



Stedenbouwkundige waardekaart van de stationsomgeving

## STEDENBOUW

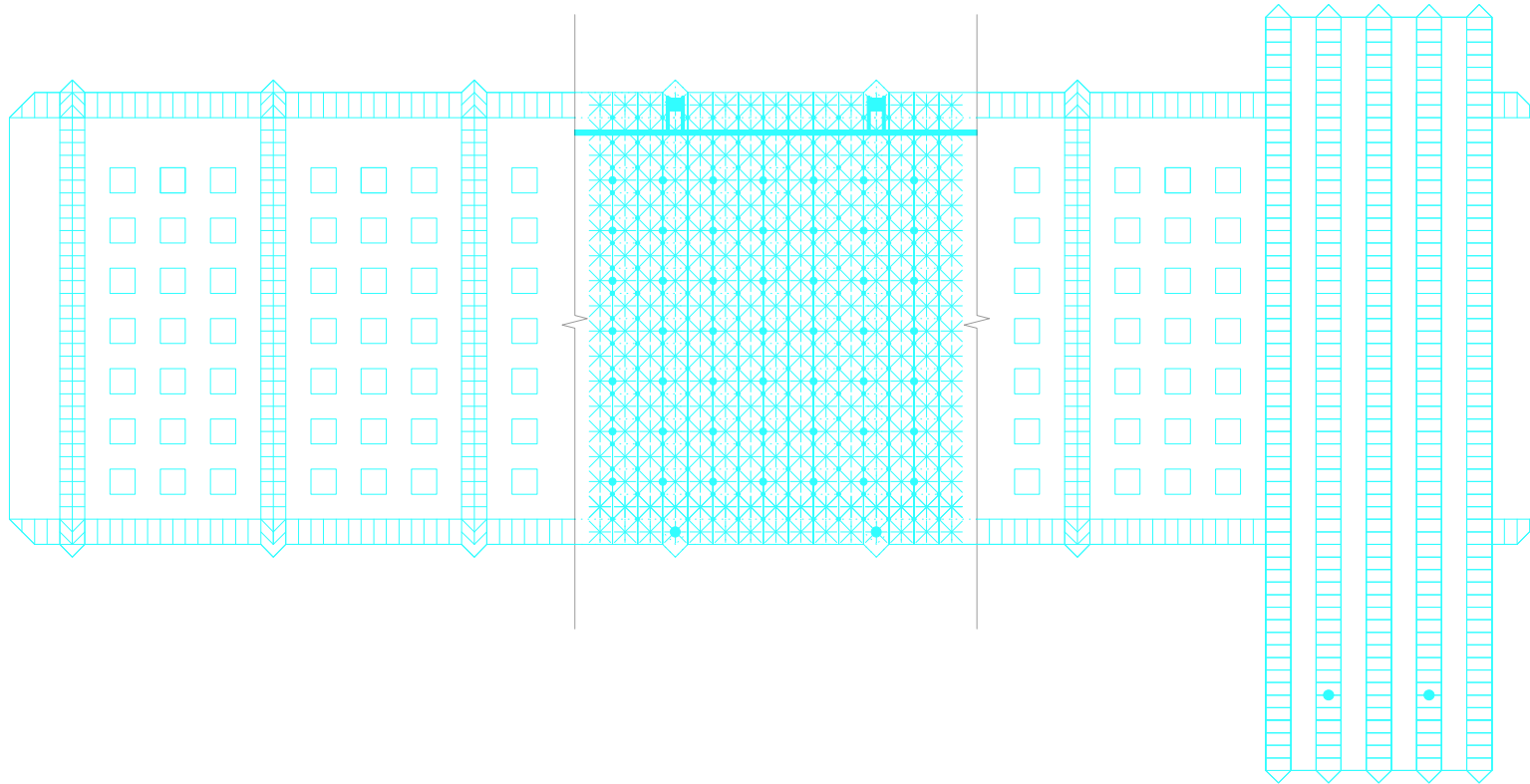
- Uitermate geslaagd is de goed doordachte manier waarop het station – dat zich terugtrekt onder en op een viaduct – met de stad is verbonden. In functionele zin gebeurt dat door gescheiden verkeerstromen die naast elkaar vanuit het noorden en vanuit het zuiden onder het langgerekte viaduct samenkomen en via korte looplijnen met elkaar zijn verbonden.
- In structureel en esthetisch opzicht komt de stedenbouwkundige inpassing voorbeeldig tot uitdrukking aan het Stationsplein: dé plek waar het station zich toont aan de stad. De ver uitkragende kap overdekt een stukje stad, maakt een uitnodigend gebaar en geeft het station een herkenbaar gezicht in de stad. De opvallende rode kleur van het vakwerk, de gewafelde kopstukken van glas en de lange zichtlijn over de Stationsstraat dragen daar sterk aan bij. Deze stationsentree wordt verder geaccentueerd door de horizontale gevelgeleding en de afgeschuinde hoeken van de flankerende kantoorvleugels. De schuine doorsteken (winkelpassages) en het herhalen van het luifelmotief boven de winkels aan weerszijden van het Stationsplein versterken de inpassing in het stedelijk weefsel nog meer.
- De oorspronkelijke, symmetrische inrichting van het Stationsplein met vijfverbekens in de middenas en markante lichtmasten en banken aan de zijden versterkte die gerichtheid op de entree, op een monumentale wijze zoals dat in de barok gebeurde. Alle lijnen leidden naar de entree. De huidige inrichting van het plein, die vooral uit een egale vloer bestaat met daarop verspreid zitbanken, onopvallende lichtmasten en opzichtige plantenbakken, ondersteunt die gerichtheid op de stationsentree veel minder, maar laat wel meer ruimte voor de groeiende doorstroom van reizigers.
- Aan de zijde van het Mandelaplein is de situatie (vooralsnog) minder geslaagd. De kortere luifel daar

anticipeert op een beoogde situatie met flankerende bebouwing die (nog) niet is gerealiseerd. De blinde 'wachtgevel' van het aangrenzende paviljoen duidt daar bijvoorbeeld op. De solitaire kantoortorens die in 2010 op enige afstand van het station zijn gerealiseerd zorgen (nog) niet voor een gelede en geïntegreerde situatie. Daarvoor is de tussenruimte nog teveel een lege ruimte zonder betekenis en roept het vrije zicht over de hele lengte van het viaduct nog teveel het beeld op van een achterzijde, waaruit de luifel als vooruitgeschoven voorkant naar voren treedt. Daar ligt nog een ontwerpogave.

- De passage door de stationshal is waardevol gebleken als openbaar doorkruisbare schakel tussen het noordelijke en zuidelijke deel van het centrum. Dat aspect is cruciaal voor het concept van het viaductstation. De kwetsbaarheid ervan zit in de programmering. De passage kent namelijk aan de noordzijde geen programmatisch vervolg en aan de zuidzijde is het accent in het winkelhart doorgeschoven richting het Weerwater. Leegstand van de paviljoens aan de passage is het gevolg.



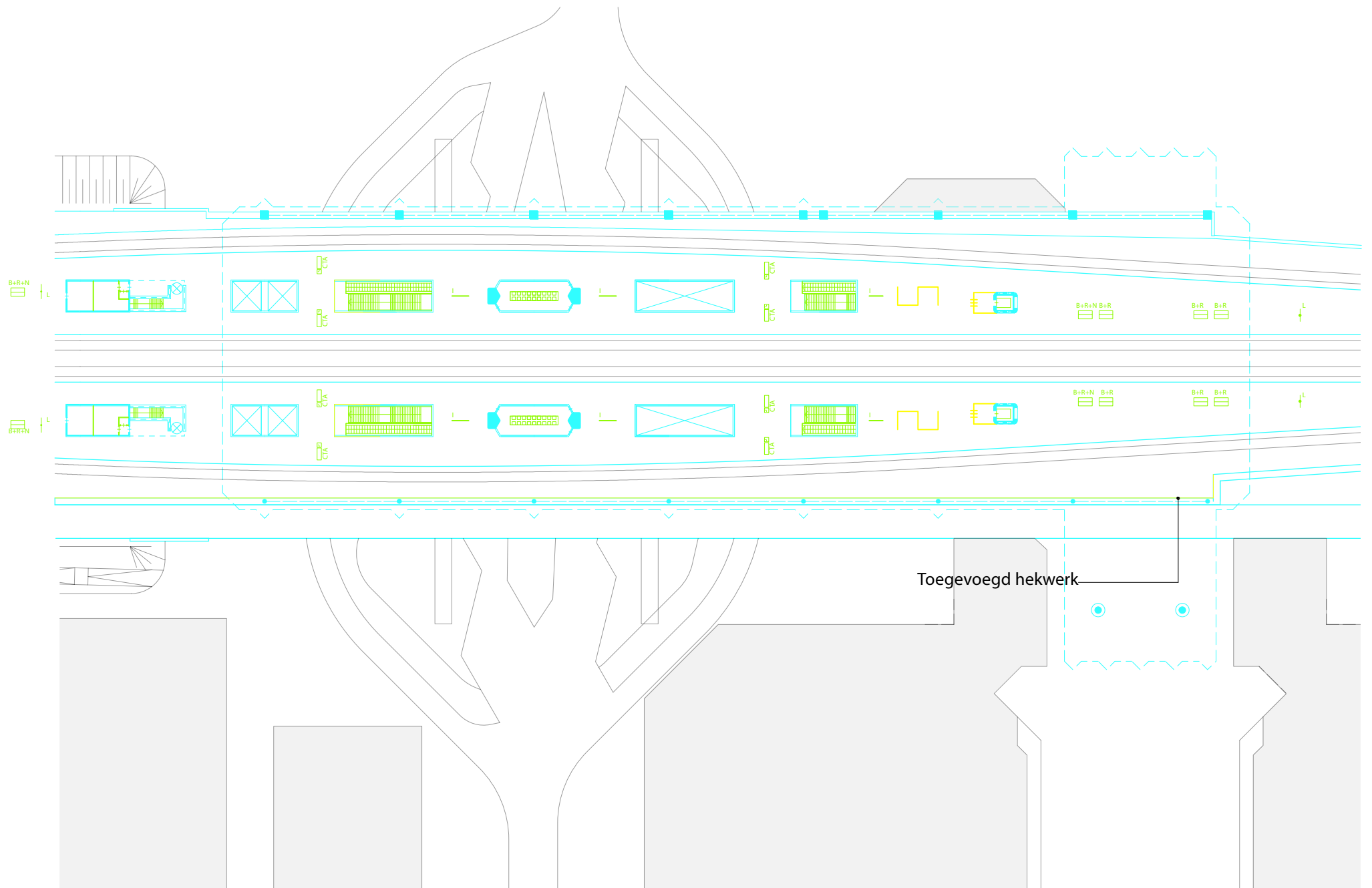
De stedenbouwkundige inpassing gezien vanuit vogelvluchtperspectief. Bron: Bing Maps.





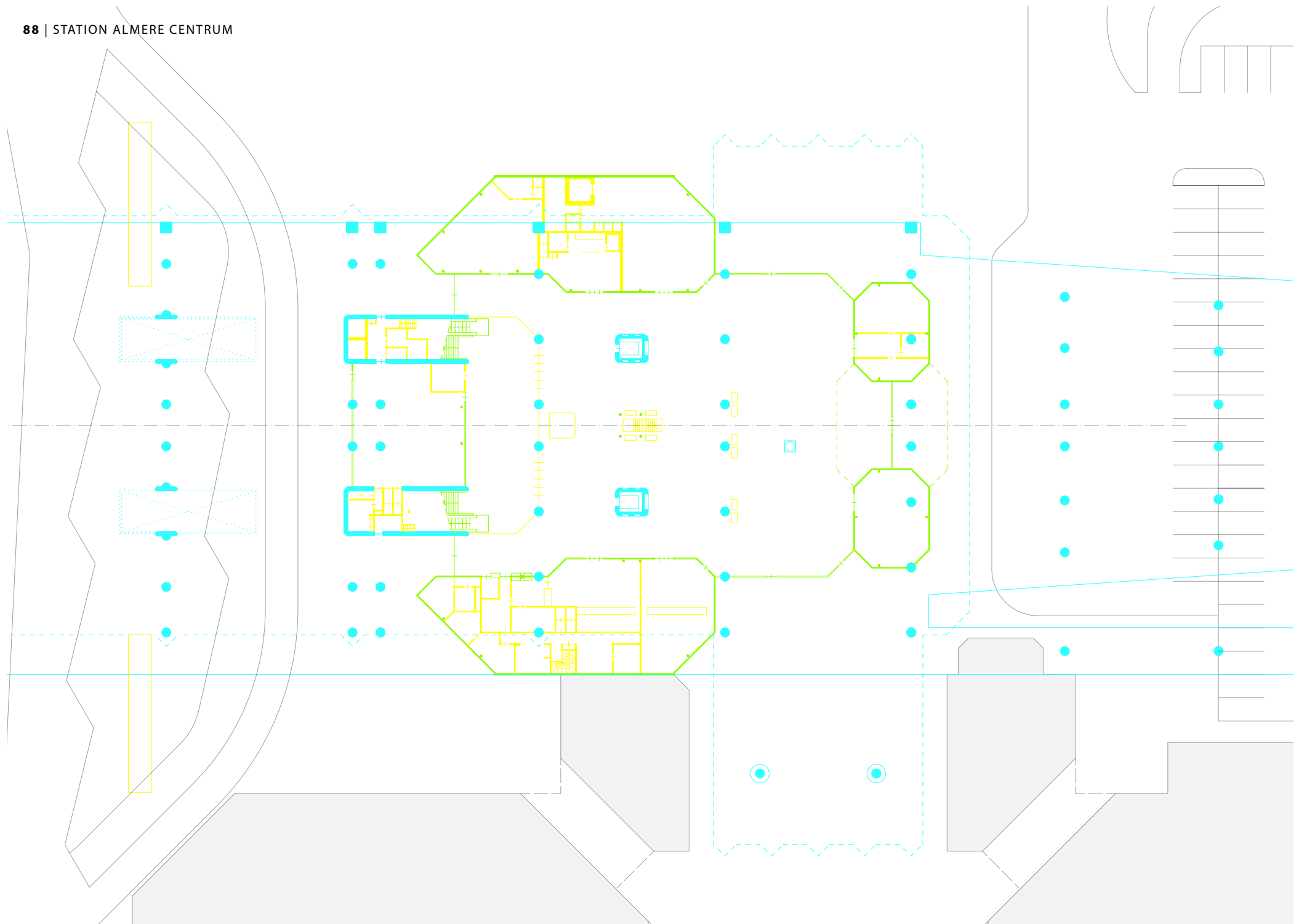
## OVERKAPPING

- De alles overdekkende kap met de luifels aan de voor- en achterzijde is hét beeldbepalende element van het station en daarom van hoge monumentwaarde. Van binnenuit omdat de kap zichtbaar in één keer, zonder hinderlijke steunpunten, de volledige perronverdieping overspant en voor overzicht zorgt. Van buitenaf omdat vooral de plastische en uitnodigende luifels het station een markant en herkenbaar gezicht geven in de stad en tevens zorgen voor een ruimtelijke samenspel tussen station en voorplein cq. stad.
- Het principe van de kap als een paraplu was in de jaren tachtig niet nieuw, maar werd in Almere Centrum wel voor het eerst in samenhang met de typologie van het viaductstation op grote schaal tot een coherent geheel samengebracht.
- Tot de overkapping behoren het rood geschilderde stalen ruimtevakwerk, het blauw geschilderde stelsel van hemelwaterafvoeren, het wit geschilderde stelsel van leidingen met groen geschilderde speakers en lampen, de zwart geschilderde vakwerkliggers voor de hangende informatieborden, de lichtstraten, de houten dakvlakken met lichtkoepels, de luifels met gewafelde kopstukken van glas en de ondersteuningskolommen op het voorplein. De genoemde kleurstelling is van wezenlijk belang voor de leesbaarheid van de constructie.
- De gezeefdrukte windschermen aan beide langsijden voegen aan de kap een artistiek element toe dat qua belijning reageert op het ruimtevakwerk. Bovendien dragen ze er in sterke mate aan bij dat beide langsijden van het station meer zijn dan een open constructie van viaduct en kap maar ook de karakteristiek van een gevel krijgen. Helaas zijn de panelen anno 2012 niet meer compleet aanwezig.



## PERRONS

- Essentieel voor de connectie tussen boven- en onderwereld van het viaductstation zijn de stijpunten en vides die als rechthoekige openingen in het betondek zijn uitgesneden en het maaiveld met de perrons verbinden (en v.v.). Het betreft de liftschachten en het gecombineerde rol-/trappenhuis boven de stationshal, de vides en het gecombineerde rol-/trappenhuis boven het busstation en het trappenhuis annex dienstgebouwtje boven de fietsenstalling. De ruimtelijke, structurele opzet van de stijpunten en vides is van hoge monumentwaarde, en de invulling (liften, trappen en roltrappen) van positieve monumentwaarde.
- De eveneens rechthoekige, afgesloten wachtruimtes doen in deze reeks mee, want hebben eenzelfde gevelbeeld als de glazen 'doosjes' rond de stijpunten van de stationshal en de fietsenstalling. Ook hiervoor geldt dat het bouwwerk zelf een hoge monumentwaarde heeft, en de invulling (zitbanken) van positieve monumentwaarde.
- De genoemde elementen liggen allemaal in één lijn achter elkaar op het perron en zijn uitgelijnd met dezelfde elementen op het andere perron. Die rangschikking is eveneens van hoge monumentwaarde omdat het voor een rustig en overzichtelijk ruimtebeeld zorgt.
- Het meubilair op de perrons is grotendeels oorspronkelijk en karakteristiek voor het gebouw, en daarom van positieve monumentwaarde. Het betreft de reclame- cq. informatieborden, de gecombineerde zitbanken met reclameborden en de stationsklokken, allemaal uitgevoerd in zwart geschilderde stalen vierkante profielen met geschroefde bevestigingen op de vloer. Eveneens van positieve monumentwaarde zijn de zitbanken in de afgesloten wachtruimtes omdat de onderbouw nog origineel is, maar de houten opbouw een latere wijziging.
- De latere toevoegingen op de perrons springen weliswaar in enkele gevallen sterk in het oog maar zijn niet bepalend voor het gebouwconcept, en hebben daarom een indifferente monumentwaarde. Het betreft de toegevoegde kooi rond het trappenhuis boven het busstation en de haakvormigeabri en OV-chip poort voor de liften. Ook de vervangen afvalbakken en de toegevoegde plantenbakken met palmen vallen onder deze categorie.



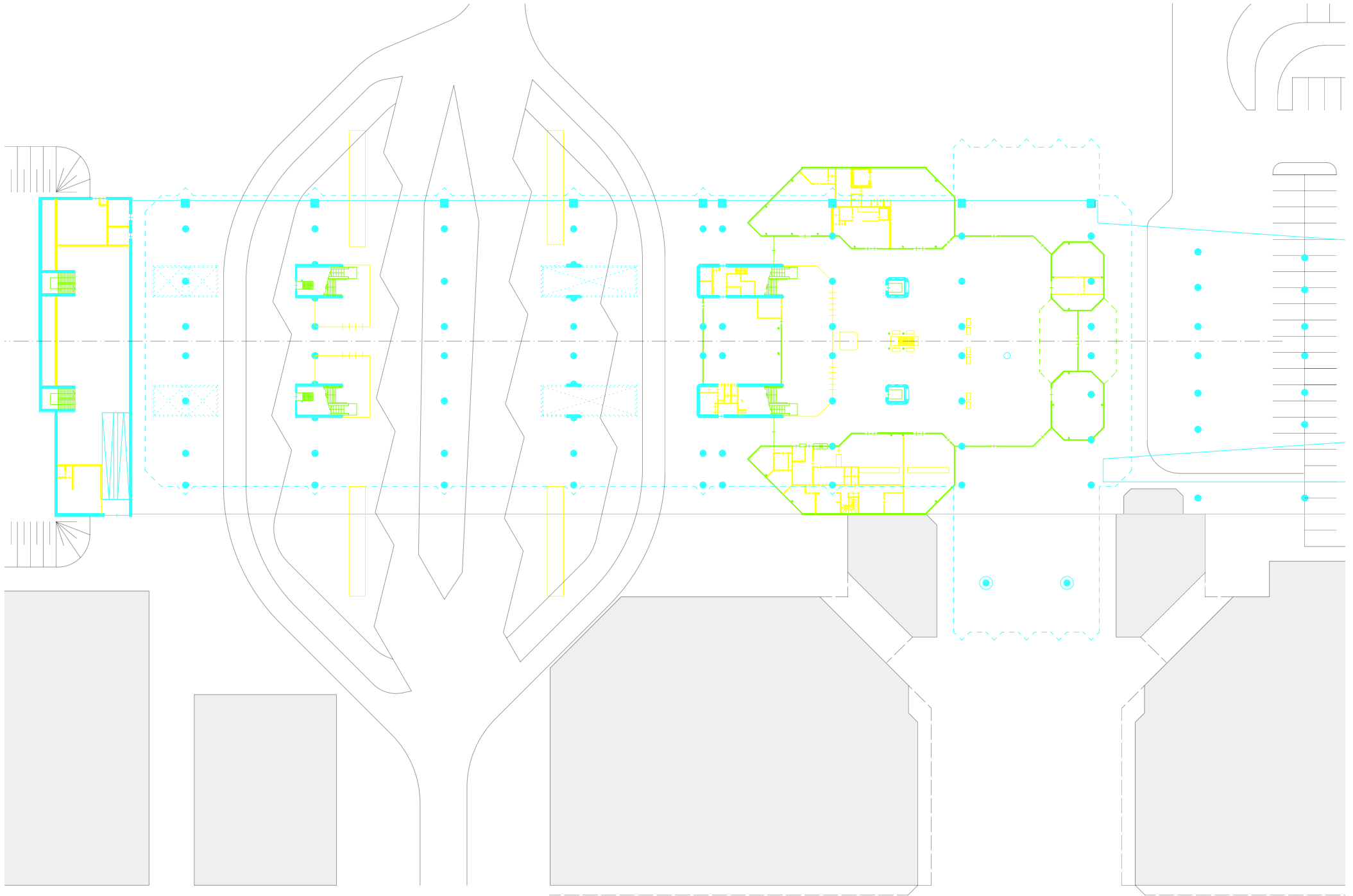


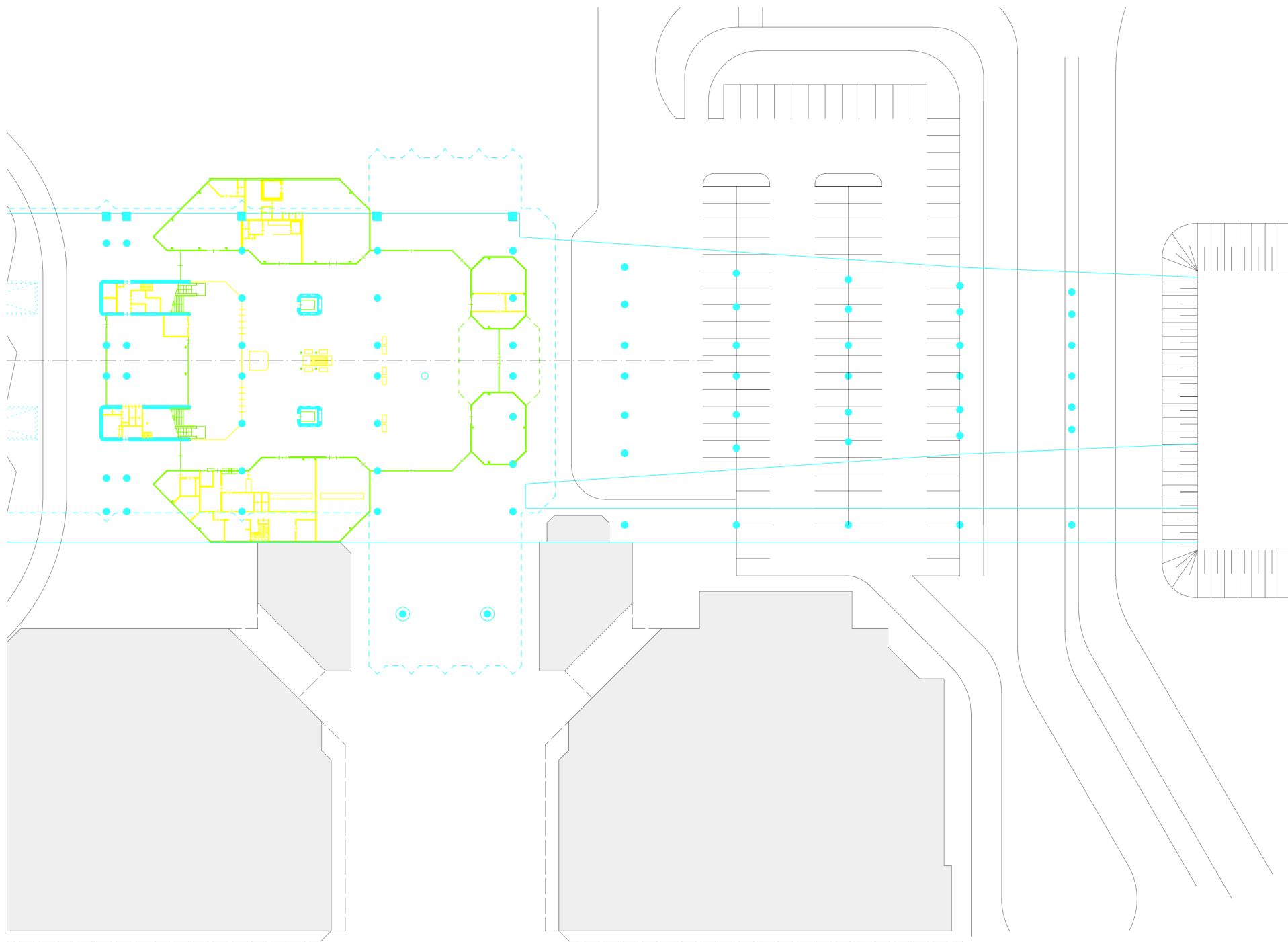
## MAAIVELD

- Het alles samenbindende viaduct is hét conceptmatige element van het station en daarom van hoge monumentwaarde. Tot het betonnen viaduct behoren de dekvloer, de rechthoekige onderslagbalken, de cilindervormige kolommen en het bruggenhoofd waarin de fietsenstalling is ondergebracht. Karakteristiek is de onderscheidende afwerking van de verschillende onderdelen: onbehandeld en met zichtbare bekisting voor de dekvloer en de onderslagbalken (deels later wit geschilderd), betegeld en voorzien van een structurerend kleurenschema voor de kolommen (ter plaatse van de stationshal in 2012 gewijzigd) en een ruw en robuust reliëf voor het bruggenhoofd.
- Het principe van het viaductstation was in de jaren tachtig niet nieuw, maar werd in Almere Centrum wel voor het eerst in samenhang met een kap als paraplu op grote schaal tot een coherent geheel samengebracht.
- Essentieel voor de connectie tussen onder- en bovenwereld, en daarom eveneens van hoge monumentwaarde, zijn de stijpunten en vides die als rechthoekige openingen in het betondek zijn uitgesneden en het maaiveld met de perrons verbinden (en v.v.). Het betreft de liftschachten en het gecombineerde rol-/trappenhuis in de stationshal, de vides en het gecombineerde rol-/trappenhuis op het busstation en het trappenhuis in de fietsenstalling.
- De invulling onder het viaduct is door gewijzigd gebruik en de toename van vandalisme sterk aan verandering onderhevig. De oorspronkelijke en unieke wachthuisjes en het kantoorgebouwtje op het buseiland hebben – ook door het recht doortrekken van de vrije busbaan – plaats gemaakt voor standaardelementen in open constructies.

Deze nieuwe elementen alsmede de OV-chip poorten rond de opgangen hebben een indifferente monumentwaarde.

- De situering onder een diep viaduct en het spanningsveld rond de openbare toegankelijkheid heeft ook zijn weerslag gehad op de inrichting van de stationshal en de uitstraling van de paviljoens rondom. Het oorspronkelijke concept van een overdekt publiek plein omringd door commercie staat zichtbaar onder druk. Toegangen zijn niet 24 uur per dag open, delen van de hal zijn sinds 2007 afgeschermd door OV-chip poorten en de commerciële ruimten aan de oost- en westzijde leiden een zeltogend bestaan. De uitstraling van de paviljoens is door de uniforme blauwe puien weliswaar consequent en sterk ('familie' van elkaar), maar door de leegstand en het dichtplakken van de ramen niet optimaal. De paviljoens en de entrepuien zijn kortom karakteristiek en hebben daarom een positieve monumentwaarde.
- Omdat de interieurs van de paviljoens niets toevoegen aan de herkenbaarheid van het gebouwconcept, en de gewijzigde en in grote aantallen toegevoegde losse artefacten in de stationshal hieraan zelfs afbreuk doen, hebben al deze zaken een indifferente monumentwaarde.
- De plafonds van het busstation, de stationshal en de parkeerplaats hebben als fysiek onderdeel van het viaduct een hoge monumentwaarde. De wit geschilderde afwerking ter plaatse van het busstation en de parkeerplaats is evenwel niet oorspronkelijk en bovendien niet consequent voor het viaduct als geheel doorgevoerd en derhalve van indifferente monumentwaarde. De afwerking in de stationshal is origineel en karakteristiek en heeft daarom een positieve monumentwaarde.









**KELDER**

- Omdat de niet-publieke kelder met technische ruimten niets toevoegt aan de herkenbaarheid van het gebouwconcept, heeft deze bouwlaag een indifferente monumentwaarde.



## AANBEVELINGEN

### INLEIDING

Aan het gedachtegoed, de beschrijving en de analyse van de stad (hoofdstuk 1), het viaduct (hoofdstuk 2) en het eigenlijke stationsgebouw (hoofdstuk 3), alsmede de cultuurhistorische waardestelling van de onderdelen (hoofdstuk 4) worden in dit hoofdstuk conclusies verbonden in de sfeer van aanbevelingen en aandachtspunten. Daarbij gaat het vooral om het in kaart brengen van:

- De kansen en bedreigingen: welke waarden kunnen worden versterkt?
- De actuele ontwerpthema's: waar kan de ruimtelijke kwaliteit worden verbeterd?
- De lacunes in het onderzoek: welke aspecten vragen om nader vervolgonderzoek?

De aanbevelingen zijn gerangschikt naar de betrokken partijen die aan het station (zullen) werken.

### EIGENAAR, OPDRACHTGEVERS EN

#### ONTWIKKELAARS

- Station Almere Centrum heeft meerdere 'familieverbanden' binnen de Nederlandse stations. Het station maakt deel uit van enkele samenhangende groepen: in stilistisch opzicht het cluster High Tech architectuur, in typologisch opzicht de paraplu- en viaductstations, qua auteurschap het oeuvre van architect P. Kilsdonk en qua bouwstroom

de stations aan de Flevolijn. Door de talrijke verbanden en verwijzingen kunnen de bevindingen voor Almere Centrum in dit rapport (indirect) ook nuttig zijn voor andere stations binnen de genoemde 'families'.

- In de passage – als element op zichzelf én in de combinatie met de stationshal - zitten kwetsbaarheden op het vlak van openbaarheid en programmering. Zodra de kortsluiting tussen de verschillende programma's wegvalt of verandert (bijvoorbeeld verschuiving winkelcentrum, verandering aard Stationsplein) of de toegankelijkheid wordt ingeperkt (bijvoorbeeld in tijd of door de OV-chip poorten) ontstaan problemen zoals leegstand van enkele paviljoens. Dat roept de vraag op wat de levensvatbaarheid van dit concept is. Nieuwe antwoorden zijn nodig. De ruimte onder het viaduct en de cultuurhistorische kwaliteiten van de daaronder geschoven bebouwing bieden kansen om ruimtelijk en programmatisch beter aan te sluiten op de geschetste dynamiek. Daarbij is het van belang vooraf in kaart te brengen welke functies / programma's kans van slagen hebben in en rond de passage, en welke verdeling in de ruimte tussen openbaar en niet-openbaar optimaal werkt. Voor het concept van het viaductstation is in ieder geval van belang dat substantiële delen ervan altijd openbaar doorkruisbaar zijn van noord naar zuid.
- De meerzijdige transparantie van de paviljoens onder het viaduct is essentieel voor de

doorzichten in de dwars- en lengterichting, maar kwetsbaar zodra een paviljoen leeg komt te staan of het gebruik langs de wanden wordt geoptimaliseerd. Dichtplakken van ramen is het gevolg, het dichtzetten van doorzichten de consequentie. Vooral in het donkere midden van het viaduct doet dat afbreuk aan het gebouwconcept.

- Het stallen van fietsen onder het oostelijke uiteinde van het viaduct lijkt een tijdelijke voorziening, maar heeft ingrijpende consequenties voor de reizigersstromen. Die stroom is aan deze zijde niet alleen sterk toegenomen, maar de voetgangers moeten bovendien tussen de auto's hun weg zoeken naar een relatief kleine entree die hierop niet is berekend. Dit is geen optimale situatie: hier ligt een ontwerpogpave.
- De twee vides boven het oostelijke deel van het buseiland bieden – conform de oorspronkelijke intentie - de mogelijkheid om extra opgangen naar de perrons te creëren. Deze kans om een korte en veilige overstapmogelijkheden (zonder de busbaan te kruisen) te creëren, past in het gebouwconcept, maar is mogelijk onwenselijk vanuit het oogpunt van sociale veiligheid en kritische massa van reizigersstromen voor de voorzieningen in de stationshal..

### BEHEERDER

- Voor zowel grote als kleine ingrepen in en rond het gebouw zijn de waardekaarten van de verschillende niveaus leidend.

- Pas op met het ad hoc plaatsen van nieuwe afvalbakken, ov-chipkaartpalen, infokiosken, krantenbakken, automaten, OV-chip poorten, banken, borden en plantenbakken in de stationshal en op de perrons. De roerende zaken zijn oorspronkelijk in samenhang met het gebouw ontworpen en geplaatst, en dat dient bij voorkeur zo te blijven. Het vernieuwen van de kolombetegeling ter plaatse van de stationshal in 2012 en het plaatsen van houten meubilair in de hal en de wachtruimtes op de perrons zijn ook 'goede' voorbeeld van de ad hoc benadering die leidt tot het uiteenvallen van het totaalbeeld.
- Het stramien van de kolommenstructuur is essentieel voor de beleving van het gebouwconcept. Houd daarom de kolommen rondom zoveel mogelijk vrij van meubilair en automaten.
- De automaten, informatieborden en bewegwijzering zijn nu verspreid over de hele hal. Het functieverlies van het oorspronkelijke oriëntatiepunt rond de centrale stationsklok biedt mogelijk kansen om deze voorzieningen meer centraal en los van de constructie aan te bieden. Deze plek kan daardoor weer meer uitstraling krijgen en de hal zal aan overzichtelijkheid winnen.
- De tendens is waarneembaar om o.a. kleur in te zetten om de verblijfskwaliteit op de perrons te verhogen: betegeling dienstgebouwtjes (2009), beschildering kopstukken van de wachtruimtes). De kleur is hier echter

voorbehouden aan de kap. De kleurstelling van de elementen op het perron is sober. De verblijfskwaliteit kan indien nodig beter met andere middelen dan kleur worden verhoogd.

- Het onderhoud van de overkapping is minimaal. Het glaswerk van de luifel en de lichtstraten en de constructie van het ruimtevakwerk zijn zeer vervuild (vogelpoep). Omdat de overkapping dé eyecatcher van het station is, zou er meer budget voor het schoonmaken ervan vrijgemaakt moeten worden. De uitstraling van het station zal daardoor sterk verbeteren.
- In het rode ruimtevakwerk van de overkapping zijn enkele stelsels verweven met elk hun eigen kleurcode. Voor het ophangen van informatievoorzieningen is de zwart geschilderde vakwerklijger bedacht. Wanneer op nieuwe plekken iets moet worden opgehangen, dient dit stelsel op uniforme wijze te worden uitgebreid (en niet zoals nu het geval is met een buis die in het ruimtevakwerk is gelegd).
- Het toegevoegde standaard veiligheidshek tussen de overkapping en het verhoogde Spoorbaanpad detoneert met de kap. Daar zou een beter passende oplossing voor gevonden moeten worden.
- Voor de detonerende kooi over het trappenhuis van het buseiland naar de perrons zou een beter passende oplossing gevonden moeten worden.
- Een groot deel van het viaduct bestaat uit

in het werk gestort schoonbeton. Door het gedeeltelijk wit schilderen is een onsamenhangend en gefragmenteerd beeld ontstaan. Het verdient aanbeveling bij dergelijke ingrepen het viaduct als één geheel te zien en te kiezen voor alles of niets. Bij schilderwerk moet worden gekozen voor een (minerale) verf die de structuur van het beton niet dichtsmeert.

- De aanwezigheid van zwerffietsen rond het busstation duidt erop dat het fietsenbeleid onvoldoende werkt. De ruimtelijke kwaliteit leidt daaronder.
- Het kunstwerk van Babette Treuman op de windschermen is incompleet. Herstel van de ontbrekende panelen dient plaats te vinden.

#### ONTWERPER

- Bij elk voorstel staat een integrale ontwerpbenadering voorop. Wijzigingen aan delen van het viaductstation (bijvoorbeeld busplein, stationshal of fietsenstalling) hebben consequenties voor het beeld van het totale viaduct. Geen plaatselijke ad hoc benadering dus. Dat vraagt om overleg en afstemming tussen de verschillende betrokken partijen.
- Vasthouden, versterken of herstellen van de oorspronkelijke kleurcodes, gladde materialen, overzichtelijke ruimtelijkheid, grote mate van transparantie, constructie esthetiek en postmodernistische details. Deze aspecten zijn essentieel voor het ontwerphandschrift van architect P. Kilsdonk. Opmerkelijk is de



postmodernistische spelerei in het patroon van de kolombetegeling (cannelures), de vormgeving van het centrale informatiepunt (baldakijn) en de ruimtelijke opzet van de hal (symmetrie).

- De verblijfskwaliteit van het Mandelaplein laat (nog) te wensen over. Het is nu vooral een open ongelede vlakte met vrij zicht op de gehele lengte van het viaductstation, terwijl dat oorspronkelijk niet de bedoeling was. De luifel boven de passage en de blinde 'wachtgevel' van het flankerende paviljoen staan veelbetekenend naast elkaar.
- Let op het kleur- en materiaalgebruik van de vloer als verbinding tussen de verschillende zones onder het viaduct en de ruimtes onder en voor het viaduct, alsmede het effect ervan voor de sfeer (vooral onder het donkere viaduct). Door de huidige veelheid aan producten valt het ruimtebeeld uit elkaar.
- Reversibele ingrepen hebben de voorkeur boven vaste constructies. Bestaande elementen en nieuwe toevoegingen blijven materieel en visueel gescheiden.
- Koester de zichtlijn vanuit de Stationsstraat op de entreeluifel van het station.
- Gebouwen en meubilair in de stationshal en op de perrons ontwerpen in of refereren aan het handschrift van architect P. Kilsdonk. Hout is bijvoorbeeld een wezensvreemd materiaal in dit station.

#### PLANTOETSER

- In het algemeen rechts doen aan de specifieke cultuurhistorische betekenis, de ontwikkelingsgeschiedenis en de architectonische karakteristiek van het gebouw en zijn stedenbouwkundige context zoals verwoord in de beschrijving en gewaardeerd in de waardestelling. Eventuele ingrepen en nieuwe programma's zullen zich moeten houden tot die cultuurhistorische waarden.
- Essentieel voor het behoud van het gebouwconcept zijn de beeldbepalende kap (vrije overdekking van de sporen en perrons, markante fronten naar de stad) en het structurerende viaduct (overdekte ruimte met een zonering en koppeling van verschillende verkeersstromen naast en boven elkaar). Deze onderdelen zijn in balans met elkaar ontworpen. Hiervoor geldt een strenge toetsing gericht op het behouden, herstellen of versterken van de cultuurhistorische waarden.
- Karakteristiek voor het gebouw zijn het losse oorspronkelijke meubilair op de perrons en de losse paviljoens rond de stationshal. Voor deze onderdelen geldt een reguliere toetsing waarbij wordt gestreefd naar behoud, reconstructie of respectvolle en zorgvuldige aanpassing cq. interpretatie.
- Omdat de interieurs van de kelder en de paviljoens niet bijdragen aan de herkenbaarheid van het gebouwconcept is daar relatief veel vrijheid voor aanpassingen, zolang ze de bestaande monumentale waarde

in de omgeving niet verstoren. Dat geldt in zekere zin ook voor allerlei toegevoegde afbakeningen en meubilair in de stationshal, op het busplein en op de perrons, zoals OV-chip poorten, automaten, kiosken,abri's en hekwerken. Voor deze zichtbare elementen in de openbare ruimte geldt de uitdaging om deze te ontwerpen en te situeren passend in het gebouwconcept (eerste punt) en in samenhang met de bestaande karakteristieke onderdelen (tweede punt).



## BIJLAGE: GERAADPLEEGDE BRONNEN

### archieven

- Het Utrechts Archief
  - collectie spoorbouwmeester Douma (toegang 941): inventaris 3. Almere Centraal Station, dossiers inzake de bouw en verbouw van stations en andere gebouwen, 1978-1987
  - beeldbank
- Pro Rail bedrijfsarchief: bouwdoossiers (originale tekeningen en bestekken)

### publicaties

- Architecten Cie, *Masterplan Zakencentrum WTC*, Amsterdam augustus 2002
- Boer, Matthijs de (1991), 'De aanval op het wonderige stationsplein', *Architectuur in Nederland. Jaarboek 1990-1991*, Rotterdam (NAi uitgevers), p.12-17
- Bouw (1989) 13, 'Centraal station te Almere en Lelystad', *Bouw* (1989) 13, p.17-22.
- Bouw (1989) 24, 'Gemengde bouw bij station te Almere-Stad', *Bouw* (1989) 24, p.39-42.
- Brouwer, P. (1999), 'Boom town Almere. Form follows lifestyle', *Archis*, 11 (1999), p.10-33.
- Crimson Architectural Historians (2007), *De Collectie. Cultuurhistorische visie naoorlogse stationsgebouwen*, Rotterdam (i.o.v. Bureau Spoorbouwmeester)
- Crimson Architectural Historians en Urban Fabric (2009), *De Collectie. Bijzondere stationsgebouwen in Nederland*, Rotterdam (NAi uitgevers)
- Douma, C., (1998), *Stationsarchitectuur in Nederland 1938-1998*, Zutphen (Walburg Pers)
- Groenendijk, P. en P. Vollaard (2006), *Architectuurgids Nederland (1900-2000)*, Rotterdam (uitgeverij 010)
- Koppeling, De (1985), 'Bouw station Almere CS komt deze

maand op gang', in: *De Koppeling*, 24 (1985) nr. 975, 15 maart, p.7.

- Koppeling, De (1987), 'Enorme belangstelling voor open dagen op de Flevolijn: officiële opening door minister Smit-Kroes', in: *De Koppeling*, 26 (1987) nr. 1063, 5 juni, p.6-7.
- Leeuwen, W. van en H. Romers (1988), *Een spoor van verbeelding. 150jaar monumentale kunst en decoratie aan Nederlandse stationsgebouwen*, Zutphen (Walburg Pers)
- Oosterman, A. (1999), 'De vrijheid van de polder. Stedebouw in Almere', *Archis*, 11 (1999), p.40-47.
- Stassen, B. en K.E. Nawijn (1981), *Ontwikkelingsplan voor het centrum van Almere*, Lelystad (Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders)
- Stassen, B. (2001), *Bedacht en gebouwd: 25 jaar Almere Stad*, Almere (uitgave Dienst Stedelijke Ontwikkeling)
- Stassen, B. (2008), *Het DNA van Almere: 16 interviews*, Almere (uitgave Casla)
- Veenendaal, G., (2004), *Spoorwegen in Nederland: van 1834 tot nu*, Amsterdam (uitgeverij Boom)
- -, *Architectuur in Nederland. Jaarboek 1987-1988*, Rotterdam (NAi uitgevers)

### websites

- bonas.nl
- digitaalergoed.almere.nl (beeldbank stadsarchief)
- flevolandbovenwater.nl (beeldbank)
- flevolanderfgoed.nl (informatie over beeldende kunst)
- hetutrechtsarchief.nl
- stationsweb.nl
- watwaswaar.nl (topografische kaarten)

### deskundigen

- Brans Stassen (vml. stedenbouwkundige Almere Stad bij RIJP / gemeente Almere)
- Peter Kilsdonk (vml. architect bij NS), interview d.d. 1 oktober 2012





## COLOFON

titel	Station Almere Centrum: cultuurhistorische verkenning en waardestelling
datum	Nijmegen, 30 oktober 2012
in opdracht van	NS en ProRail
contactpersoon	Roderick Jacobs
onderzoek	Leon van Meijel, Teake Bouma
archiefwerk	Leon van Meijel, Boudewijn Wijnacker
tekst ©	Leon van Meijel
tekeningen ©	Teake Bouma
foto's ©	Leon van Meijel (2012), tenzij anders vermeld in het bijschrift
layout	Franka van Loon
met speciale dank aan	Peter Kilsdonk en Brans Stassen
contact	Van Meijel - adviseurs in cultuurhistorie Alphons Sieberspad 16 6532 AG NIJMEGEN 06 – 539 39 806 vanmeijel@adviseursincultuurhistorie.nl www.adviseursincultuurhistorie.nl



Van Meijel adviseurs in cultuurhistorie

Teake Bouma architectuur/stedenbouw  
Oude Delft 51  
2611 BC Delft  
06 – 41 77 88 38  
info@teakebouma.nl  
www.teakebouma.nl

architectuur/stedenbouw  
TEAKE BOUMA

