

ET/BTS voorstellen en het busstation Almere Centrum

Aan Richard Telderman (Stadshart Almere)
Van Tobias Woldendorp (senior adviseur sociaal veilig ontwerpen) m.m.v. Nicole Smits (onderzoeker/adviseur sociaal veilig ontwerpen) van DSP-groep
Betreft Risicoanalyse t.a.v. voorliggende plannen ProRail d.d. 24 maart 2004
Datum 14 april 2004

Vooraf

DSP-groep heeft in het najaar van 2003 en de winter van 2004 de politie Flevoland (in de persoon van Richard Telderman) ondersteund bij het maken van een risicoanalyse en het geven van aanbevelingen voor respectievelijk de varianten voor het busstation en het inpassen van ET/BTS. Op verzoek van Richard Telderman is DSP-groep op 14 april 2004 naar Almere gekomen voor een toelichting van plannen en problematiek en is gevraagd adviezen te geven. Het gesprek vond gedeeltelijk plaats in aanwezigheid van B. van der Sande (Stadshart).

Probleemverkenning

In de huidige situatie valt op dat er, ondanks de ondergrondse situatie, een goed overzicht is met een grote mate van doorkruisbaarheid van het eiland. In het gekozen verkeerstechnische ontwerp voor een nieuw busstation met twee eilanden, zoals dat door BGC ontwikkeld is (versie 22 oktober 2003), is te zien dat de verkeerstechnische afwerking mogelijk is, maar dat de doorkruisbaarheid van de openbare ruimte beperkt is. Op sommige plekken zijn erg krappe maten tussen opgestelde bussen en locaties waar bestaande of nieuwe te maken stijgpunten zijn gedacht. Aangezien op dit moment nog geen rekening is gehouden met straatmeubilair, wachtruimten voor chauffeurs en reizigers en andere objecten in de openbare ruimte, zal de vrije ruimte nog veel krappere worden. Het is niet ondenkbaar dat er vanuit verkeersveiligheidsoptiek nog hekken moeten komen, die het doorkruisen van de verkeersruimte moet tegengaan (n.b. niet elke busreiziger zal een natraject met de trein afleggen en zo direct mogelijk zijn/haar route naar winkelcentrum of zakencentrum willen vervolgen). Ook de voorzieningen die voor ET/BTS op het busstation moeten komen zijn hierin nog niet geïmplementeerd (alternatieven boven op de sporen is om meerdere redenen niet wenselijk: o.a. hangplekken, zakkenrollerij bij concentratie wachtenden).

De tekeningen, die BGC heeft gemaakt op basis van voorstellen van ProRail laten zien dat de logistiek van het vervoersknooppunt in de verticale lijn wel opgelost is, maar dat deze op maaiveld (horizontaal langzaam verkeer) onder grote spanning komt te staan met de beschikbare ruimte. De kans dat de al drastisch teruggebrachte verblijfsruimte van het busstation een opeenstapeling van objecten wordt, is met de komst van ET/BTS groot.

Aanbeveling

Al in september 2003 heeft DSP-groep geadviseerd een ruimtelijk plan te maken van de gekozen voorkeursvariant en daar alle claims in de openbare ruimte in te ontwerpen. Maak een integraal ruimtelijk plan, waarin verkeerstechnische ruimte en publiek domein en de claims van ProRail op elkaar afgestemd worden en leg dat voor aan maatgevende gebruikersgroepen van het OV, zoals bijvoorbeeld Stichting Gehandicapten Overleg of vergelijkbaar.

Als het programma niet overtuigend spoort met de fysieke ruimte moet o.i. voor een andere opzet van het busstation gekozen worden.

Overigens zijn hekken om voetgangersstromen te leiden voor de beleving van sociale veiligheid niet wenselijk (ondanks dat ze de verkeersveiligheid wel bevorderen): voorkom ze zoveel mogelijk.

Oplossingsrichtingen

Vooruitlopend op de inrichtingsplannen (ervan uitgaande dat de maatvoering van de openbare ruimte, zoals we dat inschatten, onvoldoende is) dienen de volgende oplossingsrichtingen ter verbetering zich aan.

- Variant met twee stijgpunten (en op termijn drie)

Om de druk op de openbare ruimte bij het busstation te verminderen en de oplossing van ProRail te respecteren is het aan te raden om af te zien van de twee nieuwe stijgpunten en het bij de twee bestaande stijgpunten te houden. Op termijn is alleen een extra punt (de derde) in lijn met de twee huidige wenselijk, niet die op het andere eiland.

In het publiek domein is het logistiek dan beter mogelijk om de objecten, waar zo'n openbare ruimte om vraagt, te kunnen plaatsen.

Een deel van de reizigersstromen zal in deze variant via de stationshal naar de sporen gaan, een deel via de bestaande stijgpunten. De reizigersstromen worden meer gebundeld, hetgeen een groot voordeel is voor sociale veiligheid, zeker op de stillere momenten. Dit sluit aan bij de landelijk trend, waarbij stijgpunten eerder afgestoten dan toegevoegd worden. Bijvoorbeeld op station Amsterdam Lelylaan zijn stijgpunten opgeheven vanwege de vele problemen met gevoelens van onveiligheid.

Gebruik de ruimtewinst die het weglaten van de stijgpunten oplevert om een goede sociaal veilige openbare ruimte haaks op de busstromen te maken. Deze moet goed oversteekbaar zijn, hetgeen ons inziens mogelijk moet zijn met bussen, die in het middengebied langzaam doordruppelen.

- Variant met vier stijgpunten (en op termijn zes)

Indien gekozen wordt voor vier stijgpunten (waarvan twee nieuwe) is het zaak om in de zone tussen de vier stijgpunten een goed doorkruisbare openbare ruimte te maken zonder obstakels (behalve de kolommen). Dat betekent een doorgaande zone, die niet doodloopt op de wanden van de ET/BTS stroken, bijvoorbeeld uitgevoerd als breed zebrapad of verhoogde zone. Halterende bussen zijn in deze zone niet wenselijk en aan de stationshalzijde zou een busopstelplaats moeten verdwijnen. Straatmeubilair en wachruimten voor chauffeurs en reizigers dienen bij voorkeur in juxtapositie (tegenover elkaar) geplaatst te worden, gekoppeld aan het afgebakende domein van de ET/BTS. Banken kunnen ook om de kolommen geplaatst worden (model metro Amsterdam).

- Subvariant

Een subvariant op beide bovenstaande varianten is die waarbij de aanrijroute voor de doordruppelende bussen wordt ingeslonken (winst in NZ richting). Bussen kunnen elkaar niet meer passeren, maar dat levert een ruimtewinst op van 3,5 meter per buseiland.

Indien ook het eiland in OW richting wat opgerekt wordt valt ook hier wat te winnen: dan kunnen de bussen die nu halteren bij de blokken ET/BTS verschuiven waarbij telkens meer ruimte wordt aangeboden dan de erg krappe twee meter waar in de voorliggende technische plannen in is voorzien.

Conclusies

Eerst goede ruimtelijke prent. Dan afwegen of je wel vier stijgpunten wilt en kijken of het ook verkeerstechnisch haalbaar is. Ook kijken of oprek en inkrimping wenselijk is en bespreekbaar is voor Connexxion.

DSP-groep heeft als voorkeur vanuit sociale veiligheid en criminaliteitspreventie de variant uitgaande van slechts twee stijgpunten.