



Winkelcentrum Overamstel

Eindrapport studie
oktober 2017

Rynbout

Rinbott

Winkelcentrum Overamstel



Afgelopen maanden is er een studie verricht naar het toekomstige winkelcentrum in Overamstel op basis van 3 workshops en een excursie. Het doel was om in een kort tijdsbestek alle kennis en kunde te mobiliseren en gezamenlijk (Gemeente Amsterdam, Rijnboust en Bureau Stedelijke Planning) een strategie te formuleren voor Overamstel.

De centrale vraag van de studie is:

“Wat is de gewenste strategie voor een inpassing van commerciële voorzieningen in Overamstel, in termen van waar, met welk programma, wanneer en in welke vorm?”

Het doel van de studie is de levering van ‘bouwstenen’ voor de verdere uitwerking van een nog op te stellen stedenbouwkundig plan voor Amstelkwartier 3e fase.



Ruimtelijke uitgangspunten

gemeente Amsterdam

Visie Overamstel

Vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam op 30 november 2005.

Uitgangspunten

De centrale opgave voor het plangebied Overamstel is het transformeren van een 'traditioneel' werkgebied naar een gemengd grootstedelijk woon-werkgebied.

Om deze transformatie succesvol te laten verlopen zijn de volgende vier uitgangspunten voor de Visie geformuleerd:

- Aanhaken op de stad
- Behoud goede bereikbaarheid
- Menging wonen en werken
- Flexibiliteit

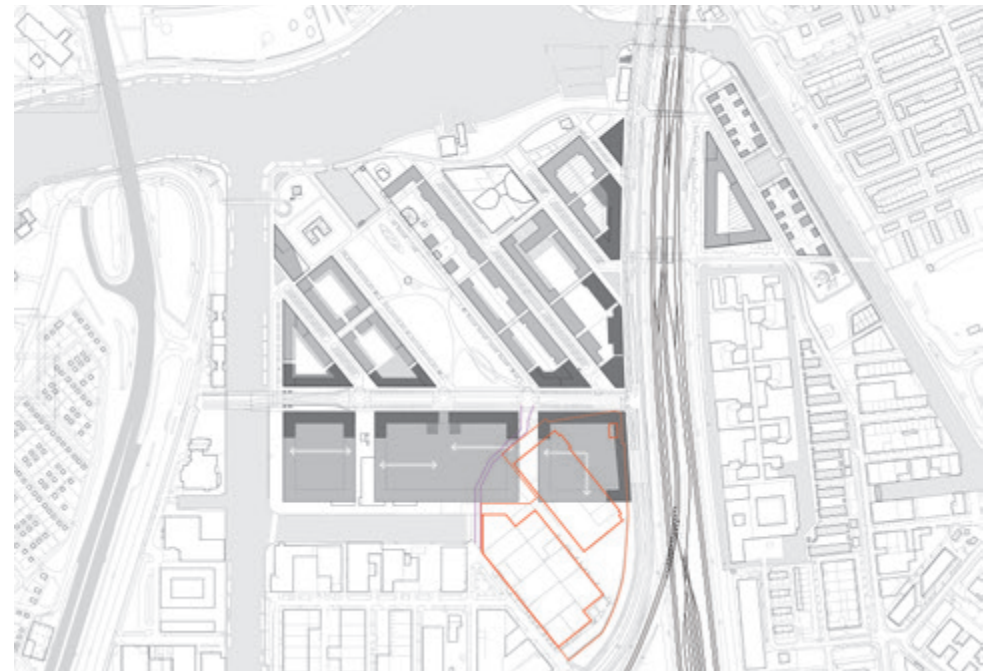
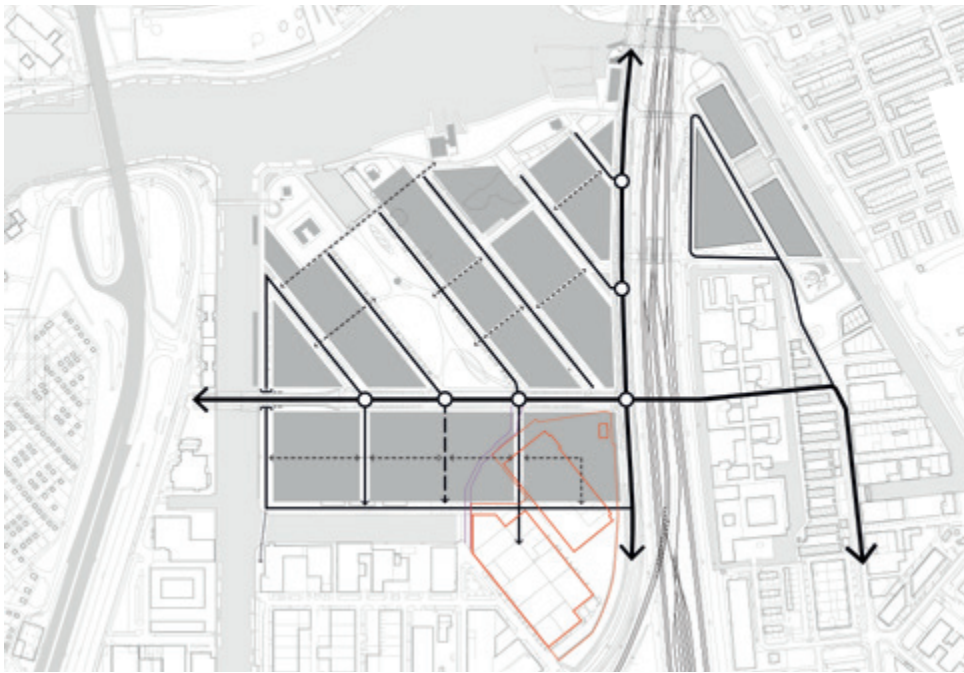


januari 2006

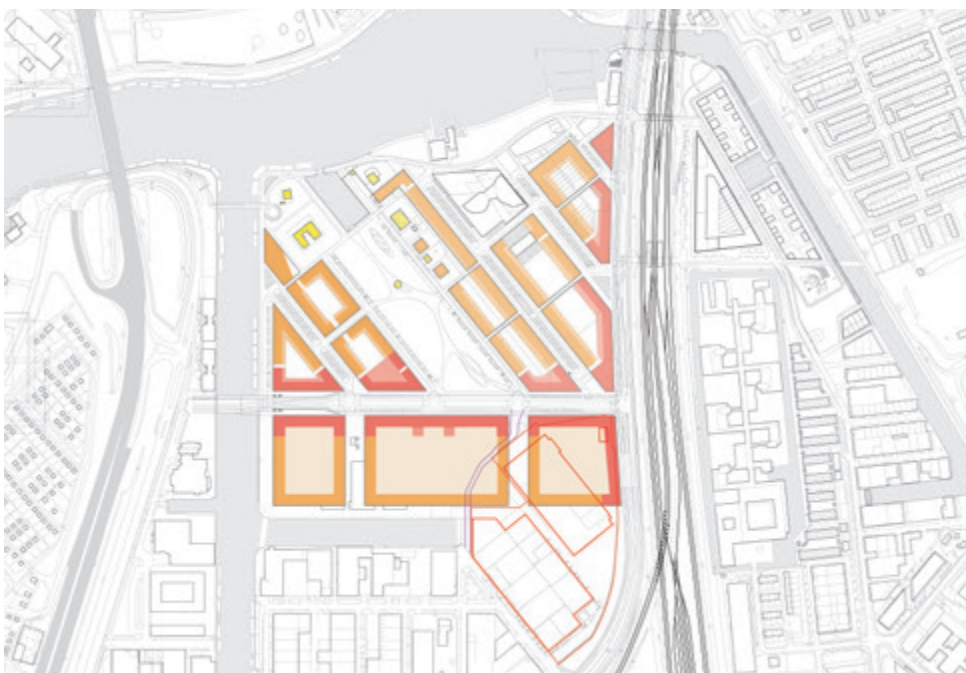
vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam op 30 november 2005

VISIE OVERAMSTEL

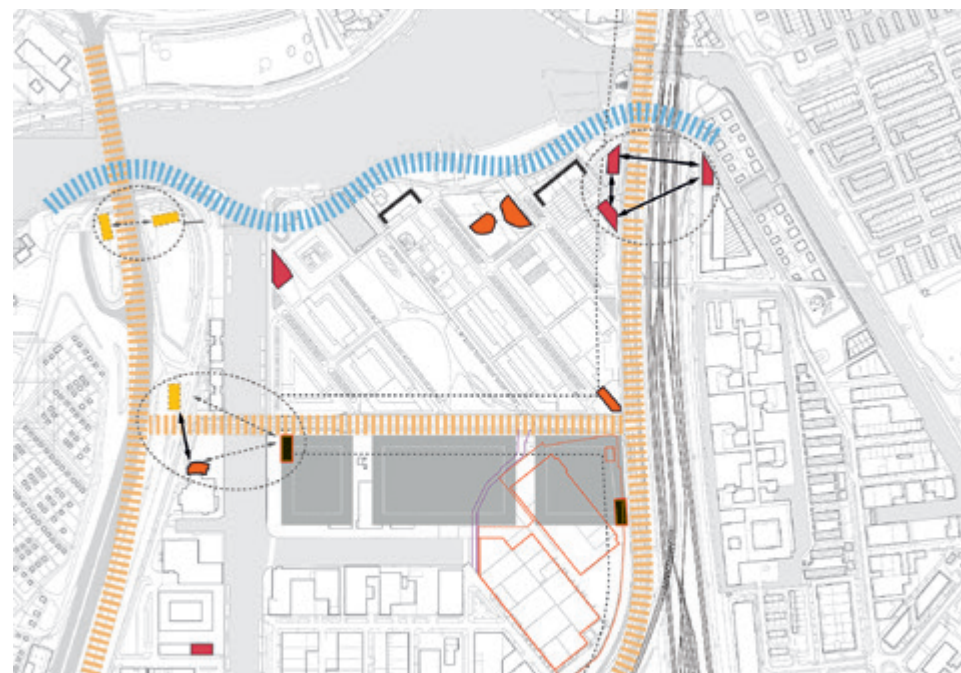
- Grens plangebied
- Programma**
 - Hoofdgroenstructuur
 - Mengstrategie
 - Woonzone
 - Overgangzone
 - Werkzone
- Wijkcentrum
- Metrostation
- Zichtlijnen/verkeersstructuur
- Ontwikkelingsstrategie**
 - Deelgebieden 1 t/m 6
 - Actieve planvorming, gericht op startbouw voor 2010
 - Voorlopig geen actieve planvorming
 - Voorwaarden scheppen voor intensivering
- Infrastructuur**
 - Huidige hoofdwegen
 - Nieuwe hoofdwegen
 - A Omvorming A2 tot stadsweg
 - B Oost-west verbinding tussen A2 en Spaklerweg
 - C Koppeling Wenckebachweg - Spaklerweg
 - D Koppeling Brookerweg - Van der Madeweg
 - Huidig hoofnet fiets
 - Toevoegen aan hoofnet fiets
 - Boardwalk
 - Onderzoek haalbaarheid doortrekken tramlijn 25



Bouwregels



De bouwregels en de globale blokopzet zoals door de gemeente Amsterdam in bovenstaande en naastgelegen tekeningen gehanteerd zijn het uitgangspunt in de ruimtelijke studie naar bouwstenen voor het winkelcentrum Amstelkwartier.

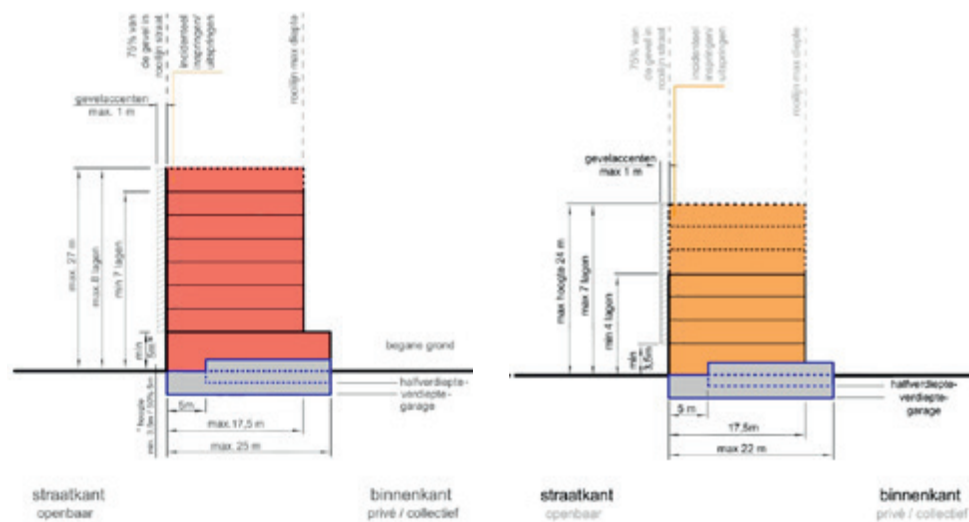


Bouvvelden
Drie bouwvelden met mogelijk een extra (straat/verbinding door het middelste bouwveld.

Bouwhoogte
De bouwhoogte aan de Amstelstroomlaan 7 tot 8 bouwlagen, maximaal 27 meter hoog met een plint van minimaal 5 meter. Bouwhoogte overige straten 4 tot

7 lagen, maximaal 24 meter hoog, waarvan een plint van minimaal 3,5 meter.

Grondeigendommen
Een gedeelte van de bouwvelden is in erfpacht uitgegeven aan de Kroonenberg Groep.

Stadestraat
Rijk

lange gebouwssegmenten



geen kleinschalige parcellering

Stadestraat
hoogte

hoogtesprongen over grote lengte



geen hoogtesprongen over korte lengte



geen glooiende daktlijn

Stadestraat
plint

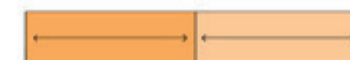
doorlopende plint



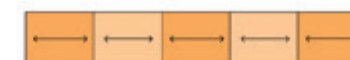
grote sprongen in plintlengte



kleine sprongen in plintlengte

Binnenstraat
Rijk

geen lange gebouwssegmenten



kleinschalige parcellering

Binnenstraat
hoogte

geen gelijke bouwhoogtes



variatie in kornelhoogte

Binnenstraat
plint

geen aaneengesloten plint



geen aaneengesloten plint



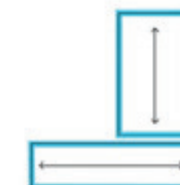
plint heeft relatie met kornel

Binnenstraat
ontsluiting

niet meer dan 1 entree per kornel



elke kornel zijn eigen entree

Hoogbouw
architectonische eenheid

geen scheiding tussen sokkel en toren



samenhang tussen sokkel en toren

Programmatische uitgangspunten

Bureau stedelijke planning

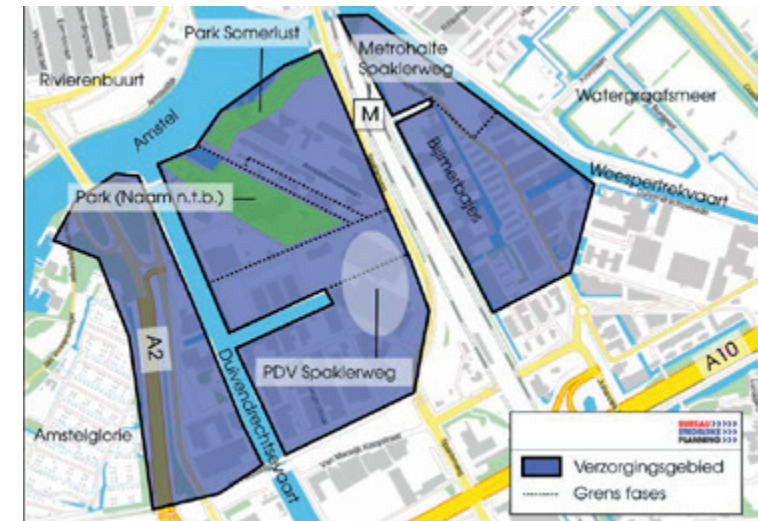
Context

Kenmerken Overamstel

- Afgebakend gebied tussen Amstel, A2, ringspoor en Weespertrekvaart.
- PDV-cluster Spaklerweg met onder andere Gamma, Kwik-Fit en CarpetRight. Kleine Ranzijn en Karwei in aantocht.
- Metrostation Spaklerweg (metrolijnen 51, 53 en 54) centraal in het gebied gelegen. Op grotere afstand stations Amstelstation en Duivendrecht (NS/GVB).
- Spaklerweg en De Heusweg enige doorgaande autoverbinding binnen het gebied
- Park Somerlust (oevers Amstel) wordt verbonden met park centraal in het gebied.
- Ten westen van de A2-zone de volkstuinten van Amstelglorie (Koers 2025-locatie).
- In het gebied klein voorzieningencluster in fase 1 en in studentenwoningen. Wenkebachweg

Context Overamstel-gebied

- Verschillende barrières binnen het gebied: spoorlijn, Duivendrechtsevaart, zij-armvaart
- Amstelstroomlaan als nieuwe west-oost as, tussen te versmallen Nieuwe Utrechtseweg en Weespertrekvaart.
- Nieuw is brug over Duivendrechtsevaart (2020) en tunnelonder het spoor (2022). Brug over Weespertrekvaart (2019) en zij-arm alleen voor fietsers. Tweede fiets/wandelbrug over de Weespertrekvaart onzeker.
- Westelijke aantakking vooral voor autoverkeer verbetering, oostelijke aantakking vooral voor fietsers (verbinding Watergraafsmeer). Voor auto's verbinding met W'mersub optimaal.
- Bijlmerbajes: te koop
- Kauwgomballenfabriek op Bedrijventerrein Overamstel: realisering Postillion hotel met ruim 250 kamers (opening begin 2018).

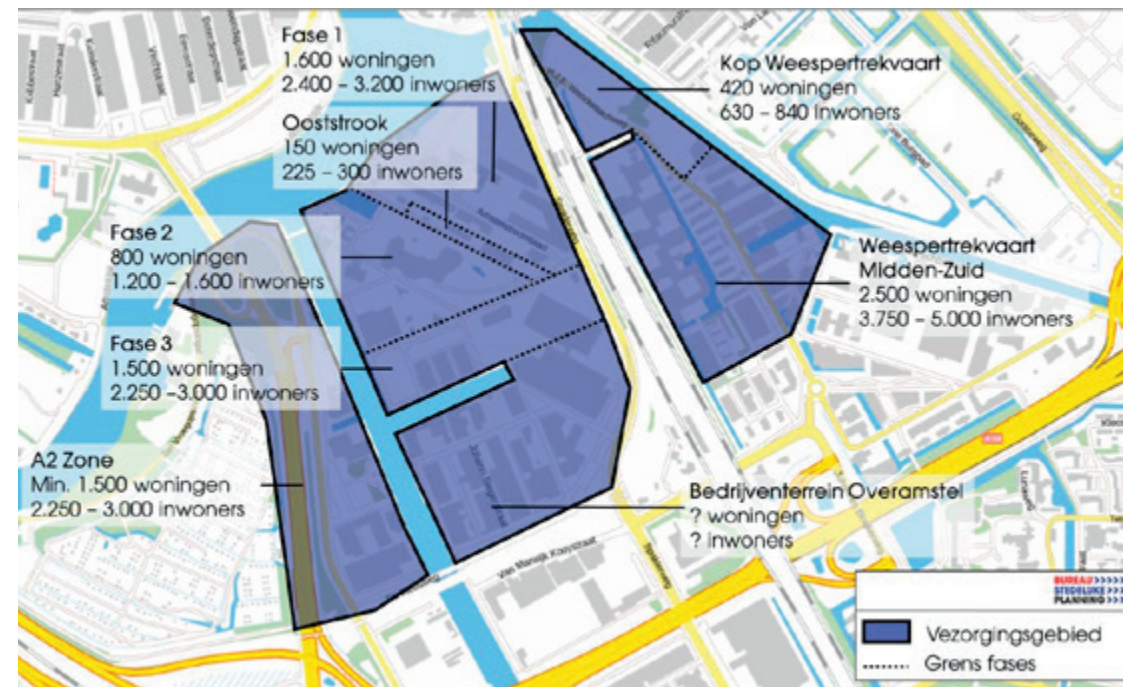


Fasering toekomstig potentieel

- Per 1/1/2016 3.053 inwoners in het verzorgingsgebied (fase 1 en studenten Weespertrekvaart, AmstelHome en Woonboten A2-zone). AZC nog niet meegenomen.
- Potentieel draagvlak (na afronding): 12.295 – 16.940 inwoners (excl. Bedrijventerrein), op basis van gemiddelde woningbezetting 1,5 – 2.

Belang Amstelkwartier in Overamstel

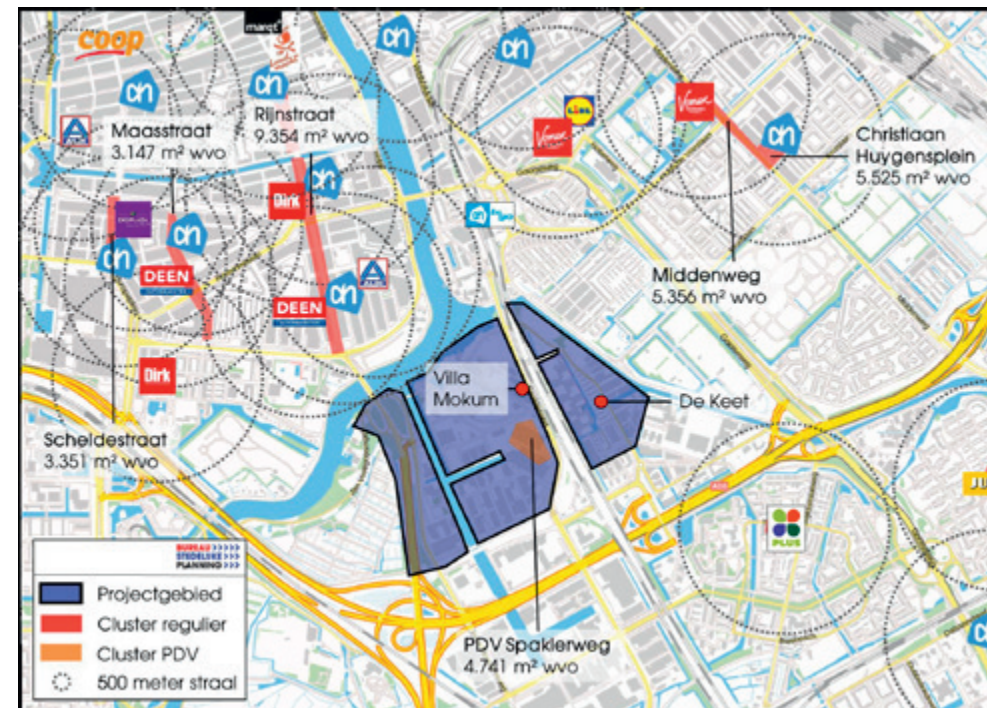
- Fase 1 Amstelkwartier momenteel voor ca. 75% opgeleverd met (naar verwachting) inmiddels (nov. 2016) ca. 1.700 bewoners.
- Momenteel is ca. 30% van het uiteindelijke aantal woningen in Amstelkwartier gerealiseerd. In het secundaire gebied is gestart met de zelfbouwkavels in het Weespertrekvaart-gebied.
- Op het totaal van minimaal 8.570 woningen (excl. Bedrijventerrein) is in Amstelkwartier momenteel minder dan 15% gerealiseerd.
- Na volledige realisering Amstelkwartier is dat minder dan 50%.



Krachtenveld voorzieningen

Ontwikkelingen in krachtenveld

- Amstelstation: maximaal 4.500 m² bvo detailhandel, van maximaal 500 m² bvo per vestiging, aangevuld met 2 supermarkten van gezamenlijk maximaal 2.500 m² bvo. Oplevering in 2021.
- Vomar-Nobelweg: tijdelijke vestiging met vergunning van 5 jaar in 2015. Na verloop van deze vergunning: aanpassen bestemmingsplan of vertrek. Vomar koerst op het eerste.
- Venserpoldervestiging van Tanger Markt (ca. 1.000 m² wvo) recent geopend. Pand stond jarenlang leeg.
- Eerste Oosterparkstraat: nieuwe supermarkt, Albert Heijn (ca. 1.000 m² wvo). Oplevering in 2019.
- Duivendrecht: PLUS in 2014 uitgebreid, Dorpshuis gerealiseerd, openbare ruimte aangepakt.



Trends en ontwikkelingen

Wijkwinkelcentra

- Aandeel supermarkten (en food algemeen) steeds groter, ten koste van non-food.
- Groeiend belang horeca en ondersteunende diensten.
- Groeiend belang 'blurring'-concepten: retail, horeca, diensten.
- Combinatie met andere (maatschappelijke) wijkvoorzieningen
- Ontmoetingsplek binnen de buurt.

PDV

- Schaalvergroting: minder verkooppunten, wel grotere winkels.
- Schaalverkleining: met aangepast concept keert PDV (DHZ en wonen) terug in de binnensteden en 19e-eeuwsegordel.
- Overaanbod, verdringingsmarkt: Karwei wordt woonwinkel. Te veel woonboulevards, met te weinig onderscheidend vermogen.
- Brancheervaging: volumineus aanbod uitgebreid met branchevreemd aanbod (op niveau centrum en op niveau winkel).



Locatie en Ambitieniveau

Potentiële locaties ontwikkeling commerciële voorzieningen

Drie potentiële locaties voor de situering van het winkelgebied:

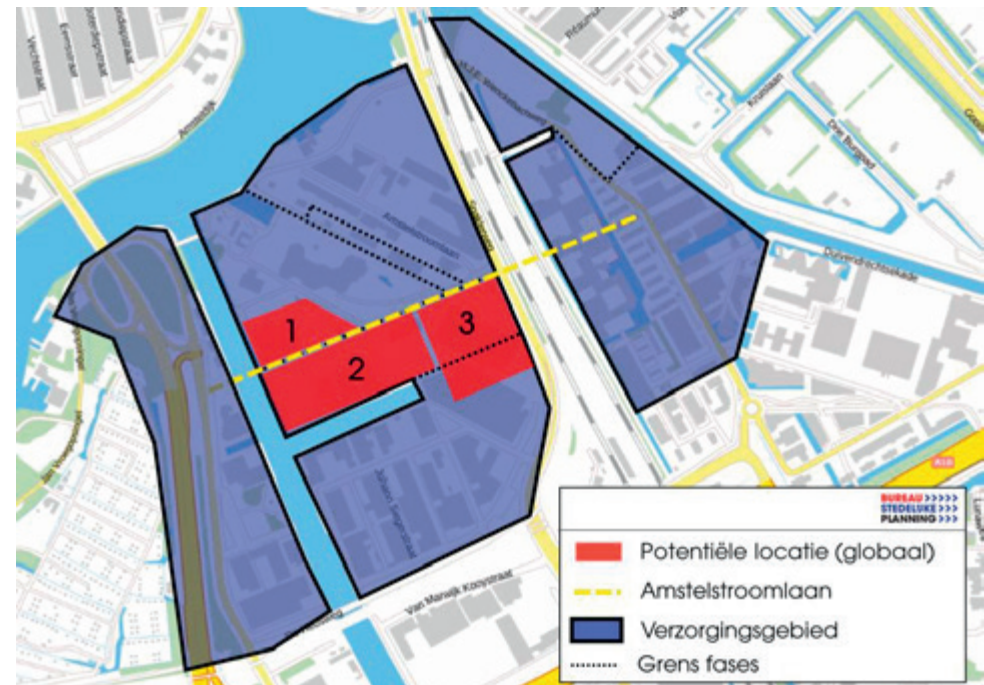
1. Locatie Amstelkwartier 2e fase Weststrook
2. Locatie Amstelkwartier 3e fase
3. Locatie Leonard Lang complex (Kroonenberg locatie)

Voorkeur locatie 2

- Centraal in het gebied
- Voldoende omvang
- Fase 3 Amstelkwartier: volledig aan wensen aan te passen
- Relatie met zij-arm Duivendrechtsevaart
- Directe connectie met PDV Spaklerwegmogelijk
- Niet afhankelijk van derde partij

Ambitieniveau

- Wijkgerichte voorziening haalbaar en gewenst.
- Focus op dagelijkse en gemaksvoorzieningen, primair voor alle inwoners en gebruikers van Overamstel (werkenden, verblijvers).
- Supermarkt(en) als drager.
- Gericht op verzorging van minimaal 12.200 tot 17.000 inwoners, met doorgroei naar 20.000+ (Bedrijventerrein, transformatie tot aan ring).
- Centrale ligging in gebied, hart van de wijk.



Omvang en samenstelling programma voor winkelcentrum Overamstel

Kwantitatieve onderbouwing 'eindbeeld'

Onderstaande tabel is de kwantitatieve onderbouwing van het 'eindbeeld' voor het gewenste programma. Het uiteindelijke 'eindbeeld' wijkt op verschillende punten af vanuit kwalitatief oogpunt (onder andere trends).

	NIEUWBOUWWIJKEN (IN M² WVO PER 1.000 INW.)	Vertaald naar FASE 1-3	vertaald naar OVERAMSTEL
Supermarkten	138	840 – 1.120	1.750 – 2.340
Overig dagelijks	89	540 - 720	1.130 – 1.510
Niet-dagelijks	161	980 – 1.300	2.040 – 2.730
Totaal	388	2.360 – 3.200	4.920 – 6.580

Toelichting op tabel

- De kolom nieuwbouwwijken: Dit is het gemiddelde aantal m² wvo per 1.000 inwoners in 4 nieuwbouwwijken in Amsterdam (onder andere IJburg en de Akers). Heb dit als ondertitel toegevoegd in de tabel.
- In kolom 'vertaald naar fase 1-3' is dit gemiddelde aantal m² wvo afgezet tegen het inwoneraantal na afronding fase 1 t/m 3 (inclusief de Ooststrook): 6.075 – 8.100 inwoners. Het genoemde getal is dus het aantal m² wvo dat er gereali-seerd zou moeten worden op basis van de dichtheden die in de 4 nieuwbouw-wijken geldt.
- In kolom 'vertaald naar Overamstel' is dit gedaan voor de situatie na afronding van de gehele wijk (voor zover nu bekend): 12.705 – 16.940 inwoners.

Een vuistregel voor het omrekenen van wvo (winkelvloeroppervlakte naar bvo (bruto vloeroppervlakte is vermenigvuldigen met 1.25.

Eindbeeld

Maximaal ca. 7.000 m² bvo, met focus op (blurring van) food en horeca, aangevuld met ondersteunende winkels en commerciële diensten.

- Totaal omvang regulier winkelgebied: circa 4.000 m² wvo winkels
- Supermarktaanbod: circa 3.000 m² wvo.
- Overige dagelijkse detailhandel: circa 500 m² wvo
- Niet-dagelijkse detailhandel: circa 500 m² wvo
- Ondersteunende horeca: 500 à 1.000 m² bvo
- Daarnaast 500 à 1.000 m² bvo voor andersoortige voorzieningen (diensten, ambacht).

Toelichting op eindbeeld

Voor het eindbeeld is naar de gemiddelden van de nieuwbouwwijken terug gekeken. Overamstel is echter een wijk die nu in ontwikkeling is en daarom voor de toekomst gebouwd zal worden. Met het oog op de trends en ontwikkelingen en de functie die wijkwinkelcentra in de toekomst gaan hebben is er voor de metrages m² wvo geko-zen zoals deze in het eindbeeld zijn weergegeven

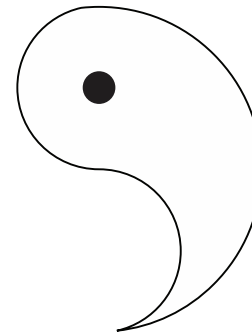
- Supermarktaanbod: Supermarkten zijn en blijven de belangrijkste dragers bin-nen winkelgebieden. Daarbij vindt er schaalvergroting plaats. Om twee ruime moderne supermarkten te kunnen realiseren is circa 3.000 m² wvo wenselijk (in totaal).
- Overig dagelijks: De functies van de overige dagelijkse winkels als de bakker en andere versspecialzaken en drogisten wordt grotendeels overgenomen door supermarkten, maar ook door horeca.
- Niet-dagelijkse detailhandel: Deze spelen in de wijkwinkelcentra van de toe-komst een zeer beperkte rol. Zo zullen modeketens zich hier niet meer vestigen en ook de rol voor winkels als Hema en Blokker is beperkt. De ketens kiezen er-voor zich met name te vestigen in de hoofdwinkelcentra en eventueel stadsdeel-centra of de grote wijkwinkelcentra, omdat zij veel concurrentie ondervinden van onder andere het internet. Daarom hebben is ervoor gekozen om dit metrage aanzienlijk lager te zetten dan volgens de gemiddelden in de andere (oudere) nieuwbouwwijken de norm is.

Ruimte en vorm



Aandachtspunten

- Grootstedelijk
- Voorzieningen in plint, met woningen erboven
- Geclusterd
- Goede bereikbaarheid, voor alle vormen van vervoer
- Voldoende parkeergelegenheid
- Bevoorrading op orde



Aandachtspunten

- Menselijke maat
- Ruimte voor verblijven
- Flexibiliteit aan de randen
- Combinatie winkels en horeca met (maatschappelijke) voorzieningen
- Contact met het water/haven
- Parkeren en bevoorrading uit het zicht

Ruimtelijke bouwstenen

Rijnboutt

Vanuit de programmatische uitgangspunten van Bureau Stedelijke Planning is voor de ruimtelijke bouwstenen een vertaling gemaakt naar m2 bvo door de vuistregel van 1.25 te hanteren. Voor zowel (niet) dagelijkse detailhandel als horeca en dienstverlening is uitgegaan van het gemiddelde in de bandbreedte.

- 2 supermarkten van elk gemiddeld ca 1875 m2 bvo
- (niet) dagelijkse detailhandel 2x 625 m2 bvo
- overige (horeca en dienstverlening) 2x 750 m2 bvo
- totaal ca 6500 m2 bvo

Het totaal kan ca 500 m2 meer of minder worden indien de bandbreedtes worden gehanteerd.

De omvang van het programma laat alleen een organisatieprincipe van het haltermodel toe, waarbij twee 'trekkers' op de uiteinden van de winkelroute zijn gesitueerd. Een 'winkelrondje' is niet mogelijk in de stedenbouwkundige structuur.

Bouwstenen

- Theoretische organisatiestructuur winkelcentrum - basisprincipes
- Positie in het stadsweefsel
- Ruimtelijke modellen: winkelen langs de as Park-Haven
- Ruimtelijke modellen: winkelen langs de Amstelstroomlaan
- Ruimtelijk model 'out of the box': overdekt winkelen in een winkelpassage
- Stedelijke ruimtes
- Parkeren
- Bevoorrading



Theoretische organisatiestructuur winkelcentrum - basisprincipes

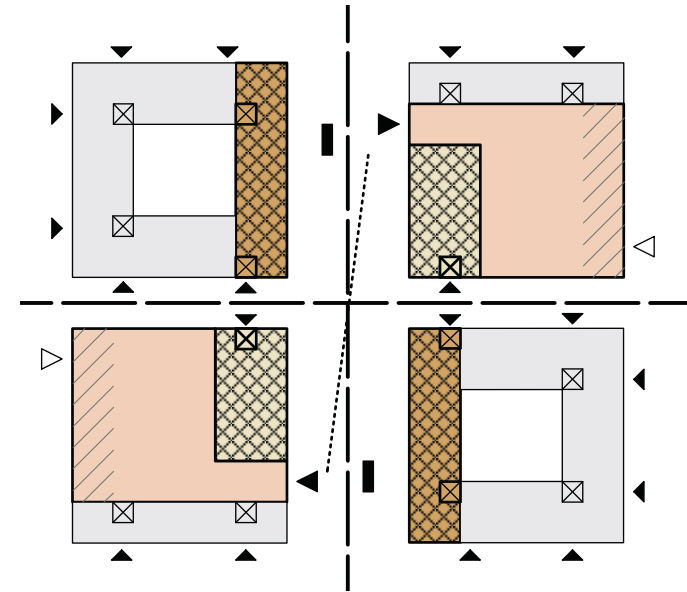
1. Tweezijdig winkelen - winkels tegenover elkaar

- totaal ca. 205 m winkelfront
- loopafstand tussen trekkers ca. 100 m

2. Enkelzijdig winkelen - winkels alleen naast elkaar

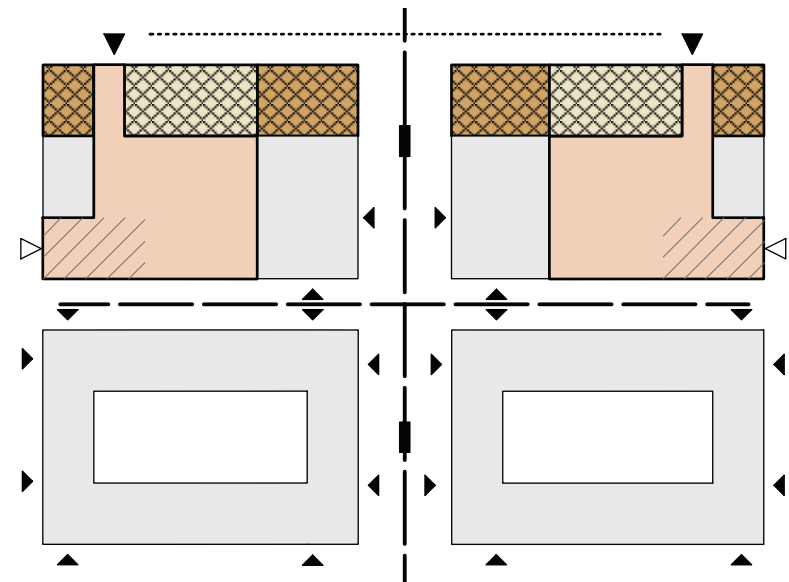
- totaal ca. 165 m winkelfront
- loopafstand tussen trekkers ca. 155 m

3. Hybride vormen



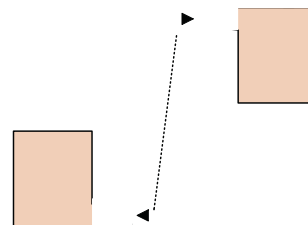
Legenda

-  **A (niet) dagelijkse detailhandel**
-  **B horeca en**
-  **C wonen en/of werken**
-  **D supermarkt**
-  **E laden en lossen**

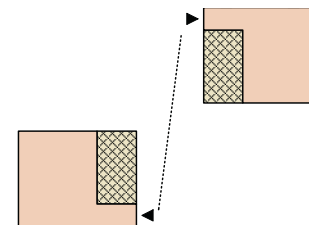


Tweezijdig winkelen

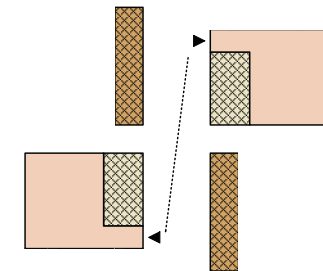
1. Supermarkten (trekkers) zo ver mogelijk uit elkaar om loop langs andere winkels te genereren.
2. Zo vierkant mogelijke winkelplattegrond voor een supermarkt
3. Supermarkten 'afzomen' met andere commerciële voorzieningen, werken of wonen
4. Kernen (lift/trappenhuis) zoveel mogelijk buiten winkeloppervlakte
5. Entree parkeergarage in relatie met supermarkt (op plein of direct)
6. woningentrees rondom, beperkt in winkelfront
7. fasering in vier delen mogelijk
8. stramien bebouwing geschikt voor ondergrondse parkeergarage(s) (8,10m), koppeling onder straat/plein mogelijk



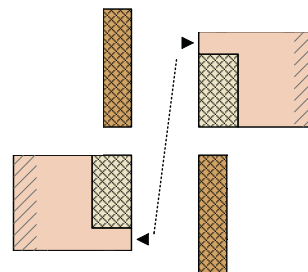
supermarkten 2x 1875 m2 bvo



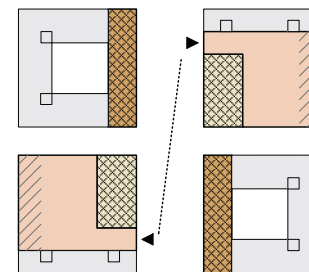
(niet) dagelijkse detailhandel 2x 625 m2 bvo



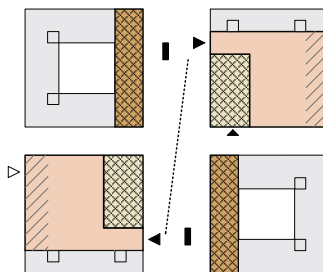
horeca en overig 2x 750 m2 bvo



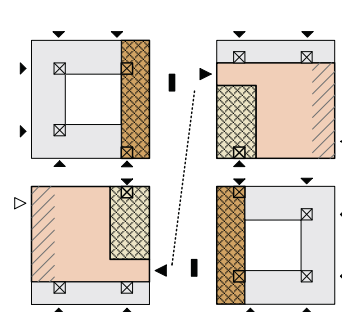
laden en lossen



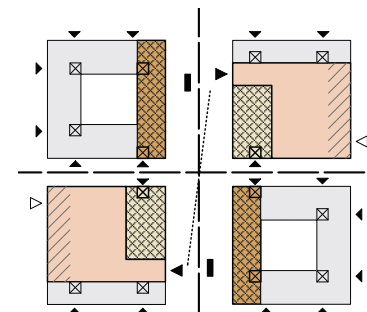
afzomen met wonen / werken



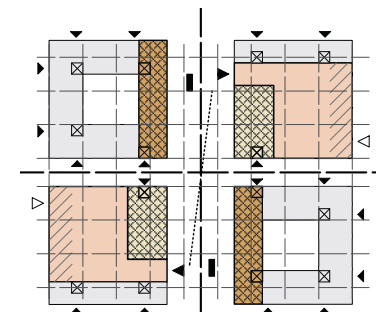
entrees parkeergarage(s)



entrees wonen



fasering



stramien

Eenzijdig winkelen

1. Supermarkten (trekkers) zo ver mogelijk uit elkaar om loop langs andere winkels te genereren.

2. Zo vierkant mogelijke winkelplattegrond voor een supermarkt

3. Supermarkten 'afzomen' met andere commerciële voorzieningen, werken of wonen

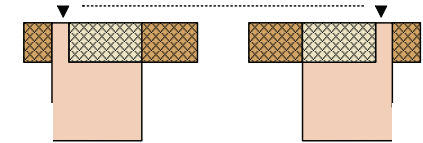
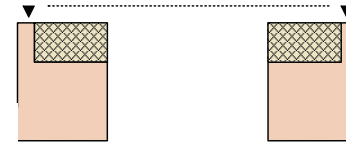
4. Kernen (lift/trappenhuis) zoveel mogelijk buiten winkeloppervlakte

5. Entree parkeergarage in relatie met supermarkt (op plein of direct)

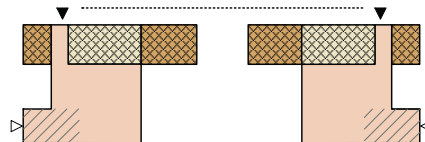
6. woningentrees rondom, beperkt in winkelfront

7. fasering in vier delen mogelijk

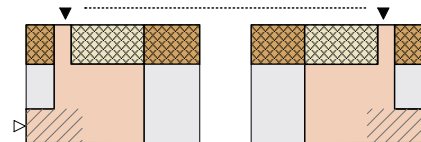
8. stramien bebouwing geschikt voor ondergrondse parkeergarage(s) (8,10m), koppeling onder straat/plein mogelijk



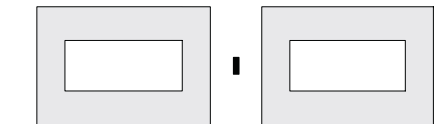
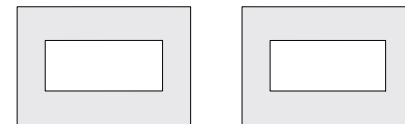
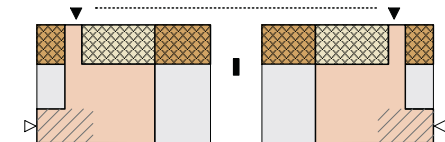
supermarkten 2x 1875 m2 bvo



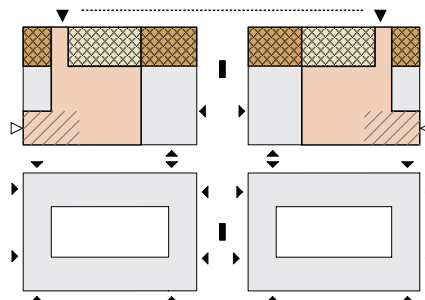
(niet) dagelijkse detailhandel 2x 625 m2 bvo



horeca en overig 2x 750 m2 bvo

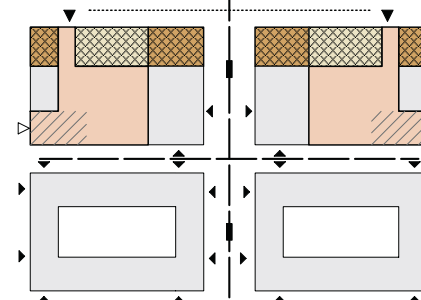


laden en lossen



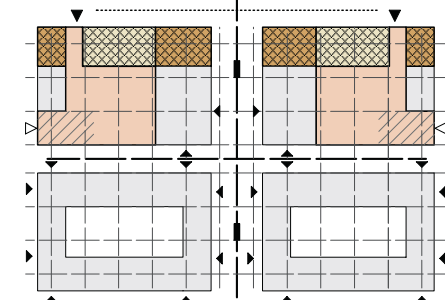
entrees wonen

afzomen met wonen / werken



fasering

entrees parkeergarage(s)



stramien

SC

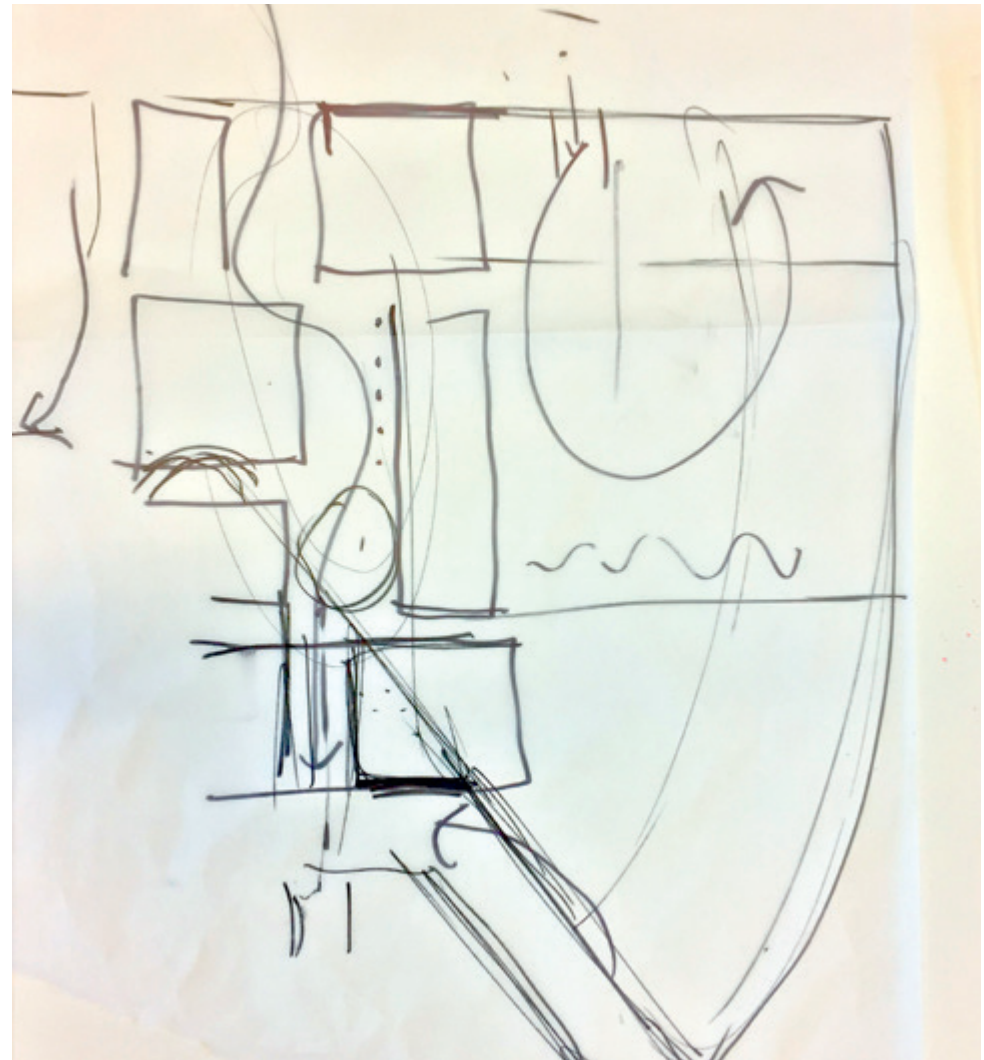
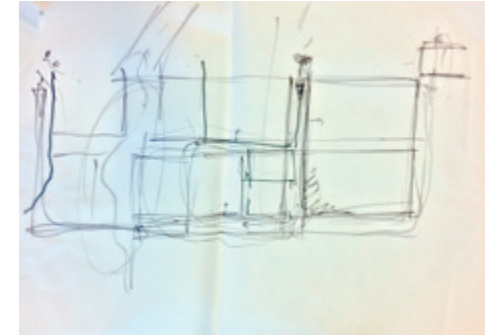
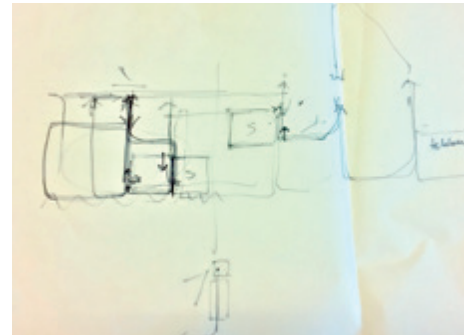
Positie in het stadswefsel

Vanuit het onderzoek van Bureau Stedelijke Planning is een voorkeur aangegeven voor het ontwikkelen van een winkelcentrum in fase 3 van het Amstelkwartier buiten het Leonard Lang complex (Kroonenberg locatie), zie ook de kaart op pagina 14 met potentiële locaties. Vanwege de centrale ligging in het verzorgingsgebied heeft programmatische gezien een oostelijke positionering in die fase de voorkeur.

Het is de wens om zo snel mogelijk een winkelcentrum te realiseren. Het perceel van de Kroonberg Groep ligt aan de centrale as in het gebied en is een potentiële locatie. Een snelle realisatie is op de Kroonenberg locatie echter niet mogelijk omdat recent nog fors geïnvesteerd is in de uitbreiding van de PDV/GDV functies. Het middendeel van Amstelkwartier 3e fase biedt ruimtelijk de mogelijkheid om met een winkelcentrum tevens een (langzaam verkeer)-verbinding te maken tussen het park aan de noordkant en het gebied rondom de Kauwgomballenfabriek in het zuiden. Daarom wordt ruimtelijk ook een voorkeur voor locatie 2 op eigen grond uitgesproken.

Stedenbouwkundig zijn er dan twee basisprincipes te onderscheiden. Een winkelcentrum op de as park-haven of langs de Amstelstroomlaan.

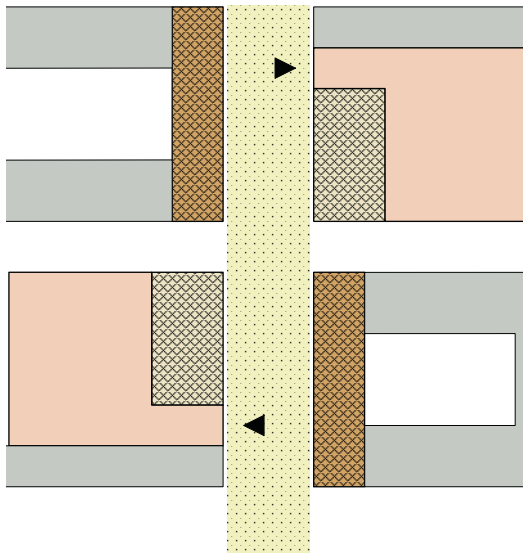
Er is maximaal ca 270 m winkelfront te maken. ($6500\text{m}^2 \text{ bvo} / 24\text{m}$ gemiddelde winkeldiepte = 270 m winkelfront). Een compact model met korte loopafstanden is winkeltechnisch beter dan een langgerekt model met langere loopafstanden.



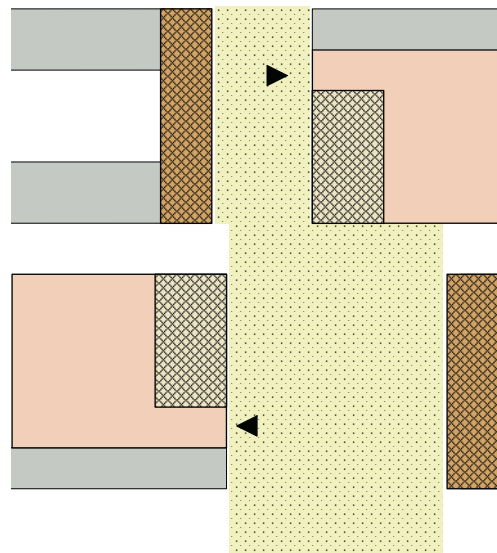
Ruimtelijke modellen: winkelen langs de as Park-Haven

De blokdiepte tussen Amstelstroomlaan en haven is ca 145 meter. Dubbelzijdige bewinkeling is daarom bijna in de gehele blokdiepte te realiseren.

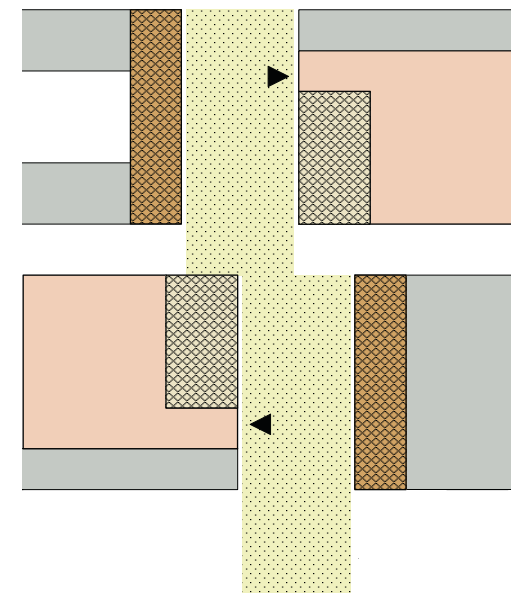
Binnen het principe winkelen op de as park-haven zijn verschillende ruimtelijk configuraties onderzocht. Een straat, straat met plein en twee verschoven pleinen, de bajonet. Deze principes zijn op de locatie geprojecteerd.



Model 1: straat



Model 2: straat en plein



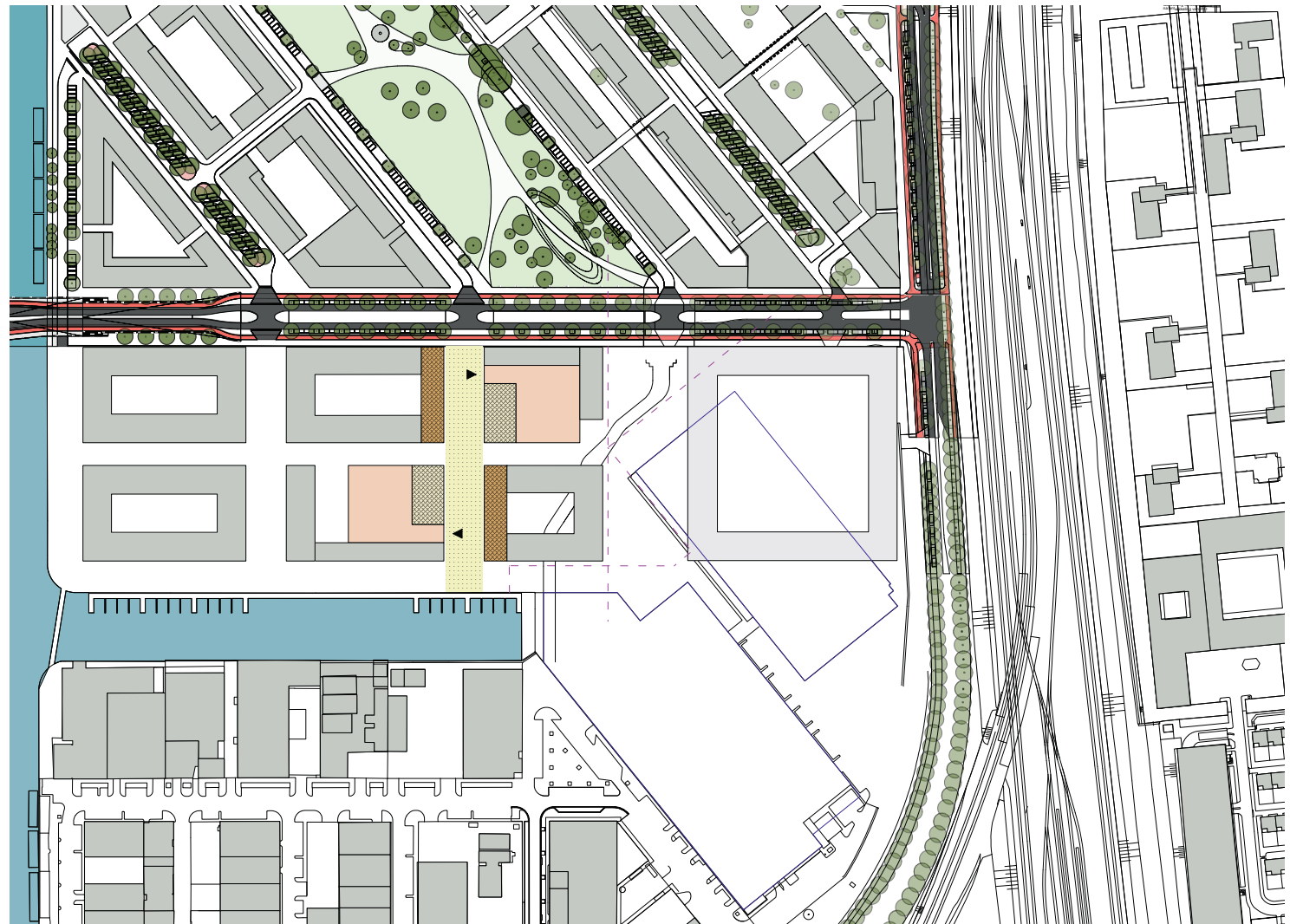
Model 3: bajonet - 2 pleinen

Model 1: straat**pluspunten**

- visuele verbinding vanuit het park met de haven en omgekeerd
- goed faseerbaar, ontwikkeling niet afhankelijk van derde partij

minpunten

- geen duidelijk gedefinieerde verblijfsruimte
- slechte zichtbaarheid winkelcentrum vanaf Amstelstroomlaan
- goed bezonde horeca alleen mogelijk aan zijde haven
- geen optimale verbinding met winkelcentrum van het zuidelijk gelegen bedrijventerrein (mogelijk woongebied)
- veel winkelfront, kan compacter maar dan is relatie met Amstelstroomlaan en haven minder sterk

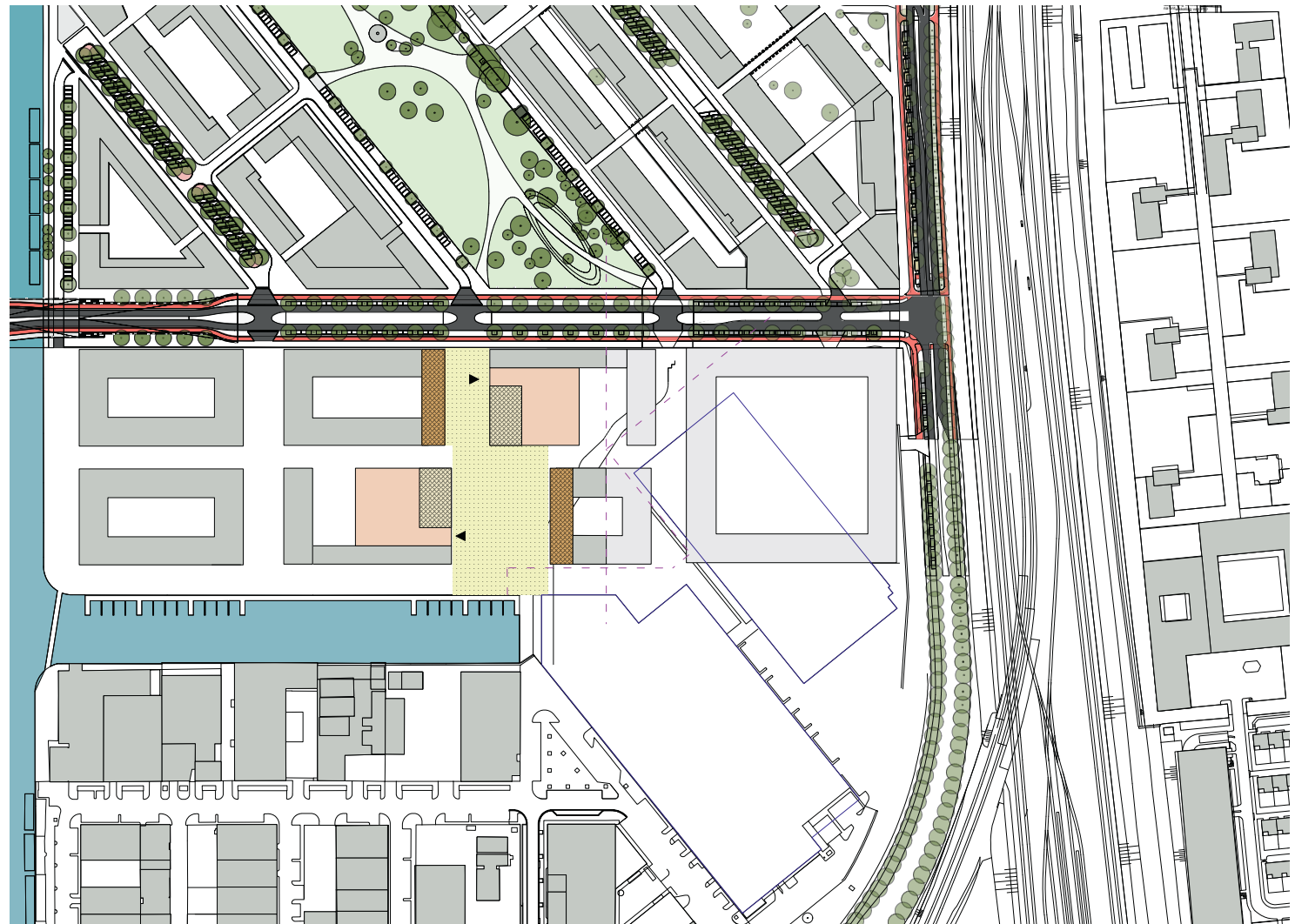


Model 2: Straat en plein**pluspunten**

- visuele verbinding vanuit het park met de haven en omgekeerd
- goed faseerbaar, ontwikkeling niet afhankelijk van derde partij
- duidelijk gedefinieerde verblijfsplek
- meerdere goed bezonde locaties voor horeca mogelijk
- goede verbinding mogelijk tussen winkelcentrum en het zuidelijk gelegen bedrijventerrein (mogelijk woongebied)

minpunten

- slechte zichtbaarheid winkelcentrum vanaf Amstelstroomlaan
- veel winkelfront, kan compacter maar dan is relatie met Amstelstroomlaan en haven minder sterk

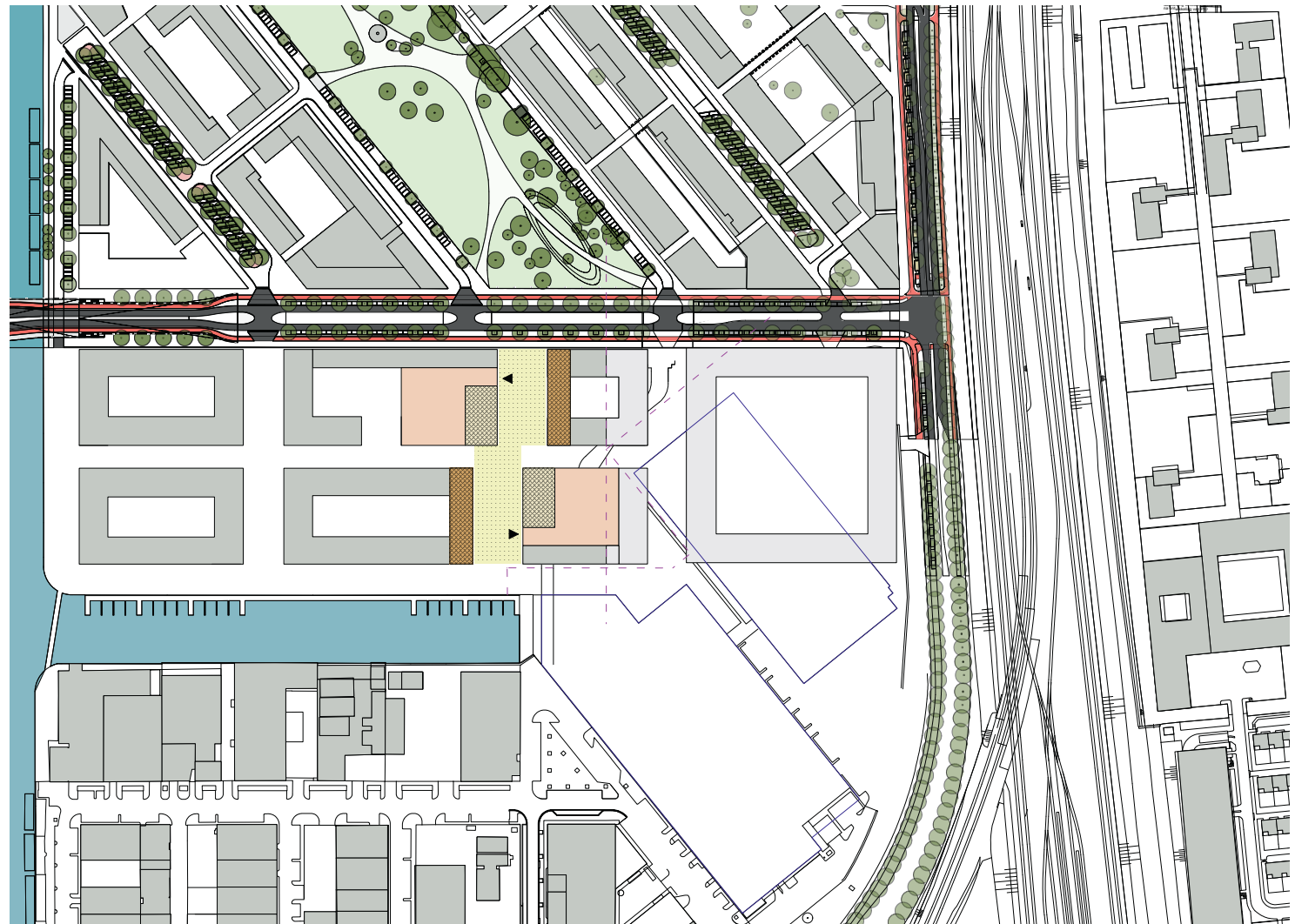


Model 3: bajonet - 2 pleinen**pluspunten**

- visuele verbinding vanuit het park met de haven en omgekeerd
- duidelijk gedefinieerde verblijfsplek(ken) mogelijk
- verbeterde zichtbaarheid winkelcentrum vanuit park
- meerdere goed bezonde locaties voor horeca mogelijk

minpunten

- minder goed faseerbaar, ontwikkeling afhankelijk van derde partij
- veel winkelfront, kan compacter maar dan is relatie met Amstel-stroomlaan en haven minder sterk

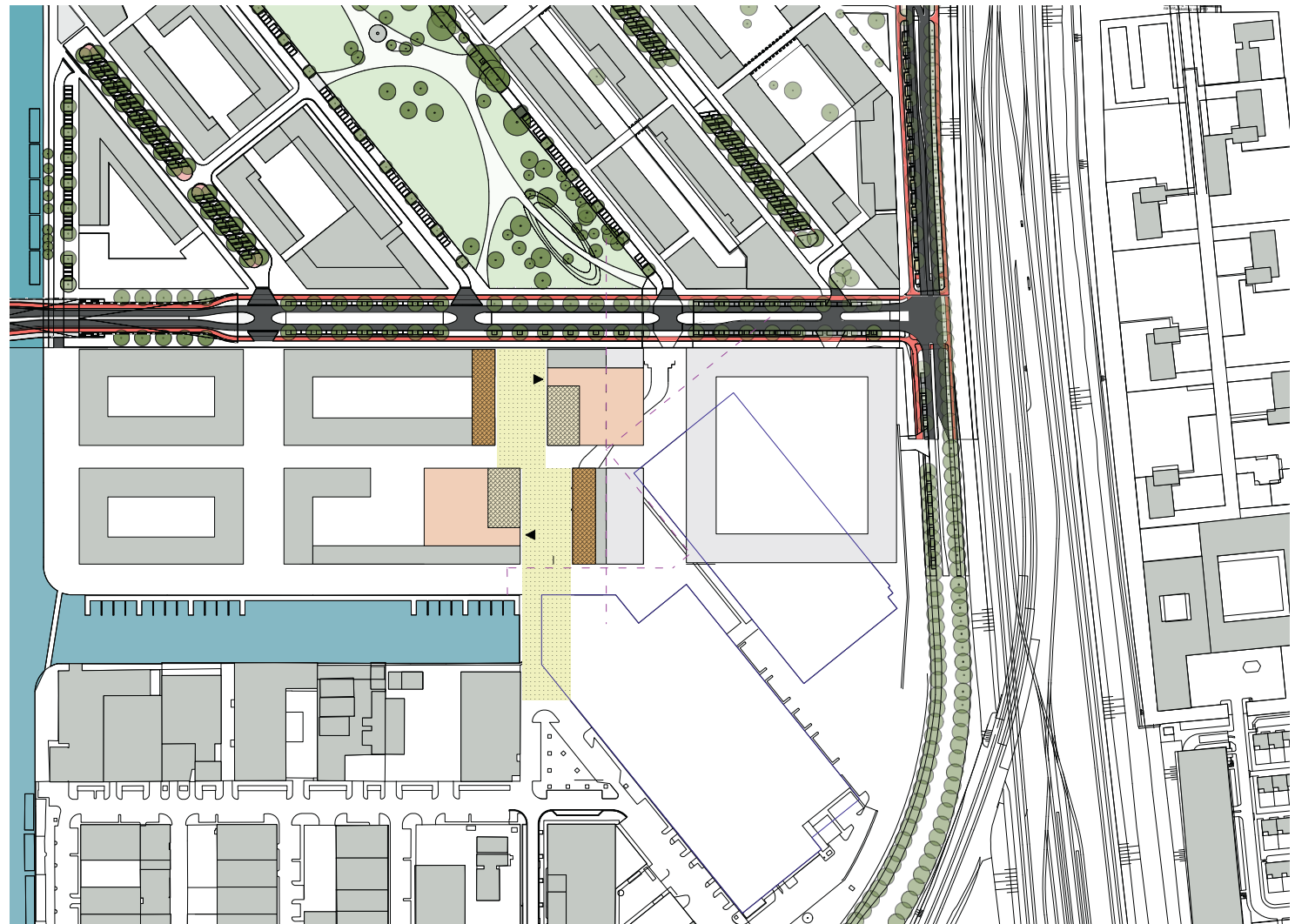


Model 3b: bajonet - 2 pleinen verlengd**pluspunten**

- visuele verbinding vanuit het park met de haven en omgekeerd
- duidelijk gedefinieerde verblijfsplek(ken) mogelijk
- verbeterde zichtbaarheid winkelcentrum vanuit park
- meerdere goed bezonde locaties voor horeca mogelijk
- goede verbinding mogelijk tussen winkelcentrum en het zuidelijk gelegen bedrijventerrein (mogelijk woongebied)

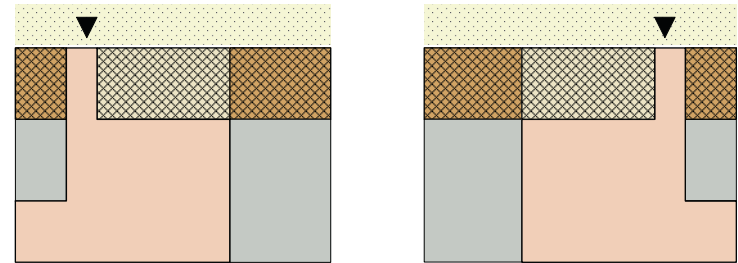
minpunten

- minder goed faseerbaar, ontwikkeling afhankelijk van derde partij
- veel winkelfront, kan compacter maar dan is relatie met Amstelstroomlaan en haven minder sterk

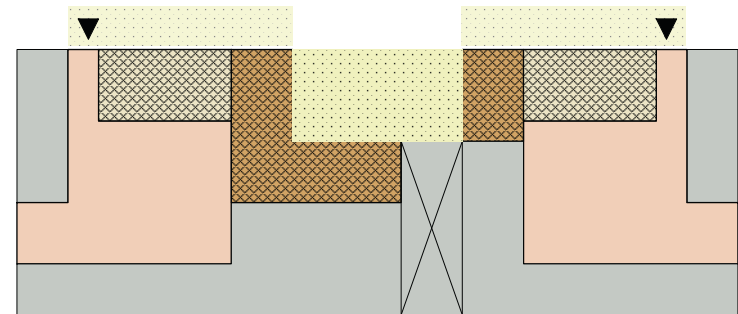


Ruimtelijke modellen: winkelen langs de Amstelstroomlaan

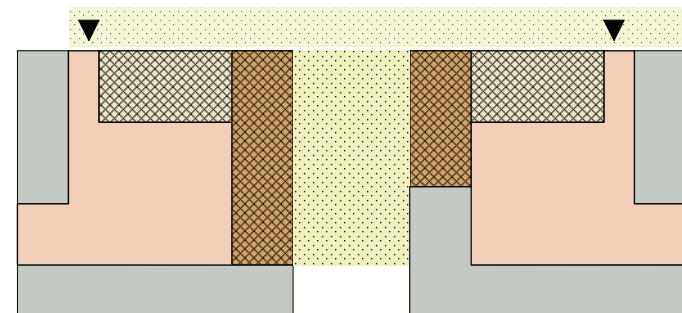
Binnen het principe winkelen langs de Amstelstroomlaan zijn verschillende ruimtelijk configuraties onderzocht. Een langgerekt model, een met een plein aan de straat en een T-vorm. Deze principes zijn op de locatie geprojecteerd.



Model 1: langgerekt



Model 2: plein



Model 3: T-vorm

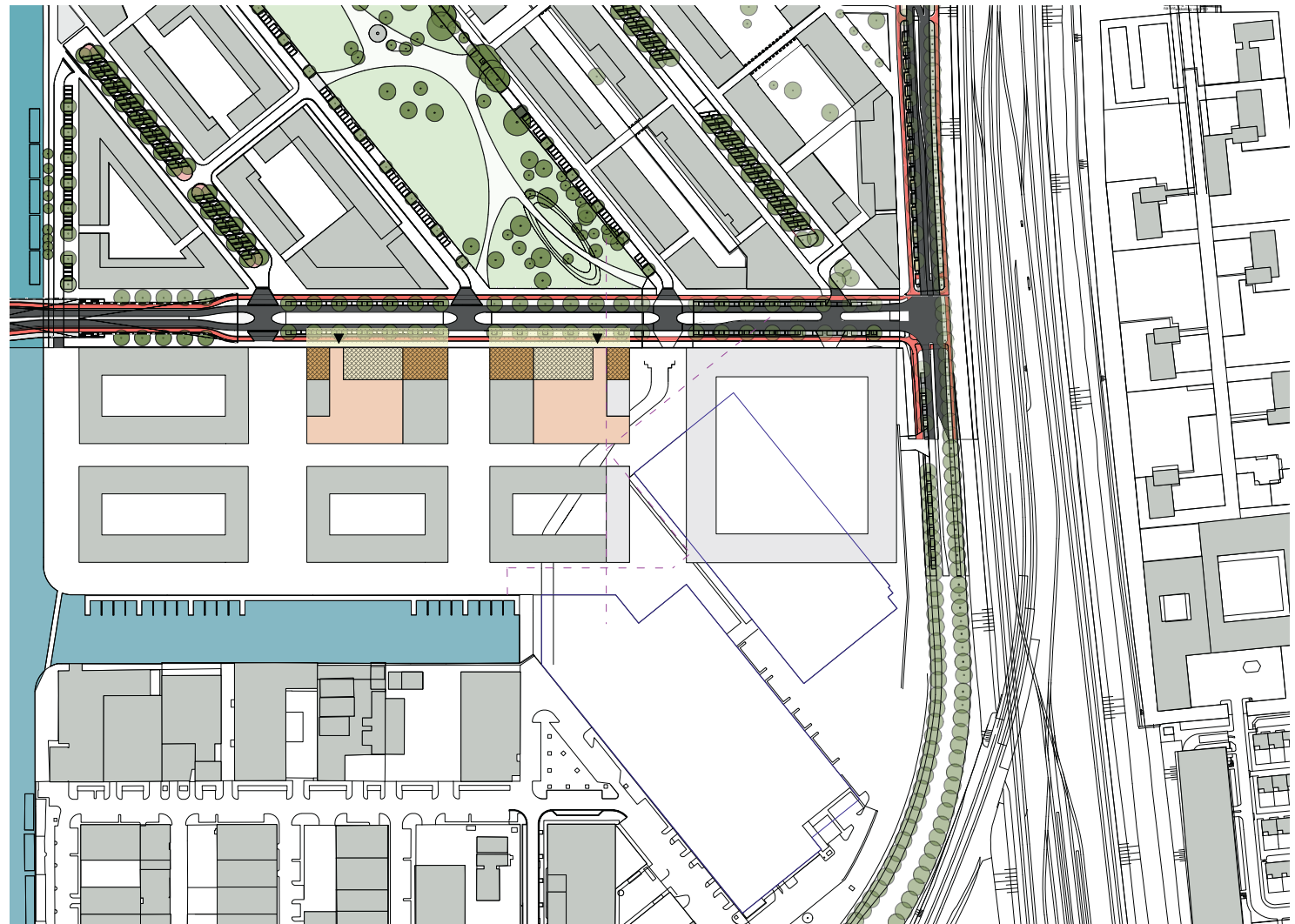


Model 1: langgerekt**pluspunten**

- goede zichtbaarheid winkelcentrum vanaf Amstelstroomlaan
- visuele verbinding vanuit het park met de haven en omgekeerd

minpunten

- alle gevels noord-georiënteerd
- geen verblijfsplekken
- minder goed faseerbaar, ontwikkeling afhankelijk van derde partij
- door enkelzijdige bewinkeling en lang-gerekte vorm lange loopafstanden tussen 'trekkers'
- geen programmatische relatie met haven

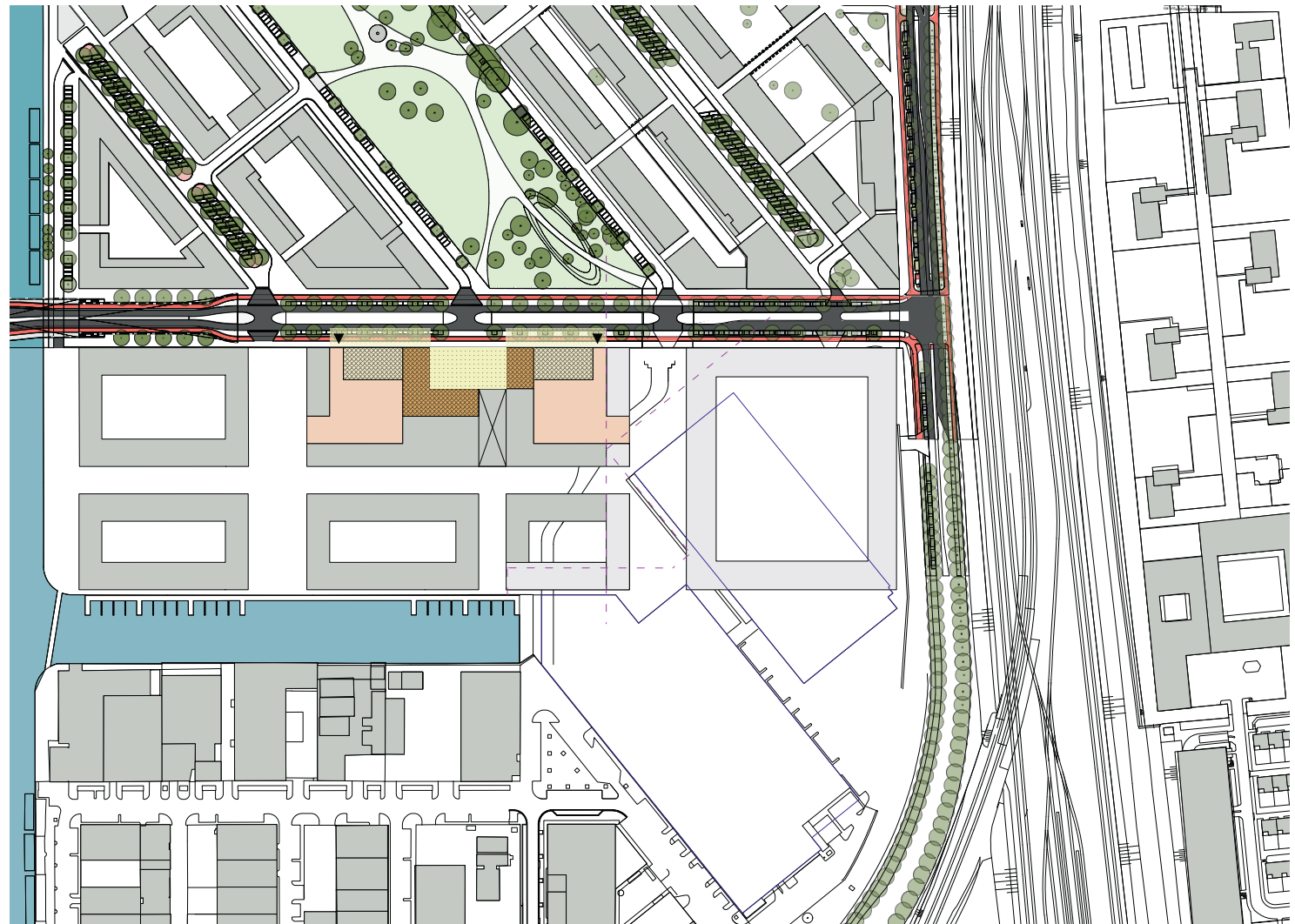


Model 2: plein**pluspunten**

- goede zichtbaarheid winkelcentrum vanaf Amstelstroomlaan
- er is een verblijfsplek maar wel met een noord-oriëntatie en gericht op een drukke weg

minpunten

- meerdendeel gevels noord-georiënteerd
- minder goed faseerbaar, ontwikkeling afhankelijk van derde partij
- door enkelzijdige bewinkeling en langgerekte vorm lange loopafstanden tussen 'trekkers'
- verminderde visuele verbinding vanuit het park met de haven en omgekeerd
- geen programmatische relatie met haven

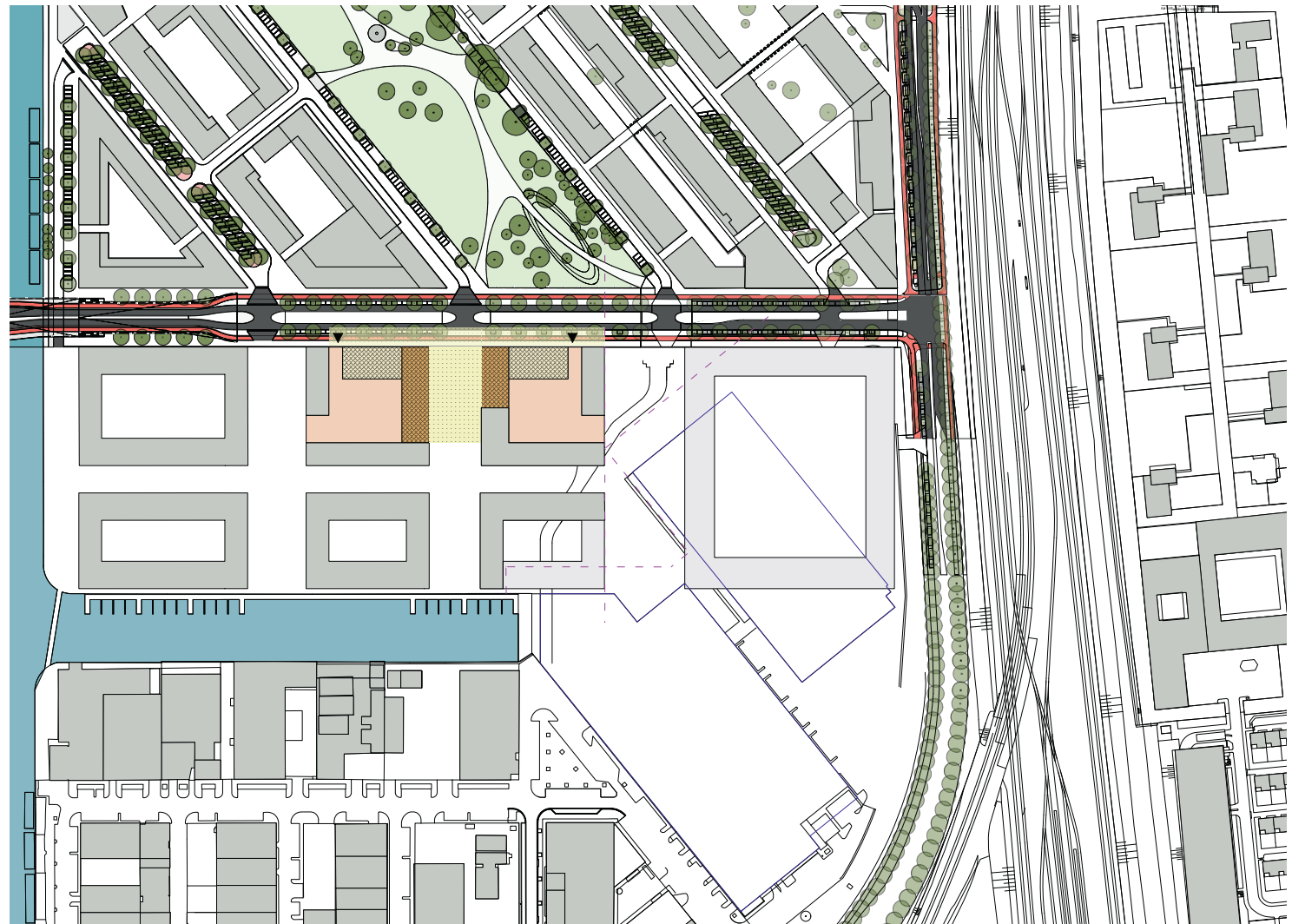


Model 3: T-vorm**pluspunten**

- goede zichtbaarheid winkelcentrum vanaf Amstelstroomlaan
- door gedeeltelijk tweezijdige bewinkelning kortere loopafstanden tussen 'trekkers'
- goed faseerbaar, ontwikkeling niet afhankelijk van derde partij

minpunten

- helft gevels noord-georiënteerd
- geen duidelijke verblijfsplek, onderdeel van route
- geen programmatische relatie met haven



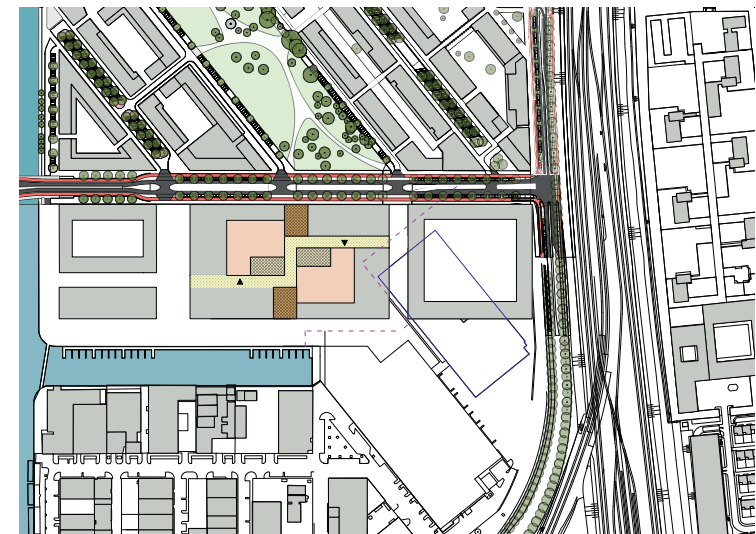
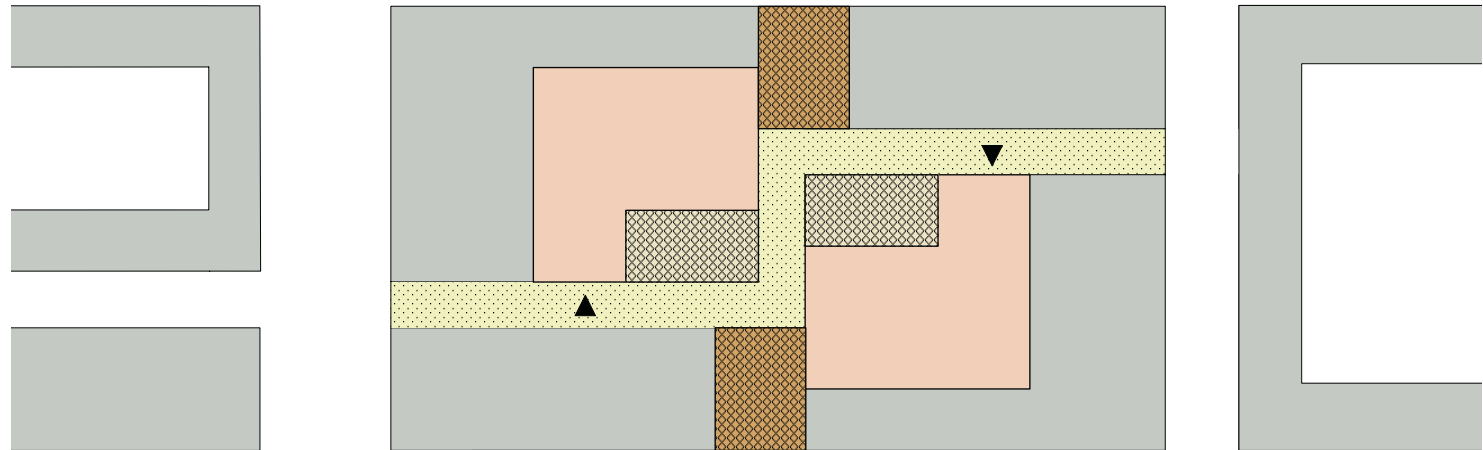
Ruimtelijk model 'out of the box': overdekt winkelen in een winkelpassage

pluspunten

- compact bouwblok met woon-werk-uitstraling aan de buitenzijde
- winkelpassage privaat, goed te combineren met grote ondergrondse parkeergarage

minpunten

- onvoldoende programma om een effectieve winkelpassage te maken, geen rondje mogelijk / geen onderdeel van route door de wijk
- zichtbaarheid van Amstelstroomlaan en haven slecht
- laden en lossen is moeilijker te organiseren



Ruimtelijk modellen

Conclusie

Van de onderzochte modellen is tijdens de workshops de conclusie getrokken dat het tweezijdig winkelen op de as park-haven het meest kansrijk is. De ruimtelijke inpassing 2 straat/plein en 3b bajonet lijken daarbij nu de meest voor de hand liggend. Bij 3b zou nog verder onderzocht kunnen worden of de supermarkt aan de Amstelstroomlaan aan de westelijke zijde kan worden gesitueerd. Daarmee is de ontwikkeling minder afhenakelijk van derden.

Wat ook nader onderzoek verdient zijn hybride modellen waarbij ook aan de Amstelstroomlaan winkels zijn voorzien. Dit betekent wel dat er gedeeltelijk enkelzijdige bewinkeling is.

In de volgende onderdelen stedelijke ruimtes en verkeer en parkeren is van deze conclusie uitgegaan.

Stedelijke ruimtes

Straatprofielen: 8m, 12m en 16m

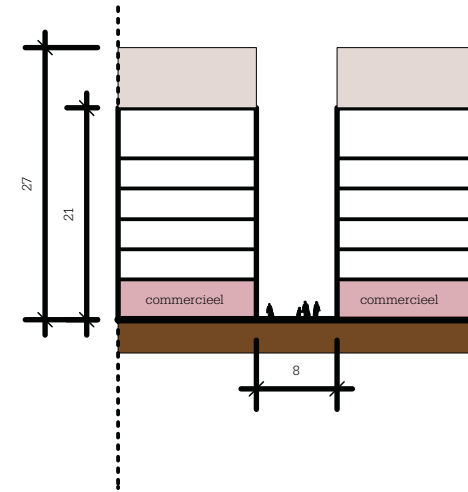
De breedte van het profiel ten opzichte van de hoogte van de bebouwing, de lengte-breedte verhouding van een ruimte én de inrichting en het gebruik van de buitenruimte bepalen of een ruimte als een plein of straat wordt ervaren. Of anders geformuleerd welke ruimte verblijfskwaliteiten heeft of is gericht op verplaatsen.

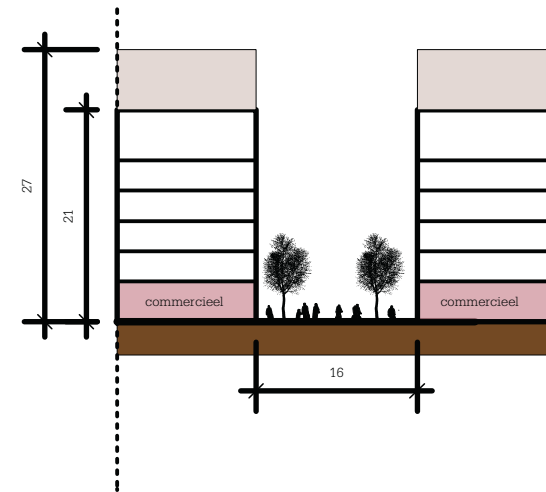
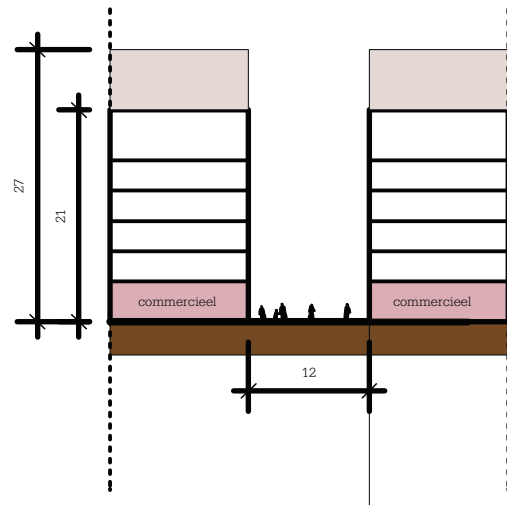
Wat betreft de hoogte-breedte verhouding zorgt een hoogte die minder is dan de breedte van een profiel voor condities voor verblijfskwaliteit (bezonning in de openbare ruimte)

Op de as park-haven is uitgegaan van een maximale bouwhoogte van 21 meter. Smallere ruimtes missen dus minimaal 1 conditie voor een aantrekkelijke verblijfskwaliteit.

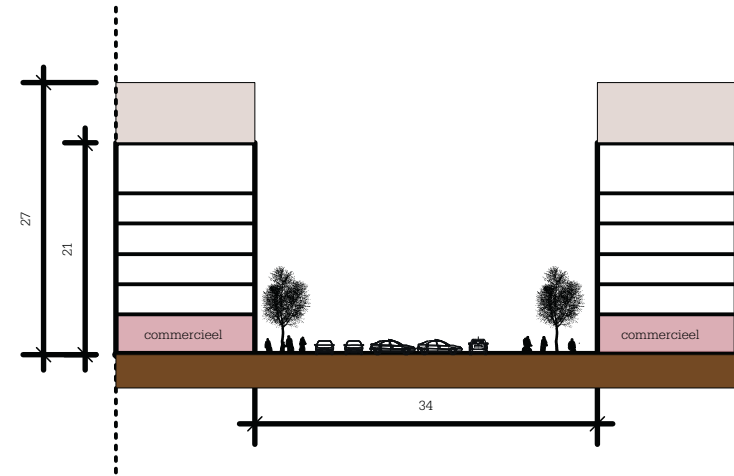
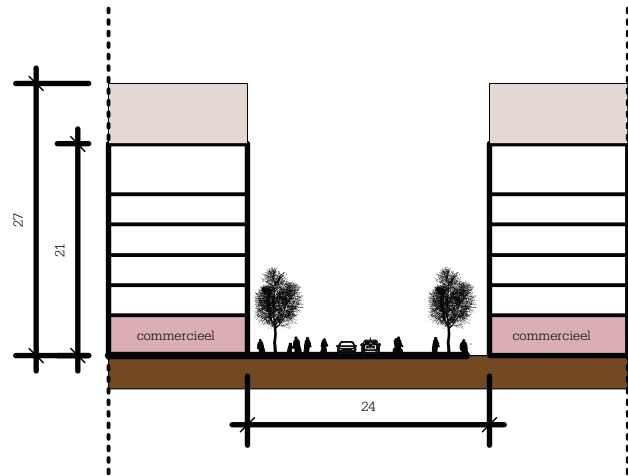
Een (tweezijdige) winkelstraat heeft voldoende ruimte voor de voetganger, aan elke zijde van het profiel minimaal 3 a 4 meter. Een smalle straat met hoge bebouwing ligt merendeel van de dag in de schaduw. In een breder profiel ontstaat meer ruimte voor de voetganger en beplanting en komt meer zonlicht.

In een winkelstraatprofiel vanaf ongeveer 16-24 meter komt er ruimte voor gemotoriseerd verkeer. Vanwege de inrichting, gebruik en vaak ook vorm worden deze straten, ondanks hun hoogte- breedteverhouding, ervaren als gericht op verplaatsen. Over/langs pleinen kunnen wel routes lopen, zowel voor fiets als auto, mits deze in oppervlak beduidend minder ruimte innemen en in de inrichting niet dominant zijn.

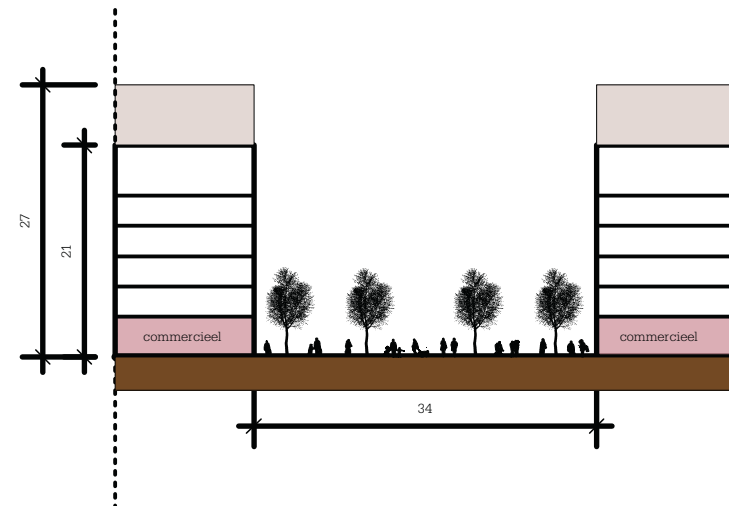
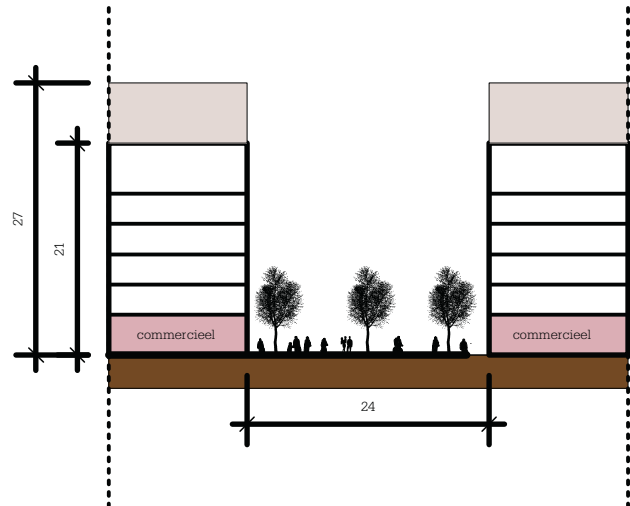




Straatprofielen: 24m en 34m



Pleinen: 24m en 34m



Verkeer en parkeren

ondergrondse parkeergarage

Ideale situatie

directe toegang tot de supermarkt vanuit parkeergarage:

- supermarkt op -1 (Amstelveen Stadshart) óf
- tapis roulant óf
- voldoende liften want veel wachttijd

Aandachtspunten

- verlichtingsniveau
- overzichtelijkheid
- gebruiksgemak (opstelplaatsen winkelwagens, route voor mensen met buggy's en karren etc.)
- aanvullende diensten (e-laadpunten, auto wassen etc.)

Voor maatvoering van parkeergarages, waaronder entrees, hellingbanen zie NEN 2443.

Onder een gebouwstramien van 8,10 meter * 8,10 meter is een goede parkeergarage te realiseren. Voor de afmeting van een garage (parkeerplekken) is een veelvoud van 16,20 meter in de ene richting en van 2,70 in de andere richting een vuistregel (stramien) .

Heel globaal kan voor een gebouwde effectieve garage (rechthoekig, met ideale afmetingen als boven) ook met 27 á 28 m² / parkeerplaats gerekend worden, inclusief liften/trappenhuizen en hellingbanen.





Verkeer en parkeren

fietsparkeren

Aandachtspunten

- denk aan concentraties voor fietsparkeren bij hoogfrequent bezoek
- is een bewaakte staling wenselijk?
- voor voorbeelden en richtlijnen zie ook publicaties van de CROW, waaronder Leidraad Fietsparkeren.
- fabrikanten van fietsparkeersystemen hebben ook behulpzame productcatalogussen om maatvoering te bepalen.

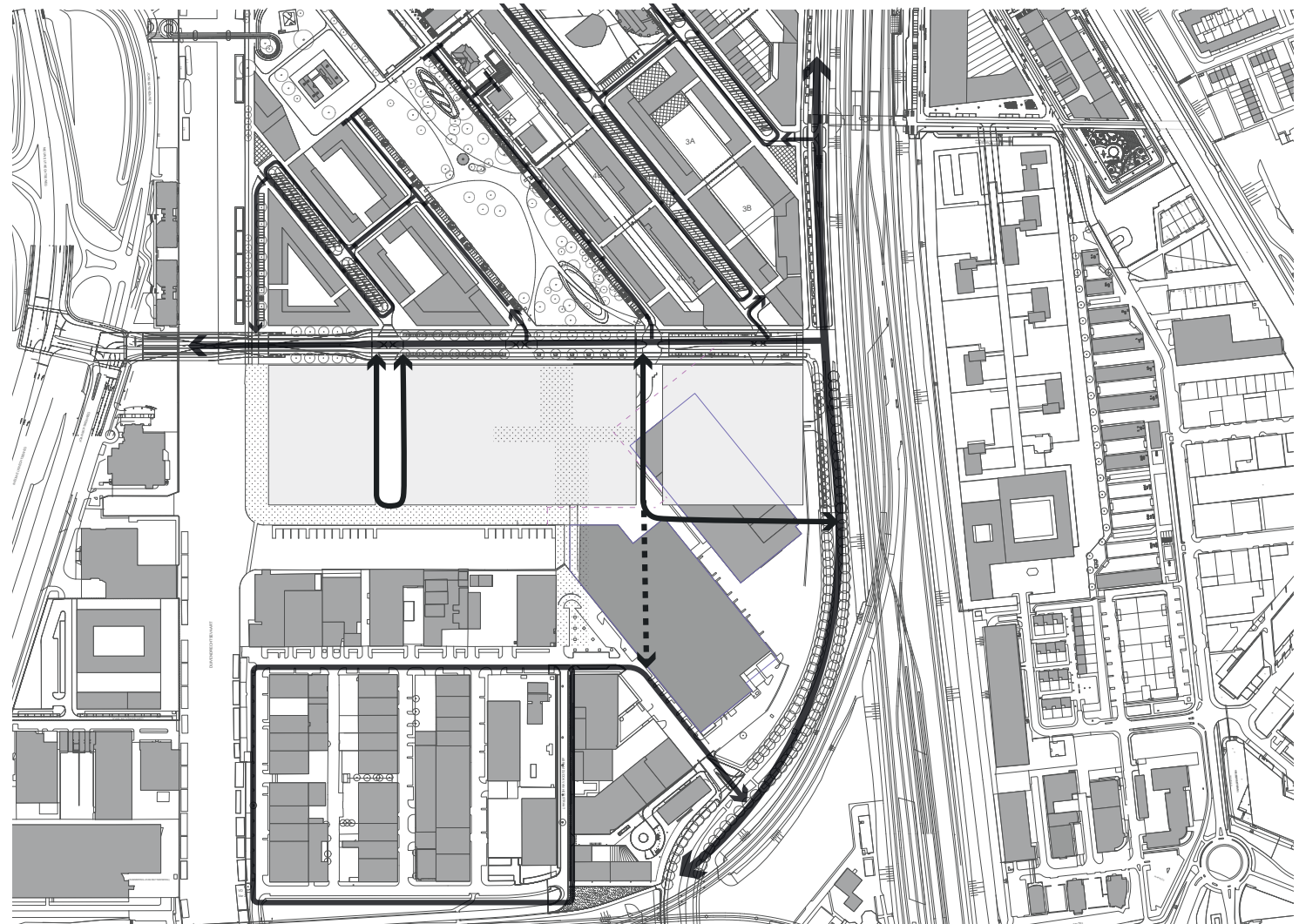


Verkeer en parkeren

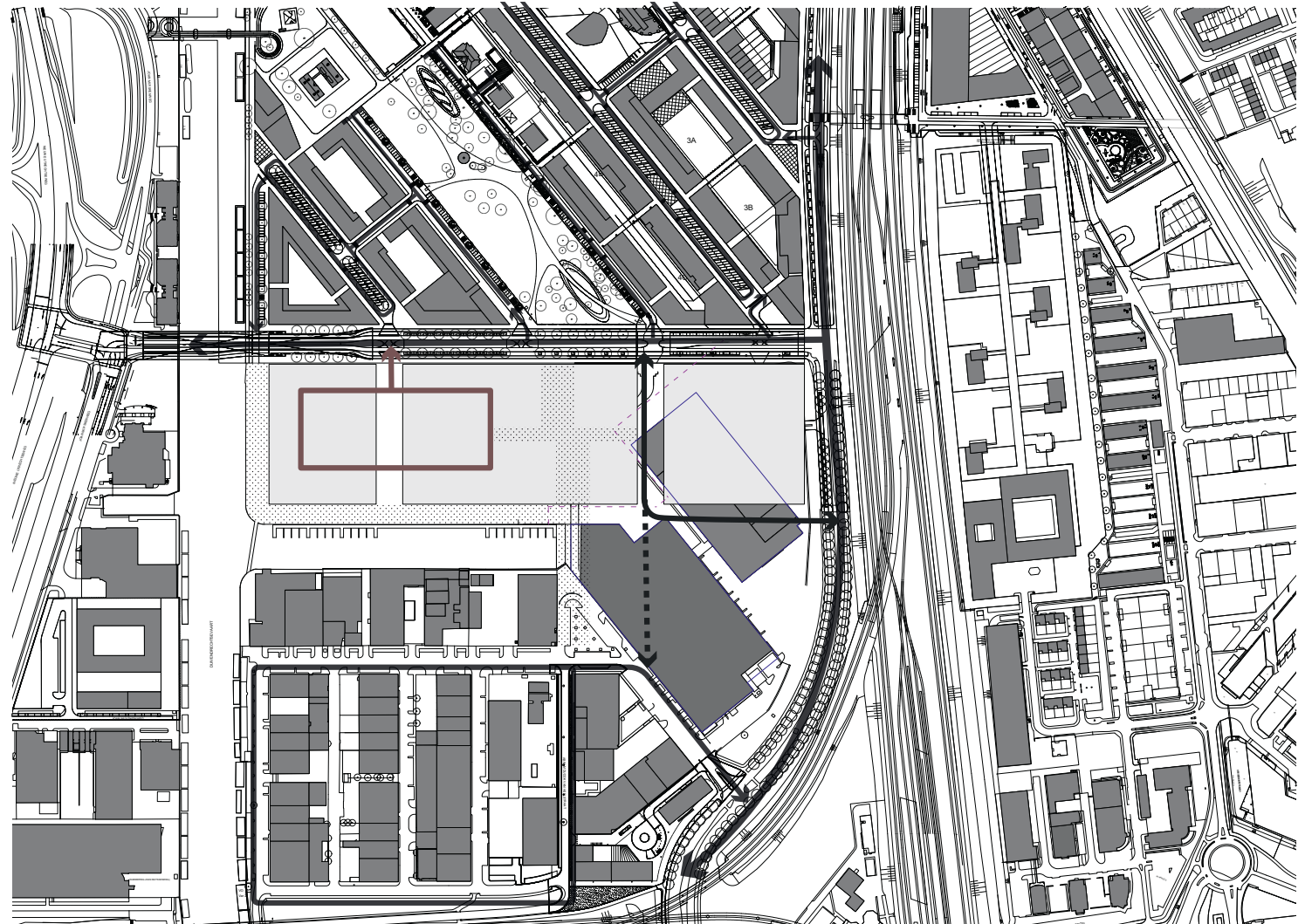
ondergrondse parkeergarage

Verkeersmodel 1: kade en winkelgebied autoluw

Voor de ontsluiting van Fase 3 zijn meerdere modellen denkbaar. Indien uitgangspunt is om het winkelgebied en de kade autoluw te maken is het westelijk deel maar van een zijde te bereiken voor dagelijks verkeer, in een smalle lus (1) of een brede lus (2).



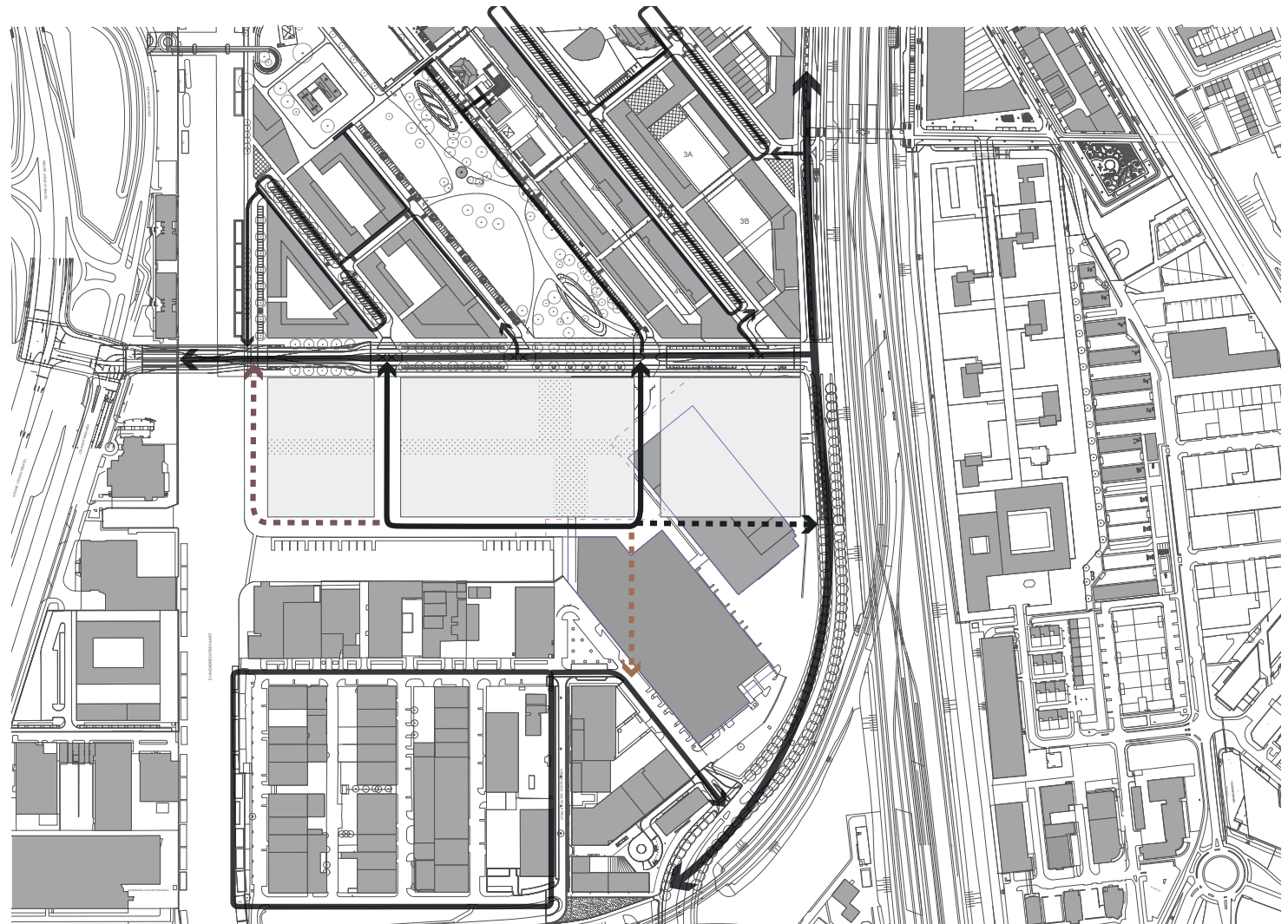
Verkeersmodel 2:
kade en winkelgebied autoluw



**Verkeersmodel 3:
winkelgebied autoluw**

Als uitgangspunt is dat alleen het winkelgebied autoluw is kunnen het westelijk en oostelijk deel met elkaar verbonden zijn.

In alle modellen is er nog de keuze om het laad- en losverkeer dezelfde routes te laten volgen of deze een eigen route (middendoor het blok) te geven. Een combinatie is ook denkbaar.



Bevoorrading

1. Supermarkt:

- inpandig laden en lossen
- grote vrachtwagens (tot 18 meter)
- hoge frequentie

2. Overige winkels:

bevoorrading vanaf de straat,
bevoorradingsgang of achterterrein

(bij middelgrote supermarkten geldt een dagelijkse frequentie van 3 tot 4 bakwagens of anderhalve trailer op werkdagen. In het weekend volgen dan vaak nog 1 of 2 bakwagens extra.

Bron: www.beterbenutten.nl, factsheet supermarktlogistiek)

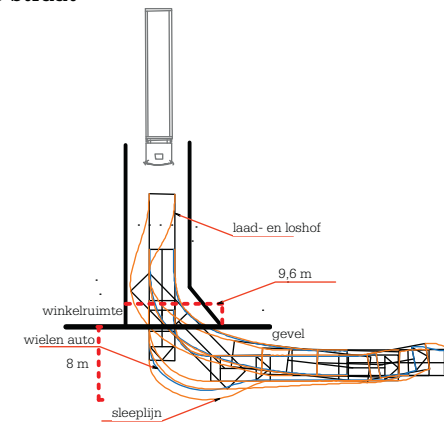
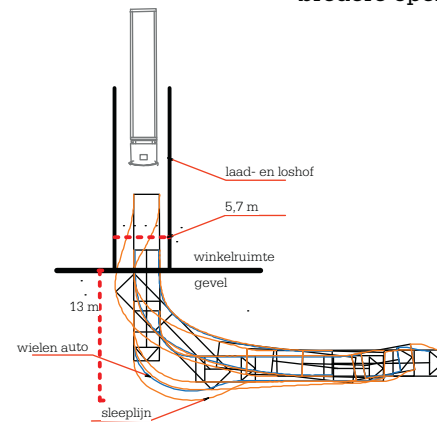
Een laad- en loshof is bij nieuwe winkelcentra in een stedelijke omgeving zeer wenselijk. Het geeft veel minder geluidsoverlast en levert een kwalitatief hoogwaardigere openbare ruimte op.

Bij laden en lossen middendoor het stedelijk blok moet rekening worden gehouden met smallere straatprofielen en dus bredere openingen voor een laad- en loshof.

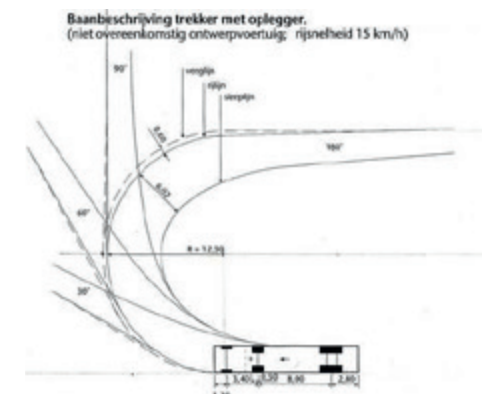
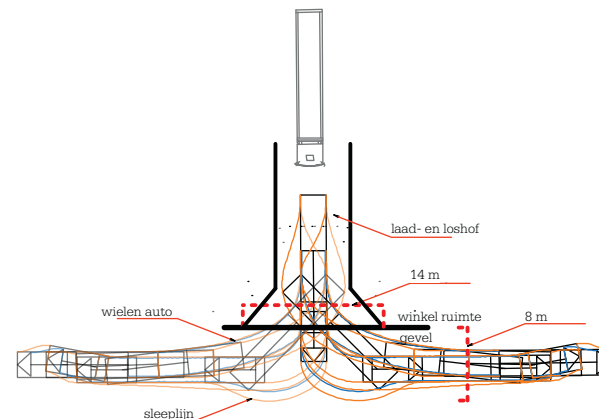
Een gebouwde doorrijfaciliteit neemt erg veel ruimte in en is in deze stedenbouwkundige configuratie niet logisch/passend.

Minimale breedte laad- en loshof 5.60 meter

Aankomstmanoeuvre: linksachteruit (over de linkerschouder van chauffeur) of recht achteruit
bredere opening nodig bij smalle straat



Vertrekmanoeuvre: indien rechtsaf, dan nog bredere opening nodig bij smalle straat



Excursie

Amsterdam IJburg en Haarlem Marsmanplein

Op 17 maart 2017 zijn de workshopleden op excursie geweest naar twee winkelcentra. Winkelcentrum IJburg in Amsterdam als voorbeeld van een nieuwbouw wijkwinkelcentrum in een hoogstedelijke omgeving en Winkelcentrum Marsmanplein in Haarlem noord waar transformatie van een bestaand winkelcentrum is gecombineerd met nieuwbouw en herinrichting van de openbare ruimte.

Door de workshopleden werd het Marsmanplein als meest geslaagde van de twee locaties benoemd. De sfeer op het Marsmanplein was prettig met een breed winkelaanbod in een gemêleerde wijk. Er zijn een aantal opvallende verschillen tussen de twee winkelcentra zoals de ruimtelijke structuur, de parkeeroplossing(en), positionering van horeca en de afmetingen van de open ruimte. Maar ook overeenkomsten zoals de twee supermarkten, inpandige laad- en loshoven en de centrale toegang tot de parkeergarage via een paviljoen op het plein.

De ruimtelijke structuur van het Marsmanplein - winkels in een passage en rondom een beschut plein grenzend aan het park - geeft het winkelcentrum ondanks het formaat van het plein toch een intiem karakter. De opzet van Winkelcentrum IJburg was winkelen aan de

IJburglaan en het daaraangelegen kleine plein. De structuur is echter gegroeid naar een H-vorm waarvan de uiteinden minder goed functioneren.

De inrichting van het Marsmanplein is kwalitatief beter en door de inrichtingselementen en het kleurgebruik warmer en gezelliger dan het pleintje in Winkelcentrum IJburg.

Bij het Marsmanplein zijn twee verschillende parkeeroplossingen, maaiveld parkeren aan de Rijksstraatweg en een parkeergarage onder het plein. Eén van de supermarkten is direct vanuit de garage te bereiken met een lift, een tapis roulant brengt je op het plein. Bij IJburg ligt de garage onder het hele blok. Er is geen verbinding met een supermarkt en het plein is alleen via een lift/trap te bereiken. Bij het Marsmanplein is de horeca op meerdere plekken gesitueerd waaronder op een prominente plek op het plein in een paviljoen.



Referentieproject: Winkelcentrum Marsmanplein, Haarlem

Deelplan Marsmanplein

Commerciële ruimte, winkelpassage, horecapaviljoen, openbare parkeergarage en 34 woningen
Genomineerd voor NRW jaarprijs 2014 en Lieven de Key Penning 2014 en 2016

Het centrumgebied Marsmanplein ligt centraal in de naoorlogse Deltawijk in Haarlem-Noord. Het stadsdeel was aan het begin van de 21ste eeuw in een neerwaartse spiraal terecht gekomen: de woningen waren verouderd en het winkelcentrum was achter de Rijksstraatweg aan het verpauperen. Om de wijk integraal te verbeteren is besloten de wijk te herstructureren en het centrum te vernieuwen met een vergroot winkelcentrum, een nieuw plein en een wijkpark.

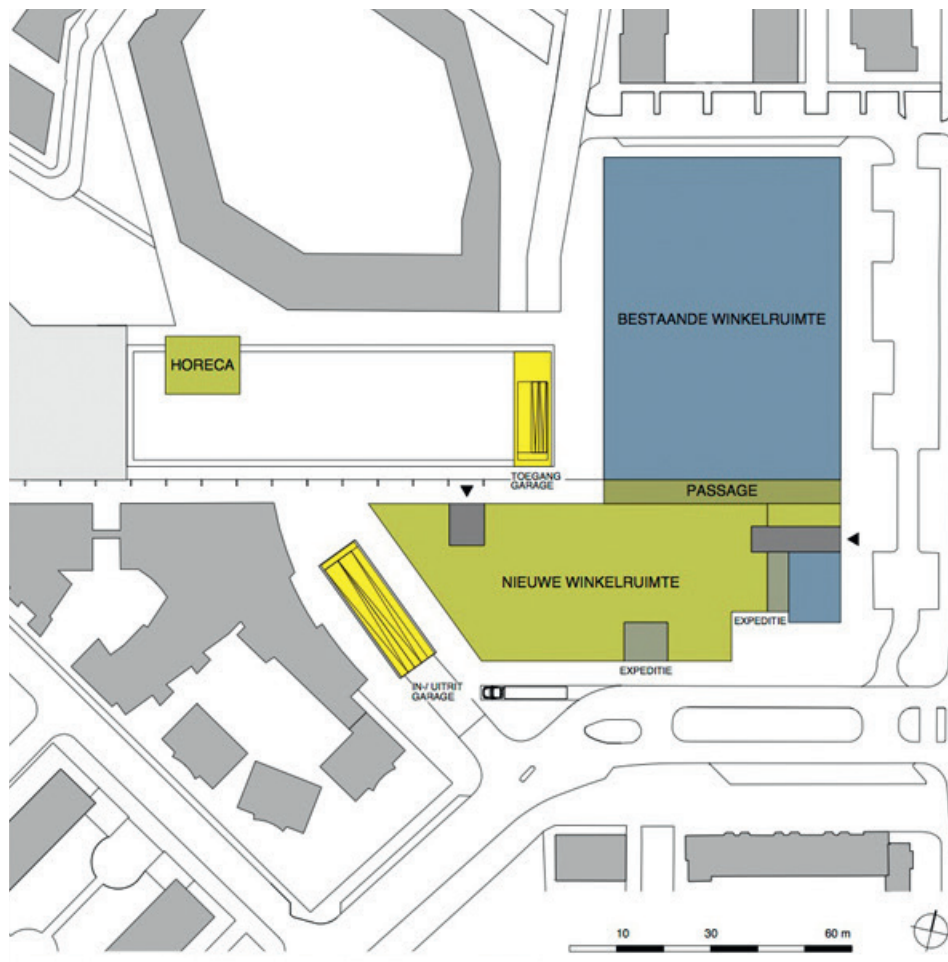
Het ontwerp voor het hoge woongebouw aan het plein volgt de vorm van het bouwveld, waardoor het gebouw een markante scherpe hoek als beëindiging heeft. Richting de bestaande bebouwing aan de Rijksstraatweg loopt het volume schuin af zodat ruime terrassen voor de woningen worden gecreëerd. Aan de zuidzijde ligt een blok met twee woonlagen; deze lagere bouwhoogte vormt de schakel tussen de hogere bebouwing aan het plein en de schaal

van de achterliggende woonwijk. De positionering van beide blokken op de plint creëert ruimte voor een gemeenschappelijke daktuin en zorgt voor een goede bezonning van de lager gelegen woningen. Een nieuwe winkelpassage verbindt het Marsmanplein met de Rijksstraatweg en vormt de verbinding tussen het bestaande winkelcentrum en de nieuwe commerciële ruimte.

Het nieuwe plein is onmiskenbaar het hart van de vernieuwde woonwijk geworden. Door onder het plein een grote openbare parkeergarage aan te brengen is het plein verkeersvrij gebleven. Ondergronds geeft de garage toegang tot een supermarkt en de besloten garages van de woongebouwen; een tapis roulant in een glazen paviljoen geeft toegang tot het plein. Op de grens van het plein en het nieuwe park is een paviljoen met een horeca-voorziening gelegen. Beide paviljoens zijn ontworpen als transparante volumes onder een overstekend dak. Het ontwerp voor het plein is van de Stijlgroep.

Architecten
DKV architecten
De stijlgroep (openbare ruimte)







Winkelcentrum Marsmanplein Deelplan Slauerhoff

Wonen aan het park. Individueel, intiem en comfortabel wonen zijn de bouwstenen van een groter, gemeenschappelijk architectonisch ensemble. Het individuele en het collectieve versterken de architectuur en betekenis. Dit plan is de eerste stap in de herstructurering van deze na-oorlogse woonwijk. Participatie van bewoners en omwonenden tijdens het ontwerpproces, heeft bijgedragen aan het succes van deze ontwikkeling.

De drie bouwblokken aan de Slauerhoffstraat worden omringd door verschillende gebieden; een wijkpark, een duinrand, een plantsoen en een winkelgebied. Hoogte, vorm en programma zijn gemodelleerd naar de verschillende aangrenzende gebieden, wat weer de aanleiding was tot het vormgeven van de drie blokken als grote sculpturen. De blokken zijn zo vormgegeven dat ruim zicht op het park vanuit de straten tussen de blokken mogelijk is, het park diep in het plan ervaarbaar is en er vanuit de eengezinswoningen ook zicht op is. Elke zijde heeft een specifiek karakter; aan de parkzijde ligt een dynamische gevel met schuine daklijn en uitkragende banden als blikvanger, aan de straatjes kleinschalige gevels met een verdraaiing ten behoeve van privacy en beter zicht

op het park, aan het plantsoen zijn de afzonderlijke woningen herkenbaar aan de erkers. De blokken hebben een uniek kleurenpalet voor zowel hof- als straatgevels. Alle drie de blokken worden gekenmerkt door dezelfde architectonische elementen als metselwerk, specifieke openingen, erkers, sprongen en entreevorm. De binnenterreinen hebben een uniek karakter ontleend aan de karakteristieken van respectievelijk het duin, de bollenvelden en de stad, materiaal en kleur en vorm zijn in samenhang met de karakteristiek bepaald. Het contrast tussen de binnen- en buitenwereld van elk blok wordt zichtbaar ter plaatse van portieken en openingen in gebouw. Hier wordt het thuiskomen expliciet gemaakt middels een uniek interieur op een stedelijk niveau.

Architect
VYa





Referentieproject: Blok 5, IJburg, Amsterdam

Het compacte wijkcentrum op IJburg huisvest onder andere winkel- en bedrijfsruimten, woningen en een parkeergarage. Het ontwerp bestaat uit een blok van 170 m. lang en 60 m. diep van drie tot zes bouwlagen hoog op een winkellaag. Onder het gebouw bevindt zich de parkeerkelder. De winkels zijn gelegen op maaiveldniveau met bedrijfsruimten in 2 lagen aan de pleinzijde. Het blok is in het midden opgesplitst waardoor zowel aan de IJburglaan als aan de pleinzijde twee pleintjes worden geformeerd. Aan de pleinen zijn winkels en bedrijfsruimten gelegen die de pleinen levendig maken.

Drie architectenbureaus hebben gezamenlijk aan dit project gewerkt. De lagen boven de winkels zijn opgedeeld in stroken met verschillende dieptes, welke zijn verdeeld over de drie buro's. Het heeft geresulteerd in een enorme diversiteit in plattegronden en gevels. De woonstroken zijn gegroepeerd rondom collectieve daktuinen en binnenhoven zodat de appartementen in alle richtingen uitzicht hebben. De eenheid is bewaard door uniformiteit in materialisatie. Het metselwerk van de binnenhoven is gecementeerd, in scherp contrast met het metselwerk van de gevels aan de buitenzijde.

Het blok heeft een continu gevelvlak tot

op het maaiveld aan het plein, de Dwarsstraat en het Vizier. Aan de IJburglaan is de gevel mede door de arcade nader gedifferentieerd. Het blok heeft hier een "onderbouw" van winkels met een zelfstandige indeling. Het woonprogramma van blok 5 is hoofdzakelijk opgebouwd uit appartementen in een grote diversiteit. Naast de appartementen zijn er bedrijfswoningen (ééngezinswoningen) met op de begane grond bedrijfsruimte en atelierwoningen met het atelier op de begane grond. De appartementen zijn ontsloten middels portieken, welke doorlopen tot in de parkeergarage.

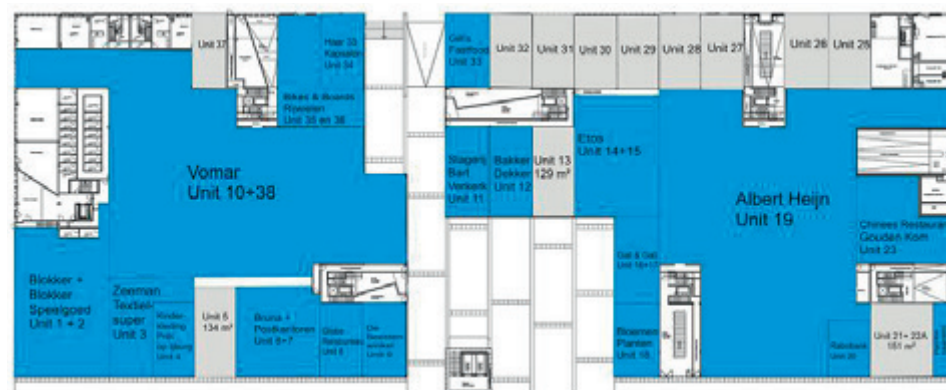
Architecten

Architectenbureau Ellerman

Lucas van Vugt / duCroy & van Zutphen architects

Koers Zeinstra van Gelderen Architecten

Arons en Gelauff Architecten





Aanvullend referentieproject: Van Hoogendorpkwartier, Vlaardingen

Synchroon ontwikkelde het nieuwe winkelcentrum Van Hogendorpkwartier als onderdeel van de grootschalige herstructurering van de wijk Babberspolder-Oost. Op 6 december is het winkelcentrum feestelijk geopend.

Op de plek van het bestaande middenblok aan de Van Hogendorplaan verrijst het nieuwe centrum bestaande uit circa 6.300 m² winkels en 125 woningen: 52 terraswoningen bestaande uit 18 koopwoningen voor starters en 36 sociale huurwoningen. Aansluitend een appartemententoren van negen verdiepingen met 52 vrije sector huurwoningen. Verder maken 19 grondgebonden koopwoningen deel uit van het plan.

Een deel van de bestaande, gedateerde winkelvoorraad is gesaneerd en heeft plaatsgemaakt voor een nieuw, toekomstbestendig winkelcentrum met een ruime parkeervoorziening. De tevredenheid over het nieuwe winkelcentrum is groot: zowel onder de buurtbewoners, winkeliers, gemeente, Waterweg Wonen als bij de nieuwe eigenaar Renpart.

ERA Contour is op verschillende fronten actief in de wijk. Zowel met de bouw van het nieuwe winkelcentrum en de reeds opgeleverde wijk Spiegelhof als met eigen ontwikkelingen, de wijk Vlaardings Geluk, een brede schoolac-

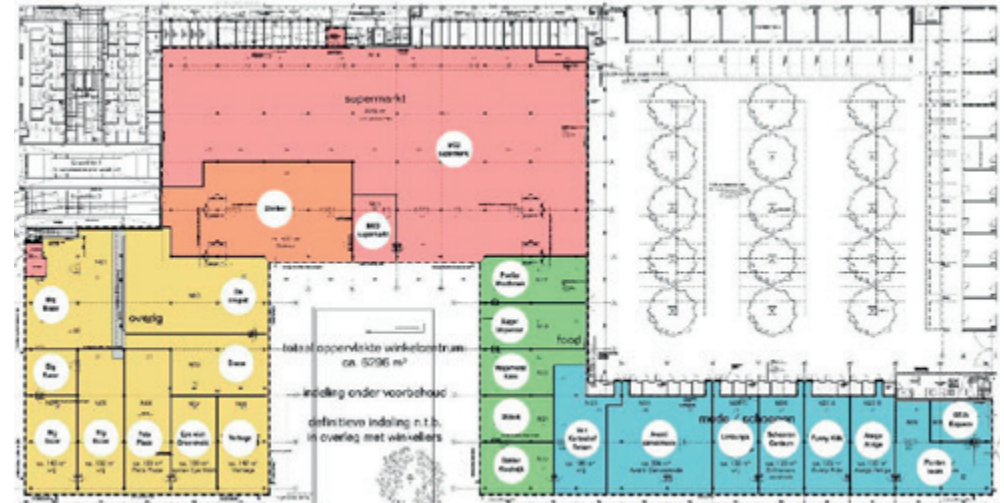
commodatie en krijgt het openbaar groen een flinke opknapbeurt waardoor Babberspolder-Oost als het ware in één groot parkgebied komt te liggen.

Programma

- 6500 m² bvo
- lineair met plein
- 1 supermarkt
- parkeren op maaiveld

Opdrachtgever Waterweg Wonen
Architect Klunder Architecten
Looptijd mrt 2012 - dec 2013





Aanvullend referentieproject: Vuurplaat / Centrée, Rotterdam

Vuurplaat

Leyten is in 1998 in samenwerking met diverse corporaties begonnen met deze uitbreidingsopgave op de Kop van Zuid. Hart van deze gebiedsontwikkeling is het winkelcentrum Vuurplaat dat door haar sterke brancheringsmix is uitgegroeid tot het belangrijkste boodschappencentrum op de Kop van Zuid. Winkelformules die hier gevestigd zijn de bekende landelijke retailers zoals Lidl, Action, Kruidvat, Marskramer, Hema, Etos, Verhage, Gall&Gall, Bruna in combinatie met een goede kwaliteit 'çouleur locale' en gevarieerde horeca. Aan de Laan op Zuid bevinden zich een breed scala aan zakelijke dienstverleners.

Programma

- 13.000 m² commerciële ruimte
- Ruim 600 woningen
- Gebouwde parkeervoorzieningen

Architecten **Atelier Pro**
Christiaanse DKV
Oplevering **1998 t/m 2015**

Centrée

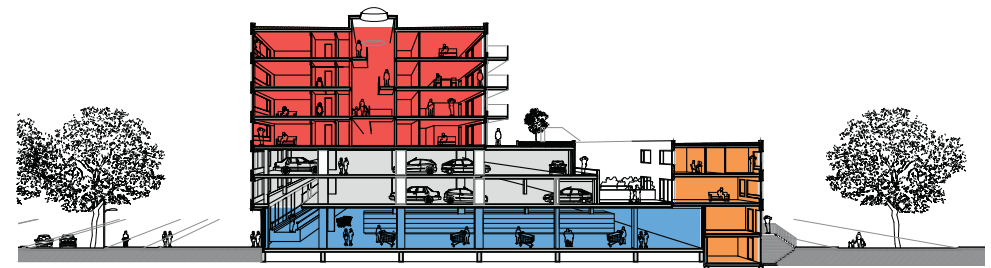
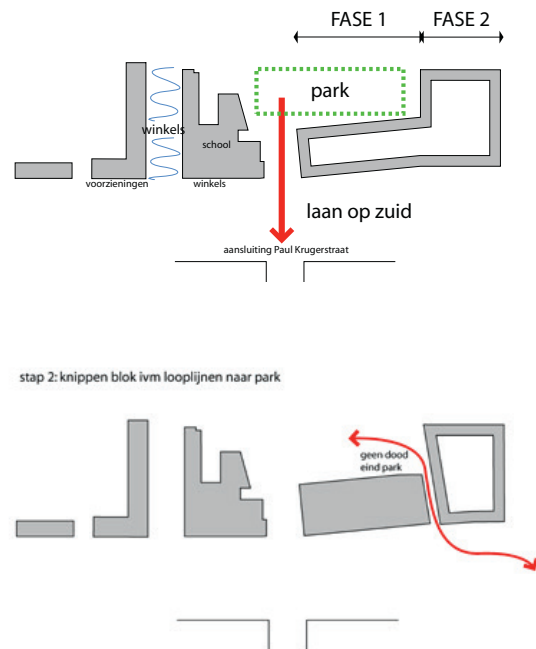
Het project Centrée is onderdeel van de grotere gebiedsontwikkeling Parkstad Rotterdam. Deze gebiedsontwikkeling moet de schakel vormt tussen de Kop van Zuid en de Afrikaanderwijk in Rotterdam-Zuid. Aanleiding voor de ontwikkeling van Centrée was de verplaatsing van de Albert Heijn op de Vuurplaat naar de Laan op Zuid in combinatie met de verplaatsing van basisschool de Clipper naar een nieuw schoolgebouw. Door de verplaatsing van de AH naar een 3.000m² grote nieuwe supermarkt is winkelcentrum Vuurplaat verder uitgebreid richting de Laan op Zuid en heeft het winkelcentrum zich verder kunnen versterken. Het stedelijk blok dat aan de Laan op Zuid is gerealiseerd sluit aan op het hoogstedelijke karakter van dit gebied en omvat naast de voorzieningen een verscheidenheid aan woontypes met o.a. 82 huurappartementen die verkocht zijn aan Syntrus Achmea.

Programma

- 3.000 m² Brede School
- 4.000 m² commerciële ruimte
- 97 woningen
- Gebouwde parkeervoorziening (200 pp)

Architecten **Juli Ontwerp en Advies**
Oplevering **2015 (fase 1 en 2)**



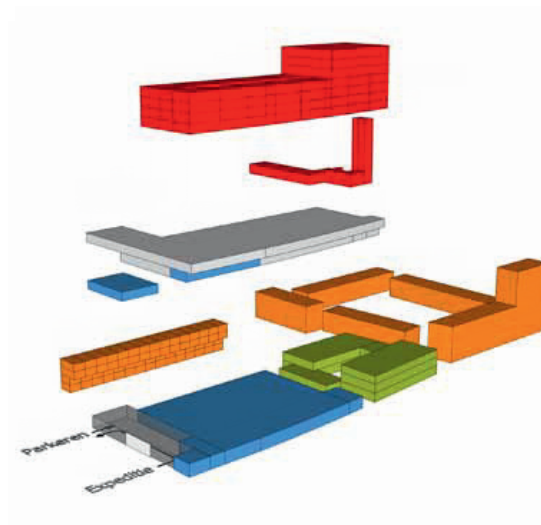


appartementen

parkeren

parkwoningen

expeditie



Fase II [woningen en appartementen]

School / BSO

Winkels



Rijnboutt bv

Barentszplein 7

1013 NJ Amsterdam

T +31 (0)20 530 48 10

F +31 (0)20 530 48 20

www.rijnboutt.nl