Ontwikkelvisie Spoorzone Almelo

Almelo Centraal

Welkom in de verrassing van Twente

Ontwikkelvisie Spoorzone Almelo

Almelo Centraal

Titel	Ontwikkelvisie Spoorzone Almelo ALMELO CENTRAAL
Status	definitieve versie Er kunnen geen rechten worden ontleend aan de Ontwikkelvisie Almelo Centraal
Datum	22 november 2023
In opdracht van	Gemeente Almelo
Samen met	provincie Overijssel, ProRail, NS, Arriva, Keolis, Waterschap Vechtstromen, woningcorporaties Beter Wonen en Sint Joseph, diverse marktpartijen en vele bewoners en organisaties uit Almelo
Powered by	WeLoveTheCity en Werkatelier Almelo Centraal
Meer weten?	ALMELOCENTRAAL@ALMELO.NL

INHOUDSOPGAVE

01 ontwikkelconcept
Almelo Centraal

07 introductie
Welkom in de verrassing van Twente

13 kernwaarde Intens
Stedelijkheid rond een vernieuwd station

19 kernwaarde Divers
Een nieuwe woning voor elke beurs

25 kernwaarde Grenzeloos
Leven in de Waterstad van Twente

31 ontwikkelkader
Ontwikkelgebieden en stadsprojecten

- 32 ontwikkelgebied **Westerdok**
- 34 ontwikkelgebied **Achter de Molen**
- 36 ontwikkelgebied **Kerkelanden**
- 38 stadsproject **Intercityknoop Almelo**
- 40 stadsproject **Laan van De Hoop**
- 42 stadsproject **Kanaalpark**

45 ontwikkelstrategie, participatie en uitvoering
Samen aan de slag

‘Het station is de belangrijkste entree van je stad. Daar wil je laten zien wat jouw stad écht bijzonder maakt. Waar je wordt gegrepen door de gastvrije vibe en besluit om langer te blijven. Want Almelo heeft veel te bieden wat vraagt om ontdekt te worden.’

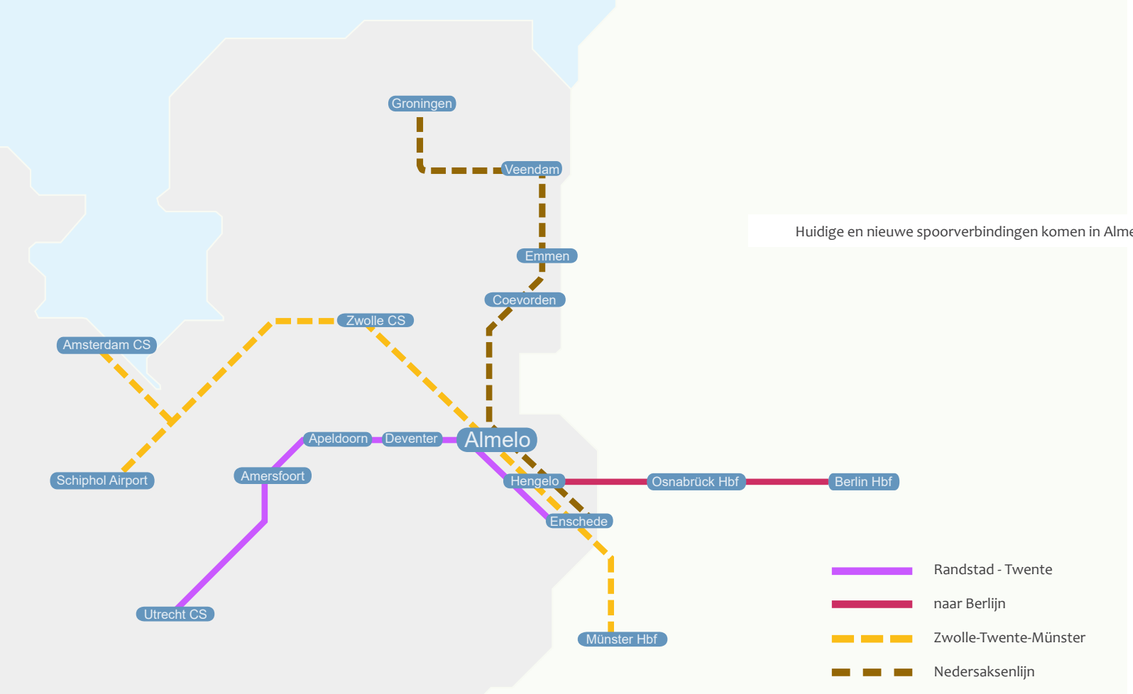
ONTWIKKELCONCEPT

Almelo Centraal

Spoorzone Almelo ligt centraal in de stad. Middenin het gebied vind je het intercitystation, één van de belangrijkste knooppunten in het spoornetwerk van Oost-Nederland. Het station wordt het middelpunt van een intens, divers en grenzeloos stuk stad dat verbindt en waar een groot deel van onze woningbouwopgave gerealiseerd wordt.

Almelo Centraal is één van de grootste spoorzones in Nederland. Het gebied bestaat uit het station met drie aangrenzende ontwikkelgebieden: Westerdok, Achter de Molen en Kerkelanden. Elk gebied heeft z’n eigen geschiedenis, karakter en mogelijkheden. Westerdok ligt tussen de historische binnenstad en het verrassende Indië. Achter de Molen is onderdeel van het Nieuwstraatkwartier met zijn molen De Hoop en een mix van bewoners en bedrijven. Kerkelanden grenst direct aan het station, reden voor het ROC van Twente (‘Ontdek wat bij jou past’) om zich juist hier te vestigen. Westerdok, Achter de Molen en Kerkelanden hebben met elkaar gemeen dat er volop ruimte is om de bestaande kwaliteit te verbeteren en nieuwe woningen, werkruimtes en voorzieningen toe te voegen. De vraag is er. De Almelose economie groeit razendsnel. Dat komt vooral door de aanleg van het XL Businesspark en de geplande uitbreiding voor hightechbedrijven, maakindustrie en logistiek. Nieuwe medewerkers komen niet alleen uit Almelo, maar steeds vaker ook van buiten. Die zijn relatief jong, internationaal georiënteerd en zoeken een betaalbare plek om te wonen in een levendig gebied met een gevarieerd cultureel aanbod. Woon en werk je in Almelo Centraal, dan zit je op een paar minuten lopen van het intercitystation en de gezellige binnenstad. En er is meer. Het gebied ligt niet alleen centraal in het spoornetwerk, maar is ook een schakel in de Waterstad die Almelo is. Kom je na een dag hard werken thuis, dan is het heerlijk wandelen en joggen langs de Almelose Aa, suppen in de jachthaven en kanoën over de prachtige kanalen die in het hart van de stad samenkomen.

Aan de ene kant de drukte van een diverse stedelijke cultuur. Aan de andere kant het jezelf opladen in de natuur. Juist dit maakt het wonen, werken en leven in Almelo Centraal zo aantrekkelijk.



Huidige en nieuwe spoorverbindingen komen in Almelo samen

De Ontwikkelvisie Almelo Centraal is gebaseerd op drie kernwaarden. De kernwaarden Intens, Divers en Grenzeloos weerspiegelen het samenspel van stad en landschap, drukte en rust, ondernemerschap en je thuis voelen.

kernwaarde Intens

Almelo Centraal is in zijn huidige vorm tamelijk leeg met als gevolg dat er te weinig mensen op straat zijn en de levendigheid ontbreekt. Elk nadeel heeft z'n voordeel want er is ruimte. Ruimte voor een vernieuwd station dat met de aanleg van de Nedersaksenlijn en Zwolle-Twente-Münster een nóg belangrijker knooppunt in het spoornetwerk van Oost-Nederland wordt. Ruimte voor een kickstart met minimaal 1.000 woningen en 15.000 tot 25.000 m² kantoren, hightech, cultuur en leisure. En ruimte voor extra verbindingen tussen de voor- en achterkant van het spoor die de fysieke en sociale samenhang vergroten. Deze combinatie van meer station, meer programma en meer samenhang creëert meer stedelijke intensiteit, levendigheid en interactie. Dit noemen wij de kernwaarde Intens.

! **1.000 nieuwe woningen, hightech en cultuur rond een vernieuwd intercitystation.**

kernwaarde Divers

Almelo Centraal is in zijn huidige vorm niet gemengd. In bepaalde gebieden wordt bijna alleen maar gewerkt en in andere gebieden wonen vooral mensen met een kleine beurs. De ontwikkeling van Westerdok, Achter de Molen en Kerkelanden biedt de kans om deze buurten juist wel divers te maken. Er komt een evenwichtige mix van sociale, middeldure en vrije sectorwoningen én een mix van wonen, werken en andere functies die het leven in een stad de moeite waard maken. Dat biedt keuze. Voor nieuwe medewerkers van Almelose bedrijven die levendigheid zoeken. Voor Almeloërs die dichtbij het station en de binnenstad willen wonen. En voor huidige bewoners in Westerdok, Achter de Molen en Kerkelanden met een verhuiswens. Zo wordt een breed publiek bediend. Dit noemen wij de kernwaarde Divers.

! **Een nieuwe woning voor elke beurs in Westerdok, Achter de Molen en Kerkelanden.**

kernwaarde Grenzeloos

Almelo Centraal is in zijn huidige vorm bijna helemaal verhard. Best raar, want Almelo is een supergroene stad en dat wil je aan iedereen die op het station aankomt laten zien. Maar hoe trek je het landschap verder naar binnen? Door de oevers van de Almelose Aa, het Kanaal Almelo-de Haandrik en het Kanaal Almelo-Nordhorn te vergroenen. Zo versterk je het groenblauwe netwerk voor bewoners die in de stad en toch buiten willen zijn. Voor werkers die tijdens de break even lekker gaan wandelen. Voor toeristen die hier hun ontdekkingstocht beginnen. En het mooie is: meer groen is ook goed voor de biodiversiteit, klimaatadaptatie en het verminderen van hittestress. Dit noemen wij de kernwaarde Grenzeloos.

! **Stedelijk leven met het landschap om de hoek in de Waterstad van Twente.**

De Ontwikkelvisie Almelo Centraal is ambitieus en realistisch. De visie biedt een perspectief dat stap voor stap kan worden gerealiseerd. We zijn ons er van bewust dat binnenstedelijke transformaties om doorzettingsvermogen, koers houden, investeringen en een lange adem vragen. De visie is praktisch uitgewerkt in drie ontwikkelgebieden en drie stadsprojecten. De ontwikkelgebieden zijn Westerdok, Achter de Molen en Kerkelanden. De aanpak is op maat en verschilt per gebied. Zo wordt ingespeeld op het specifieke karakter, de mogelijkheden en knelpunten in het gebied, het tempo van ontwikkeling en de maatschappelijke en commerciële partners die daaraan willen bijdragen. De stadsprojecten zijn Intercityknoop Almelo, Laan van De Hoop en Kanaalpark. Het zijn de gebiedsoverstijgende opgaves op het gebied van duurzame mobiliteit, stedelijke vernieuwing en een groene openbare ruimte die het niveau van een enkel ontwikkelgebied overstijgen. En waarin de kernwaarden Intens, Divers en Grenzeloos doorklinken.

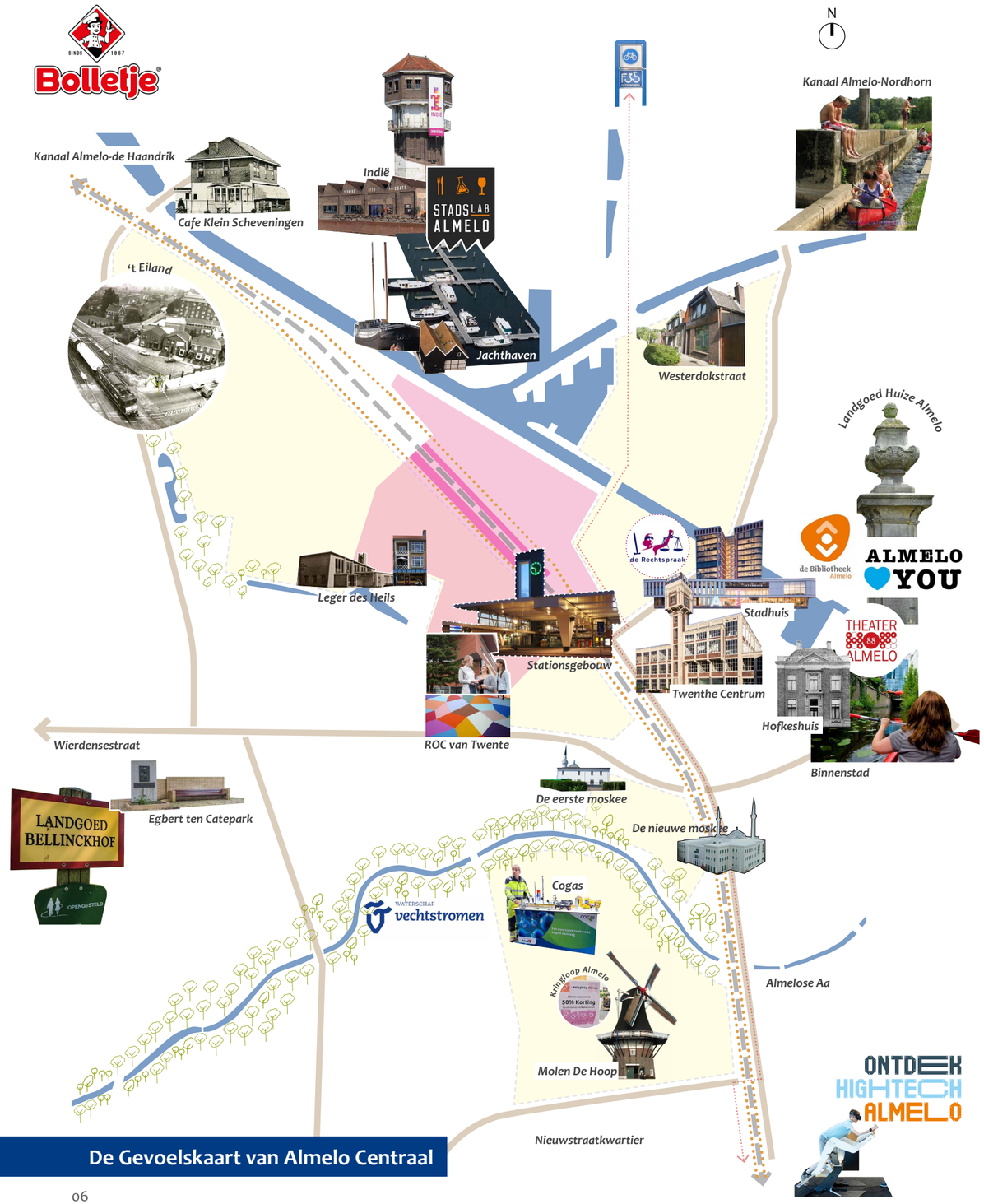
De eerste resultaten in de ontwikkelgebieden zijn vanaf 2026 zichtbaar. De gebiedsoverstijgende stadsprojecten hebben soms wat meer tijd nodig.

Het stationsgebied als ontmoetingsplek aan het water (King's Cross, Londen)

Impressie

Almelo Centraal

De Ontwikkelvisie bestaat uit drie ontwikkelgebieden en drie stadsprojecten. De ontwikkelgebieden zijn Westerdok, Achter de Molen en Kerkelanden. De gebiedsoverstijgende stadsprojecten zijn Intercityknoop Almelo, Laan van De Hoop en Kanaalpark.



De Gevoelskaart van Almelo Centraal

INTRODUCTIE

Welkom in de verrassing van Twente

Almelo heeft haar dynamiek hervonden. De ontwikkeling van de stad concentreert zich in zogenaamde prioritaire gebieden. Almelo Centraal is zo'n prioritair gebied. Hier wordt een groot deel van de woningbouwopgave gerealiseerd, ruimte voor werken en voorzieningen gecreëerd en de ruimtelijke kwaliteit verbeterd.

Almelo Centraal is maar liefst 60 hectare groot. Hier stonden ooit textielfabrieken die inmiddels allemaal verdwenen zijn. Toch is het geen leeg niemandsland. Er wonen mensen, de meeste met plezier. Ondernemers runnen er hun bedrijf. Reizigers pakken er de intercity naar Enschede, Utrecht of Schiphol Airport. Het aantal woningen en bedrijven is echter relatief klein, de bebouwingsdichtheid laag. Het gebied leent zich daarom goed voor verdichting met een stedelijk programma waar behoefte aan is. Een spannend voorproefje van wat je elders in de stad te wachten staat!

Altijd wat te doen

Almelo heeft zichzelf opnieuw uitgevonden. Het bedrijfsleven boomt, is innovatief en naarstig op zoek naar nieuwe medewerkers uit binnen- en buitenland. De binnenstad pakt z'n functie als centrum van Noordwest-Twente weer terug. De evenementenkalender is gevarieerd en steeds beter gevuld. Inspirerende makers prikkelen de verbeelding met kunst, cultuur en historisch erfgoed. Het fijnmazige stelsel van waterwegen wordt stap voor stap bevaarbaar gemaakt. En zeg nou zelf: waar in Nederland vind je zulke weelderige landgoederen op 10 minuten lopen van het station.

We zijn al begonnen

Deze hervonden dynamiek tekent zich ook rond het station af. Ten noorden van het gebied ligt Indië, een oude textielfabriek die wordt getransformeerd tot een sfeervolle stadswijk bij de haven met 600 woningen en 40.000 m² werken. Tussen het station en de binnenstad staat ons superduurzame stadhuis. Het ROC van Twente heeft de westkant van het station tot leven gewekt. Aan de oostkant komt de nieuwe rechtbank. En kijk je iets verder, dan zie je de nieuwe moskee van de Turkse gemeenschap in aanbouw.

We gaan steeds bewuster om met ons erfgoed. Neem bijvoorbeeld eens een kijkje op Indië, de oude textielfabriek aan het water die is getransformeerd tot een stadswijk voor wonen, werken en vertier aan het water.

Sterke stad in balans

De ruimtelijk-programmatische visie 'Sterke stad in balans' (2022) geeft richting aan de doorontwikkeling van het gebied:

'De spoorzone is kansrijk. Door de verschillende deelgebieden en initiatieven in samenhang te beschouwen kan er een nieuw stadsdeel ontstaan dat complementair is aan de vele laagbouwmilieus in de stad. Een gebied dat zich kenmerkt door reuring, stedelijkheid, interactie en

Expertconferentie over stedelijke ontwikkeling, onderwijs, economie en cultuur.

diversiteit. Door in hogere dichtheden te bouwen, zowel gestapeld als compacte laagbouw, kan de spoorzone een aantrekkelijke plek worden voor nieuwe doelgroepen, lokale starters en bewoners die graag een stap in hun wooncarrière willen zetten. Door dichtbij het station te bouwen wordt het OV-gebruik gestimuleerd. En door te mengen wordt het mogelijk om ook het werken en de voorzieningen hier een plek te geven.'

Ontwikkelvisie Almelo Centraal

In het kader van de Uitvoeringsagenda Stadsontwikkeling heeft de gemeente het initiatief genomen om een Ontwikkelvisie voor de hele spoorzone op te stellen. Deze Ontwikkelvisie Almelo Centraal is een uitnodiging aan onze partners om in de toekomst van onze stad te investeren. In de Ontwikkelvisie worden onder meer de kansen op het gebied van woningbouw, economische ontwikkeling, cultuur, toerisme en mobiliteit belicht. Bestaande en nieuwe opgaves en projecten worden op elkaar afgestemd, zodat die elkaar optimaal versterken. We schenken daarbij ook aandacht aan de opgaves die gemakkelijk tussen wal en schip vallen. Denk daarbij aan het versterken van sociale en fysieke verbindingen tussen de verschillende gebieden ter weerszijden van het spoor. Het vernieuwen van buurten die een nieuw perspectief nodig hebben. En het versnellen van de transitie op het gebied van energie, klimaatadaptatie, een gezonde leefomgeving en duurzame mobiliteit.

Regionale Stedelijke Investeringsagenda (RSIA)

De Ontwikkelvisie Almelo Centraal is een bouwsteen voor de Regionale Stedelijke Investeringsagenda Hoogstedelijk Twente 2050 waarmee invulling wordt gegeven aan de beleidsdoelstelling Sterke steden en regio's uit de Uitvoeringsagenda van de Nationale Omgevingsvisie (NOVI). In de Uitvoeringsagenda vormt onze hightechregio een uitloper van het Stedelijke Netwerk Nederland waarin de richting van de verstedelijking wordt gekoppeld aan die van de ontwikkeling van (OV-)infrastructuur. Het intercitystation Almelo is een knooppunt binnen het netwerk, dé plek voor een samenhangende aanpak van wonen, werken, mobiliteit, gezondheid, veiligheid en leefomgevingskwaliteit.

Een Ontwikkelvisie met partners

De Ontwikkelvisie Almelo Centraal is in samenspraak met partners tot stand gekomen.

kernwaarde Intens

1.000 nieuwe woningen, hightech en cultuur rond een vernieuwd intercitystation.

De gemeente heeft samen met ProRail, NS, Arriva, Keolis en de provincie Overijssel een zogenaamd handelingsperspectief voor station Almelo opgesteld. Daarin is het huidige functioneren van het station kritisch beoordeeld, zijn toekomstige ontwikkelingen zoals de aanleg van de Nedersaksenlijn en Zwolle-Twente-Münster geïnventariseerd en is het ambitieniveau bepaald. Het resultaat is nog geen concreet plan, maar een marsroute van onderzoek, overleg en besluitvorming om tot een vernieuwd station te komen.

kernwaarde Divers

Een nieuwe woning voor elke beurs in Westerdok, Achter de Molen en Kerkelanden.

De gemeente heeft samen met woningcorporaties Beter Wonen en Sint Joseph, ontwikkelaars en het bedrijfsleven het woningbouwprogramma afgesproken. Conclusie: de nieuwbouw in Almelo Centraal zou uit een mix van sociale, middeldure en vrije sectorwoningen moeten bestaan. Zo stimuleer je doorstroming en ontstaat er in bestaande wijken met veel sociale huur ruimte om voor middengroepen te bouwen. Gemengde spoorzone, gemengde stad!

In gemengde wijken wonen verschillende soorten mensen. En je kunt er meer doen dan wonen alleen. Werken, een koffie pakken, sporten of even een concertje doen. Organisch gegroeide wijken als Westerdok en Achter de Molen hebben dat van nature al in zich.

Het gesprek verloopt het beste rond een werkmaquette die je mag aanraken.

kernwaarde Grenzeloos

Stedelijk leven met het landschap om de hoek in de Waterstad van Twente.

De gemeente en het waterschap Vechtstromen zien samen veel kansen om de groenblauwe structuur te versterken om zo de stad klimaatadaptief te maken. De gemeente wil meer natuurlijk groen in de openbare ruimte en recreatieondernemers wijzen op het toeristisch potentieel van water. Dat verklaart de middelen die zijn gereserveerd voor het beter bevaarbaar maken van de kanalen. En voor het verbreden en vergroenen van de oevers van de Almelose Aa, het riviertje dat een steeds belangrijkere rol in het duurzame waterbeheer vervult.

Participatie

Een aantal bewoners uit Westerdok, Achter de Molen en Kerkelanden was zo aardig om de plannenmakers op 16 december 2022 rond te leiden, gevolgd door een fietstocht met geïnteresseerde raadsleden op 21 januari 2023. Deze kennismaking vormde de opmaat voor een drukbezochte expertconferentie op 16 februari 2023. Het gesprek met bewoners is voortgezet tijdens drie informatieavonden in de wijken:

21 februari 2023 Achter de Molen

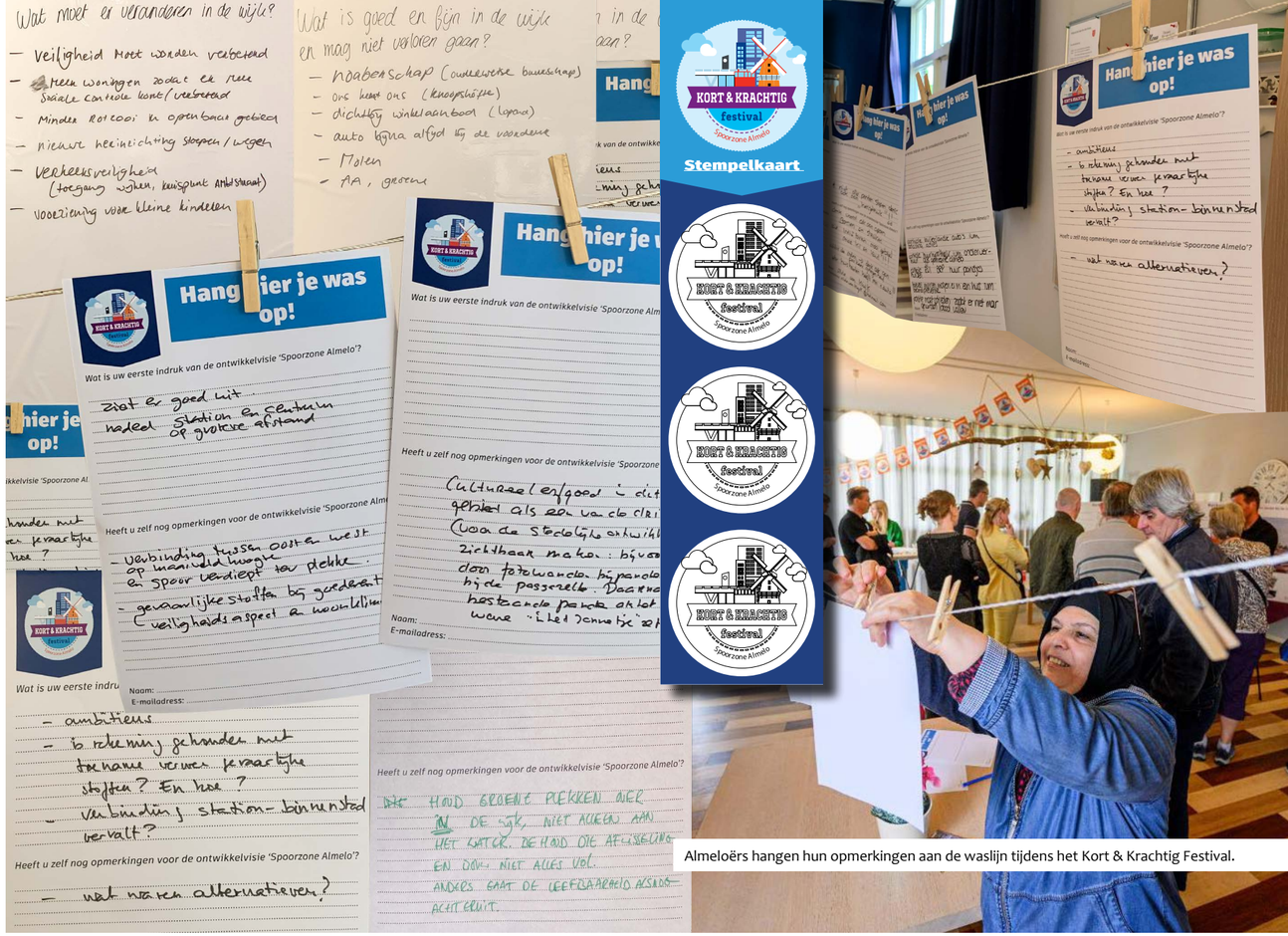
Een hoge opkomst. De aanwezigen stonden niet onwelwillend tegenover de voorgenomen ontwikkeling van het gebied. Er stonden ook bewoners en bedrijven op die zelf willen herontwikkelen. Dat resulteerde in een reeks constructieve vervolggesprekken rond de werkmaquette in het stadhuis waarin mogelijkheden voor zelfrealisatie zijn besproken.

7 maart 2023 Westerdok

Een hoge opkomst. De aanwezigen vertelden over het woonplezier in hun buurtje. De transformatie van bedrijfspanden naar een gemengde stadswijk wordt als kans gezien, mits er aandacht is voor een geleidelijke overgang tussen bestaand en nieuw, voldoende parkeren en speelgelegenheid, warme architectuur en ruimte voor creativiteit.

24 april 2023 Kerkelanden

Een zeer hoge opkomst. De aanwezigen vroegen aandacht voor de leefbaarheid in de wijk en zijn het beu om als de achterkant van het station te worden gezien. Steeds meer woningen vallen in de handen van huisjesmelkers en dat baart zorgen. De problemen concentreren zich vooral in een brede strook langs de Parallelweg.



Almeloërs hangen hun opmerkingen aan de waslijn tijdens het Kort & Krachtig Festival.

De Dijkstraat ligt perfect bij het station maar de leefbaarheid staat onder druk.

12 mei 2023 Kort & Krachtig Festival

Tijdens het Kort & Krachtig Festival was de hele stad welkom. Deelnemers fietsten tussen verschillende locaties om te ervaren hoe groot en gevarieerd het gebied is. Menigeen wilde dan ook weten: 'Kan Almelo een gebiedsontwikkeling met deze omvang aan en, zo ja, waar gaan we beginnen?' Ook vroegen zij aandacht voor het behoud van de menselijke maat, de leefbaarheid rond het spoor, voldoende groen dichtbij huis, betaalbaarheid en erfgoed. Na afloop werd rond de werkmaquette nagepraat. Dergelijke gesprekken zijn waardevol. Dat bleek ook tijdens de tweewekelijkse ateliersessies op het stadhuis die inmiddels door meer dan 100 bewoners, ondernemers, grondeigenaren en andere partners zijn bezocht.

Van grof naar fijn

In de voorliggende Ontwikkelvisie Almelo Centraal staat de hoofdlijn van de gebiedsontwikkeling. Deze hoofdlijn is per deelgebied uitgewerkt in een menukaart met randvoorwaarden voor onder andere programma, stedenbouw, groen, duurzaamheid en mobiliteit. Dat is ook voor de gebiedsoverstijgende stadsprojecten gedaan. De gemeente wil deze randvoorwaarden samen met partners uitwerken tot realisatieplannen. In het laatste hoofdstuk met de titel: 'Ontwikkelstrategie: Samen aan de slag' wordt uitgelegd hoe we dat gaan doen.

De gemeente heeft samen met ProRail, NS, Arriva, Keolis en de provincie Overijssel een handelingsperspectief voor station Almelo opgesteld.

Het opstellen van een handelingsperspectief is een door ProRail en NS ontwikkelde systematiek. Daarin wordt het functioneren van het bestaande station beoordeeld. Vervolgens wordt bekeken welke onderdelen van het station moeten worden aangepast om aan huidige en toekomstige eisen te voldoen. In het opgestelde handelingsperspectief is de huidige positie van het station in het regionale en landelijke spoornetwerk als 'goed' gewaardeerd. Dat de trein naar Berlijn hier binnenkort niet meer stopt, doet daar weinig aan af. De score op andere aspecten is veel lager: 2 tot 3 op een schaal van 5, terwijl een Plusstation zoals Almelo volgens ProRail en NS minimaal een 3,5 moet halen. Het enkele eilandperron kan de dienstregeling nauwelijks aan. Treinen met dezelfde bestemming vertrekken op verschillende momenten van de dag vanaf steeds weer een andere plek. Het perron is bovendien te smal, een probleem dat zich vooral ter hoogte van de lift doet voelen. De voetgangerstunnel bevindt zich aan het uiteinde van het perron, waardoor de looplijnen lang zijn. Het tunneltje fungeert bovendien als openbare verbinding tussen de oost- en westzijde van het station, zodat geen poortjes kunnen worden geplaatst. Dat geeft problemen op het gebied van beheer en sociale veiligheid. De lange looplijn maakt de overstap van de trein op de bus een hele onderneming. De park & ride is nog verder lopen. Voor fietsers tussen de oost- en westkant van het station zit er niets anders op dan omfietsen of met de fiets aan de hand door het tunneltje te lopen. De stationsomgeving is niet voetgangersvriendelijk en de route naar de nabijgelegen binnenstad onduidelijk. De omgevingskwaliteit wordt matig gewaardeerd. Conclusie: het station voldoet op veel onderdelen niet aan de huidige eisen en is niet klaar voor de toekomst. En dat terwijl er grote veranderingen in het spoornetwerk aanstaande zijn. Het Rijk en de regio werken aan de lijn Zwolle-Twente-Münster en de Nedersaksenlijn die op station Almelo samenkomen. Ook het goederenvervoer neemt toe. In het kader van de Pilot Robuust Basisnet Spoor zijn aanbevelingen gedaan om eventuele gevolgen voor externe veiligheid en trillingen in te perken. Kortom, het is de uitdaging om een toekomstige capaciteitsuitbreiding op het spoor te combineren met het oplossen van de huidige tekortkomingen in het station en in de wijken daar omheen. De spoorse partijen, gemeente en provincie willen daarom als vervolgstap een integrale studie naar emplacement, tunnel, perrons en stationsomgeving uitvoeren. In deze studie willen de partijen gezamenlijk verschillende opties wegen met als doel om samen toe te werken naar de noodzakelijke korte termijn en lange termijn investeringen.

KERNWAARDE INTENS

Stedelijkheid rond een vernieuwd station

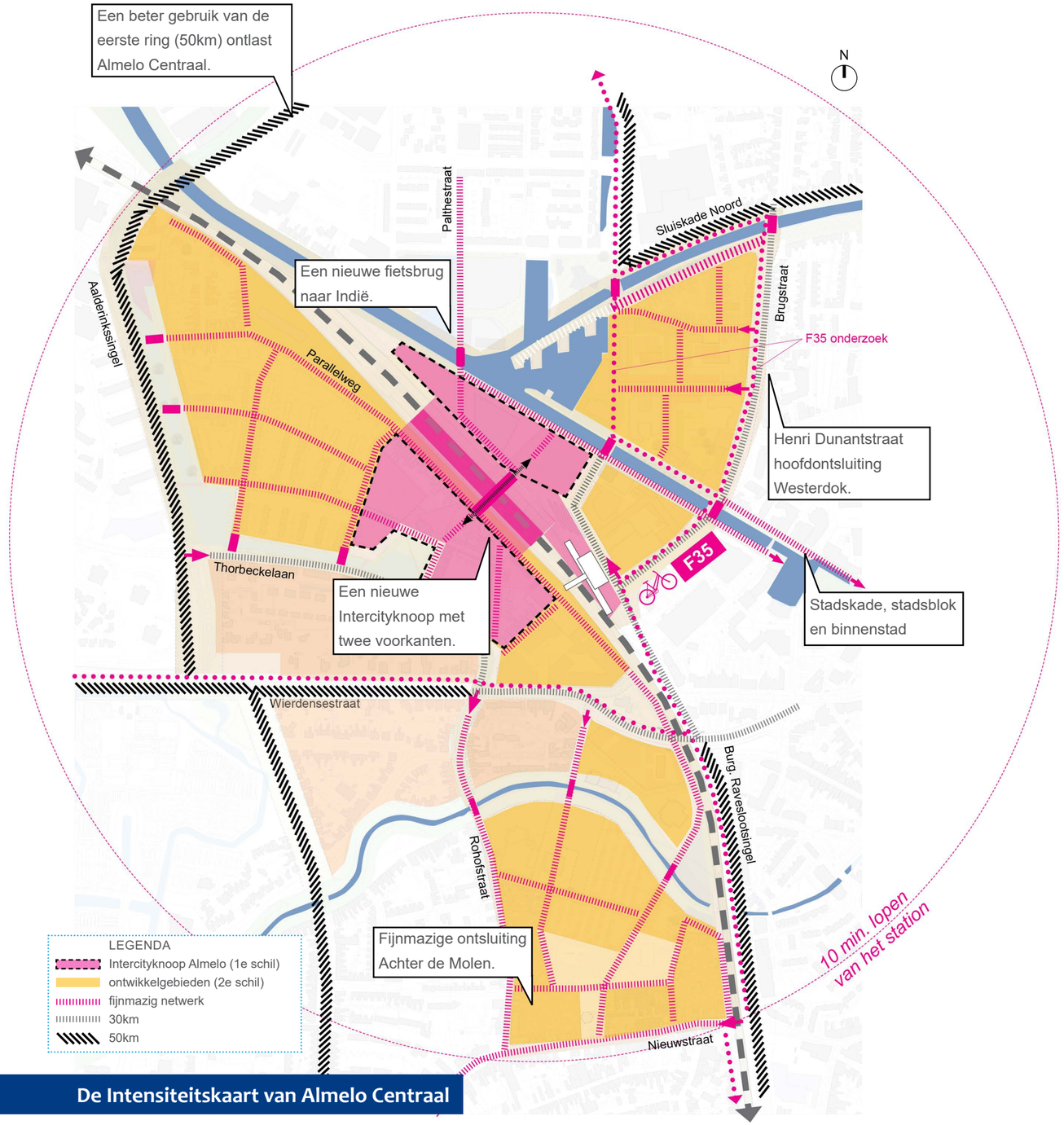
Station Almelo is een Plusstation. Plusstations zijn intercitystations met 10.000 tot 25.000 reizigers per dag. Het is het op één na drukste station van Twente en één van de drukste in Oost-Nederland. Wordt Almelo Centraal ontwikkeld, dan moet rekening worden gehouden met een uitbreiding van het station.

Stationsgebieden zijn uitgegroeid tot de belangrijkste binnenstedelijke ontwikkellocaties in Nederland. Het zijn allang geen plekken meer waar je alleen maar gehaast de trein pakt. Integendeel, de goede bereikbaarheid en nabijheid van de binnenstad maken stations tot een stedelijke hotspot voor wonen, werken, cultuur en voorzieningen. En daar komt in Almelo ook nog eens de ligging aan het water bij!

Je kunt rond station Almelo een eerste en tweede schil onderscheiden. De eerste schil is het primaire stationsgebied rond het bestaande stationsgebouw van architect Koen van der Gaast dat een Rijksmonument is. Het functioneren van het station voldoet niet aan de kwaliteitseisen van een Plusstation. Daarnaast kan het station toekomstige ontwikkelingen op het spoor niet opvangen. Het vernieuwen van deze 'Intercityknoop' is nodig en biedt kansen voor een uitbreiding van de dienstregeling, verbetering van de overstap en vergroting van de veiligheid. Het maakt Almelo Centraal tot een nog aantrekkelijkere plek om te wonen en te werken. Omgekeerd zorgen deze nieuwe functies voor meer levendigheid en meer reizigers. Dat komt het draagvlak van het station ten goede.

Er is een maar. Het ingrijpend vernieuwen van een station kost in de regel veel tijd. En je zou nu al met de verdichting rond het station willen beginnen. Dat maakt Westerdok en Achter de Molen zo uniek. Die liggen in de tweede schil, net buiten het primaire stationsgebied. Je kunt daar tamelijk ongehinderd met de ontwikkeling van een stedelijk gebied beginnen, om het vervolgens langzaam en gefaseerd richting de Intercityknoop te laten uitgroeien. De gemeente heeft daarbij al langer de wens om de gebieden aan weerszijden van het spoor beter met elkaar te verbinden. De huidige voetgangerstunnel onder het station is de enige verbinding in het gebied tussen de Wierdensestraat en de Aalderinkssingel, een afstand van bijna 1,5 kilometer. Een nieuwe, westelijk gelegen verbinding in de vorm van een tunnel of brug ('passerelle') is nodig

Het monumentale stationsgebouw



De Intensiteitskaart van Almelo Centraal

om het langzaam verkeersnetwerk in dit centrale deel van de stad fijnmaziger te maken. De auto is in het gebied nu alom aanwezig en dat gaat ten koste van de verblijfskwaliteit. De verblijfskwaliteit in de openbare ruimte moet omhoog. De verbetering van het langzaam verkeersnetwerk en de kwaliteitsimpuls in het openbaar vervoer zou daarom moeten worden gecombineerd met een lagere snelheid voor de auto en het hanteren van een parkeernorm die past bij de doelgroepen die hier wonen en werken. Het parkeren zal in de toekomst vooral in collectieve voorzieningen gebeuren. Zo liggen er kansen om de bestaande parkeerhub bij het station uit te breiden en beter te benutten, ook voor dubbelgebruik. Dit schept ruimte op straat voor lopen, ontmoeten, spelen en verblijven.

De ontwikkelprincipes voor de kernwaarde Intens zijn daarom als volgt:

ontwikkelprincipe

Een nieuwe intercityknoop

Met de ontwikkeling van Almelo Centraal wordt voorgesorteerd op een vernieuwd station dat voldoet aan de huidige eisen en klaar is voor de toekomst. Deze nieuwe ‘intercityknoop’ is in staat om een uitbreiding van het spoornetwerk in Oost-Nederland, een intensivering van de dienstregeling en een groeiende reizigersstroom op te vangen. De Intercityknoop wordt gekenmerkt door een comfortabele overstap tussen trein, bus, fiets en (deel)auto. De looplijnen zijn kort. De stationsomgeving is levendig en in alle opzichten veilig en klimaatrobuust.

ontwikkelprincipe

1.000 nieuwe woningen, hightech en cultuur

In de ontwikkelgebieden Westerdok en Achter de Molen wordt een mix van wonen, werken en voorzieningen gerealiseerd. Deze kickstart in de 2e schil bestaat uit minimaal 1.000 woningen en 15.000 tot 25.000 m² kantoren, hightech, cultuur en leisure. Zo’n robuust stedelijk programma bevordert het gebruik van het station en de attractiviteit, levendigheid en het gevoel van veiligheid in de stationsomgeving. Later, als het plan voor de Intercityknoop is uitgekristalliseerd, ontstaan er ook ontwikkelkansen dichterbij het station. Een verdubbeling van het programma behoort dan tot de mogelijkheden. Deze kansen liggen in eerste instantie vooral aan de westzijde, het gebied dat we Kerkelanden Centrum noemen. In een later stadium kan ook de ontwikkeling van het emplacement tussen spoor en kanaal in beeld komen.

ontwikkelprincipe

Extra oost-westverbinding

De nieuwe loop- en fietsverbinding onder (‘tunnel’) of over (‘passerelle’) het spoor vormt een integraal onderdeel van het plan. Deze verbinding overbrugt de fysieke en sociale scheiding in de stad en creëert een station met twee voorkanten. De oostelijke voorkant richt zich op de haven. Vanaf daar loop je langs het water naar de binnenstad of fiets je over een nieuwe brug naar Indië. De westelijke voorkant geeft de vernieuwing van Kerkelanden een boost.

ontwikkelprincipe

Ruimte voor de voetganger

Almelo Centraal wordt ingericht volgens het STOMP-principe: Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, ‘Mobility as a service’ en dan de Privéauto. Vooral de voetganger heeft meer ruimte nodig. Die wil zich niet alleen veilig kunnen verplaatsen, maar heeft ook behoefte aan echte verblijfsplekken waar je elkaar ontmoet. De auto blijft in het gebied. Samen met openbaar vervoerders, brandweer en anderen wordt onderzocht of de Brugstraat, Egbert Gorterstraat, Stationsplein en de kop Wierdensestraat een 30km route kan worden. Het doorgaand autoverkeer wordt op die manier gestimuleerd om de perfecte singelstructuur van Almelo te gebruiken. Voor woningbouw gelden parkeernormen die bij de stedelijke doelgroepen passen. De bestaande Park & Ride wordt een multifunctionele mobiliteitshub met oplaadpunten, deelvervoer, parkeren voor het openbaar vervoer en bezoekers van Westerdok.

Stadsproject Almelo Centraal

Intercityknoop Almelo

Veel stations hebben een voorkant en een achterkant. Zo ook Almelo. Een nieuwe verbinding over of onder het spoor helpt om die tweedeling te slechten. Het beeld op deze bladzijde geeft een eerste indruk van een passerelle over het spoor. Het is geïnspireerd op de Paleisbrug uit Den Bosch. Want dat is veel meer dan een kale verbinding. Het is een plek om te verblijven.

De gemeente heeft samen met woningcorporaties Beter Wonen en Sint Joseph, ontwikkelaars en het bedrijfsleven het woningbouwprogramma voor Almelo Centraal afgesproken.

De gemiddelde huishoudensgrootte in Almelo en Amsterdam ontlopen elkaar niet veel: twee personen. Ook het aandeel sociale huurwoningen is vergelijkbaar: ca. 40%. Wat opvalt is dat de sociale huurwoningen in een aantal stadsdelen zijn geconcentreerd. De ontwikkeling van Almelo Centraal biedt de kans om de stad meer in balans te brengen. De goede bereikbaarheid, de nabijheid van de binnenstad en het water maken het gebied interessant voor een- en tweepersoonshuishoudens en voor starters met een eerste kind. Een belangenvereniging als Hightech Almelo vraagt daarbij aandacht voor de betaalbaarheid. Veel startende professionals zijn nog alleen en zoeken daarom een compacte, duurzame woning net onder of net boven de sociale huurgrens. De woningcorporaties en ontwikkelaars constateren eenzelfde trend. Zij pleiten voor een woningbouwprogramma met voldoende sociale huurwoningen en een groter aandeel huur- en koopwoningen in het middeldure segment. De vraag naar dure woningen in Almelo Centraal komt vooral van 55-plussers. Die hebben belangstelling om naar de centraal gelegen gebied te verhuizen en kunnen dat financieren met de verkoop van de woning die ze achterlaten (en op haar beurt weer beschikbaar komt voor een doorstromer). Zo'n mix van sociale, middeldure en vrije sectorwoningen past binnen het gemeentelijke woonbeleid en de Woondeal die Rijk, provincie en gemeente in 2023 hebben gesloten. Het creëert ruimte om elders in de stad, in wijken waar de corporaties veel bezit hebben, het aantal sociale huurwoningen te verminderen ten gunste van het middensegment. Dit proces van strategische herstructurering heeft nog weinig vat op de onderkant van de particuliere markt. Particuliere verhuurders en zorgorganisaties kopen in Achter de Molen / Nieuwstraatkwartier en Kerkelanden panden op om ze vervolgens kamergewijs te verhuren voor arbeidsmigranten en kwetsbare mensen die afhankelijk zijn van bepaalde vormen van zorg of ondersteuning. Dat heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat en kan overlast veroorzaken. Bovendien leidt dat tot een beperking van ontwikkelkansen. De gemeente zet een mix aan maatregelen in om de leefbaarheid in deze wijken te verbeteren, variërend van voorlichting over goed verhuurderschap, het inrichten van een meldpunt 'woonoverlast' en pandcontroles. Waar nodig wordt handhavend opgetreden, met in uiterste instantie als gevolg dat panden van waaruit overlast wordt veroorzaakt worden gesloten. Daarnaast wordt in het programma Zorg en Veiligheid ingezet op het verbeteren van de woonsituatie van kwetsbare doelgroepen.

Een nieuwe woning voor elke beurs

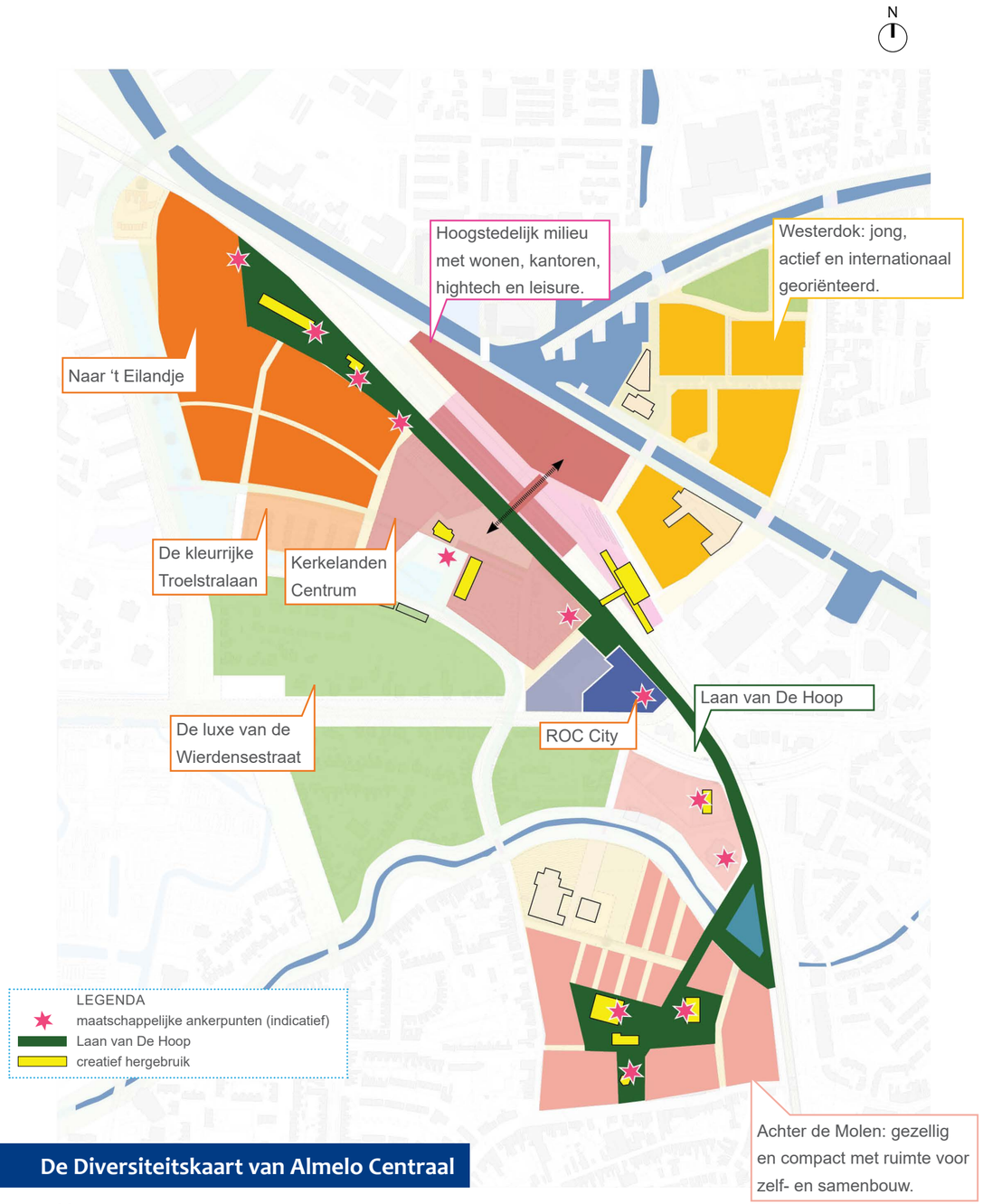
De Almelose economie groeit en de vraag naar woningen neemt toe. De komende jaren worden er in Almelo 4.100 woningen gebouwd, waarvan zo'n 1.000 in Almelo Centraal. De nieuwbouw draagt bij aan een duurzame woningvoorraad in gemengde wijken. Daar wordt de hele regio beter van.

Almelo is van oudsher een echte arbeidersstad met softies van het zand, rouwdouwers uit het veen en verder alle anderen die vanuit de hele wereld naar deze stad zijn gekomen. De hedendaagse arbeider is echter steeds vaker een hoogopgeleide werknemer. Die is hier opgegroeid of komt van buiten en stelt andere eisen aan z'n woning en leefomgeving. De ontwikkeling van Almelo Centraal biedt de kans om een onderscheidend stedelijk milieu te realiseren dat er in Almelo nog niet is. Een levendig gebied waar wonen en werken in elkaar overlopen. Waar je culturele diversiteit en een beetje verschil waardeert. En waar je even rustig op een terras kunt zitten voordat je een wedstrijd van Heracles of een cultureel event bezoekt.

Door haar geschiedenis telt de stad relatief veel goedkope (huur)woningen: ongeveer 40% ten opzichte van 35% gemiddeld in Nederland. In Kerkelanden valt zelfs 70% van de woningen binnen de sociale huurgrens. De slechtste woningen bevinden zich in een brede band langs het spoor waar een groot deel nog niet verduurzaamd is. Het nieuwbouwprogramma heeft als insteek om alle delen van Almelo Centraal gemengd en divers te maken. Dat geldt in de eerste plaats voor Westerdok en Achter de Molen waar in alle prijscategorieën wordt bijgebouwd. Het geldt ook voor Kerkelanden. De nieuwbouw zou daar moeten worden gecombineerd met het verder verduurzamen, dan wel vervangen van de bestaande voorraad.

De evenwichtige mix van sociale, middeldure en vrije sectorwoningen heeft niet als bedoeling dat alle wijken op elkaar gaan lijken. Integendeel, nieuwbouw biedt de kans om het verschil in sfeer en karakter in Westerdok, Achter de Molen en Kerkelanden te versterken. Het karakter van Westerdok en Achter de Molen is altijd mede bepaald door de werkfuncties en voorzieningen die daar te vinden zijn. Die worden niet zomaar weggepoetst. Van geval tot geval wordt bekeken of zo'n functie bij de vibe van de nieuwe wijk past en of er andere stedelijke functies zijn die de levendigheid in Almelo Centraal versterken. Huidige en toekomstige bewoners en ondernemers hebben zo echt iets te

Social Sofa's in Kerkelanden



De Diversiteitskaart van Almelo Centraal

kiezen. Niet zozeer op basis van wat je betalen kunt, maar op basis van wat bij jouw specifieke leefstijl past of waar jouw bedrijf het beste kan doorgroeien.

De ontwikkelprincipes voor de kernwaarde Divers zijn daarom als volgt:

ontwikkelprincipe

Sterke karakters met geschiedenis

De ontwikkelgebieden krijgen elk een geheel eigen karakter dat inspeelt op de cultuurhistorie, het aanwezige erfgoed en andere specifieke kwaliteiten van de plek. Het fantastisch gelegen Westerdok heeft alles in zich om een jonge, actieve en internationaal georiënteerde doelgroep aan zich te binden. Achter de Molen wordt een gezellige wijk met compacte laagbouw en ruimte voor zelf- en samenbouw. Kerkelanden verandert in een melange van stedelijke buurtjes bij de Intercityknoop en dorpse buurtjes iets verder daarvandaan.

De dichtheid is ontspannen tot stedelijk. Op het emplacement tussen spoor en kanaal mag er best nog een schepje bovenop. Daar kan, als onderdeel van de stationsontwikkeling, een hoogstedelijk milieu met wonen en andere functies ontstaan.

ontwikkelprincipe

Uitbreiden én verbeteren

Met de ontwikkeling van Almelo Centraal wordt de uitbreiding én verbetering van de woningvoorraad in de stad versneld. Er komen nieuwe woningen in de ontwikkelgebieden Westerdok (500 tot 600) en Achter de Molen (400 tot 500). Kerkelanden is het potentieel voor de iets langere termijn. Bestaande woningen worden verduurzaamd of maken plaats voor vervangende nieuwbouw die past bij het stedelijke karakter van het gebied.

De verbetering van de bestaande voorraad wordt gecombineerd met sociale en economische speldenprikken die de leefbaarheid vergroten. Dat gebeurt vooral in de zone rond de Parallelweg. Deze Laan van De Hoop loopt van het uiterste puntje van Kerkelanden tot de gelijknamige molen in het Nieuwstraatkwartier.

ontwikkelprincipe

Gemengde wijken

In Almelo blijft het aantal sociale huurwoningen min of meer gelijk. De nieuwbouw in Westerdok en Achter de Molen bestaat voor ongeveer 30% uit sociale huurwoningen. Het aandeel middeldure huurwoningen en koopwoningen tot €390.000,- VON (prijspeil 2024; het prijspeil volgt de Rijksbetaalbaarheidsgrens) beslaat ongeveer 40%. Deze percentages zijn indicatief. Het betaalbare segment, dat is het totaal van sociale huurwoningen en middeldure huur- en koopwoningen, bedraagt in ieder geval minimaal de helft van de nieuwbouwproductie.

Komen er in Westerdok en Achter de Molen sociale huurwoningen bij, dan gaat het aantal van die woningen in wijken met relatief veel sociale huur met eenzelfde aantal naar beneden. Dat kan bijvoorbeeld middels een combinatie van sloop en nieuwbouw van middeldure huur en koop. Per saldo blijft het aantal sociale huurwoningen in Almelo gelijk.

ontwikkelprincipe

Mix van functies

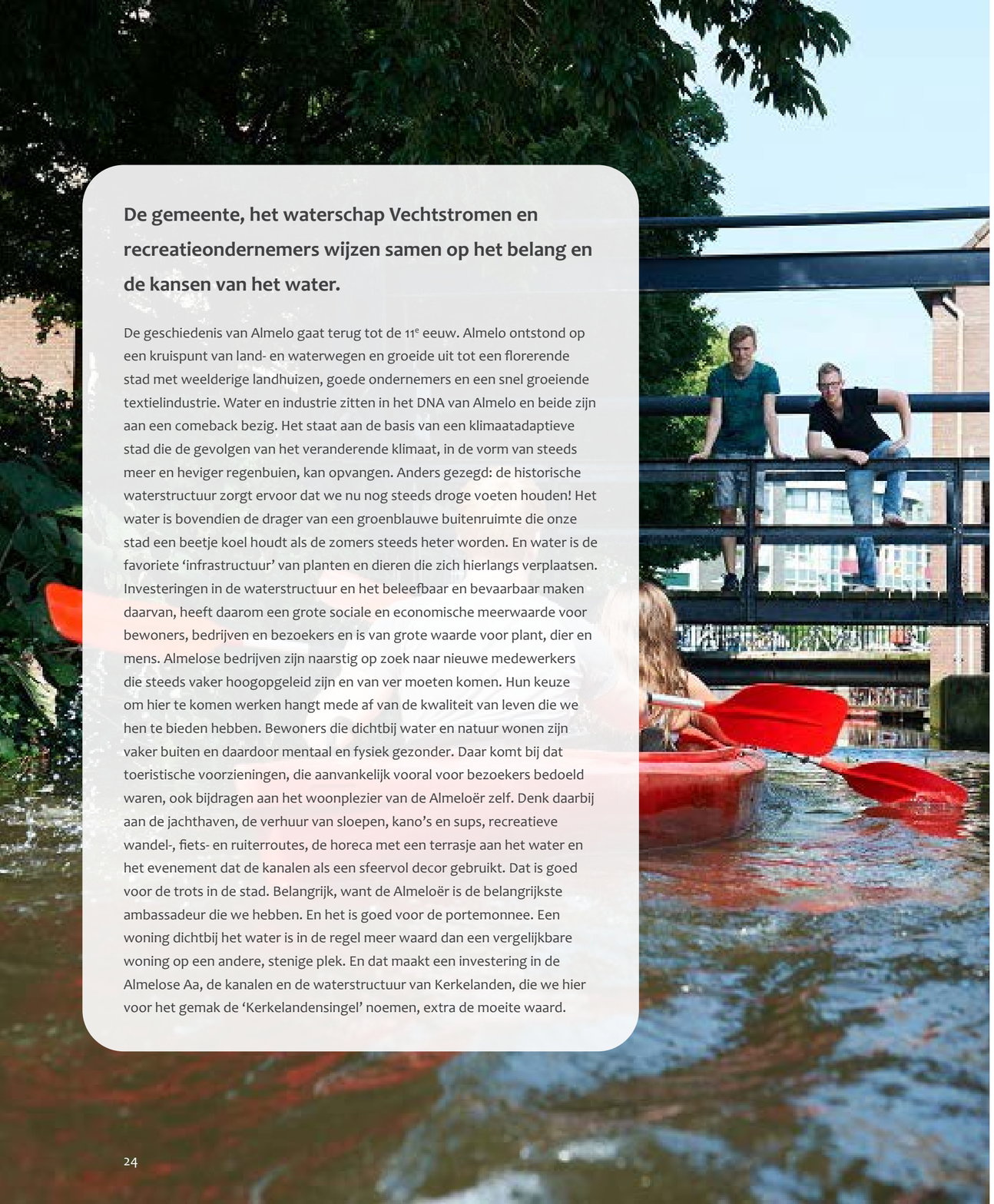
In een levendig stuk stad wordt niet alleen gewoond. Er wordt ook gewerkt, er wordt kunst gemaakt en getoond en er is een variatie aan commerciële, culturele en maatschappelijke voorzieningen te vinden. Bestaande activiteiten die bij het toekomstige Westerdok en Achter de Molen passen worden zoveel mogelijk ingepast of krijgen een nieuw plekje in het gebied. En bij transformatie en sloop-nieuwbouw wordt een substantieel deel van de vierkante meters voor niet-wonen bestemd.

Ook Intercityknoop Almelo wordt een gemengd stedelijke gebied. De uitgangspunten voor de westzijde van het station zijn globaal hetzelfde als in Westerdok en Achter de Molen. De oostzijde heeft de potentie om zich

Stadsproject Almelo Centraal

Laan van De Hoop

De Parallelweg verbindt de ruimtelijke en sociale vernieuwing in Achter de Molen en Kerkelanden met elkaar. Ter hoogte van de Almelose Aa, net voorbij de nieuwe moskee, maakt die in de toekomst een knik. Voetgangers en fietsers koersen dan recht op molen De Hoop af, ondertussen genietend van al het moois dat hier wordt gebouwd.



De gemeente, het waterschap Vechtstromen en recreatieondernemers wijzen samen op het belang en de kansen van het water.

De geschiedenis van Almelo gaat terug tot de 11e eeuw. Almelo ontstond op een kruispunt van land- en waterwegen en groeide uit tot een florerende stad met weelderige landhuizen, goede ondernemers en een snel groeiende textielindustrie. Water en industrie zitten in het DNA van Almelo en beide zijn aan een comeback bezig. Het staat aan de basis van een klimaatadaptieve stad die de gevolgen van het veranderende klimaat, in de vorm van steeds meer en heviger regenbuien, kan opvangen. Anders gezegd: de historische waterstructuur zorgt ervoor dat we nu nog steeds droge voeten houden! Het water is bovendien de drager van een groenblauwe buitenruimte die onze stad een beetje koel houdt als de zomers steeds heter worden. En water is de favoriete 'infrastructuur' van planten en dieren die zich hierlangs verplaatsen. Investeringen in de waterstructuur en het beleefbaar en bevaarbaar maken daarvan, heeft daarom een grote sociale en economische meerwaarde voor bewoners, bedrijven en bezoekers en is van grote waarde voor plant, dier en mens. Almelose bedrijven zijn naarstig op zoek naar nieuwe medewerkers die steeds vaker hoogopgeleid zijn en van ver moeten komen. Hun keuze om hier te komen werken hangt mede af van de kwaliteit van leven die we hen te bieden hebben. Bewoners die dichtbij water en natuur wonen zijn vaker buiten en daardoor mentaal en fysiek gezonder. Daar komt bij dat toeristische voorzieningen, die aanvankelijk vooral voor bezoekers bedoeld waren, ook bijdragen aan het woonplezier van de Almeloër zelf. Denk daarbij aan de jachthaven, de verhuur van sloepen, kano's en sups, recreatieve wandel-, fiets- en ruiterroutes, de horeca met een terrasje aan het water en het evenement dat de kanalen als een sfeervol decor gebruikt. Dat is goed voor de trots in de stad. Belangrijk, want de Almeloër is de belangrijkste ambassadeur die we hebben. En het is goed voor de portemonnee. Een woning dichtbij het water is in de regel meer waard dan een vergelijkbare woning op een andere, stenige plek. En dat maakt een investering in de Almelose Aa, de kanalen en de waterstructuur van Kerkelanden, die we hier voor het gemak de 'Kerkelandensingel' noemen, extra de moeite waard.

Leven in de Waterstad van Twente

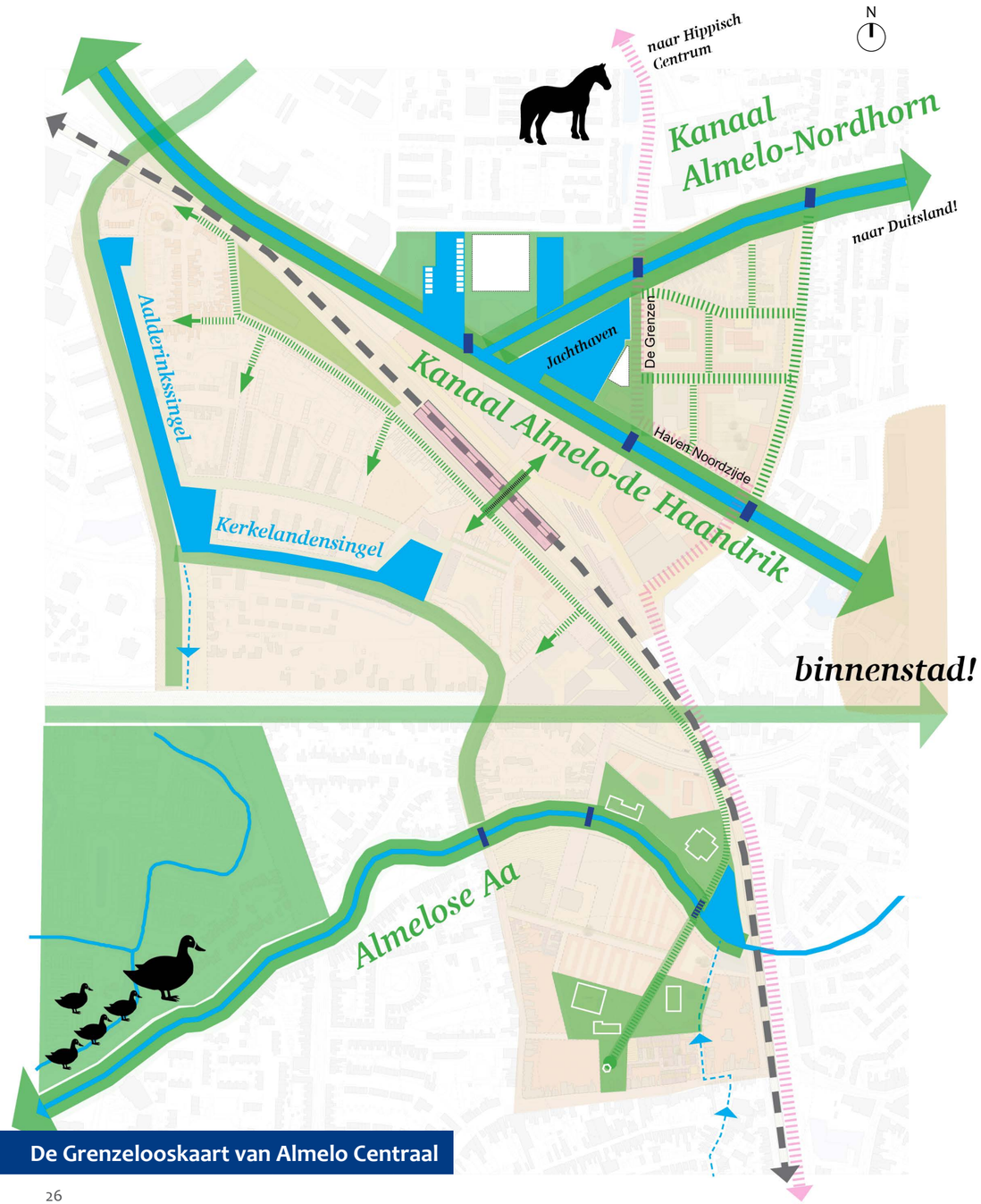
De Almelose Aa kronkelt door de stad. Het Kanaal Almelo-de Haandrik, dat ooit gedeeltelijk was gedempt, is weer geopend. De jachthaven bij Westerdok en het stadsstrand bij Indië zijn populair. Dat maakt Almelo tot een potentiële frontrunner van de klimaatadaptieve en toeristische stad.

Al het water van Twente komt in Almelo samen. Met het water dringt ook het landschap diep de stad in, tot vlakbij de binnenstad en het station. Nergens voel je dat beter dan bij Huize Almelo, het landgoed dat zowat aan de belangrijkste winkelstraat in de binnenstad ligt. De nabijheid van het landschap maakt het station tot een potentiële toeristisch-recreatieve uitvalsbasis voor de stad én het buitengebied. Dat is het nu nog onvoldoende. Verlaat je het station dan zie je vooral bebouwing en auto's, terwijl de Almelose Aa, het Kanaal Almelo-de Haandrik, het Kanaal Almelo-Nordhorn, de jachthaven en het stadsstrand op een steenworp afstand liggen.

De ontwikkeling van Almelo Centraal biedt de kans om het nuttige met het aangename te verenigen. Hoe meer en compacter we bouwen, des te groter de behoefte aan groen, water en ecologie in de woon- en leefomgeving zal zijn. Zo'n vriendelijke, zachte openbare ruimte voor mens, plant en dier draagt bij aan het voorkomen van hittestress en houdt overtollig regenwater langer vast. Het versterkt bovendien de toeristische ervaring. Je zou de klimaatadaptieve waterstad direct bij het verlaten van het station willen ervaren. Dat vraagt om een vergroening van de oevers langs de kanalen en een direct zicht en rechtstreekse loop van het station daar naartoe.

Het spoor is een barrière in het ecologische en recreatieve netwerk. Het overbruggen daarvan met bijvoorbeeld een groene natuurbrug is complex en vergt nader onderzoek. Het vergroenen van de extra oost-westverbinding bij het station zet in principe veel zoden aan de dijk. Die verbindt het groen en water van de kanalen ten oosten van het station met de singels ten westen daarvan en heeft daardoor veel impact. Daarnaast zou de Mans Kapbaargtunnel vergroend kunnen worden. Die is immers breed in verhouding tot de hoeveelheid verkeer dat er rijdt.

Geweldig wonen in de jachthaven



De Grenzelooskaart van Almelo Centraal

De ontwikkelprincipes voor de kernwaarde Grenzeloos zijn daarom als volgt:

ontwikkelprincipe

Groenblauwe verbinders

Met de ontwikkeling van Almelo Centraal wordt het groene buitengebied nog verder de stad binnengetrokken. De oevers van de Almelose Aa worden bij Achter de Molen verbreed en opnieuw ingericht voor mens, plant en dier. Het Kanaal Almelo-de Haandrik en het Kanaal Almelo-Nordhorn krijgen, net als vroeger, een zacht en landschappelijk profiel met groene oevers. Ze komen samen in de jachthaven, het sportieve en toeristische hart van het nieuwe Kanaalpark.

De extra oost-westverbinding over het spoor verbindt het Kanaalpark met de nog prille groen- en waterstructuur in Kerkelanden. Nader onderzoek moet uitwijzen hoe zo'n verbinding ook recreatief en ecologisch van betekenis kan zijn.

ontwikkelprincipe

De 3-30-300 regel

De Almeloërs vinden 'het grote groen' echter niet genoeg. Zij hechten ook aan kleinere groenplekken dichtbij huis. We streven daarom naar de 3/30/300 regel die in Nederland steeds meer opgeld doet. Die luidt als volgt: 'Je ziet vanuit elke woning 3 bomen. 30% van de openbare ruimte ligt in de schaduw van een boom. En een groene (speel)plek is nooit verder weg dan 300 meter'.

ontwikkelprincipe

Klimaatadaptief en circulair

Met het verder vergroenen van gebouwen en openbare ruimte ontstaat er ook ruimte om innovatieve klimaatadaptieve maatregelen te nemen. Zo gaan we samen met het Waterschap onderzoeken of we hemelwater in het Kanaalpark kunnen infilteren om het vervolgens vertraagd af te voeren. Op deze wijze houden we water langer vast en zorgen we voor verkoeling. Bouwen doen we zoveel mogelijk circulair. Dat betekent dat we gebruikte of duurzame materialen hergebruiken die bij sloop kunnen worden opgenomen in de biologische kringloop of opnieuw worden hergebruikt.

ontwikkelprincipe

Duurzame energievoorziening

Almelo is een groenblauwe stad die ook op het gebied van energievoorziening duurzaam wil zijn. Bij transformatie en nieuwbouw gaan de gebouwen van het aardgas af. Dat vraagt, naast perfecte isolatie, om bewezen of experimentele technieken om in de vraag naar warmte en koude te voorzien. Van elke initiatiefnemer, klein of groot, individueel of als ontwikkelcombinatie, wordt in een vroeg stadium van het bouwproces een energievisie gevraagd. De gemeente faciliteert. Zij brengt partijen die iets aan elkaar kunnen hebben bij elkaar en houdt bij de inrichting van de openbare ruimte rekening met leidingen en andere duurzame voorzieningen die voor de energietransitie nodig zijn.

ontwikkelprincipe

Rust in de rand

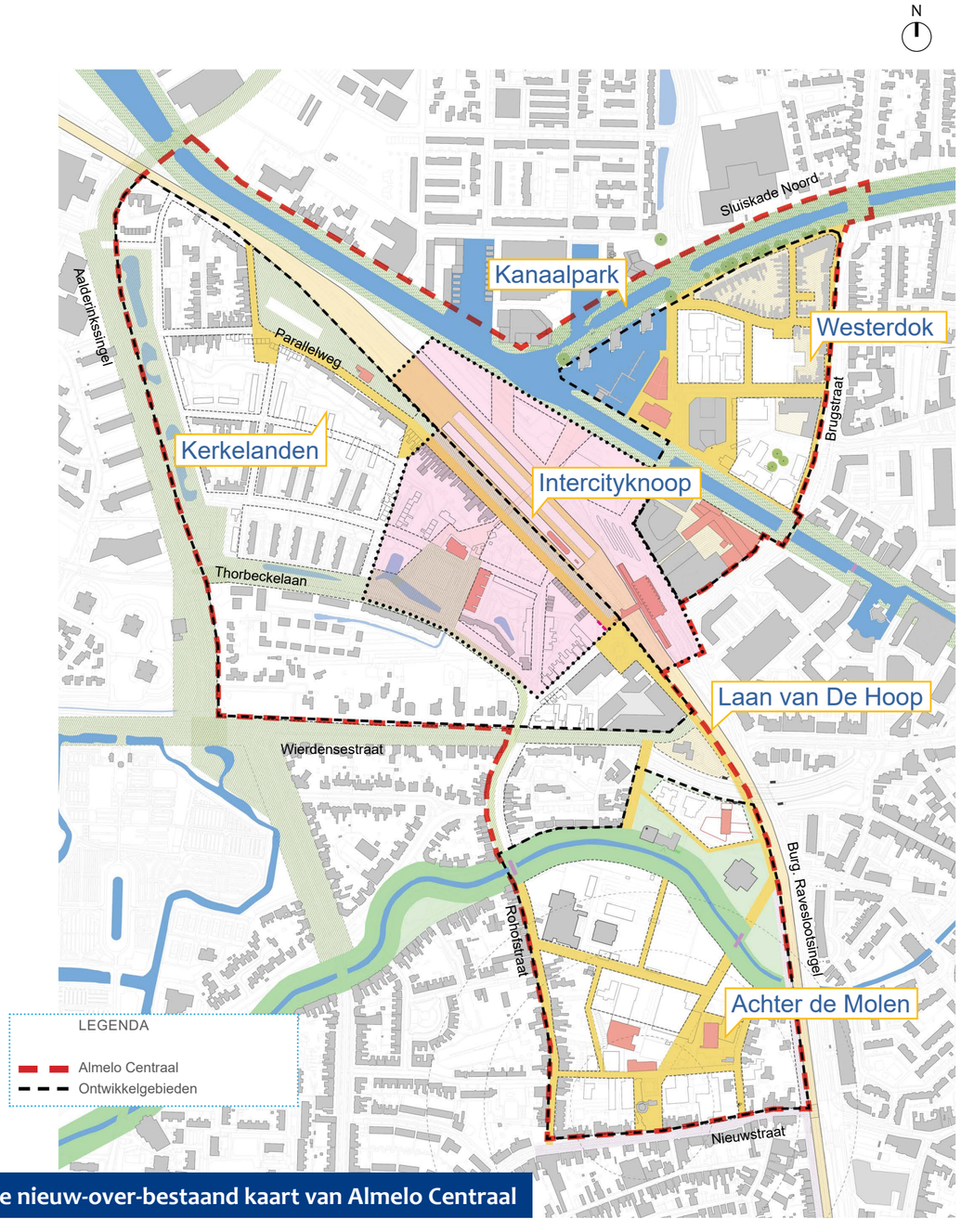
De gebieden ten noorden en ten zuiden van het Kanaal Almelo-de Haandrik krijgen elk een eigen aansluiting op de Brugstraat. De Stationsstraat wordt verbreed, zodat het auto- en busverkeer er daar in én uit kan. De Grenzen en Haven Noordzijde (tussen Dimence en Brugstraat) worden vervolgens autoluw of, en dat is de voorkeur, autovrij. Voor de F35 wordt onderzocht of die de Brugstraat kan blijven volgen. Er ontstaat een luwe, rustige rand van het Westerdok als aanvulling op de stedelijkheid van de bebouwing.

De duikers in De Grenzen en de Brugstraat worden vervangen door bruggen of duikers met voldoende doorvaarthoogte voor sloepen en vergelijkbare kleine pleziervaart. Het beweegbaar maken van de Egbert Gorterbrug blijft een belangrijke wens.

Stadsproject Almelo Centraal

Kanaalpark

Voeg je een flink aantal woningen toe, dan wordt kwaliteit van de openbare ruimte nog belangrijker. Het water is in dat licht een geweldige kans. Want door de verschillende onderdelen van het watersysteem beter met elkaar te verbinden en de oevers te vergroenen, ontstaat er een natuurlijk en klimaatadaptief recreatie- en verblijfsgebied dichtbij huis.



De nieuw-over-bestaand kaart van Almelo Centraal

ONTWIKKELKADER

Ontwikkelgebieden en stadsprojecten

De ontwikkelvisie Almelo Centraal bestaat uit drie ontwikkelgebieden en drie stadsprojecten. De ontwikkelgebieden zijn Westerdok, Achter de Molen en Kerkelanden. De stadsprojecten zijn Intercityknoop Almelo, Laan van De Hoop en Kanaalpark.

Almelo Centraal is een bijzonder groot en gevarieerd gebied. Deze variatie is een kracht. De huidige bewoners identificeren zich nu eenmaal graag met hun eigen buurt. En voor nieuwe bewoners betekent het dat er echt iets te kiezen valt. Want droom je van een prachtig appartement met een restaurantje op de hoek en uitzicht over de jachthaven van Westerdok? Bouw je liever je eigen huis met werkplaats en tuin in Achter de Molen? Of wacht je totdat de vernieuwingsplannen voor Kerkelanden verder zijn uitgekristalliseerd? Kortom: de ontwikkelgebieden zijn complementair. De één heeft wat de ander mist en omgekeerd. Dat maakt de stad als geheel sterker.

De algemene ontwikkelprincipes die voortvloeien uit de kernwaarden Intens, Divers en Grenzeloos zijn daarom uitgewerkt in een aanpak op maat die per ontwikkelgebied verschilt. Zo wordt ingespeeld op het specifieke karakter van het gebied, de mogelijkheden en knelpunten, het tempo van ontwikkeling en de maatschappelijke en commerciële partners die daaraan willen bijdragen. De aanpak voor Westerdok en Achter de Molen is erop gericht om daar op korte termijn te gaan bouwen. De vervolgfase in Kerkelanden richt zich vooral op deelgebieden aan de Parallelweg: Kerkelanden Centrum en Naar ‘t Eilandje.

In de ontwikkelgebieden wordt ook een begin gemaakt met de gebiedsoverstijgende opgaves op het gebied van duurzame mobiliteit, stedelijke vernieuwing en een groene openbare ruimte die het niveau van een enkel ontwikkelgebied overstijgen. Denk aan het experimenteren met deelmobiliteit, het bevorderen van doorstroming in de woningvoorraad en het vergroenen van de openbare ruimte. Dat is op zich al een mooie stap, maar in deze Ontwikkelvisie wordt de lat bewust hoger gelegd. Vandaar de ‘stadsprojecten’ die we samen met onze lokale, regionale en nationale partners willen realiseren. Dat zijn projecten die de fysieke, economische, sociale en ecologische samenhang van Almelo Centraal versterken, zodat het gebied bijdraagt aan de groei en duurzame ontwikkeling van Oost-Nederland.

Ontwikkelgebied Westerdok
Jong, actief en internationaal georiënteerd

Westerdok ligt op een steenworp afstand van het station, de binnenstad en de jachthaven, het sportieve en toeristische hart van het toekomstige Kanaalpark. Het gebied heeft vele gezichten. Tegenover het station verrijst De Rechtspraak, het nieuwe gerechtsgebouw. Aan de Haven Noorzijde staat Dimence, het centrum voor psychische hulpverlening. Iets verderop, langs de Brugstraat, is de nieuwe brandweerkazerne geopend. Deze belangrijke instellingen doen je soms vergeten dat er ook volop wordt gewoond. De buurt aan de noordkant van het gebied bestaat uit dorpse huizen van rond 1900 en stedelijke appartementengebouwen van recente datum. Deze grote variatie is een inspiratiebron voor de herontwikkeling van de verouderde bedrijfspanden in het gebied. Die maken plaats voor een gemengd en levendig stuk stad bij de jachthaven met wonen en andere functies, zoals kleine kantoren, makersplekken, een gym, een restaurant en andere voorzieningen. Een gebied met een mix van grondgebonden stadswoningen en comfortabele appartementen ‘with a view’ waar de jonge, drukke stedeling, de iets oudere, actieve levensgenieter en de internationale kenniswerker zich thuis voelen. En samen het water opgaan.

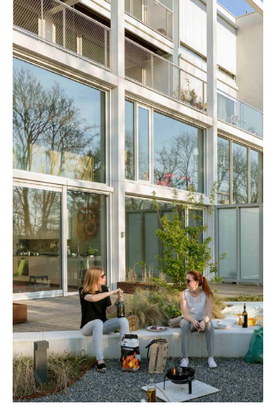
menukaart Westerdok

straten, pleinen, groen en water | transformatie en nieuwbouw | kleine en grote schaal | bijzonder plintprogramma / met hoogteaccent

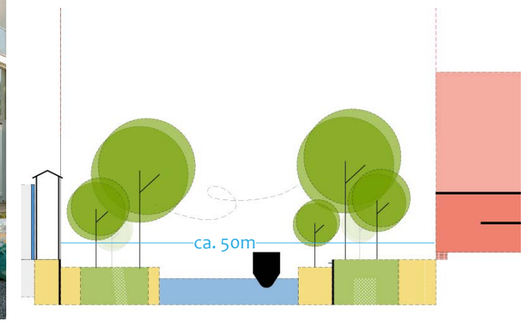
plangebied		10,8 ha
	nu	**toekomst**
bruto vloeroppervlak	ca. 138.000 m²	175.000 tot 195.000 m²
wonen / overige functies	20%/80%	richting 60%/40%
parkeren, incl. bezoekers	variabel	0,7 tot 1,3 per woning
groen en water	ca. 15.000 m²	minimaal 25.000 m²
floor space index	1,3	1,6 tot 1,8 (stedelijk)

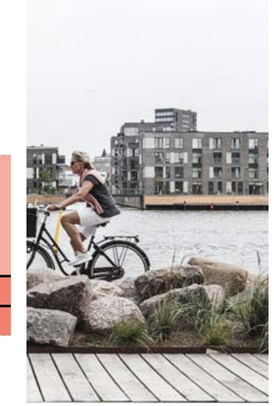
Wonen en functiemenging

Er worden 500 tot 600 woningen toegevoegd. Dat is inclusief de huidige rechtbank die bij voorkeur wordt hergebruikt met een mix van wonen en stedelijke functies in de plint. Blijkt dat niet mogelijk, dan is sloop-nieuwbouw een optie. De verdeling tussen sociale huur, middensegment en vrije sector is ongeveer 30%/40%/30%. De verdeling tussen grondgebonden woningen en appartementen is zo’n 35%/65%. Werken en voorzieningen beslaan 10 tot 15% van de transformatie- en nieuwbouwopgave. Op beeldbepalende plekken komt een bijzonder programma dat zorgt voor levendigheid in de plint (zie kaart).

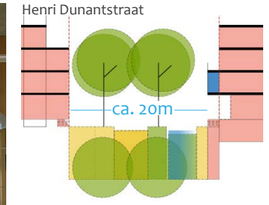


Haven

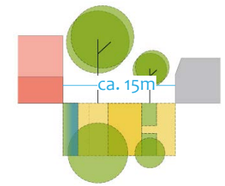


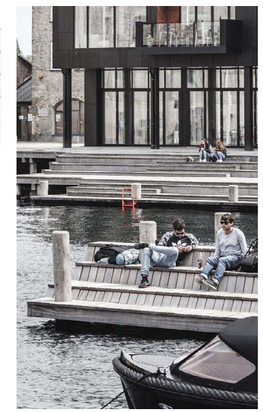


Henri Dunantstraat

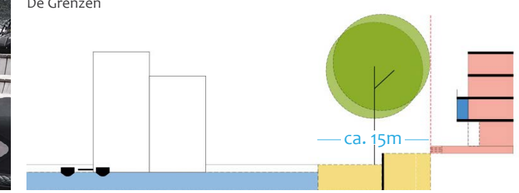


Westerdokstraat





De Grenzen



Stedenbouwkundig raamwerk

Het raamwerk bestaat uit vier oost-westverbindingen (Sluiskade, Westerdokstraat, Henri Dunantstraat en Haven) en drie noord-zuidverbindingen (De Grenzen-Stationsstraat, Trompstraat-Achtzaligheden en Brugstraat). Met de verlegging van de Florence Nightingalestraat, langs Dimence, wordt het raamwerk gecompleteerd en ontstaan er drie grote ontwikkelvelden die op verschillende manieren kunnen worden ingevuld.

Bouwhoogte

De bouwhoogte loopt op van 2 à 3 lagen langs de Westerdokstraat tot 4 à 5 lagen langs de hoofdentree van de wijk, de Henri Dunantstraat. Langs het water komen accenten tot 25 meter. Dat is vergelijkbaar met het appartementengebouw op de hoek Brugstraat-Sluiskade. De maximale hoogte binnen de ontwikkelvelden varieert: laag als het aan bestaande woonbebouwing grenst, laag tot hoog als het dat niet doet.

Groen en duurzaam

De waterkant wordt groen en recreatief ingericht. Voor de hier gevestigde bedrijven wordt een alternatieve locatie gezocht. De hoeveelheid groen en water neemt met minimaal 10.000 m² toe en er worden ongeveer 150 grote bomen bijgeplant. De straten krijgen natuurlijk ingerichte wadi’s waarin het regenwater wordt opgevangen en geïnfiltreerd. De speelplekjes in de bestaande buurt en de monumentale bomen achter de brandweerkazerne worden ingepast.

Ontsluiting en parkeren

De openbare ruimte wordt voetgangersvriendelijk ingericht. De Grenzen wordt autovrij. De Henri Dunantstraat (30km) ontsluit de ontwikkelvelden; de bestaande buurt houdt z’n eigen aansluiting op de Brugstraat. Parkeren gebeurt binnen de velden, het liefst in een gebouwde parkeervoorziening. Bezoekers kunnen ook van de, al dan niet vernieuwde, mobiliteitshub bij het station gebruikmaken. Huidige bewoners blijven op eigen erf en op straat parkeren.

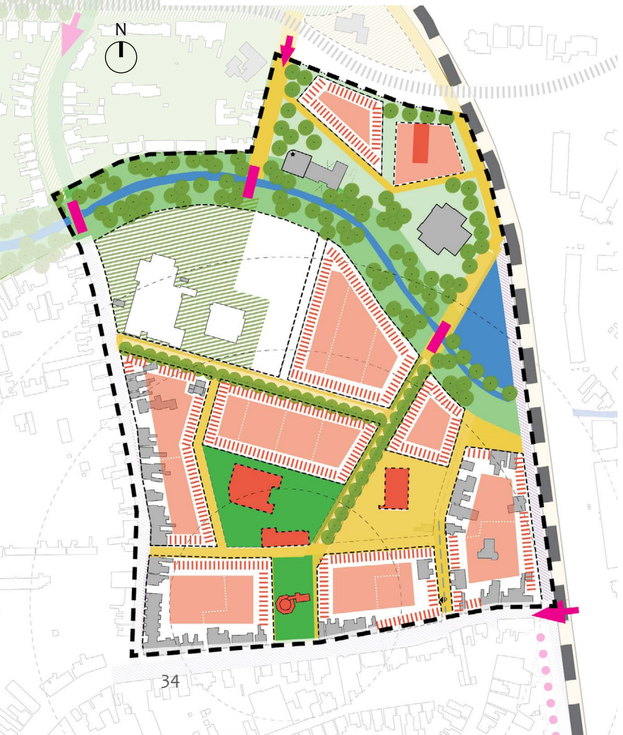
Ontwikkelgebied Achter de Molen
Gezellig en compact met zelf- en samenbouw

Achter de Molen voelt wat verder weg. Toch ligt het gebied slechts op een paar minuten lopen van het station en de binnenstad. Het huidige bedrijfsterrein oogt weliswaar wat troosteloos, maar er valt voldoende moois te ontdekken. Zoals korenmolen De Hoop, een Rijksmonument uit 1870. De Almelose Aa die dwars door het gebied stroomt. Het Nieuwstraatkwartier met z'n karakteristieke panden en kleurrijke eettentjes. De moskeeën van de Turkse en Marokkaanse gemeenschap. En het regionale netbedrijf Cogas dat voorop loopt in de energietransitie. Dit soort kleinstedelijke wijken met alles erop en eraan zijn populair in Nederland.

Denk bijvoorbeeld aan het Utrechtse Lombok, ook een centraal gelegen wijk met een diverse bevolking. En ook daar staat een molen met een zogenaamde 'molenbiotoop' die ervoor zorgt dat de bebouwing laag blijft. Zo'n hoogtebeperking is best lastig, maar biedt ook de kans om een gezellige stadswijk met compacte laagbouw te maken. Een wijk waar oud en nieuw hand in hand gaan. Met ruimte voor kleinschalige horeca, een winkeltje of werkruimte op de hoek. En waar de Almeloër met gouden handjes ook zelf kan gaan ontwikkelen en bouwen, net als in Deventer en Enschede waar zelf- en samenbouw middenin de stad een succes zijn gebleken.

menukaart Achter de Molen

straten, pleinen, groen en water | transformatie en nieuwbouw | kleine en grote schaal | bijzonder plintprogramma / met hoogteaccent

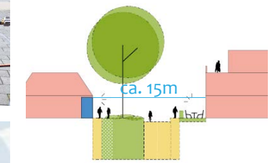


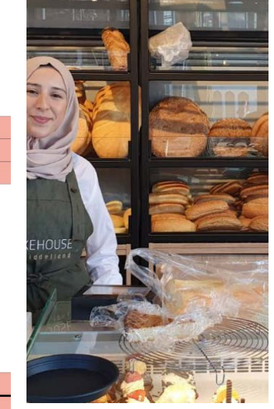
plangebied		15,2 ha
	nu	**toekomst**
bruto vloeroppervlak	ca. 50.000 m²	ca. 75.000 tot 90.000 m²
wonen / overige functies	20%/80%	richting 60%/40%
parkeren, incl. bezoekers	variabel	0,7 tot 1,3 per woning
groen en water	ca. 25.000 m²	minimaal 35.000 m²
floor space index	0,3	0,5 tot 0,6 (kleinstedelijk)

Wonen en functiemix
Er worden 400 tot 500 woningen toegevoegd. Dat is inclusief de Zorgaccentlocatie die vrijkomt. De verdeling tussen sociale huur, middensegment en vrije sector is ongeveer 30%/40%/30%. De verdeling tussen grondgebonden woningen en appartementen is zo'n 65%/35%. Werken en voorzieningen beslaan 10 tot 15% van de transformatie- en nieuwbouwopgave en bevinden zich vooral langs de Nieuwstraat en de Laan van De Hoop, zoals in het industrieel erfgoed dat in het hart van het gebied te vinden is.

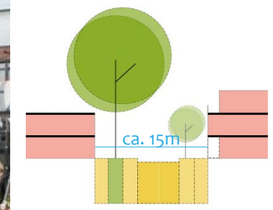
De buitenste ontwikkelvelden zijn wat rafelig en bij uitstek geschikt voor zelf- en samenbouw dat de omgeving een opkikker geeft.

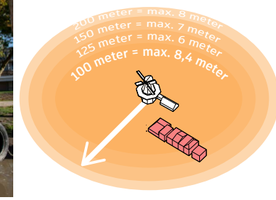
Laan van de Hoop

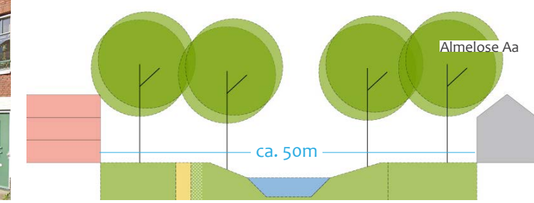




Veldkampsweg







Stedenbouwkundig raamwerk
De Laan van De Hoop loopt van de Parallelweg naar de molen en completeert het raamwerk dat verder uit de Nieuwstraat, Achter de Molen, Veldkampsweg en andere bestaande straten bestaat. Aan de westkant ontbreken nog straten. De eerste verbinding is nodig om van de achterkant van de Rohofstraat een volwaardig ontwikkelveld met voorkanten te maken. De tweede markeert de overgang van het vernieuwde Cogas-terrein naar het woonveld aan de Aa.

Bouwhoogte
De bouwhoogte wordt bepaald door de molenbiotoop en varieert van 2 tot 3 lagen. Op de Zorgaccentlocatie gelden de beperkingen nagenoeg niet.

Groen en duurzaam
De oevers van de Almelose Aa worden tussen het Cogas-terrein en de Bellavistastraat verbreed en toegankelijk gemaakt. Tegen het spoor komt een berging die de continuïteit van de waterstroom verbetert. De hoeveelheid groen en water neemt met minimaal 10.000 m² toe en er worden ongeveer 150 grote bomen bijgeplant. De Laan van De Hoop wordt groen en vangt regenwater op. In het hart van het gebied, rond de molen en het industrieel erfgoed, wordt daarnaast ruimte voor ontmoeting, spelen en wateropvang gecreëerd.

Ontsluiting en parkeren
De Laan van De Hoop wordt primair een langzaam verkeersroute die bij de molen op de Nieuwstraat aansluit. Het autoverkeer verdeelt zich over bestaande aansluitingen richting de Wierdensestraat, Burgemeester Raveslootsingel en Schoolstraat. De straten in het gebied worden 30km. Parkeren gebeurt binnen de ontwikkelvelden, het liefst in een gebouwde parkeervoorziening. Huidige bewoners blijven op eigen erf en op straat parkeren.

Ontwikkelgebied Kerkelanden
De vijf buurtjes van Kerkelanden

Kerkelanden lijkt op het eerste gezicht een typische naoorlogse wijk met huurwoningen, veel openbaar groen en de nodige leefbaarheidsproblemen. De wijk is echter gevarieerder dan je denkt. Het bestaat uit vijf buurtjes, waarvan er drie in ontwikkeling zijn. Het ROC vormt het eerste buurtje. Dat wordt uitgebreid tot een 'ROC City' voor ontmoeting, onderwijs en wonen. De sloop-nieuwbouw aan de Thorbeckelaan staat aan de basis van het tweede buurtje dat aansluit op de groene luxe van de Wierdensestraat. Het derde buurtje bestaat uit de kleurrijke woningen rond de Troelstralaan die nog niet zo lang geleden gerenoveerd en verduurzaamd zijn. Er zijn ook buurtjes die de komende jaren extra aandacht nodig hebben. Zoals Kerkelanden Centrum, het gebied tussen het vroegere hart bij de Goeman Borgesiusstraat (buurtwinkels, Leger des Heils) en de Dijkstraat. Daar liggen kansen om de vernieuwing van het station te combineren met stedelijke verdichting, het toevoegen van wonen en niet-wonen en verbeteren van de leefbaarheid. Het andere buurtje dat aandacht behoeft is het westelijke deel van de Parallelweg en de omgeving van de Eilandstraat dat we Naar 't Eilandje noemen. De leefbaarheid staat daar serieus onder druk en dat vraagt om een combinatie van sociale en ruimtelijke ingrepen met, voor en door bewoners.

menukaart Kerkelanden

Wonen en functiemix
In de lopende ontwikkelingen worden ongeveer 120 woningen toegevoegd. Met de aanpak van Kerkelanden Centrum en Naar 't Eilandje kunnen er op termijn 350 tot 450 woningen en functies die goed zijn voor de wijk bijkomen, uitgaand van een wat hogere dichtheid in het centrumgebied. De verdeling tussen sociale huur, middensegment en vrije sector moet bijdragen aan een gemengde wijk.

Stedenbouwkundig raamwerk
De Intercityknoop voorziet in een extra oost-westverbinding over het spoor. De verbindingen parallel aan het spoor (Parallelweg, Troelstralaan, Thorbeckelaan) zitten over het algemeen goed in elkaar. De dwarsverbindingen tussen het spoor en de Kerkelandensingel zijn echter smal en ontberen kwaliteit, wat het 'we zijn samen één buurt' gevoel niet ten goede komt. Doet de kans zich voor, dan zal worden bekeken of er extra dwarsverbindingen kunnen worden gerealiseerd.

Bouwhoogte
Naar 't Eilandje blijft 2 à 3 lagen. De bouwhoogte in het centrumgebied mag oplopen tot 4 à 5 lagen met enkele torens van 50 tot 70 meter die de Intercityknoop markeren.

Groen en duurzaam
De recent aangelegde groen- en waterstructuur zou verder kunnen worden uitgebreid tot een aantrekkelijke singel met nog meer betekenis voor waterbeheer, ecologie en recreatie. Het voormalige rangeerterrein aan de Parallelweg kan uitgroeien tot een buurtpark, dé ontmoetingsplek voor de buurt en het begin van de Laan van De Hoop.

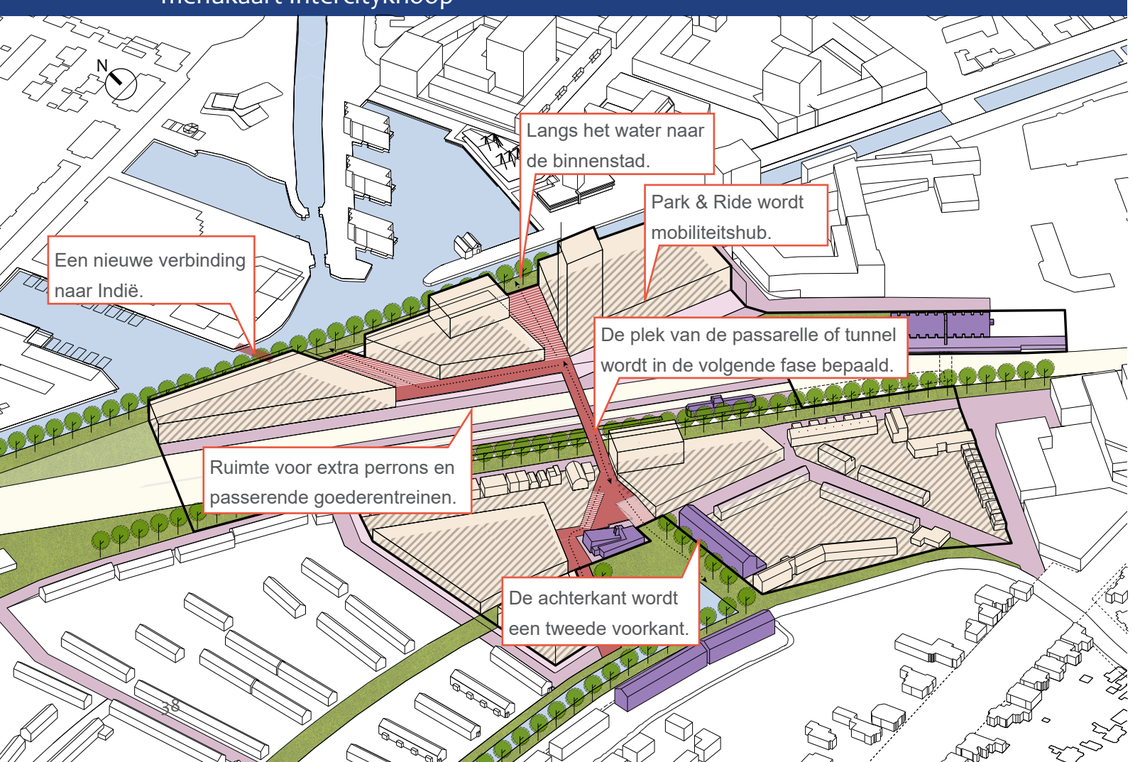
Ontsluiting en parkeren
Realisering van de Intercityknoop maakt Kerkelanden Centrum tot een spin in het web van loop- en fietsverbindingen. De Aalderinkssingel en Thorbeckelaan blijven de hoofdontsluiting voor de auto. De Thorbeckelaan bedient ook de tweede voorkant van het station, waar op termijn een volwaardige parkeervoorziening nodig is.

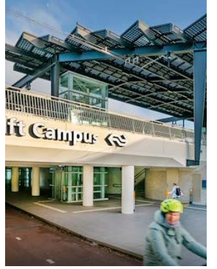
De kansenkaart 'De vijf buurtjes van Kerkelanden'

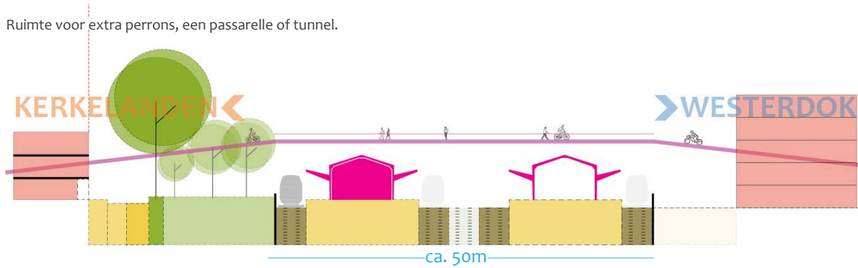
Stadsproject Intercityknoop Almelo
Stad, openbare ruimte en multimodaliteit

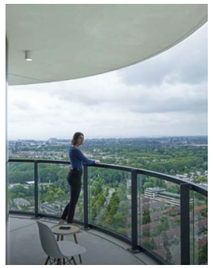
ProRail, NS, vervoerders, provincie en gemeente hebben een handelingsperspectief voor Station Almelo opgesteld. Conclusie: het station en haar omgeving voldoen niet aan de eisen die aan een Plusstation gesteld worden. Ook is het station niet klaar voor een toekomst met de Nedersaksenlijn en de lijn Zwolle-Twente-Münster. Dat is aanleiding om na te denken over een grondige vernieuwing, waarmee ook andere pijnpunten zoals de lange looplijnen, barrièrewerking en veiligheidsissues kunnen worden oplost. De aanleg van extra perrons is een ‘gamechanger’. De ruimte bij het bestaande stationsgebouw is beperkt, zodat de perrons moeten opschuiven. Ze kunnen dan waarschijnlijk niet meer vanuit de huidige voetgangerstunnel ontsloten worden. Een mogelijke oplossing is om een nieuwe ontsluiting te realiseren die iets noordelijker ligt. Nader onderzoek moet uitwijzen of dat een tunnel wordt, of dat een passerelle de voorkeur verdient. En of die alleen de bestaande en nieuwe perrons ontsluit, of dat een combinatie met een openbare loop- en fietsverbinding tussen de binnenstad, Indië en Kerkelanden Centrum tot de mogelijkheden behoort. Zo’n nieuwe ligging kan gevolgen hebben voor de omvang en ligging van het fietsparkeren, het busstation en de al dan niet vernieuwde mobiliteitshub. Ook de functie van het huidige stationsgebouw, een Rijksmonument, wordt in die afweging betrokken.

menukaart Intercityknoop









Wonen en functiemix
De spoorse partijen, provincie en gemeente verrichten in de volgende fase een integrale studie naar de Intercityknoop. Daarin wordt een veelheid aan aspecten meegenomen, inclusief de toekomst van het emplacement. Je zou daar 350 tot 450 woningen en wat grotere functies voor de zakelijke markt (kantoren, hightech) kunnen realiseren die bijdragen aan het ‘Welkom in Almelo’ gevoel.

Stedenbouwkundig raamwerk
De exacte ligging van de extra oost-westverbinding ligt nog niet vast. De keuze tussen een tunnel of passerelle wordt mede bepaald door de logica vanuit het spoor én vanuit de veranderende omgeving. Daarbij wordt rekening gehouden met de loop naar de binnenstad, een nieuwe fietsbrug naar Indië en een zachte ‘landing’ in Kerkelanden Centrum.

Bouwhoogte
De Intercityknoop is dé hoogbouwlocatie van Almelo. Gedacht wordt aan een compositie van bouwblokken en slanke torens van 50 tot 70 meter hoog.

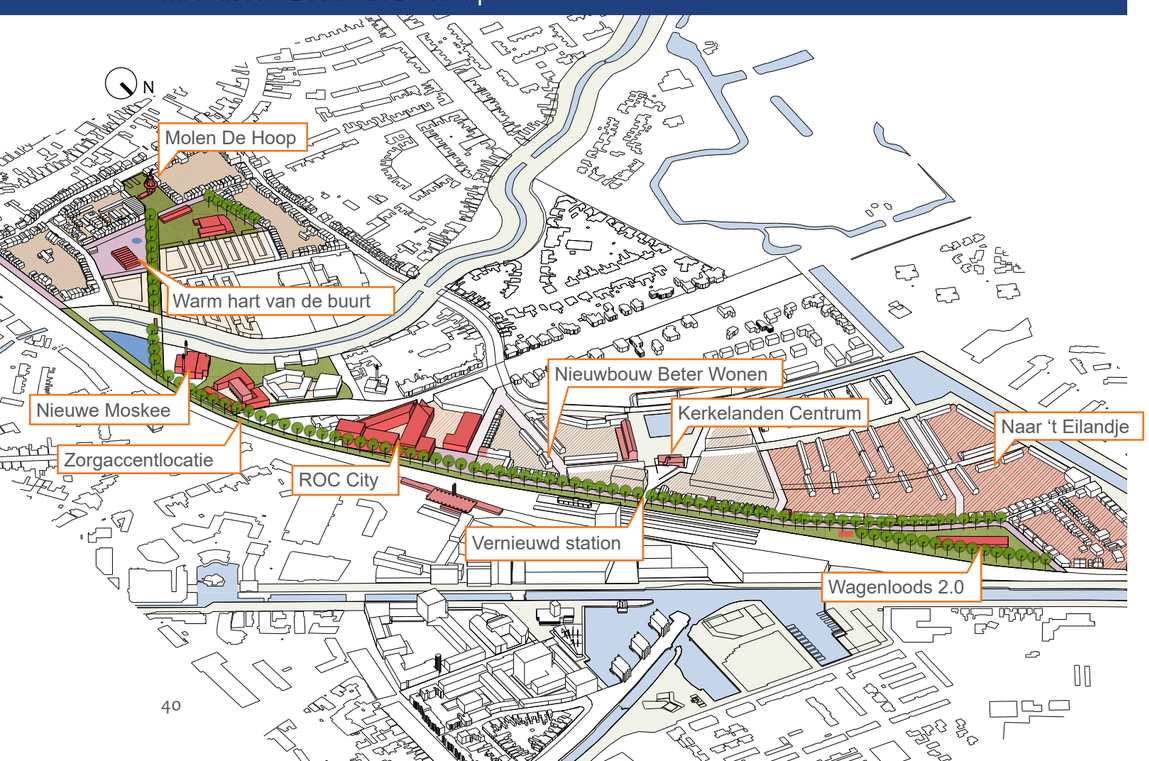
Groen en duurzaam
De oost-westverbinding loopt van de groene oevers van het toekomstige Kanaalpark naar de groene oevers van de Kerkelandensingel. Nader onderzoek moet uitwijzen of deze verbinding ook een rol in het ecologische en recreatieve netwerk kan spelen.

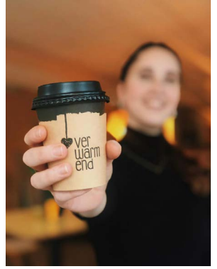
Ontsluiting en parkeren
De stationsomgeving wordt volgens het STOMP-principe ingericht. De huidige voetgangerstunnel is eigendom van de gemeente en blijft gewoon in gebruik, tenzij die geen toegevoegde waarde meer heeft. De Stationsstraat wordt, als onderdeel van het rechtbankproject, verbreed hetgeen de afwikkeling van het langzaam verkeer, de bus en het autoverkeer ten goede komt. De Park & Ride wordt omgebouwd tot een mobiliteitshub. De keuze voor een station met twee voorkanten biedt op de langere termijn een kans om de afwikkeling van het autoverkeer gelijkmatiger over de beide zijden van het station te verdelen.

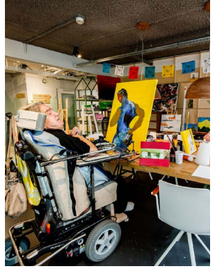
Stadsproject Laan van De Hoop
Kralensnoer met maatschappelijke impact

De Laan van De Hoop begint bij de gelijknamige windkorenmolen aan de Nieuwstraat en eindigt bij het toekomstige buurtpark op het voormalige rangeerterrein aan de Parallelweg (of omgekeerd natuurlijk, net waar je vandaan komt). De molen staat voor iets groters: liefde voor Almelo, vrijwilligerswerk, met je handen bezig zijn, een diploma halen, gezonde en ambachtelijke voeding etc. etc. En dat is precies wat deze kant van het spoor nodig heeft. Want gebiedsontwikkeling is niet alleen een kwestie van mooie en betaalbare woningen bouwen, maar ook van naar elkaar omkijken, sociale achterstanden verkleinen, de handen uit de mouwen steken, het beste uit jezelf en anderen halen en ingesleten gewoontes veranderen als dat simpelweg goed voor je is. Vandaar de Laan van De Hoop. Dat is een kralensnoer van bestaande en nieuwe maatschappelijke programma's, gebouwen en openbare ruimte voor gezondheid en zorg, sport en spelen, onderwijs, beginnend ondernemerschap, zingeving en lekker buiten bezig zijn. Een kralensnoer dat het Nieuwstraatkwartier en Kerkelanden met elkaar verbindt, zodat je als bewoner wordt verleid om ook eens bij de buren in de andere wijk te gaan kijken. Je wereld wordt op die manier vanzelf wat groter.

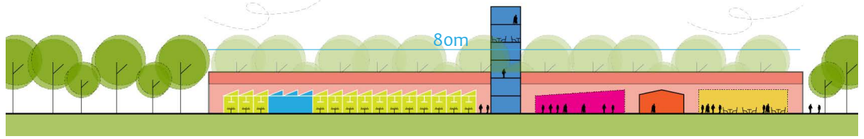
menukaart Laan van De Hoop







Wagenloods 2.0 verwijst naar de loods met treinen die ooit aan de Parallelweg stond. Je zou er maatschappelijke, culturele en ondernemende initiatieven kunnen huisvesten.



Wonen en functiemix
De Laan van De Hoop geeft houvast bij de programmering van maatschappelijke voorzieningen en bijzondere woonvormen voor doelgroepen die aandacht nodig hebben. Het geeft de sociale agenda een gezicht, stimuleert samenwerking tussen maatschappelijke partners op gebiedsniveau en voorkomt doublures ('niet alles hoeft overal').

Stedenbouwkundig raamwerk
De laan valt ongeveer samen met de Parallelweg en Nieuwe Sligtestraat en geeft die een kop en staart. De kop tussen de molen en de nieuwe moskee wordt als onderdeel van het ontwikkelgebied Achter de Molen gerealiseerd. Het middendeel bestaat uit ROC City en Kerkelanden Centrum. De staart valt samen met het buurtpark, symbool voor de vernieuwing van Naar 't Eilandje. Op de tekening staat de 80 meter lange wagenloods die hier vroeger stond. Die geeft een indruk van de maat en schaal van de plek. En van wat er hier allemaal mogelijk is.

Bouwhoogte
De laan doorkruist verschillende ontwikkelgebieden en voegt zich naar de bouwhoogtes die daar gelden.

Groen en duurzaam
De laan krijgt een zo groen mogelijke inrichting. In de vervolgstudie met betrekking tot de Intercityknoop wordt uitgezocht of het groen tegen het spoor ('achter het hek') bij de straat kan worden getrokken. Zo ontstaat er een parkachtige strook met bijvoorbeeld ruimte voor een gecombineerde wateropvang voor het spoorpakket en de buurt.

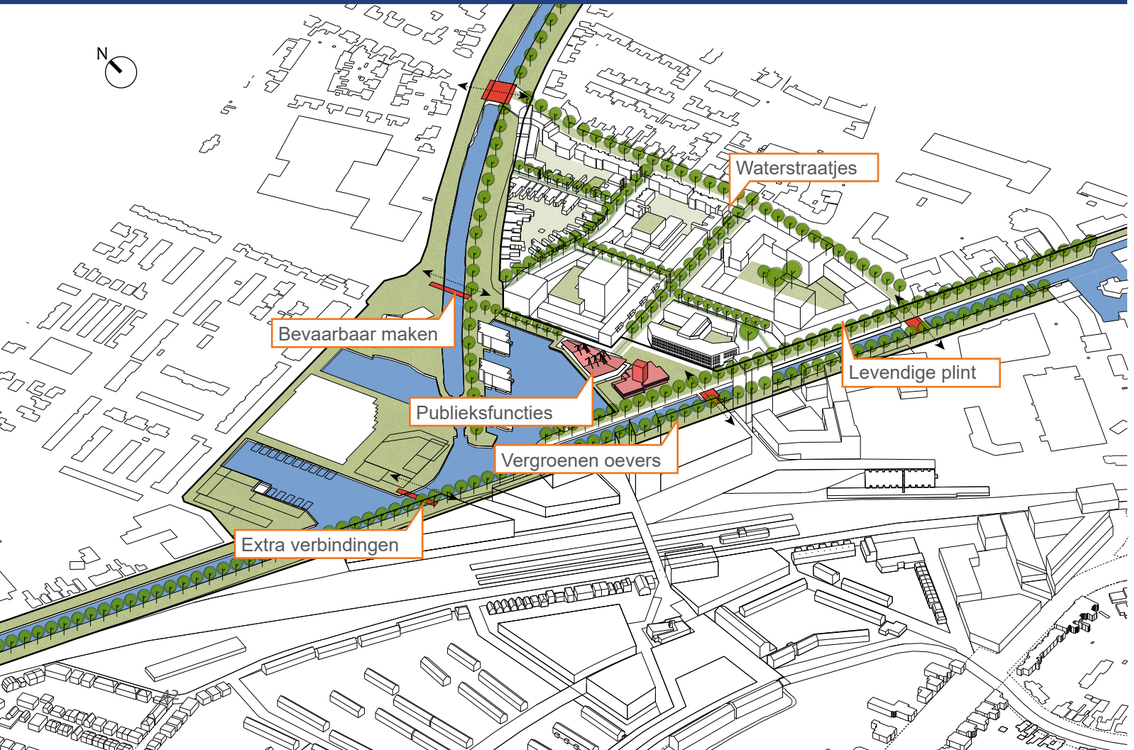
Ontsluiting en parkeren
De laan is vooral bedoeld voor langzaam verkeer. De auto is te gast.

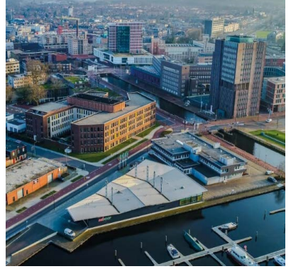
Stadsproject Kanaalpark

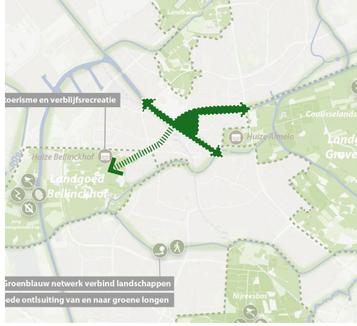
Natuur, klimaatadaptatie en recreatie middenin de stad

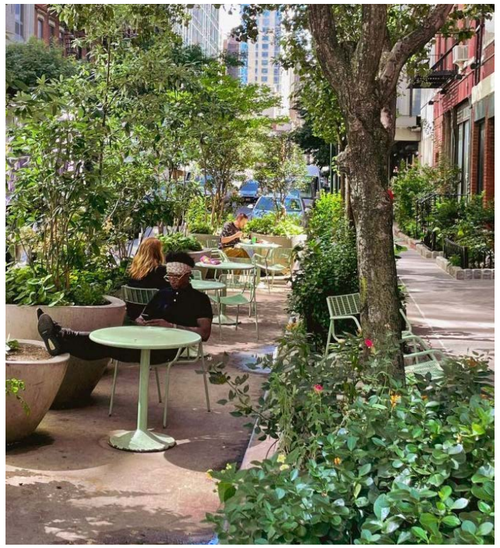
Bij ambitieuze verstedelijking hoort ambitieuze vergroening. Door slimme keuzes in de openbare ruimte en de verkeersstructuur kunnen we bestaande verharding vervangen door groen, waterberging en verblijfsplekken. Zo ontstaat het Kanaalpark. Een park met spelende kinderen op het Indiëstrand. Met trotse bootjesbezitters die in de jachthaven afmeren. Met vrijwilligers die de praam onderhouden. Met winkelend publiek dat aan het water van een drankje geniet. En met de kunstliefhebbers die over de kunstkade slenteren. Het Kanaalpark is een nieuwe naam voor alle groene en sportieve initiatieven op en rond het samenvloeien (of: ‘confluence’) van het Kanaal Almelo-de Haandrik en het Kanaal Almelo-Nordhorn. Het ontwikkelgebied Westerdok is het centrum van het Kanaalpark. Hier worden de oevers vergroend. De verbindingen naar de omgeving verbeterd. De vaarverbindingen voor sloepjes en andere kleine vaart zoveel mogelijk hersteld. Ligt een bestaand of nieuw gebouw aan het water, dan krijgt de begane grond zoveel mogelijk een publieksgerichte invulling. Dat geldt zeker voor de locatie Welkoop en het naastgelegen kantoorpand die samen een geweldige plek voor Almeloërs en toeristen vormen.

menukaart Kanaalpark









Wonen en functiemix
Woon je nu of in de toekomst in Westerdok, dan woon je middenin het Kanaalpark met alle sportieve mogelijkheden van dien. De invulling van de begane grond (‘plint’) langs Haven Noordzijde en De Grenzen luistert nauw. Die krijgt voor het grootste deel een publieksgerichte functie, passend bij het recreatieve karakter van het gebied. Dat geldt ook voor de begane grond van de huidige rechtbank die, in haar huidige of nieuwe vorm, een publieksgerichte invulling krijgt. Met Dimence wordt overlegd of hun gebouw zich op de hoek Haven-De Grenzen meer kan openen.

Stedenbouwkundig raamwerk
De duikers in het Kanaal van Almelo naar Nordhorn worden vervangen door een duiker of, bij voorkeur, brug met voldoende doorvaarthoogte. De Egbert Gorterbrug wordt op termijn beweegbaar (waarvoor die ontworpen is). Een nieuwe fietsbrug in het verlengde van de Van Wulfften Palthestraat maakt de cirkel rond de kern van het Kanaalpark rond. Die sluit aan op de extra oost-westverbinding naar Kerkelanden Centrum die onderdeel van de Intercityknoop is.

Bouwhoogte
Het Kanaalpark voegt zich naar de bouwhoogtes in de aangrenzende ontwikkelgebieden, inclusief die in Indië.

Groen en duurzaam
Westerdok wordt stapsgewijs getransformeerd naar een stedelijk gebied. Randvoorwaardelijk hierbij is de vergroening van het Kanaalpark om zo een gezonde, klimaatadaptieve woon-, werk- en leefomgeving te realiseren. Een omgeving waarin bewoners het groen kunnen ervaren, kinderen kunnen spelen, het regenwater kan worden gezuiverd en waar bewoners samen met bezoekers kunnen genieten.

Ontsluiting en parkeren
De waterkant is vooral bedoeld voor verblijf en langzaam verkeer. De auto is hooguit te gast.

Planning ontwikkelgebieden & stadsprojecten 2023-2035

ontwikkelgebied Westerdok **Jong, actief en internationaal georiënteerd**	*Korte termijn 2023-2025* Uitwerken stedenbouwkundig plan door coalitie Westerdok Uitwerken inrichtingsplan openbare ruimte Uitwerken verwervingsstrategie Opstellen omgevingsplan Realisatie nieuwe rechtbank en uitbreiding Campus Dreesz Stationsplein *Middellange en lange termijn 2026-2035* Realisatie gemengd woon-werk programma
ontwikkelgebied Achter de Molen **Gezellig en compact met zelf- en samenbouw**	*Korte termijn 2023-2025* Uitwerken stedenbouwkundig plan op basis van diverse initiatieven Uitwerken inrichtingsplan openbare ruimte Opstellen omgevingsplan Realisatie nieuwe moskee *Middellange en lange termijn 2026-2035* Realisatie gemengd woon-werk programma
ontwikkelgebied Kerkelanden **De vijf buurtjes van Kerkelanden**	*Korte termijn 2023-2025* Opstellen vernieuwingsplan Kerkelanden Centrum Opstellen vernieuwingsplan Naar ‘t Eilandje Realisatie uitbreiding ROC met ca. 20 nieuwe appartementen Realisatie plan Thorbecke met ca. 100 nieuwe woningen Realisatie ca. 20 nieuwe huurwoningen door Beter Wonen *Middellange termijn en lange termijn 2026-2035* Uitvoeren vernieuwingsplannen
stadsproject Intercityknoop Almelo **Stad, openbare ruimte en multimodaliteit**	*Korte termijn 2023-2025* Uitvoeren integrale studie Intercityknoop en extra oost-westverbinding met Rijk, provincie, gemeente, ProRail, NS en vervoerders Opstellen realisatiestrategie en financieringsplan Intercityknoop met Rijk, provincie, gemeente en spoorse partijen Middellange en lange termijn 2026-2035 Start realisatie van onderdelen Intercityknoop
stadsproject Laan van De Hoop **Kralensnoer met maatschappelijke impact**	*Korte termijn 2023-2025* Invullen programma Laan van De Hoop Afstemmen met gebiedsontwikkeling Achter de Molen en Kerkelanden *Middellange en lange termijn 2026-2035* Realisatie als onderdeel Achter de Molen en Kerkelanden
stadsproject Kanaalpark **Natuur, klimaatadaptatie en recreatie middenin de stad**	*Korte termijn 2023-2025* Uitwerken inrichtings- en financieringsplan Kanaalpark *Middellange termijn 2026-2030* Realisatie eerste fase(s) Kanaalpark

Samen aan de slag

Almelo Centraal staat voor een levendig, gevarieerd en gezond stuk stad dat talent aanspreekt en de stad als geheel meer in balans brengt. Deze Ontwikkelvisie is ambitieus en realistisch als bewoners, ondernemers, maatschappelijke partners, investeerders en overheid samenwerken. De gemeente kiest haar rol zorgvuldig: van aanjagen en faciliteren tot co-productie en regisseren.

Almelo Centraal maken we samen
Almelo heeft lef en gaat graag de samenwerking aan met haar inwoners en partners om Almelo Centraal verder te ontwikkelen. Deze Ontwikkelvisie is via een intensief traject van samenwerking tot stand gekomen. Naast input uit inloopbijeenkomsten, stadswandelingen, een expertconferentie en het Kort & Krachtig Festival, was de rode draad in de manier van werken een tweewekelijks atelier waar iedereen welkom was. Hier zijn samen plannen gemaakt met bewoners, gemeenteambtenaren, ondernemers en ontwikkelaars. Maar nu de Ontwikkelvisie af is, houdt het niet op. Samenwerken blijft de basis om een aantrekkelijk gebied te realiseren. Door de samenwerking te zoeken en continu in gesprek te zijn en blijven met inwoners, ondernemers, culturele instellingen, eigenaren, ontwikkelaars en initiatiefnemers zorgen we ervoor dat de ontwikkeling van Almelo Centraal daadwerkelijk plaatsvindt, ook als keuzes voor het algemeen belang om een compromis vragen. Per deelgebied zal dan ook een aanpak op maat worden uitgewerkt, waarbij instrumenten zoals een doorlopend werkatelier en laagdrempelige inloopbijeenkomsten worden ingezet.

Rol van de gemeente
De gemeente kiest haar rol zorgvuldig, om het ontwikkelproces zoveel mogelijk een gezamenlijk proces te laten zijn. Hierbij kan de gemeente faciliteren, samenwerken of regisseren. Waarbij we rekening houden met regionale, provinciale en landelijke afspraken. Zo realiseren we in Almelo Centraal een stuk van de woondeal tussen Rijk, provincie en gemeente. Maar de wereld verandert snel; wij hechten dan ook aan maatwerk per deelgebied, zodat we flexibel in kunnen spelen op kansen die zich onverwacht voordoen. Wij doen dat met vertrouwde en nieuwe partners, waarmee we samen investeren in Almelo Centraal.

Faciliteren
De gemeente kiest vaak voor een faciliterende rol. Dit betekent dat de gemeente andere partijen in staat stelt om een ontwikkeling ter hand te nemen. De gemeente stimuleert dan samenwerking, ruimt bureaucratische blokkades op en denkt mee over financiering. Een voorbeeld hiervan is het begeleiden van initiatiefnemers in Achter de Molen. Initiatiefnemers zijn in de lead en de gemeente ondersteunt en faciliteert waar mogelijk. Ook zorgt de gemeente voor afstemming zodat alle initiatieven samen leiden tot een aantrekkelijke wijk om te wonen en werken.

Samenwerken
De gemeente treedt ook op als samenwerkingspartner van marktpartijen. Dan participeert de gemeente in de planvorming en investeert zelf ook in gebieden. Voorbeeld hiervan is de transformatie van Westerdok. Deze transformatie wordt aangestuurd vanuit een coalitie van ontwikkelaars en de gemeente. Waarbij de

ontwikkelaars investeren in vastgoedontwikkeling en de gemeente samen met de ontwikkelaars investeert in verwerving van vastgoed, sloop en bouw- en woonrijp maken.

Regisseren
In sommige gevallen staat de gemeente zelf aan de lat, zowel op het gebied van beleid, planvorming als financiering. De gemeente is dan de initiatiefnemer en regisseur en bepaalt de speelruimte voor andere partijen die onderdelen van de opgave voor hun rekening nemen. Het belangrijkste voorbeeld van de regierol van de gemeente is de ontwikkeling van het Kanaalpark, één van de drie stadsprojecten in deze Ontwikkelvisie. De gemeente zet vol in op de realisatie hiervan, waarbij onder andere werk gemaakt wordt van meer ruimte voor voetgangers en fiets, klimaatadaptieve maatregelen en het creëren van een aantrekkelijke recreatieve route voor Almeloërs en bezoekers van buiten. Bij het uitwerken van het Kanaalpark wordt nadrukkelijk de samenwerking gezocht met diverse partijen in de stad en Rijk, provincie en waterschap.

Ruimte voor ideeën en initiatieven
De Ontwikkelvisie geeft voor de komende tien jaar richting aan voor de drie deelgebieden en drie stadsprojecten. Meer sturend met een menukaart voor Westerdok, Achter de Molen en het Kanaalpark. En meer verkennend voor Kerkelanden, de Intercityknoop en de Laan van de Hoop. Deze Ontwikkelvisie is nadrukkelijk niet in beton gegoten. De visie biedt ruimte om adaptief en flexibel om te gaan met onvoorziene ontwikkelingen. Ook vinden we het belangrijk dat er ruimte is voor nieuwe ideeën en initiatieven vanuit zowel de gemeente als inwoners, ondernemers en andere stakeholders.

Om ervoor te zorgen dat het centrale ontwikkelconcept Almelo Centraal en de drie kernwaarden niet uit het oog verloren worden, is een zestal criteria opgesteld. Aan de hand van deze criteria worden nieuwe projecten en initiatieven door het Strategisch Team Almelo Centraal gewogen en wordt het college geadviseerd aan welke initiatieven prioriteit gegeven kan worden. Vaste leden van het Strategisch Team zijn de ontwikkelmanager, stedenbouwkundige en planeconoom. Andere disciplines sluiten afhankelijk van het initiatief aan.

De initiatieven worden gewogen aan de hand van de volgende criteria:

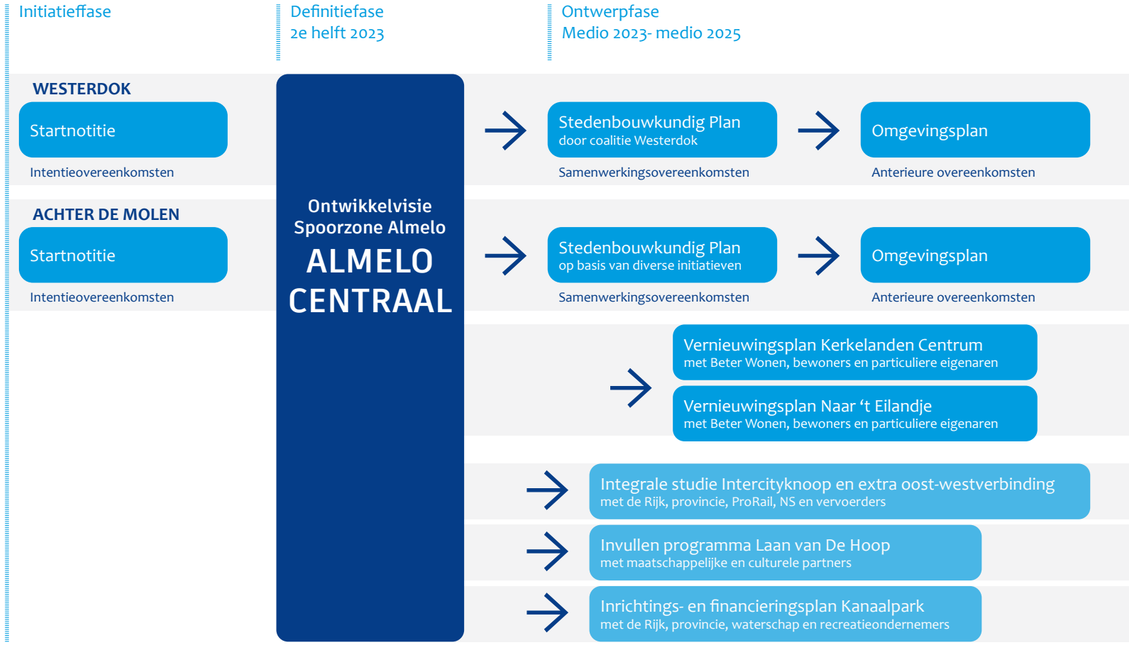
Bijdrage aan de impact op het centrale ontwikkelconcept
Voor de Ontwikkelvisie is een centraal ontwikkelconcept opgesteld om een aantrekkelijk gebied te realiseren, in verschillende facetten. Hoe meer een initiatief of project bijdraagt aan het realiseren van het ontwikkelconcept, des te meer prioriteit het initiatief of project krijgt.

Bijdrage aan de drie kernwaarden van Almelo Centraal
Om het centrale ontwikkelconcept Almelo Centraal te realiseren, wordt deze benaderd vanuit drie kernwaarden: Intens, Divers en Grenzeloos. Iedere kernwaarde is opgebouwd uit verschillende ontwikkelprincipes. Hoe meer een project of initiatief de kernwaarden en onderliggende principes ondersteunt, deste meer prioriteit het project of initiatief krijgt.

Gebiedsoverstijgende bijdrage
Almelo investeert in prioritaire gebiedsontwikkelingen. Een belangrijke aanleiding voor de gemeente om gebiedsgericht te gaan werken is het versterken van de onderlinge relaties en verbindingen tussen verschillende wijken. Projecten en investeringen worden gedaan in verschillende deelgebieden van Almelo Centraal. Soms hebben investeringen een impact op alleen het deelgebied zelf, bijvoorbeeld de realisatie van nieuwe woningen aan de Thorbeckelaan. Soms hebben investeringen ook deelgebied overstijgende effecten, zoals bij de realisatie van het Kanaalpark dat vanuit de Sluiskade en plezierhaven doorloopt tot in de binnenstad. Wanneer er sprake is van zo'n gebiedsoverstijgend effect, stijgt de prioriteit van het project of initiatief.

Momentum en dynamiek
Projecten en initiatieven die aanhaken bij publieke investeringen die reeds gedaan zijn of meeliften op private initiatieven en investeringen die passen bij de

Processtappen ontwikkeling Almelo Centraal



Ontwikkelvisie, krijgen een hogere prioriteit.

Versterken van de sociale samenhang
Ruimtelijke projecten dienen niet alleen woon- en commerciële doelen. Wanneer initiatieven ook een sociaal doel of project dienen, krijgen deze een hogere prioriteit.

Haalbaarheid
De maatschappelijke en financiële haalbaarheid van projecten, maar ook de impact op de korte termijn is van belang voor de prioritering. Juist ook tijdelijke projecten gericht op de openbare ruimte en vastgoed, worden gezien als een belangrijke component van de uitvoering. Bij haalbaarheid op korte termijn krijgt het project of initiatief dan ook een hogere prioriteit.

Instrumenten
In de uitvoering van de Ontwikkelvisie heeft de gemeente verschillende instrumenten tot haar beschikking die zullen worden ingezet.

1. Planologische instrumenten zoals Omgevingsplan & Routekaart gebiedsontwikkeling
Het vigerende omgevingsplan biedt niet genoeg ruimte voor alle nieuwe functies en initiatieven. Dit geldt voor alle deelgebieden. Via een proces van gebiedsontwikkeling zal dan ook toegewerkt worden naar nieuwe omgevingsplannen. Hierbij komt ook een proces van contractering bij marktpartijen kijken. Tezamen noemen wij dit een routekaart gebiedsontwikkeling. Vanuit het programmaplan Stedelijke Ontwikkeling is er de ambitie om deze routekaart in samenwerking met marktpartijen te ontwikkelen. Deze routekaart weerspiegelt de afspraken en spelregels tussen markt en overheid in het samenwerken aan complexe binnenstedelijke opgaven en geeft richting aan het proces van gebiedsontwikkeling.

Hierboven is een beknopte samenvatting van een dergelijke routekaart opgenomen. Het wijzigen van het omgevingsplan is het sluitstuk van een zorgvuldig doorlopen proces en daarmee de vertaling van

gemaakte keuzes en overeenkomsten. Het proces van gebiedsontwikkeling zal bij de uitvoering van deze Ontwikkelvisie verrijkt worden met diverse participatietrajecten. Op deze manier kunnen Almeloërs, ondernemers, woningcorporaties, ontwikkelaars en andere betrokkenen ook per stap meedenken en -doen.

2. Kwaliteitsborging

De Ontwikkelvisie gaat werken als een onderlinge waarborg van en voor alle stakeholders in de deelgebieden. De ambities van de Ontwikkelvisie zijn vertaald in een centraal ontwikkelconcept dat is gebaseerd op de drie kernwaarden Intens, Divers en Grenzeloos. Op niveau van de drie deelgebieden is een flinke aanzet richting de uitvoering gegeven. Voor Westerdok en Achter de Molen kunnen op basis van de menukaarten uit het ontwikkelkader stedenbouwkundige plannen op worden gesteld. Voor Kerkelanden geldt dat de menukaart vertaald gaat worden in een vernieuwingsplan voor de deelgebieden Kerkelanden Centrum en Naar 't Eilandje.

De overall kwaliteit wordt bewaakt door het 'Kwaliteitsteam Almelo Centraal'. Het kwaliteitsteam staat onder leiding staat van de ontwikkelmanager en bestaat minimaal uit een onafhankelijke stedenbouwkundige/architect en een oud topman uit de spoorsector. Het team adviseert enerzijds over de ruimtelijke kwaliteitsbewaking van, en samenhang tussen, bouwplannen. En anderzijds adviseert en stimuleert het team de proceskwaliteit en samenwerking met Rijk, provincie en andere partners.

3. Beleidsontwikkeling

In het kader van de Uitvoeringsagenda Stadsontwikkeling heeft de gemeente het initiatief genomen om deze Ontwikkelvisie Almelo Centraal op te stellen. Daarbij bouwt de Ontwikkelvisie voort op ingezet beleid zoals de omgevingsvisie voor de ideale gemeente Almelo 2020-2040, de Mobiliteitsvisie Almelo op weg naar 2030 en de samenwerkingsagenda Almelo's water beweegt. Andersom geeft deze Ontwikkelvisie ook input voor het updaten van bijvoorbeeld de omgevingsvisie, de mobiliteitsvisie en de klimaatadaptiestrategie. We zien namelijk dat de ontwikkeling van aantrekkelijke en leefbare binnenstedelijke gebieden vraagt om nieuwe perspectieven op de openbare ruimte, vastgoedontwikkelingen en mobiliteitsoplossingen.

4. Grondbeleidsstrategie

Grondbeleid is een middel om ruimtelijke doelstellingen te realiseren. Via grondbeleid kan de gemeente sturen op de ontwikkelingen in de leefomgeving. Dit vormt een middel om de lokale doelstellingen te halen op bijvoorbeeld het gebied van wonen, groen en duurzaamheid. Er zijn globaal genomen twee strategieën die de gemeente kan kiezen:

Actief grondbeleid

Bij actief grondbeleid neemt de gemeente de touwtjes in eigen handen. De gemeente koopt de grond, maakt deze bouw- en woonrijp en verkoopt vervolgens de grond.

Faciliterend grondbeleid

Bij faciliterend grondbeleid heeft de gemeente een passievere rol. Initiatiefnemers nemen het heft in eigen handen. De gemeente legt de openbare werken aan waarvan de kosten worden verhaald op de initiatiefnemers.

Situationeel grondbeleid

De gemeente onderzoekt per ontwikkeling wat de beste strategie is, actief of faciliterend.

De afgelopen jaren kende Almelo weinig actief grondbeleid voor binnenstedelijke transformatie. Om tempo te krijgen in de verschillende deelgebieden, en te kunnen sturen op de gewenste kwaliteit van de ontwikkeling, zal er in lijn met de Uitvoeringsagenda Stedelijke Ontwikkeling situationeel gekozen worden voor actief grondbeleid. Verderop wordt dit per deelgebied uitgewerkt.

Placemaking

Placemaking legt de verbinding tussen de gebiedsontwikkelingen, de openbare ruimte en haar gebruikers. Projecten en initiatieven hebben voorbereidingstijd nodig en zijn pas na (enkele) jaren zichtbaar in de stad. Vanuit de gedachte van placemaking wordt in de tussentijd ook ruimte gereserveerd om activiteiten te ontplooien die de aantrekkingskracht van Almelo Centraal vergroten. Door activiteiten te stimuleren die het toekomstig gebruik zichtbaar maken, stijgt de aantrekkelijkheid van het gebied en worden investeringen van andere partijen uitgelokt. Tegelijkertijd kan overlast van bouwactiviteiten verderop in het proces met placemaking worden verzacht. Goede placemaking vraagt om investeringen, die apart moeten worden gefinancierd. Bij de behandeling van voorbereidingskredieten voor de verschillende deelgebieden zal dan ook geld worden gevraagd voor placemaking. Idealiter wordt het geld ingezet in samenwerking met ontwikkelaars en Almelose partijen. Daar waar private partijen het voortouw nemen in de financiering van placemaking, wordt eerder een bijdrage geleverd vanuit de gemeente.

Gefaseerde publiek-private investeringen

Almelo Centraal, waar naast 1.000 nieuwe woningen ook wordt gewerkt aan de vernieuwing van de Intercityknoop, vraagt om continue investeringen. In de verschillende deelgebieden wordt de ambitie nagestreefd om de kwaliteit en leefbaarheid te verhogen. Daarbij zijn het mobiliteitssysteem, de energievoorziening en het groen randvoorwaardelijk voor het verdichten van de stad met woningen, werk- en recreatieve functies. Er is sprake van een gezamenlijke opgave die vraagt om een brede (publiek-private) financiële aanpak.

In het kader van deze Ontwikkelvisie zijn financiële doorrekeningen van de verschillende deelgebieden en stadsprojecten gemaakt. Duidelijk is dat binnenstedelijke transformatie tekorten in de grondexploitatie oplevert. De oorzaak van deze tekorten zit meestal in het feit dat bestaand vastgoed gesloopt of aangepast moet worden alvorens nieuwe functies gerealiseerd kunnen worden. Hierbij zijn de kosten van aanpassing groter dan de financiële opbrengsten van de gebiedsontwikkeling. Aan de andere kant zijn de deelgebieden en stadsprojecten kansrijk voor investeringen van Rijk, provincie en marktpartijen. In Westerdok is dit al zichtbaar met een Rijksbijdrage van 4,5 miljoen euro. Voor Westerdok en Achter de Molen geldt dan ook dat deze deelgebieden haalbaar te maken zijn met verdere bijdragen van Rijk, provincie, marktpartijen en de gemeente (Reserve Stadsontwikkeling). Voor het verder ontwikkelen van de Intercityknoop en Kerkelanden zal nader onderzoek naar de financiële implicaties gedaan moeten worden. Dit onderzoek zal hand in hand gaan met een lobby om op de Rijksagenda voor OV-knooppunten te komen.

Afsluitend wordt hieronder per deelgebied de ontwikkelstrategie, inzet van instrumenten, financiële strategie en rol van de gemeente samengevat.

Westerdok en Achter de Molen

start realisatie: 2026

ontwikkelgebied Westerdok
Jong, actief en internationaal georiënteerd

Ontwikkelstrategie
Planmatige gebiedsontwikkeling: 'Het beste plan voor Almelo zonder eigendomsgrenzen'
Coalitie van ontwikkelaars, woningbouwcorporaties & gemeente

Financiële strategie
Transformeren geeft tekorten
Rijksversnellingsgelden 280 woningen
Kansrijk voor aanvullende financiering Rijk, provincie, Ontwikkelaars & inzet gemeentelijke Reserve Stadsontwikkeling

Instrumenten
Actief grondbeleid
Routekaart gebiedsontwikkeling
Stimuleren tijdelijk gebruik leegstaande panden

Rol van de Gemeente Almelo
Samenwerken

ontwikkelgebied Achter de Molen
Gezellig en compact met zelf- en samenbouw

Ontwikkelstrategie
Organische gebiedsontwikkeling
Mix van private initiatieven en actief grondbeleid (Laan van De Hoop)

Financiële strategie
Kansrijk voor aanvullende financiering Rijk, provincie, Ontwikkelaars & inzet gemeentelijke Reserve Stadsontwikkeling

Instrumenten
Situationeel grondbeleid (realisatie Laan van de Hoop)
Routekaart gebiedsontwikkeling
Stimuleren tijdelijk gebruik leegstaande panden

Rol van de Gemeente Almelo
Faciliteren

ontwikkelgebied Kerkelanden
De vijf buurtjes van Kerkelanden

Ontwikkelstrategie
Focus aanbrengen
Kerkelanden Centrum
Naar 't Eilandje

Financiële strategie
Ruimtelijke en sociale investeringen bundelen
Kansrijk voor Rijksbijdrage. Mogelijk inzet gemeentelijke Reserve Stadsontwikkeling.

Instrumenten
Situationeel grondbeleid
Handhaving bij overlast

Rol van de Gemeente Almelo
Samenwerken
Kerkelanden Centrum - regie gemeente
Naar 't Eilandje - regie Beter Wonen

stadsproject Intercityknoop Almelo
Stad, openbare ruimte en multimodaliteit

Ontwikkelstrategie
Integraal uitwerken Intercityknoop
Opstellen realisatiestrategie en financieringsplan

Financiële strategie
Actieagenda OV-Knooppunten
MIRT

Instrumenten
Lobby

Rol van de Gemeente Almelo
Samenwerken met Rijk, ProRail, NS en vervoerders

stadsproject Laan van De Hoop
Kralensnoer met maatschappelijke impact

Ontwikkelstrategie
Uitwerking en realisatie gekoppeld aan gebiedsontwikkeling Achter de Molen en Kerkelanden

Financiële strategie
Lobby voor bijdragen sociaal, klimaatadaptatie e.d.

Instrumenten
Planologisch mogelijk maken van maatschappelijke functies langs Laan van de Hoop

Rol van de Gemeente Almelo
Regie

stadsproject Kanaalpark
Natuur, klimaatadaptatie en recreatie middenin de stad

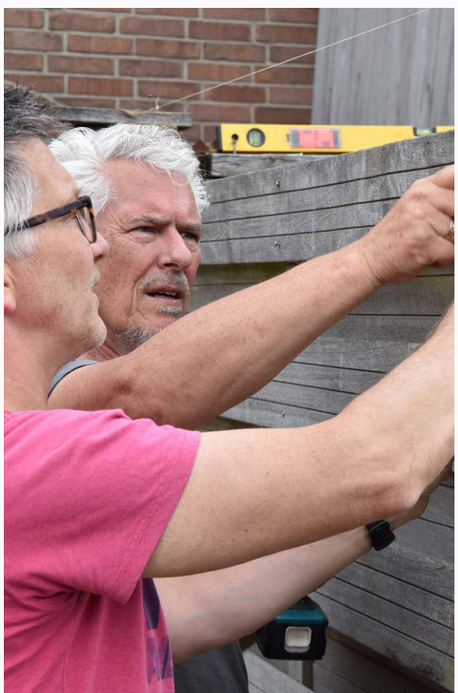
Ontwikkelstrategie
Uitwerking en realisatie gekoppeld aan gebiedsontwikkelingen Westerdok en Stadskade en de doelen uit het Programma Almelo Waterstad

Financiële strategie
Lobby voor Rijks- en provinciale bijdragen op gebied van biodiversiteit, klimaatadaptatie e.d.
Inzet middelen Almelo Waterstad en Integraal Groot Onderhouds Programma (IGOP)
Nota Kapitaal Goederen (NKG)

Instrumenten
Uitwerken inrichtings- en financieringsplan

Rol van de Gemeente Almelo
Regie

‘Spoorzone Almelo ligt centraal in de stad. Middenin het gebied vind je het intercitystation, één van de belangrijkste knooppunten in het spoornetwerk van Oost-Nederland. Het station wordt het middelpunt van een intens, divers en grenzeloos stuk stad dat verbindt en waar een groot deel van onze woningbouwopgave gerealiseerd wordt.’



Gemeente Almelo