

Ontwerp

Centrumvisie Aalsmeer





Centrumvisie Aalsmeer

Ontwerpvisie 14 mei 2019

Inhoudsopgave

Samenvatting.....	4
1. Inleiding	7
1.1 Aanleiding en voorgeschiedenis	7
1.2 Proces tot nu toe	9
1.3 Ambitie en doelstelling.....	10
1.4 Leeswijzer	10
2. Plangebied.....	11
2.1 Historie.....	11
2.2 Planbegrenzing	12
2.3 Ruimtelijke structuur.....	13
3. Positionering	14
3.1 Veranderingen in het winkellandschap.....	14
3.2 Lokale ontwikkelingen	15
3.3 Voorzieningenaanbod en leegstand.....	19
4. Toekomstperspectief.....	20
4.1 Propositie	20
4.2 Uitgangspunten en randvoorwaarden	21
4.3 Visiekaart	28

5. Aanbevelingen en maatregelen	29
5.1 Stationsweg - Van Cleeffkade.....	30
5.2 Raadhuisplein en Drie Kolommenplein.....	31
5.3 Zijdstraat, Punterstraat en Molenplein.....	34
5.4 Praamplein en Molenpad	36
6. Realisatie	37
6.1 Proces en strategie.....	37
6.2 Openbare ruimte.....	38
6.3 Participatie en communicatie	39
6.4 Financiën.....	39
Bijlage.....	41
I Visiekaart	42
II Raakvlakken Centrumvisie met andere lopende ontwikkelingen.....	43
III Indicatief Spoorboekje: overzicht fasering werkzaamheden.....	44
IV Vigerend toepasbaar beleid.....	45
V Bronnen en onderzoek	47

Samenvatting

Inleiding

Voor u ligt het ontwerp van de Centrumvisie Aalsmeer. De Centrumvisie is een (deel) structuurvisie en bevat een nieuw toekomstperspectief voor Aalsmeer centrum. Het schetst de voorwaarden en de spelregels voor de ontwikkeling van dit gebied. De Centrumvisie is daarmee het richtinggevend ruimtelijk kader voor nieuwe initiatieven en voor een eventueel nieuw bestemmingsplan. Met deze visie hopen wij plannenmakers, bewoners, eigenaren en ondernemers te inspireren om te investeren in het hoofdwinkelgebied van Aalsmeer.

Naast het feit dat de detailhandel in heel Nederland onder druk staat, spelen in Aalsmeer lokale ontwikkelingen die dit effect versterken.¹ De aard van het voorzieningenniveau en de vestigingsvoorwaarden in Aalsmeer centrum zijn niet toekomstbestendig. Het aandeel specialistische zaken en trekkers is in de afgelopen jaren afgenomen, met leegstand tot gevolg. Zonder ingrijpen zal het voorzieningenniveau in Aalsmeer centrum steeds meer functioneel (voor de dagelijkse boodschappen) van aard worden. Het gevaar dreigt dat het winkelgebied daarmee zijn positie nog verder verzwakt en zo in een neerwaartse spiraal terecht komt. Er zijn maatregelen op de korte en middellange termijn nodig.

¹ Nationaal: ontwikkeling van perifere detailhandelsvestigingen, grootschalige detailhandelsvestigingen en internet. En lokaal: verandering in de winkelstructuur (Zijdstaat niet langer A1 gebied), slechte verbindingen en vindbaarheid van verschillende deelgebieden, parkeerdruk, achterhaalde beeldkwaliteit, weinig verblijfskwaliteit in de openbare ruimte en veel leegstand.

Context

Uit de 'Aalsmeerse gebiedsvisie 2020' (26 november 2009), de bijbehorende uitvoeringsagenda, de collegeprogramma's van 2014-2018 en 2018-2020 en de Motie Drie Kolommenplein-Raadhuisplein (29 oktober 2015) blijkt de politieke wens om iets te doen aan de situatie. Er wordt opgeroepen om het ondernemersklimaat, de beeldkwaliteit en het voorzieningenniveau te verbeteren. Die wens wordt in de loop van de jaren ook geuit door ondernemers en pandeigenaren. Er is een brede behoefte aan een visie over het winkelgebied in Aalsmeer-dorp.

Voor de totstandkoming van de ontwerp Centrumvisie Aalsmeer is daarom intensief opgetrokken met betrokkenen en belanghebbenden, waaronder ondernemersvereniging Meer Aalsmeer, pandeigenaren en het wijkoverleg de Dorper. In een iteratief proces met belanghebbenden en betrokkenen zijn drie bouwstenen voor de visie opgesteld waaruit de visie uiteindelijk is opgebouwd: de economische bouwsteen en de bouwstenen beeldkwaliteit en verkeer.

Ambitie en doelstelling

Het centrum van Aalsmeer moet weer een aantrekkelijke, herkenbare en karakteristieke plek voor Aalsmeer en haar bezoekers worden. Daarvoor moet het economisch functioneren van het winkelgebied verbeteren en het voorzieningenniveau toekomstbestendig op niveau worden gebracht.



Propositie

We willen naar een divers voorzieningenaanbod met zowel functionele als specialistische detailhandel, cultureel maatschappelijke functies en horeca, bereikbaar voor bewoners en bezoekers van buiten de gemeente. Alle plekken zijn met elkaar verbonden in een openbare ruimte van hoge verblijfskwaliteit, met voldoende verblijfs- en parkeerplekken, groen en water. Het wordt een gezelliger centrum in beleving en gebruik, met de mogelijkheid voor boodschappen bij een supermarkt en de kleine speciaalzaak, maar ook voor een kop koffie, een diner, een bezoek aan een culturele of maatschappelijke instelling of een ontmoeting op een levendig terras, een besloten plein of een prettige plek aan het water.

Het is belangrijk dat wordt ingezet op het behalen van alle doelen uit de propositie. Het heeft geen zin om de bereikbaarheid te verbeteren als er niets wordt gedaan aan de inrichting van de openbare ruimte, of om voldoende parkeerplekken te behouden als de verblijfskwaliteit niet verbetert. De combinatie van doelen leidt tot een verbetering van de belevingswaarde en zicht- en/of vindbaarheid van winkelgebied. Hiermee wordt meer aanloop gegenereerd en de verblijfsduur van de consument in het centrum verlengd. De verwachting is dat dit een hoger niveau aan consumentenbestedingen oplevert en een dorpscentrum waar ondernemers en vastgoedeigenaren een goede boterham verdienen en zich graag willen vestigen. Meer investeringen leiden tot een verbetering van het vestigingsklimaat en dit levert stabilisatie en toekomstbestendigheid van het voorzieningenniveau op.

Uitgangspunten en randvoorwaarden

Hieronder zijn de belangrijkste voorwaarden en uitgangspunten beschreven, waarbinnen tot realisatie van de gestelde propositie overgegaan kan worden:

Optimaliseren winkelstructuur, bereikbaarheid en zichtbaarheid

1. Als hoofdontsluitingsroute zijn de bereikbaarheid en doorstroming van de Van Cleeffkade – Stationsweg en (specifiek) van het kruispunt bij de Uiterweg, essentieel voor het functioneren van het gehele winkelgebied. De bereikbaarheid en doorstroming moeten gewaarborgd blijven.
2. De Zijdstaat is de primaire verbindingsroute voor langzaam verkeer tussen de verschillende deelgebieden in het winkelgebied. Daarom is het van belang dat deze straat ook voor de toekomst een winkelfunctie blijft behouden,, waarbij meer gericht gaat worden op specialistische winkelformules.
3. Bij het (her)inrichten van wegen en verbindingsroutes zijn verkeersveiligheid en stedenbouwkundige inpasbaarheid het uitgangspunt. Langzaam verkeer (voetgangers en fietsers) moet zich veilig(er) in het gebied kunnen bewegen.
4. Bij toekomstige toeristische en recreatieve ontwikkelingen rondom het centrum, dienen de verbindingen met het centrum te worden versterkt.²

Verder is het streven om bevoorradings- en expeditieverkeer waar mogelijk van de Van Cleeffkade – Stationsweg gebruik te laten maken zodat de Dorpsstraat wordt ontlast. Ook is het streven om geen parkeerplaatsen te verwijderen, tenzij deze gecompenseerd kunnen worden.

² Bijvoorbeeld bij de Historische tuin, het Stokkeland, het Uiterweggebied en de Ringvaartzone

Verhogen beeld- en verblijfskwaliteit

1. Bij herinrichting van de openbare ruimte wordt de inzet voor een verbetering van de beeldkwaliteit en verblijfskwaliteit meegenomen.
2. De openbare ruimte in de aanloopgebieden conformeert zich aan het Beeldkwaliteitsplan Aalsmeer-dorp. De openbare ruimte in het kernwinkelgebied krijgt een extra kwaliteitsslag. Hiermee wordt voor de bezoeker en consument duidelijk en zichtbaarder dat hij/zij zich in het kernwinkelgebied bevindt.
3. De openbare ruimte wordt uniform en integraal vormgegeven zodat verschillende gebieden op elkaar aansluiten en het centrum minder rommelig oogt.
4. In het kernwinkelgebied geldt het 'auto te gast' principe, zodat routes, veiligheid en verblijfskwaliteit worden verbeterd.
5. Groen en blauw (waterbeleving) worden versterkt, om de verblijfskwaliteit en belevingswaarde te verhogen.

Verbeteren voorzieningenaanbod en verminderen leegstand

1. Aalsmeer centrum dient zowel winkelen voor de dagelijkse boodschappen als specialistisch winkelen te faciliteren.
2. De planologische grootte van het winkelgebied wordt niet verder uitgebreid. Uitbreidingen van het aantal m2 aan commercieel vastgoed in het winkelgebied worden bevroren.
3. Functieverbreding en functiemenging moeten onder voorwaarden mogelijk worden in het winkelgebied.³ Insteek daarbij is dat te grote (leegstaande) winkelruimtes flexibel te transformeren zijn naar een meer marktconforme oppervlakte of naar ander gebruik. Hiermee ontstaat een gevarieerder voorzieningenaanbod en dat is aantrekkelijk voor de consument.

³ Zie voor meer informatie paragraaf 4.2 onder optimalisatie voorzieningenaanbod

De gestelde uitgangspunten en randvoorwaarden vormen samen met de propositie het toekomstperspectief voor Aalsmeer centrum. Deze visie doet tevens aanbevelingen over maatregelen voor de realisatie van het beschreven toekomstperspectief.

Aanbevelingen en maatregelen

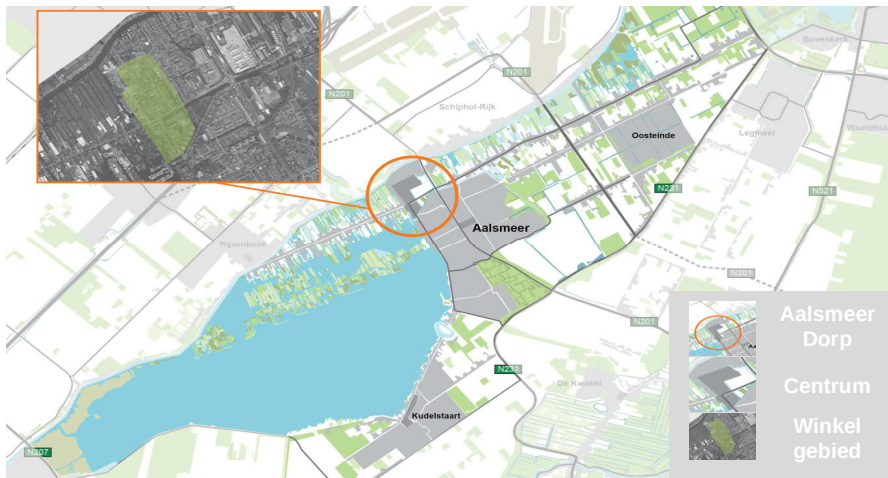
Met het vaststellen van de Centrumvisie Aalsmeer door de gemeenteraad, wordt eveneens besloten om het college van B&W opdracht te geven tot het overnemen van de omschreven aanbevelingen voor de maatregelen.

Hieronder een overzicht van de belangrijkste aanbevelingen:

- a. Op de middellange termijn inzetten op de inrichting van een eenrichtingscircuit op het kruispunt Van Cleeffkade-Stationsweg, en daarmee de snelheid op de Van Cleeffkade en Stationsweg ter hoogte van het winkelgebied naar 30 km/u te brengen.
- b. In aansluiting op het voorgaande het Raadhuisplein vormgeven (en herinrichten) als één geheel, van gevel tot gevel samen met het kruispunt Van Cleeffkade – Stationsweg en het plein voor het gezondheidscentrum, waarbij er ruimte ontstaat voor het eenrichtingscircuit en verblijfskwaliteit, met behoud van de parkeerfunctie.
- c. Vanwege het noodzakelijke onderhoud, matige beeld- en verblijfskwaliteit en ook vanwege de huidige en potentiële status van de Zijdstaat, op korte termijn overgaan tot herinrichting en daarbij het Molenplein en de Punterstraat meenemen. De Zijdstaat is een ruimtelijke en functionele drager van de winkelstructuur en daarmee van groot belang voor het gehele winkelgebied.
- d. Aanbevolen wordt om voor het Praamplein alleen de maatregelen voor de korte termijn op te pakken. Op het moment dat recreatie-initiatieven tot stand komen, kunnen de middellange en lange termijn maatregelen tot uitvoering worden gebracht.

1. Inleiding

Aalsmeer is een gemeente van ca. 30.000 inwoners en is groeiende, in een van de sterkste economische regio's van Nederland. Aalsmeer heeft door haar ligging, bloementeel en historie een bloeiende toeristische sector, die kan profiteren van de nabijheid van Amsterdam, Schiphol en Flora Holland. Het hoofdwinkelgebied van Aalsmeer in Aalsmeer-dorp sluit echter onvoldoende aan bij dit 'beeld'. De positie ten opzichte van andere winkelgebieden binnen en buiten Aalsmeer verzwakt. Er zijn maatregelen op de korte en middellange termijn nodig om er een aantrekkelijk ontmoetingspunt van te maken, met gezellige horeca en bijzondere winkels in een sfeervolle omgeving.



Ligging plangebied binnen Aalsmeer en omgeving

1.1 Aanleiding en voorgeschiedenis

Aalsmeer Centrum was tot 10 jaar geleden (voor de economische crisis) de voornaamste bestemming binnen Aalsmeer voor zowel de dagelijkse als niet dagelijkse boodschappen. Deze positie is door een aantal ontwikkelingen afgenomen. Als niet wordt ingegrepen dan resteert een functioneel winkelgebied voor de dagelijkse boodschappen, zonder specialistisch winkelaanbod, net als in veel andere winkelgebieden in soortgelijke gemeentes in Nederland. Het centrum zal dan in feite als een wijkcentrum voor Aalsmeer-dorp functioneren, maar gaat daarbij stevige concurrentie van andere wijkcentra ondervinden. Dit betekent concreet een neerwaartse spiraal van minder aanloop, stagnerende omzetten, afkalvende huuropbrengsten, slinkende onderhoudsbudgetten wegtrekkende ondernemers, leegstand en verpaupering. En dit heeft weer zijn weerslag op het algehele voorzieningenniveau.

We leven inmiddels in economisch betere tijden, maar de situatie in het centrum is nog niet toekomstbestendig te noemen. Zelfs nu is de concurrentiepositie ten opzichte van andere winkelgebieden binnen en buiten Aalsmeer dalende en is het de vraag of het voorzieningenniveau voor de toekomst kan worden gewaarborgd. Het centrum voldoet namelijk niet aan de eisen die de hedendaagse consument stelt aan beleving, verblijfsklimaat en aanbod. Er mist een aantrekkelijk ontmoetingspunt met gezellige horeca en bijzondere winkels in een sfeervolle omgeving waar regelmatig 'wat te doen' is. De onderlinge verbindingen zijn matig en de uitstraling van een deel van het winkelgebied is gedateerd.



Gemeente Aalsmeer

Er zijn maatregelen op de korte en middellange termijn nodig om de positie van het centrum te verbeteren en het voorzieningenniveau toekomstbestendig te waarborgen.

Gebiedsvisie Aalsmeer 2020

De “Gebiedsvisie Aalsmeer 2020” (d.d. 26 november 2009) wijst Aalsmeer-dorp aan als hoofdwinkelgebied. Daarmee wordt een eerste stap gezet om de positie van het centrum te verbeteren. Er liggen voor Aalsmeer-dorp bijzondere kansen om het gebied aantrekkelijk, compact en levendig te maken. Door een goede inrichting en een aantrekkelijk aanbod van winkels en horeca kan het centrum, zo stelt de gebiedsvisie, aantrekkelijk worden: niet alleen voor de eigen inwoners maar ook voor de toerist of recreant.

Er wordt ingezet op een divers winkelaanbod en een verbetering van het verblijfsklimaat middels opwaardering van de openbare ruimte en het toevoegen van horeca.

Uitvoeringsparagraaf Gebiedsvisie 2020

In de daar op volgende ‘Uitvoeringsparagraaf Gebiedsvisie Aalsmeer 2020’ wordt een aantal ruimtelijke ontwikkelingen in de vorm van fysieke ingrepen beschreven. De ontwikkeling heeft hoofdzakelijk als doel de levendigheid in Aalsmeer-dorp te vergroten en het voorzieningenniveau te optimaliseren als kernwinkelgebied van de gemeente. Maar er wordt ook een ambitie gesteld voor Aalsmeer-dorp. Namelijk: ‘het behouden en versterken van het imago van Aalsmeer als water- en bloemengemeente en het behouden en versterken van het dorpsse, kleinschalige karakter van de historische dorpskern.’



Leegstand in de Zijdstaat (2016)



Motie Drie Kolommenplein-Raadhuisplein

In een motie van de gemeenteraad van 29 oktober 2015, wordt het college opgeroepen om parallel aan het opstellen van een visie voor het winkelgebied in Aalsmeer-dorp te komen tot een plan voor de verkeersstructuur, parkeervoorzieningen, en de stedenbouwkundige structuur rond het Drie Kolommenplein en Raadhuisplein.

Betekenis Centrumvisie

De Centrumvisie is een bevat een nieuw toekomstperspectief voor Aalsmeer centrum. Het schetst de voorwaarden en de spelregels voor de ontwikkeling van dit gebied. Het gaat hierbij onder andere over de positionering, het functioneren en de structuur van het centrum.

Dit document biedt duidelijkheid en zekerheid aan eigenaren, ondernemers, bewoners en initiatiefnemers. De Centrumvisie is daarmee het richtinggevend ruimtelijk kader voor nieuwe initiatieven en voor een eventueel nieuw bestemmingsplan. Met deze visie hopen wij plannenmakers, eigenaren en ondernemers te inspireren te investeren in het hoofdwinkelgebied.

1.2 Proces tot nu toe

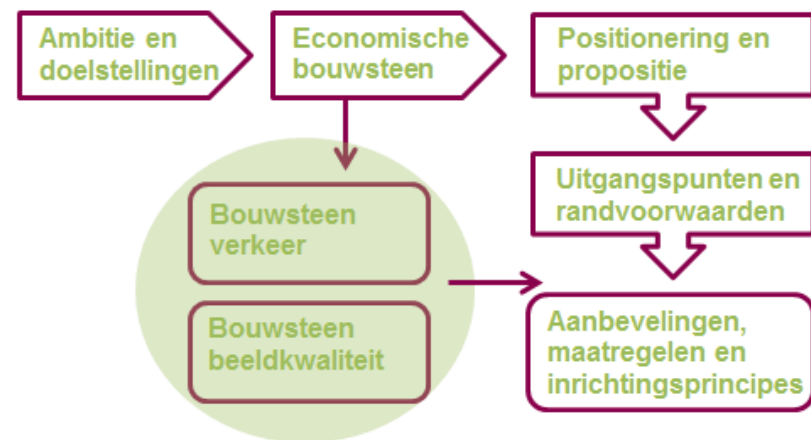
Voor de totstandkoming van de ontwerp Centrumvisie Aalsmeer is er nauw overleg geweest met de ondernemersvereniging Meer Aalsmeer, eigenaren en het wijkoverleg de Dorper.

Er is al langer overleg gaande met betrokkenen en belanghebbenden. De gemeente Aalsmeer heeft in de zomer van 2016 een conceptvisie voor het centrum in de inspraak gebracht.

Na kritiek op een aantal onderdelen van het concept en op de wijze waarop de ondernemers bij de totstandkoming betrokken waren, heeft de gemeente besloten om de behandeling van de Centrumvisie op te schorten en het proces op te delen in de bouwstenen economie, verkeer en beeldkwaliteit. Deze onderwerpen vroegen in de inspraak de meeste aandacht, vormen nu de bouwstenen van deze visie.

De gemeente heeft begin 2017 Stichting Ondernemersfonds Meer Aalsmeer uitgenodigd een economische bouwsteen op te stellen, met ondersteuning van bureau Droogh, Trommelen en Partners (DTNP). Bij de start zijn de meningen en wensen onder ondernemers en eigenaren over de huidige en toekomstige situatie in het centrum geïnventariseerd. Vervolgens is een werkgroep opgericht om het werkproces van de economische bouwsteen te begeleiden. Op 1 november 2017 is de bouwsteen tijdens een brede bijeenkomst voorgelegd aan de ondernemers en eigenaren en op 30 januari 2018 ter kennisname aangenomen door het College van B&W.

Vervolgens is in opdracht van de gemeente gestart met het uitwerken van de bouwsteen beeldkwaliteit (door bureau IMOSS). Dit is een ruimtelijke doorvertaling van de economische bouwsteen, maar ook van de uitkomsten uit verkeersonderzoek, de bouwsteen verkeer (beiden opgesteld door bureau Sweco) en van eerder gestelde doelstellingen uit de 'Gebiedsvisie Aalsmeer 2020'. De start van dit proces was een participatieavond op 5 februari 2018. Samen met een klankbordgroep van belanghebbenden zijn vervolgens in een iteratief proces beide bouwstenen verder ontwikkeld. Hierbij is ook onderzoek gedaan naar de financiële gevolgen van de aanbevelingen en maatregelen uit de bouwstenen. De bouwstenen beeldkwaliteit en verkeer zijn op 12 februari 2019 vastgesteld door het College van B&W. De gemeenteraad is tussen 2017 en heden viermaal tussentijds geïnformeerd over de stand van zaken en de inhoud.



Schematische weergave van visietraject

1.3 Ambitie en doelstelling

Het is de ambitie om het centrum van Aalsmeer te ontwikkelen tot een aantrekkelijke, herkenbare en karakteristieke plek voor Aalsmeer en haar bezoekers. Daarvoor moet het economisch functioneren van het winkelgebied verbeteren en het voorzieningenniveau toekomstbestendig worden ingevuld.

De bovenstaande hoofddoelstelling kunnen vier hoofddoelen worden onderscheiden:

1. *Optimalisatie van de winkelstructuur;*
2. *Verbeteren van bereikbaarheid en zichtbaarheid;*
3. *Verhogen van de beeld- en verblijfskwaliteit;*
4. *Verbeteren van voorzieningenaanbod en minder leegstand.*

Deze doelstellingen moeten leiden tot meer aanloop en een verlenging van de verblijfsduur van de consument in het centrum. Hiermee ontstaat een hoger niveau aan consumentenbestedingen en een dorpscentrum waar ondernemers en vastgoedeigenaren een goede boterham verdienen en zich graag willen vestigen. De verwachting is dat hierdoor stabilisatie van het voorzieningenaanbod ontstaat en dat het centrum als hoofdwinkelgebied van Aalsmeer een toekomstbestendig en divers voorzieningenaanbod kan behouden.

1.4 Leeswijzer

De visie is als volgt opgebouwd. Na de inleiding van hoofdstuk 1 wordt in hoofdstuk 2 het plangebied beschreven: wat zijn de grenzen van het gebied, wat is de historie van het dorpscentrum en hoe ziet de ruimtelijke structuur eruit?

Hoofdstuk 3 gaat in op de economische positionering van het gebied. Daarbij worden knelpunten/verbeterpunten, bedreigingen en kansen geïdentificeerd. Hieruit ontstaan deeldoelstellingen die leiden tot een economische propositie. De economische propositie en bijbehorende uitgangspunten en (rand)voorwaarden worden in hoofdstuk 4 beschreven, tezamen met een verbeelding van de visiekaart. Hoofdstuk 5 beschrijft vervolgens maatregelen en aanbevelingen voor het verkeer en parkeren en voor de openbare ruimte. Deze vormen inrichtingsprincipes voor het ontwerpproces. Hoofdstuk 7 gaat over de realisatie, waarbij het vervolgproces, financiën, planologie en communicatie de revue passeren.

2. Plangebied

2.1 Historie

Aalsmeer was eeuwenlang een vissersdorp op de zogeheten *Bovenlanden*. Aan vrijwel alle zijden van het dorp was water ontstaan door veenontginningen. De stedenbouwkundige structuur was daarom langgerekt en bevatte veel lintbebouwing (Uiterweg-Oosteinderweg). Haaks op dat lint ligt de weg (Zijdstraat) naar de voormalige Haarlemmermeer. Deze combinatie van een lint en een weg richting de Haarlemmermeer en daaropvolgend weer een weg haaks daarop (Dorpstraat) geeft Aalsmeer een kenmerkende vorm van een bajonet.

Na het inpolderen van de Stommeerpolder (1650) en Hornmeerpolder (1676) komt er een dijkstructuur aan de zuidzijde bij. Na de inpoldering van de Haarlemmermeer (1852) verliest Aalsmeer haar positie als vissersdorp en begint het met de bloementeel en het kweken van rozen (1880). De Ringvaart en bijbehorende dijk vormen een nieuwe begrenzing aan de noordzijde van het dorp. In de tientallen jaren daarna verdicht Aalsmeer langs deze structuurlijnen. In zuidelijke richting wordt de Stationsweg - Stommeerweg bebouwd en verdicht en in stedenbouwkundige zin belangrijker met de komst van het station.

In de jaren 50 van de vorige eeuw komt er net als in andere steden in Nederland een behoorlijke verstedelijking op gang. Tussen de Dorpsstraat en de Van Cleeffkade ontstaan typische wederopbouwwijken met de in het oog springende Centrale Bloemveiling (1928). Door deze wederopbouw komt het stedenbouwkundig zwaartepunt van Aalsmeer naar het zuiden te liggen. Begin jaren 70 van de vorige eeuw is Aalsmeer het hart van de glastuinbouw in Nederland. In de jaren 80 wordt de Bloemenveiling naar het buitengebied verplaatst. Het voormalige veilingcomplex wordt TV-studio.

Eind jaren 90 ontstaat aan de andere zijde van de Ringvaart het bedrijventerrein Schiphol-Rijk. Er ontstaan al snel plannen om de N201 af te waarderen en om Aalsmeer heen te leiden. Begin deze eeuw worden deze plannen concreter en inmiddels zijn ze uitgevoerd. Daardoor is aaneenhechten van twee zijden van het dorp mogelijk geworden. Door het oprukken van Schiphol, de uitbreiding van Amstelveen en Uithoorn en de ligging aan de Westeinderplassen ligt Aalsmeer op een interessante plek opgesloten. De ruimte wordt schaarser. Het waterlandschap en het landelijke groen rondom zorgen voor belangrijke beeldkenmerken van Aalsmeer. Echter, er valt weinig te merken van het groene karakter in het centrum zelf. Groen en water zijn als het ware verstopt achter de bebouwing en komen nauwelijks voor in de openbare gebieden.

2.2 Planbegrenzing

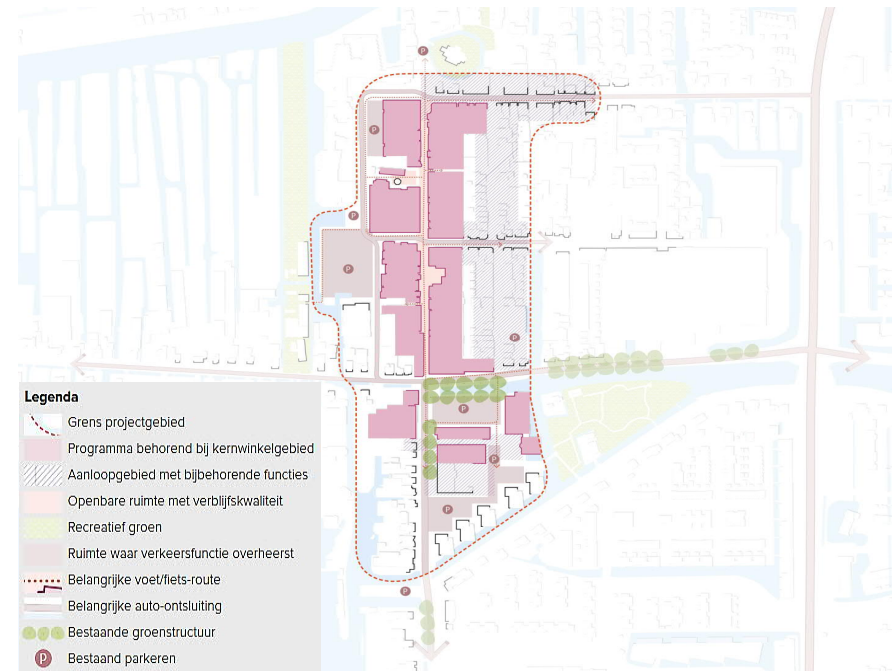
Het plangebied 'Aalsmeer centrum' bevat het hoofdwinkelgebied van Aalsmeer en is onderdeel van Aalsmeer-dorp. Het plangebied van het centrum wordt aan de noordzijde begrensd door de bebouwing van de Dorpsstraat. De oostzijde loopt ter hoogte van de Dorpsstraat tot aan de Rozenstraat om vervolgens ter hoogte van de Van Cleeffkade uit te komen bij de Marktstraat. Aan de zuidzijde wordt het plangebied begrensd door het Drie Kolommenplein en aan de westzijde door de Brandewijnsloot. Dat betekent overigens niet dat gebieden die buiten de planbegrenzing vallen, niet zijn meegenomen in onderzoek of beschouwingen.⁴

Het plangebied bestaat uit het kernwinkelgebied, aanloopstraten, verblijfs- en parkeerpleinen, woonstraten en ontsluitingswegen met woningen, cultuurhistorische, maatschappelijke en/of commerciële voorzieningen. Het kernwinkelgebied wordt gevormd door de Zijdstraat, Praamplein, Molenpad en Raadhuisplein en alles wat hier tussen ligt.⁵ Gedeelten van de Van Cleeffkade, Stationsweg, Drie Kolommenplein, Dorpsstraat, Marktstraat, Weteringstraat en Schoolstraat zijn aanloopstraten.⁶ Samen behoren ze tot het hoofdwinkelgebied in Aalsmeer.

⁴ Zo zijn o.a. de herinrichting van de Burgemeester Kasteleinweg, de realisatie van de LIDL, de nieuwbouw op de postkantoorlocatie en de vernieuwing bruggen op Uiterweg in ogenschouw genomen.

⁵ Een aaneengesloten gebied in het centrumgebied/binnenstad, met een hoge concentratie aan detailhandels- en horecazaken en commerciële dienstverlening, waar de inrichting meestal bestaat uit een promenade. Je vindt hier de hoogste passantenintensiteiten ofwel de grootste bezoekersaantallen; de consument bezoekt dit gebied om te winkelen en te verblijven, om zich aangenaam te verpozen, maar ook om gewoon iets te kunnen kopen of de boodschappen te kunnen doen.

⁶ Straten in het centrumgebied/binnenstad die direct aansluiten op het kernwinkelgebied, maar waar de winkelfunctie niet dominant is. De winkels en horeca worden doelgericht bezocht en zijn doorgaans kleinschalig met veel mkb (midden en kleinbedrijf).



Plangebied en ruimtelijk functionele structuur



Gemeente Aalsmeer



Luchtfoto ligging plangebied

2.3 Ruimtelijke structuur

Wegen

De route Van Cleeffkade - Stationsweg vormt de belangrijkste entree tot het centrum voor autoverkeer. Door de vormgeving van de verkeersruimte en het geldende 50 km/uur regime snijdt deze weg scherp door het centrum. Raadhuisplein en Zijdstraat worden op deze manier van elkaar afgesneden. Tot overige ontsluitingswegen behoren de Grundelweg, Uiterweg en Dorpsstraat. Halverwege wordt het plangebied doorsneden door de Weteringstraat-Punterstraat.

Openbare Ruimte en bebouwing

Het Praamplein ligt wat afzijdig en wordt hoofdzakelijk gebruikt als parkeer- en verkeersruimte. Het Raadhuisplein wordt ook als parkeerplein gebruikt. Het Raadhuisplein ligt op een plek waar twee historische wegen elkaar kruisen, namelijk de Zijdstraat en de Uiterweg-Oosteinderweg. Op deze twee lijnen is sprake van winkelgebied en representatieve bebouwing. De bebouwing in het centrum heeft verder een afwisselend en dynamisch beeld met een kenmerkend dorpse maat en schaal. Historische en moderne bebouwing wisselen elkaar af. Her en der verspreid staan Rijks- en gemeentelijke monumenten. De Dorpskerk staat op een markante plek nabij de Ringvaart in de 'oude Dorpskern'. Meer zuidelijk, aan de Zijdstraat, staat 'Korenmolen De Leeuw' met een voorplein (Molenplein).

Groen en blauw

Zowel aan de west-, - en oostzijde van het plangebied bevinden zich markante groene plekken. Aan de oostzijde ligt Stokkeland: een bijzonder landschappelijk overblijfsel dat vandaag de dag een functie als parkje en/of uitloopgebied heeft. Aan de westzijde ligt de Historische Tuin, te bereiken via het Praamplein.

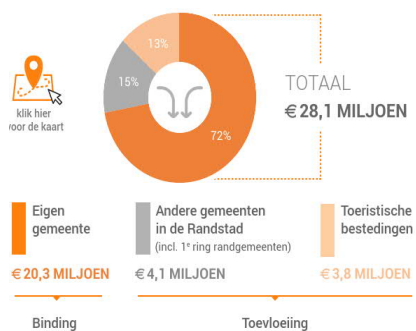
3. Positionering

Het winkelgebied Aalsmeer centrum beschikt over ca. 12.000 m² bruto vloeroppervlak. Er zijn drie supermarkten met een vierde op komst. Het dagelijks aanbod wint aan terrein ten opzichte van niet dagelijks. Het primaire verzorgingsgebied is de kern van Aalsmeer. Ongeveer 72% van de dagelijkse bestedingen komt uit de eigen gemeente. Bij de niet dagelijkse bestedingen is dit 39%. Resterende bestedingen komen uit de omliggende 'concurrerende' gemeenten maar ook van toeristen. De leegstand bedroeg in 2016 ca. 19%, in 2011 was dit 5%. Buiten de gemeentegrenzen is sprake van concurrentie van de hoofdwinkelcentra uit Hoofddorp en Amstelveen (15 km). Deze centra zijn substantieel groter dan de clusters in Aalsmeer en bieden de klant met name meer op het gebied van het recreatief winkelen.

Dagelijkse artikelen

(zoals levensmiddelen en drogisterijartikelen)

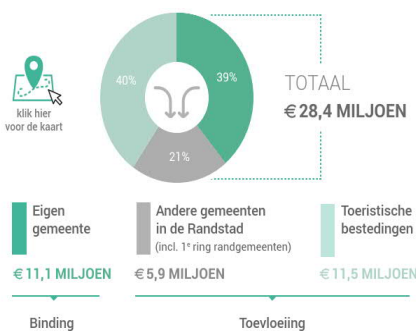
Waar komen bestedingen in de aankooplocatie vandaan?



Niet-dagelijkse artikelen

(zoals mode & luxe, vrije tijd en in en om het huis)

Waar komen bestedingen in de aankooplocatie vandaan?



Koopgedrag Aalsmeer centrum (bron: Randstad koopstromenonderzoek)

Ontwerp Centrumvisie Aalsmeer

3.1 Veranderingen in het winkellandschap

Hoe staat het centrum er voor? Een van de doelstellingen van deze visie is de optimalisatie van de winkelstructuur en het voorzieningenniveau. Het centrum met de Zijdsstraat als hoofdwinkelstraat was tot 10 jaar geleden de voornaamste bestemming binnen Aalsmeer voor zowel de dagelijkse als niet dagelijkse boodschappen. Deze positie is echter door een aantal ontwikkelingen afgenomen.

De belangrijkste reden is de verandering in het winkellandschap (de opkomst van internetwinkels) in combinatie met de economische crisis geweest.⁷ Dit heeft tot gevolg gehad dat de consument zich voor zijn dagelijkse boodschappen sterker richt op het eigen dorps- of wijkcentrum. Een tweede reden is dat de focus van de consument voor recreatief winkelen is verschoven naar de grotere (stads)centra als Amsterdam en Haarlem, maar ook Amstelveen en Hoofddorp. Middelgrote centra worden in toenemende mate overgeslagen. Dit resulteert in een tweedeling tussen de winnaars (lokale dorps- en wijkcentra voor de dagelijkse boodschappen en grotere centra voor het recreatief winkelen) en de verliezers (de middelgrote centra), waar de ketens wegtrekken en het steeds moeilijker wordt om passende opvolgers te vinden. Dit type centra zit qua winkeloppervlak te ruim in haar jasje. Dit is geen conjunctuurprobleem, maar een structureel probleem. Daarvoor is het koopgedrag van de consument te ingrijpend veranderd.

⁷ Internetwinkelen is de afgelopen jaren sterk toegenomen. Op dit moment wordt 25% van de dagelijkse inkoop via internet gedaan. Bron: DT&P

3.2 Lokale ontwikkelingen

Aalsmeer centrum zit qua aanbod tussen een dorpscentrum en middelgroot centrum in en valt in de categorie 'verliezers'. Dit is ook terug te zien in de toename van de leegstand over de jaren. Vooral de grootschalige panden (vanaf ca.300m² vvo) blijken moeilijk afzetbaar in de markt. Maar met een omvangrijk marktgebied en een welvarende bevolking binnen bereik en met een groeiende bevolking en hoge toeristische investeringen, lijkt Aalsmeer centrum voldoende potentie te hebben om het te redden. De vraag is in welke vorm. Een aantal lokale omstandigheden lijkt daar grote invloed op te hebben, te weten:

- Verandering in de winkelstructuur;
- Matige verbindingen en bereikbaarheid;
- Matige beeld- en verblijfskwaliteit;
- Voorzieningenaanbod en leegstand.

Winkelstructuur

Het centrum is de afgelopen jaren 'opgerekt en omgeklapt' door de vestiging van grootschalige trekkers voor dagelijkse boodschappen op plekken waar het (doordeweeks) makkelijk te parkeren is: Praamplein en Raadhuisplein. Hierdoor is ook het druktebeeld van de Zijdstraat naar deze locaties verschoven en daarmee de bezoekersoriëntatie.

De vestiging van twee supermarkten op het Praamplein, de Action op het Drie Kolommenplein en binnenkort de Lidl op het Raadhuisplein trekt mogelijk extra publiek. Onbekend is echter in hoeverre de rest van het centrum hiervan profiteert.

Wel bekend is dat het leeuwendeel van de consumenten twee tot drie winkels bezoekt en 0.5 tot 1 uur in het centrum verblijft.⁸ Daarmee kan ook worden geconcludeerd dat de consument Aalsmeer centrum vooral als een functioneel winkelgebied beschouwt.⁹

Het Praamplein vervult met publiekstrekkingen als de weekmarkt en de supermarkten (AH, Deen en Polo Smak) een belangrijke boodschappenfunctie. De openbare ruimte ziet er goed uit en het plein profileert zich als modern functioneel A1 gebied voor de dagelijkse boodschappen. Dankzij de vestiging van de Lidl en de aanwezigheid van de Action wordt ook het Raadhuisplein een belangrijker bronpunt voor het centrum. Maar ook hier lijkt een verschuiving naar een modern functioneel A1 gebied aan de orde. Beide pleinen richten zich dus op de dagelijkse boodschappen. De verschuiving van de winkeloriëntatie lijkt ten koste te gaan van de Zijdstraat (met het aanbod niet dagelijkse boodschappen). Problematisch is dat het centrum in het segment dagelijkse boodschappen een toenemende concurrentie ondervindt van andere wijkcentra in Aalsmeer.

⁸ Bron: Randstad Koopstromenonderzoek 2016

⁹ Een functioneel winkelgebied is zodanig ingericht dat consumenten doelgericht en snel boodschappen kunnen doen; met parkeren voor de deur van supermarkten waar alles te koop is.



Locaties grootschalige trekkers Aalsmeer centrum (bron: DT&P 2017)

Zijdstraat

Onder druk van het veranderde winkellandschap en de verschoven en opgerekte winkelstructuur lijkt de Zijdstraat haar functie als hoofdwinkelstraat te verliezen. En daarmee lijkt het gehele winkelgebied aan specialistisch en niet dagelijks aanbod te verliezen. De vraag is wat de toekomst is van de Zijdstraat en daarmee van Aalsmeer centrum. Accepteren we dat de Zijdstraat langzamerhand verkleurt naar een woonstraat, dan accepteren we ook dat Aalsmeer centrum kan worden beschouwd als een functioneel winkelgebied voor dagelijkse boodschappen.

Verbindingen en zichtbaarheid

Met het Praamplein en Raadhuisplein als twee centrum/A1 gebieden, is het winkelgebied niet aaneengesloten, maar verspreid over verschillende plekken. Het Raadhuisplein vormt fysiek een eiland zonder zichtbare verbinding met de Zijdstraat en de koppeling van het Praamplein met de Zijdstraat laat eveneens te wensen over.

Belangrijk zijn duidelijke en aantrekkelijke verbindingroutes richting de verschillende gebieden. Hierdoor ontstaat voldoende doorloop en aanloop en worden consumenten het winkelgebied 'ingetrokken' voorbij de parkeerplaatsen op het Raadhuisplein en Praamplein.

De Zijdstraat is in potentie hierbij de natuurlijke 'loper' tussen de verschillende gebieden. Echter, bezoekers van het Praamplein en het Raadhuisplein worden niet verleid om de Zijdstraat door te lopen. De Zijdstraat is namelijk een naar binnen gekeerde winkelstraat, lastig zichtbaar voor onbekenden en nieuwe bezoekers. De Zijdstraat dient daarom vanaf de buitenkant zichtbaar en vindbaar te zijn.

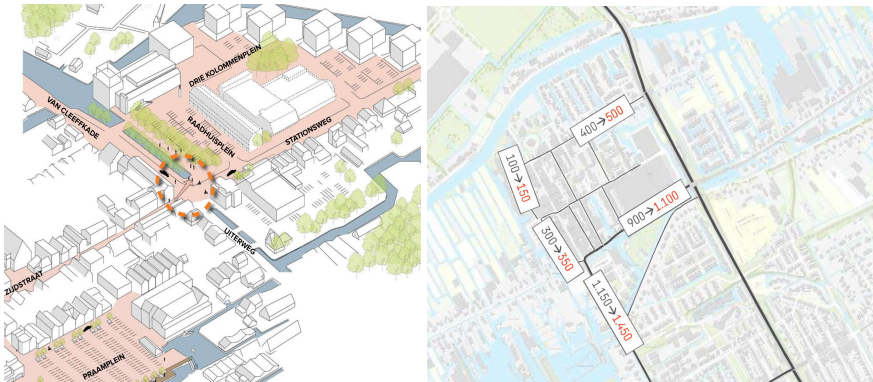
Ook het Molenplein is lastig zichtbaar. Het heeft de potentie om een centrale plek te worden om te verblijven. Het plein ligt echter verscholen en nodigt niet uit om te verblijven.

Bereikbaarheid, verkeer en parkeren

Richting 2030 lijkt de autobereikbaarheid van het winkelgebied een serieus aandachtspunt te worden.¹⁰ Dit is essentieel voor het functioneren van het winkelgebied. Momenteel bedraagt de gemiddelde wachttijd ca. 17 seconden op de Uiterweg, ter hoogte van het kruispunt Van Cleeffkade-Stationsweg. Een wachttijd van 20 seconden is acceptabel. Op piekmomenten loopt de wachttijd echter op.¹¹ In 2030 worden wachttijden berekend van 1,5 minuut en dit is onacceptabel.

¹⁰ De auto vervult een belangrijke rol voor de bereikbaarheid van Aalsmeer -dorp. Zowel inwoners als bezoekers maken vooral gebruik van de auto. Van de eigen inwoners komt 59 procent met de auto en van de bezoekers van buiten het dorp komt maar liefst 89 procent met de auto.

¹¹ Meetmoment piekmoment: zaterdagmiddag 12.00 – 13.00 uur.



Intensiteiten autoverkeer centrum op piekmoment zaterdag 12-13 uur. Situatie 2030 in het rood op basis van autonome groei van 1,5% per jaar.

Ook de verkeersveiligheid rond het kruispunt Van Cleeffkade, Stationsweg en Uiterweg vergt specifieke aandacht. Gemotoriseerd verkeer maakt van dezelfde rijbaan gebruik als langzaam verkeer en dat is in combinatie met de hoge intensiteiten gedurende piekmomenten, zeer onoverzichtelijk. Herinrichting van dit kruispunt is noodzakelijk voor de bereikbaarheid van het winkelgebied.¹² De stedenbouwkundige inpasbaarheid van een nieuw en functionerend kruispunt in combinatie met verkeersveiligheid is echter problematisch. In de huidige situatie gaat de verkeersfunctie al ten koste van ruimte om te verblijven.

¹² Uit onderzoek van adviesbureau Sweco is gebleken dat een herinrichting van het kruispunt Van Cleeffkade, Stationsweg en Uiterweg een dermate verbetering in de doorstroming van het autoverkeer genereert, dat daarmee de Dorpsstraat wordt ontlast, de Punterstraat kan worden afgesloten en de Weteringstraat niet aangesloten hoeft te worden aan de Burgemeester Kasteleinweg.

Parkeren

Gratis parkeren (in een blauwe zone) is een sterk punt van het centrum als winkelgebied. Daarin is het in potentie sterker dan de kernwinkelgebieden in Hoofddorp en Amstelveen. Op bepaalde tijden is echter sprake van een hoge parkeerdruk.¹³ Dit is kenmerkend voor een functioneel winkelgebied. Het zou dan ook een slecht teken zijn wanneer de parkeerpleinen leeg zouden staan tijdens winkeltijden.

Het Raadhuisplein, Drie Kolommenplein en Praamplein doen dienst al grootschalige parkeerplaatsen in het centrum. De uitstraling van deze pleinen sluit aan bij een functioneel winkelgebied. Het staat echter haaks op de ambitie om de verblijfskwaliteit te verbeteren. Voor de parkeerpleinen wordt het behoud van de parkeerfunctie beoogd, waarbij ruimte wordt gezocht voor het verbeteren van de verblijfskwaliteit en het versterken van verbindingen. Daarbij is het streven om binnen het kernwinkelgebied in het centrum geen parkeerplaatsen te verwijderen, of deze te compenseren.

¹³ Parkeeronderzoek Aalsmeer (9 april 2016), Trajan. Opmerkelijk is het grote verschil in parkeerdruk tussen het Praamplein en het Raadhuisplein. Op het Praamplein blijft de parkeerdruk op alle gemeten tijdstippen onder de 50%, met uitzondering van zaterdagmiddag (parkeerdruk ligt dan tussen 75-85%). Het Raadhuisplein kampt met een hogere parkeerdruk die op momenten de 100% benaderd. Binnen de blauwe zones is zaterdagmiddag sprake van de hoogste parkeerdruk (83%). Tijdens avonden is de parkeerdruk echter lager. (60%).



Gemeente Aalsmeer

Beeld- en verblijfskwaliteit

Om consumenten langer in het centrum te laten verblijven is het streven om een verbeterslag in de beeld- en verblijfskwaliteit te bewerkstelligen.¹⁴ De openbare ruimte in het winkelgebied is gedateerd en vaak ontoereikend voor een prettige verblijfskwaliteit. Het materiaalgebruik is te divers en te rommelig en er is een gebrek aan groen.



Profiel met midden groot en hoogteverschillen Zijdstaat (bron: Meer Aalsmeer)



Inrichting Praamplein (linksonder) en Raadhuisplein (rechtsonder)

Zijdstaat

De inrichting van het profiel van de Zijdstaat vormt al geruime tijd een punt van ergernis en nodigt niet uit om gezellig te winkelen. Door een hol profiel met een middengoot wordt aan de kanten gefietst, waarbij conflicten met voetgangers ontstaan. Ook de diversiteit aan materiaalgebruik doet het straatbeeld rommelig ogen en voelt onprettig om in te verblijven. Dit is het gevolg van de daling van de Zijdstaat ten opzichte van het entreeniveau van de winkelpanden en het ontbreken van een integrale adequate oplossing.

In sommige gevallen leidt dit ook tot het toepassen van bepaalde (gladde) materialen, die door consumenten als te glad en onveilig worden ervaren.

Raadhuisplein

Het Raadhuisplein is dé plek waar je het winkelgebied binnenkomt en van oudsher de plek waar het bestuur van Aalsmeer zetelt. Het plein heeft een lage verblijfskwaliteit. De inrichting is gedateerd, oogt rommelig en voorziet hoofdzakelijk in parkeerplaatsen. Randen en gevels van het plein zijn nauwelijks betrokken, terwijl die oorspronkelijk een eenheid vormden met het plein. De winkelplint aan de zuidzijde van het plein ligt verscholen onder een galerij. Haaksparkeren en hoogteverschillen vormen bovendien barrières voor de toegankelijkheid richting de Zijdstaat. Dit zelfde geldt voor de Stationsweg en Van Cleeffkade, die een barrière vormen voor de verbinding tussen plein en de Zijdstaat en de voorzieningen in de plint aan de west- en noordzijde van het plein. Het water met kade aan de noordzijde van het plein heeft potentie voor een prettige groene verblijfsplek. De huidige bomen daar zijn in slechte staat en moeten op den duur worden vervangen.

¹⁴ Ook de historische setting, kleinschaligheid en het afwisselende karakter van de bebouwing biedt kansen om het winkelen in het centrum een extra dimensie mee te geven. Binnen de beeldkwaliteit, maar ook met (city)marketing, kan echter meer aandacht aan het (behoud van) cultureel historisch erfgoed worden besteed.



Ligging centrum t.o.v. recreatie en toerisme

Groen en blauw

In algemene zin is er weinig aandacht voor groen- en waterbeleving in het plangebied. Vaak ontbreekt het aan de aanwezigheid er van, terwijl het veel doet voor de belevingswaarde en verblijfskwaliteit van het winkelgebied. De ligging van het centrum tussen water- en (markante) groengebieden biedt kans om deze groenblauwe structuren te verbinden met het winkelgebied en daar op aan te sluiten. Dit kan de aanloop naar het winkelgebied vergroten. In de 'Gebiedsvisie Aalsmeer 2020' wordt nadrukkelijk de ontwikkeling van recreatie en toerisme rondom de Westeinderplassen en de Bovenlanden in Aalsmeer beschreven. In de 'structuurvisie Uiterweg' vervult het Uiterweggebied een belangrijke schakel in de ontwikkeling van recreatie in Aalsmeer. De nabij gelegen Ringvaart is de drukste recreatieve vaarroute van Noord-Holland. De Historische Tuin en het Stokkeland liggen om de hoek.

Het centrum met daarin het kernwinkelgebied ligt precies op het scharnierpunt, maar lijkt zich in een geheel andere wereld te bevinden. Het zijn gescheiden werelden die elkaar in potentie zouden kunnen versterken, wanneer er 'kruisbestuiving' plaatsvindt.¹⁵ Het ontbreekt hiervoor echter aan goede (groen blauwe) verbindingen.

3.3 Voorzieningenaanbod en leegstand

Het tegengaan van leegstand is een voorwaarde voor investeringen in een hoger ambitieniveau in het kernwinkelgebied. Door het veranderde winkellandschap en door lokale omstandigheden is er momenteel sprake van te veel onbenutte leegstaande winkelruimte of verkapte leegstand. Dit is een bedreiging voor het functioneren van het winkelgebied. Momenteel ligt de detailhandel in het huidige kernwinkelgebied verspreid over verschillende straten op een flink oppervlak. Door leegstand ontstaan er 'gaten' in de winkelrouting en dit zorgt voor grotere afstanden en minder hoogwaardige verbindingen.

Leegstand gaat voor consumenten vaak ook ten koste van de uitstraling en aantrekkelijkheid van het winkelgebied, beperkt op deze manier de aanloop en verblijfsduur van de consument en drukt op het bestedingsniveau. Investeren in de beeld- en verblijfskwaliteit van de openbare ruimte heeft maar beperkt effect zo lang er sprake is van leegstand. Dit is geen toekomstbestendige situatie; het leidt op den duur toch tot een verslechtering van de concurrentiepositie van het winkelgebied. Daarom zijn maatregelen noodzakelijk.

¹⁵ Uit het koopstromenonderzoek blijkt dat consumentenbestedingen uit recreatie en toerisme beduidend hoog zijn vergeleken met andere soortgelijke gemeenten. Toch zijn er zeker kansen om meer toeristen richting het centrum te trekken.

4. Toekomstperspectief

4.1 Propositie

Ondanks veranderingen in het winkellandschap en een aantal lokale ontwikkelingen kan Aalsmeer centrum zich ontwikkelen tot een aantrekkelijke, herkenbare en karakteristieke plek. Dit willen we bereiken door:

1. *Optimalisatie van de winkelstructuur;*
2. *Verbeteren van bereikbaarheid en zichtbaarheid;*
3. *Verhogen van beeld- en verblijfskwaliteit;*
4. *Verbeteren van voorzieningenaanbod en minder leegstand.*

Het is belangrijk dat wordt ingezet op alle doelen. Het heeft geen zin om de bereikbaarheid te verbeteren als er niets wordt gedaan aan de inrichting van de openbare ruimte, of om voldoende parkeerplekken te behouden als de verblijfskwaliteit niet verbetert. Het behalen van de combinatie van doelstellingen doet recht aan de gestelde ambitie en leidt tot een propositie voor de toekomst.

De doelen moeten gezamenlijk leiden tot een verbetering van de belevingswaarde en zicht- en of vindbaarheid van winkelgebied. Hiermee wordt meer aanloop gegenereerd en de verblijfsduur van de consument in het centrum verlengd. De verwachting is dat dit een hoger niveau aan consumentenbestedingen oplevert en een dorpscentrum waar ondernemers en vastgoedeigenaren een goede boterham verdienen en zich graag willen vestigen.

Meer investeringen leiden tot een verbetering van het vestigingsklimaat. De verbetering van het vestigingsklimaat levert stabilisatie in het voorzieningenniveau op, waarmee de neerwaartse spiraal met betrekking tot de concurrentiepositie van het centrum wordt gestopt.

Omdat het vestigingsklimaat verbetert ontstaat een toekomstbestendig en divers voorzieningenaanbod, met zowel functionele als specialistische detailhandel, cultureel maatschappelijke functies en horeca, voor bewoners en bezoekers van buiten de gemeente. Alle plekken zijn met elkaar verbonden in een openbare ruimte van hoge verblijfskwaliteit, met voldoende verblijfs- en parkeerplekken, groen en water. Het wordt een gezelliger centrum in beleving en gebruik, met de mogelijkheid van boodschappen bij een supermarkt en de kleine speciaalzaak, maar ook voor een kop koffie, een diner, een bezoek aan een culturele of maatschappelijke instelling, of een ontmoeting op een levendig terras, een besloten plein of een prettige plek aan het water.



4.2 Uitgangspunten en randvoorwaarden

De vraag is nu op welke manier en binnen welke voorwaarden en uitgangspunten de propositie tot uitvoering kan worden gebracht. De propositie en uitgangspunten samen bepalen en vormen het toekomstperspectief voor Aalsmeer centrum.

Winkelstructuur

Het Praamplein en Raadhuisplein zullen worden bestempeld als centrum/A1 gebied. Het Praamplein en het Raadhuisplein vormen vanwege hun parkeerfunctie en ligging de 'bronpunten' en tevens belangrijkste entrees van het winkelgebied. De consument verspreidt zich vanuit daar verder over het winkelgebied. Het Raadhuisplein wordt in de toekomst één van de belangrijkste schakels als het gaat om de verkeersontsluiting van het winkelgebied. Het Praamplein is uitvalsbasis voor de Historische Tuin en de Westeinderplassen.

Het voorzieningenaanbod op het Raadhuisplein is multifunctioneler van aard dan op het Praamplein. Trekkers en specialistische zaken zijn op het Raadhuisplein beide aanwezig en toegestaan, maar ook andere voorzieningen. De programmering rondom het plein sluit idealiter aan bij de inrichting van de openbare ruimte en vice versa. Aan het Praamplein zitten hoofdzakelijk trekkers voor de dagelijkse boodschappen. Net als bij het Raadhuisplein wordt ook aan Praamplein gewoond en vindt recreatie plaats. Het Praamplein moet multifunctioneel gebruikt kunnen worden bij evenementen.¹⁶ De inrichting biedt ruimte voor evenementen en de markt, en die is uitwisselbaar met parkeerplaatsen.

¹⁶ Een multifunctionele inrichting is een inrichting die voor meerdere doeleinden geschikt is of daartoe simpel geschikt kan worden gemaakt.

De Zijstraat vormt de ruggengraat van het winkelgebied en functioneert als de primaire verbindingroute voor langzaam verkeer tussen de verschillende delen van het centrum. Plekken als de Dorpskerk, het Molenplein, het Praamplein, het Raadhuisplein, het Drie Kolommenplein en het Stokkeland worden zo aan elkaar geweven. Daarom is het van belang dat deze straat ook voor de toekomst een winkelfunctie behoudt. Hiermee wordt namelijk de 'doorloop' gestimuleerd. Programmatisch moet de Zijstraat zich meer gaan richten op specialistisch winkelen en interessante winkelformules.

Het Molenplein moet worden omgevormd tot een historische ontmoetingsplek, waarbij op het plein voor de Korenmolen, horeca met terrassen zijn toegestaan, naast detailhandel en culturele voorzieningen.

Het Drie Kolommenplein vormt een perifere ruimte van het winkelgebied door de aanwezigheid van parkeerplaatsen en grotendeels de woonfunctie. Het is onderdeel van het aanloopgebied.

Bereikbaarheid en zichtbaarheid

Het is van groot belang dat wordt ingezet op het versterken van verbindingen tussen deelgebieden, zodat deze gebieden meer eenheid gaan vormen.

Uitgangspunt is hierbij dat wegen verkeersveilig en stedenbouwkundig inpasbaar moeten zijn. Langzaam verkeer (voetgangers en fietsers) moet zich veiliger in het gebied kunnen bewegen. De wegen willen we hier meer op inrichten.



Daarnaast is het essentieel in te zetten op het verbeteren van de bereikbaarheid en doorstroming. Het centrum zal bereikbaar zijn vanuit het zuiden over de Stationsweg en vanuit het noordoosten via Dorpsstraat. We stellen het volgende uitgangspunt:

Als hoofdonthoudingsroute zijn de bereikbaarheid en doorstroming van de Van Cleeffkade – Stationsweg en (specifiek) van het kruispunt bij de Uiterweg essentieel voor het functioneren van het gehele winkelgebied. De bereikbaarheid en doorstroming moeten gewaarborgd blijven.

Er is daarbij extra aandacht nodig voor het integreren van de verkeersfunctie van Van Cleeffkade – Stationsweg met de verblijfsfunctie op de Raadhuisplein.

De Uiterweg/Grundelweg en het Molenpad blijven als interne verbindingsroutes functioneren tussen Praamplein, Dorpsstraat en Van Cleeffkade - Stationsweg.

Uitgangspunt is dat de bevoorrading en expeditie- of vrachtverkeer zoveel mogelijk van de Van Cleeffkade/Stationsweg gebruik dient te maken.¹⁷

¹⁷ Door een aanpassing van de brug aan de Uiterweg heeft vrachtverkeer van de LIDL de mogelijkheid om via de Van Cleeffkade/Stationsweg te rijden.

Langzaam verkeersverbindingen

De plekken waar toegangswegen en 'bronpunten' het kernwinkelgebied bereiken worden vormgegeven als entrees. Dit kan worden bewerkstelligd door de entrees te benadrukken met een specifieke vormgeving (een kunstwerk) en vanaf daar verbindingsroutes op elkaar aan te laten sluiten in vormgeving.¹⁸ Een verbetering van de bewegwijzering en de leesbaarheid daarvan voor automobilist en fietser/wandelaar, leidt bezoekers ook gemakkelijker het winkelgebied in.

De herkenbaarheid en zichtbaarheid van het kernwinkelgebied wordt op deze manier vergroot en het uitnodigend karakter wordt versterkt.

Uitgangspunt is vanaf de entrees de verbindingen met de rest van het winkelgebied worden versterkt.

Bij toekomstige toeristische- en recreatieve ontwikkelingen rondom het centrum, dienen de verbindingen met het centrum te worden versterkt.¹⁹

Ook de Zijstraat moet worden versterkt als primaire verbindingsroute voor het langzaam verkeer. Dit kan door zichtbaarder te worden vanaf de toegangswegen en entrees.

¹⁸ De kruising Dorpsstraat/Zijstraat vormt ook een entree van het winkelgebied. De Dorpsstraat dient echter zo veel mogelijk ontlast te worden als ontsluitingsroute voor het winkelgebied, vanwege het wegprofiel en (kwetsbaardere) historische bebouwing.

¹⁹ Bijvoorbeeld bij de Historische Tuin, het Stokkeland, het Uiterweggebied en de Ringvaartzone.



De Punterstraat en de doorgang tussen het Molenpad en Molenplein vormen verbindingroutes tussen de Zijdstraat en het Praamplein. Ook deze twee verbindingroutes dienen te worden versterkt. Dit moet bezoekers gaan verleiden het kernwinkelgebied verder te gaan ontdekken. De Punterstraat zal daarbij worden afgesloten voor gemotoriseerd verkeer, en ingericht als een wandelpromenade (met terrassen en horeca).²⁰

Voorwaarde is dat:

- De ontsluitingsfunctie voor autoverkeer kan worden overgenomen door het kruispunt Van Cleeffkade - Stationsweg en het de Dorpsstraat niet extra belast.
- De Punterstraat per auto bereikbaar blijft voor (hulp)diensten en bewoners en ondernemers met een parkeerplaats in de straat.²¹

Parkeren

In de propositie wordt een winkelgebied met afdoende parkeermogelijkheden beschreven.

Het streven daarbij is om binnen het kernwinkelgebied geen parkeerplaatsen te verwijderen, tenzij deze gecompenseerd worden.

Compensatieplekken zijn voorhanden en de LIDL ontwikkelt parkeerplaatsen bij de winkel, die gedurende winkeltijden vrij toegankelijk zijn. Parkeren op de parkeerpleinen wordt zoveel mogelijk in stand gehouden, om te voorkomen dat 'het blik' op de weg de beeldkwaliteit bepaalt.

²⁰ Op dit moment is de Punterstraat toegankelijk voor gemotoriseerd verkeer en vormt deze weg de verbinding tussen het Praamplein en Weteringstraat. De gemeente ontvangt regelmatig meldingen dat de weg wordt gebruikt als bevoorradingsroute. Vanwege de breedte is de Punterstraat niet geschikt voor een combinatie van gemotoriseerd en langzaam verkeer.

²¹ Via beweegbare palen die werken op een pasjessysteem.

Daarnaast is het streven om eenduidigheid in het blauwe zonebeleid aan te gaan brengen. Waar er mogelijkheden tot uitbreiding van de blauwe zone zijn, zal die uitbreiding in gang worden gezet.

Beeld en verblijfskwaliteit

De openbare ruimte in het winkelgebied oogt vaak rommelig en gedateerd. Er mist samenhang tussen de verschillende deelgebieden. Daarom hanteren we de volgende uitgangspunten:

Bij herinrichting van de openbare ruimte wordt de inzet voor een verbetering van de beeldkwaliteit- en verblijfskwaliteit meegenomen.

De openbare ruimte in de aanloopgebieden conformeerde zich aan het Beeldkwaliteitsplan Aalsmeer-dorp.²²

De openbare ruimte in het kernwinkelgebied krijgt een extra kwaliteitsslag.

De openbare ruimte wordt uniform en integraal vormgegeven, zodat verschillende gebieden op elkaar aansluiten en het centrum minder rommelig oogt.

In het kernwinkelgebied geldt het 'auto te gast' principe, waarbij de auto ondergeschikt is en de veiligheid en verblijfskwaliteit worden verbeterd.

²² Een beeldkwaliteitsplan stelt eisen aan o.a. uitstraling en materiaalgebruik en reclame-uitingen in en van de openbare ruimte en bebouwde ruimte.



Voor de herinrichting van de openbare ruimte gelden de volgende voorwaarden:

- Alle opgaves in de openbare ruimte dienen te voldoen aan gemeentelijke leidraad inrichting openbare ruimte (LIOR) en rekening te houden met eisen voor een klimaat adaptieve inrichting.
- Richtlijnen voor water en oevers moeten voldoen aan de Keur van Hoogheemraadschap van Rijnland.

Groen en blauw

Met het versterken van groen en blauw (waterbeleving) in het winkelgebied wordt gestreefd om de verblijfskwaliteit te vergroten. Op plekken zoals het Molenplein, de Punterstraat, het Raadhuisplein, langs de Van Cleeffkade en de Stationsweg wordt versterking van de groenstructuur voorgesteld. Ook is het streven naar vergroening in de Zijdstraat. Onderzoek moet uitwijzen op welke manier dit inpasbaar is. Op strategische plekken zoals aan het Praamplein, Raadhuisplein en voor het voormalige Stationsgebouw kunnen mogelijkheden worden ontwikkeld voor de pleziervaart om aan te leggen met een bootje en is er meer interactie met het water.

Groen en blauw (waterbeleving) worden versterkt, om de verblijfskwaliteit en belevingswaarde te verhogen.

Beeldkwaliteit bebouwing

Om de straten en pleinen prettige verblijfsplekken te laten worden, zijn niet alleen investeringen in de openbare ruimte nodig. Dit geldt ook voor de gebouwde omgeving.

Het Beeldkwaliteitsplan Aalsmeer Dorp beschrijft naast de beeldkwaliteit van de openbare ruimte ook die van de bebouwde ruimte. Daarin komen de volgende uitgangspunten terug:

Rondom de pleinen is het uitgangspunt om de (nieuwe) bebouwing een representatief karakter te geven, die bijdraagt aan de functie en kwaliteit van het plein.

De verschillende bestaande markante en (cultuur)historische gebouwen worden met veel respect behandeld en in stand gehouden.

Het beeldkwaliteitsplan gaat ook in op reclame-uitingen. Deze hebben een uniform en ingetogen karakter en vormen geen dominant visueel onderdeel van de gevel. Hier staan ook voorwaarden met betrekking tot uitstalruimte, de hoeveelheid reclame-uitingen en de vorm van reclame-uitingen beschreven.

Voorzieningenaanbod en leegstand

Het winkelloppervlak zit té ruim in haar jasje. Het verminderen van leegstand is cruciaal voor het functioneren van het centrum. Leegstand leidt op den duur tot een verslechtering van de concurrentiepositie van het winkelgebied. De gemeente heeft met pandeigenaren en ondernemers gesprekken gevoerd over oplossingsrichtingen. Daaruit kwam naar voren dat door de markt flexibeler ingespeeld moet kunnen worden op leegstand.

Uitgangspunt is dat het centrum zowel winkelen voor de dagelijkse boodschappen als specialistisch winkelen weet te faciliteren.



Door adviesbureau DT&P zijn drie concrete oplossingsrichtingen geschetst voor het verminderen van leegstand (zie afbeelding):

1. *Een autonoom proces*, waarbij niet wordt ingegrepen en een toename van de leegstand ontstaat;
2. *Een compacter centrum*, met het transformeren van winkeloppervlak ten behoeve van bijv. wonen ontstaat functiemenging;
3. *Verbreiding van functies*, waarbij leegstaand winkeloppervlak wordt getransformeerd naar cultureel maatschappelijke voorzieningen, ambachten en diensten en horeca en evenementen. Hierdoor ontstaat differentiatie van het voorzieningenaanbod.



Oplossingsrichtingen optimalisatie voorzieningenaanbod: keuze tussen een compacter centrum of een verbreiding van functies (bron: DT&P 2016)

Functiemenging en functieverbreiding (differentiatie)

Een verbreding van functies (optie 3) kreeg de voorkeur, omdat het flexibiliteit biedt bij leegstand en winkelstraten als de Zijdstraat toch het karakter van een winkelstraat laat behouden. Het leidt bovendien tot en differentiatie in het voorzieningenaanbod, waarmee het centrum voor de consument aantrekkelijker wordt. De mix van detailhandel, horeca en culturele voorzieningen is voor de hedendaagse (en toekomstige) consument een belangrijk motief voor een bezoek aan het centrum.²³ Er ontstaan geen 'gaten' in de voorzieningenstructuur zoals bij een 'compact centrum'. De verwachting is echter dat deze maatregel op zich niet afdoende is, omdat er onvoldoende interesse vanuit de markt en vanuit organisaties bestaat om die winkelruimte geheel op te vullen.

Hybride model

Hoewel er onvoldoende draagvlak is voor het toevoegen van wonen in de plint in een winkelstraat, blijkt een 'hybride' oplossing wel op steun te kunnen rekenen. Hierbij wordt de marktvraag beter meegenomen, waardoor leegstand naar verwachting beter op te vullen is maar het vestigingsklimaat ook direct verbeterd. Het model ziet er op toe dat het aanbod aan grootschalige winkelpanden wordt teruggebracht naar kleinere winkelpanden, door een deel van het vloeroppervlak te transformeren naar een andere functie.²⁴ Juist veel grootschalige winkelpanden staan leeg en aan kleine winkelpanden is wel behoefte, vooral in de Zijdstraat waar de leegstand in verhouding hoog is.

²³ Deze ontwikkeling leidt er toe dat er steeds meer vervlechting plaatsvindt tussen detailhandel, horeca en cultuur. De winkel wordt hiermee steeds meer een beleevingsconcept, waar de consument vervolgens iets kan kopen.

²⁴ Hierdoor ontstaat een toename aan kleinere units (50-100m²), geschikt voor specialistisch winkelaanbod, afgewisseld met een variatie van andere voorzieningen.



Door een gedeeltelijke transformatie wordt 'wonen' eveneens mogelijk, namelijk aan de achterzijde van de winkelpanden, terwijl het aan de voorzijde een winkel blijft. Dit voorkomt dat er 'gaten' in de voorzieningenstructuur ontstaan. Het biedt tevens nieuw perspectief voor woonruimte en die is welkom vanwege de druk op de woningmarkt.²⁵ Ook blijft het hiermee mogelijk om het pand of een gedeelte daarvan te transformeren naar cultureel maatschappelijke voorzieningen, ambachten en diensten of horeca.

Uitgangspunt bij functieverbreiding en functiemening is dat de markt meer ruimte krijgt leegstand tegen te gaan, en dat resulteert in een gevarieerder voorzieningenaanbod.

Differentiatie en functiemenging bewerkstelligen we door in het bestemmingsplan planologische flexibiliteit te bieden om leegstaande winkelruimtes tijdelijk of definitief te transformeren naar een andere functie. Dit kan door het opnemen van 'Gemengde- of Centrumbestemmingen'. Daarbij moet wel duidelijk zijn onder welke voorwaarden dit mag; welke functies worden waar toegestaan. Daarom gelden de volgende voorwaarden:

- De functieverbreiding voor de plint in de winkelstraat heeft betrekking op publiek voorzieningen zoals: cultureel maatschappelijke voorzieningen, ambachten en diensten of horeca;
- De planologische grootte van het winkelgebied Aalsmeer centrum wordt niet verder uitgebreid;
- Een uitbreiding van het aantal m2 commercieel vastgoed in het winkelgebied wordt bevroren, met uitzondering van de lopende initiatieven of binnenplanse afwijkingen;

²⁵ Vanuit de markt is behoefte aan betaalbare woonruimte voor alle doelgroepen.

- Functiemenging en differentiatie in het winkelgebied is mogelijk indien het winkeloppervlak niet wordt vergroot;
- Bij langer durende leegstand moet de gemeente in staat worden gesteld om in het kader van wet 'Kraken en Leegstand' in te grijpen;²⁶
- Het toevoegen van 'wonen' op de begane grond in winkelstraten en pleinen in het kernwinkelgebied is niet toegestaan. In aanloopgebied is dit wel het geval;
- Het toevoegen van 'wonen' op de begane grond aan de achterzijde van de winkelstraten en pleinen in het kernwinkelgebied is toegestaan, wanneer de ontsluiting en entree zich ook aan die zijde bevindt;
- Het transformeren van winkeloppervlak in 'wonen' moet voldoen aan parkeernormen en beeldkwaliteit.²⁷ Indien extra parkeerplaatsen zijn benodigd, dient dit op eigen terrein plaats te vinden (tenzij dit aantoonbaar op een ander terrein mogelijk wordt gemaakt). Er worden voor de extra te realiseren parkeerplaatsen geen ontheffingen in de openbare ruimte afgegeven.

Horeca

In de propositie staat omschreven dat 'beleven en verblijven' een grotere rol gaan spelen in het centrum. Het mogelijk maken van (ondersteunende) horeca (al dan niet in combinatie met terrassen) biedt kansen om de verbindingroutes te versterken, winkelformules aantrekkelijker te maken en leegstand op te lossen. Het versterkt de belevingswaarde van het winkelgebied.

²⁶ Sinds 1 oktober 2010 is de Wet kraken en leegstand van kracht, waarmee gemeenten de mogelijkheid hebben een Leegstandverordening vast te stellen. Aalsmeer heeft op basis hiervan per 28 maart 2019 de Leegstandsverordening Aalsmeer 2019 aangenomen.

²⁷ Aalsmeerse Parkeernota en Beeldkwaliteitsplan Aalsmeer Dorp

Daarom zal in het gehele kernwinkelgebied daghoreca worden toegestaan op de begane grond, ter ondersteuning van de detailhandel.²⁸

Ook is ondergeschikte horeca mogelijk in winkelstraten en op pleinen in het kernwinkelgebied.²⁹ Op het Molenplein en Raadhuisplein en Praamplein is naast daghoreca tevens ruimte voor reguliere horeca categorie 2.³⁰ Dit zijn pleinen waar ruimte is om dit te bewerkstelligen.

Buiten het kernwinkelgebied is horeca mogelijk in de nu bestaande 'horecastraten' Dorpsstraat en Marktstraat. Buiten deze straten is geen extra horeca toegestaan.

Vanwege het grote aanbod aan 'zwaardere' horeca in Aalsmeer is voorzichtigheid geboden met nieuwe initiatieven voor restaurants, cafés, eetcafés en bars en hotels.

Met het mogelijk maken van daghoreca of horeca 2 komen ook verzoeken voor terrasvoering; hier zijn echter regels aan verbonden:³¹

- Op het Molenplein en Raadhuisplein wordt in de inrichting ruimte gereserveerd voor terrassen;
- Langs de Punterstraat en rond de kruising van de Punterstraat met de Zijdstaat wordt ook ruimte gereserveerd voor terrassen, bij een afsluiting van de Punterstraat voor autoverkeer;
- In de Zijdstaat zelf zijn beperkt terrassen mogelijk i.v.m. de beperkte breedte van de straat.

²⁸ Horecabedrijf met vergelijkbare sluitingstijden als de detailhandel: lunchrooms, koffie-/theehuizen, ijssalons

²⁹ De horeca-activiteit is waarneembaar ondergeschikt aan de hoofdfunctie. Er is geen horeca-exploitatievergunning benodigd, maar het schenken van alcoholhoudende dranken is niet mogelijk. Een terras is niet mogelijk.

³⁰ Bijvoorbeeld cafetaria's of snackbars met ruimere openingstijden.

³¹ Voor het verkrijgen van een terrasvergunning dient het terras te voldoen aan de gestelde regels in de gemeentelijke APV. Terrassen zijn toegestaan daar waar dit veilig wordt geacht en in overeenstemming is met het horecabeleid en uitvoeringskader 2016-2020



Ambulante handel (de Broodbus) op het Raadhuisplein (bron: googlemaps)

Ambulante handel

Meer vaste plekken voor ambulante handel (bij voorkeur branches die nu in het centrum ontbreken) leidt ook tot differentiatie van het voorzieningenaanbod. De plaats van de ambulante handel mag echter nooit ten koste gaan van parkeerplekken in het centrum.

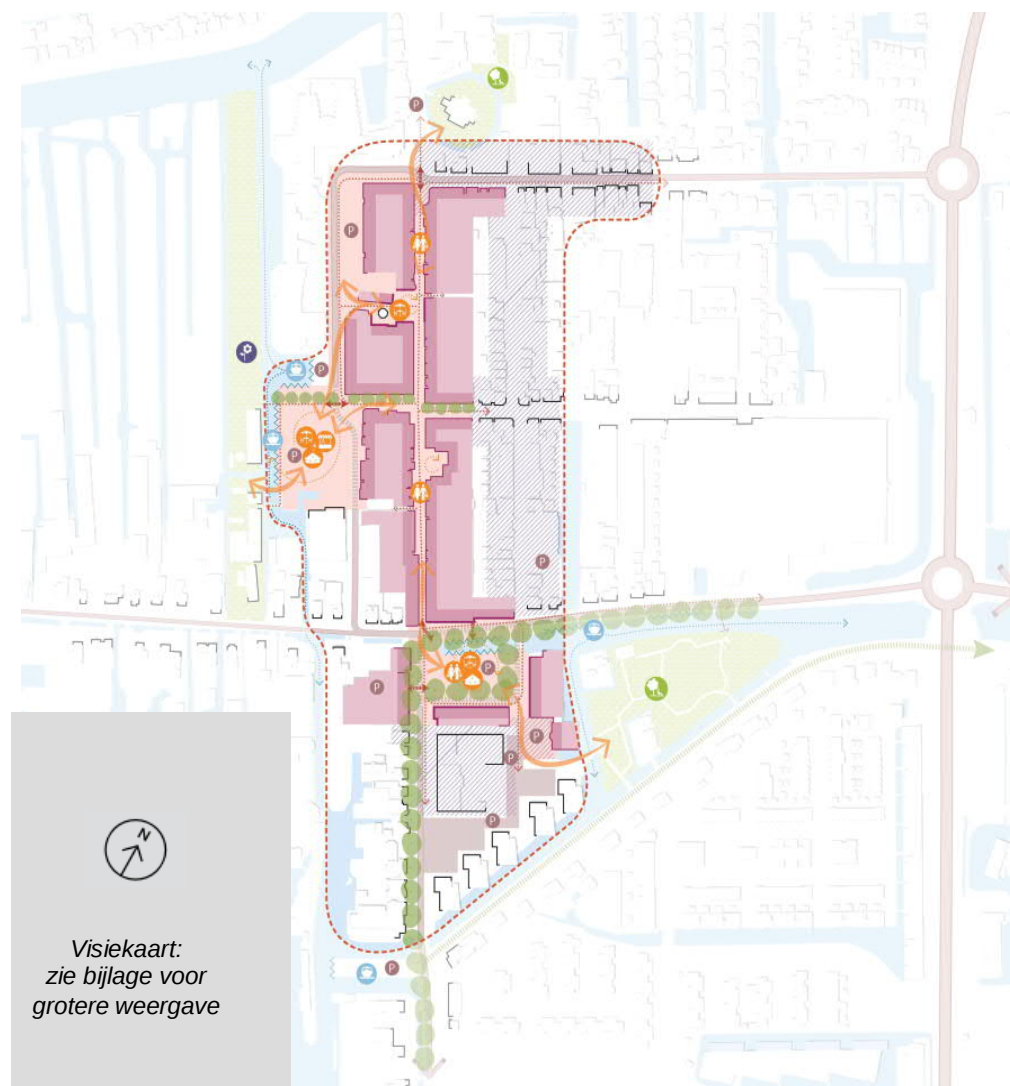
Cultureel maatschappelijke voorzieningen, ambachten en diensten

Zoals hierboven benoemd zijn deze functies geschikt om leegstand mee te verminderen. Deze diensten worden toegestaan in het kernwinkelgebied en de aanloopgebieden indien:

- voldaan wordt aan de parkeernormen en beeldkwaliteit;
- extra parkeerplaatsen zijn benodigd; dit dient op eigen terrein plaats te vinden (tenzij dit aantoonbaar op een ander terrein mogelijk wordt gemaakt). Er worden voor de extra te realiseren parkeerplaatsen geen ontheffingen afgegeven.



4.3 Visiekaart



5. Aanbevelingen en maatregelen

Bouwstenen

In dit hoofdstuk krijgt het beschreven toekomstperspectief vorm in maatregelen en oplossingsrichtingen op de korte (1 tot 2 jaar), middellange (binnen 5 jaar) en lange termijn (na 2025) voor verkeer, parkeren en openbare ruimte. Dit vertaalt zich in inrichtingsprincipes bij een verdere uitwerking in het kader van de realisatie. Vervolgens zullen aanbevelingen worden gedaan per deelgebied over de betreffende maatregelen. We maken een beschrijvende wandeling door het centrum, langs alle deelgebieden; van de Van Cleeffkade en Stationsweg naar het Raadhuisplein en Drie Kolommenplein en dan naar het noorden van het winkelgebied, via de Zijdstaat, Molenplein en Punterstraat en Praamplein.

Bouwsteen beeldkwaliteit

Naast de randvoorwaarden en uitgangspunten uit het toekomstperspectief vormen de bouwstenen beeldkwaliteit en verkeer de basis voor dit hoofdstuk. Na het opstellen van de economische bouwsteen (die de basis heeft gevormd voor de propositie) is begonnen met het uitwerken van de bouwstenen voor beeldkwaliteit en verkeer. De bouwsteen beeldkwaliteit is een ruimtelijke doorvertaling van de economische bouwsteen; geen stedenbouwkundige visie maar maatwerk inspeland op de noodzaak tot oplossingen voor problemen. Het is een gebiedsgerichte benadering waarbij oog is voor conflicterend ruimtegebruik, maar wel oog is gehouden voor de integraliteit.

Zoals bij het Raadhuisplein waar extra aandacht nodig is voor het integreren van de verkeersfunctie en parkeerfunctie met de verblijfsfunctie. Tijdens het opstellen van de bouwsteen beeldkwaliteit zijn verschillende scenario's per deelgebied ontwikkeld, die gezamenlijk een integraal geheel vormen.

Bouwsteen verkeer

Verkeerscirculatie en autobereikbaarheid spelen in het centrum en een belangrijke rol. De gemeente heeft daarom adviesbureau Sweco gevraagd om parallel aan de bouwsteen beeldkwaliteit een plan voor verkeerscirculatie op te stellen. Dit heeft geresulteerd in de bouwsteen verkeer. In de bouwsteen verkeer zijn de verkeerskundige effecten van de bouwsteen beeldkwaliteit in kaart gebracht. Op basis van een kwalitatieve analyse van de verkeerskundige effecten zijn de meest kansrijke oplossingen geïmplementeerd in de bouwsteen beeldkwaliteit. Het opstellen van de bouwstenen verkeer en beeldkwaliteit was een iteratief proces; de bouwstenen zijn over en weer verbonden aan elkaar.



5.1 Stationsweg - Van Cleeffkade

Uitgangspunten

De verkeerssituatie ter hoogte van het kruispunt Stationsweg - Van Cleeffkade – Uiterweg wordt gewijzigd. Dit is van groot belang om voor de (auto)bereikbaarheid en om doorstroming te kunnen blijven garanderen, zowel op het kruispunt zelf als op de Dorpsstraat als de Grundelweg.

Maatregelen

Er zijn verschillende verkeerskundige opties bekeken voor de herinrichting van het kruispunt en getoetst aan verkeersveiligheid en stedenbouwkundig inpasbaarheid.³² Drie varianten zijn verder uitgewerkt. Andere varianten leverden onvoldoende resultaat op.³³



Resultaat uitgewerkte varianten

³² Varianten waaronder, een grote rotonde, verkeerslichten, omzetten van de voorrang voor de Stationsweg en een knip op de Stommeerweg.

³³ Alle varianten hebben in de praktijk weinig invloed op de grote van verkeersstromen elders in Aalsmeer, omdat er nu ook al (gemiddeld) 30 km/uur wordt gereden.

Analyse

Het eenrichtingscircuit (variant 3) levert op de middellange termijn de beste resultaten op en komt naar voren als meest kansrijke oplossingsrichting. Het draagt bij aan een verbetering van de doorstroming van de auto en de fiets ten opzichte van de huidige situatie. Het eenrichtingscircuit ontmoedigt rijsnelheid en doorgaand verkeer omdat het 'auto te gast' (in een 30 km/u zone) principe kan worden toegepast. Zodra deze zone wordt binnengegaan zien bezoekers direct dat er een centrumgebied wordt betreden. Het ruimtebeslag van de verkeersstroken is minder breed dan bij varianten 1 en 2, omdat er een eenrichtingscircuit ligt. Dit maakt de oversteekbaarheid richting de Zijdstaat beter, de verkeerssituatie overzichtelijker en levert ruimte op voor een (deels) gescheiden fietsverbinding. Dit resulteert in een verbetering van de verkeersveiligheid voor langzaam verkeer.

Een stedenbouwkundige inpassing van variant 3 legt een ruimtebeslag op het Raadhuisplein. Het eenrichtingscircuit zal over het Raadhuisplein lopen. Maar daarmee ontstaan wel kansen om het Raadhuisplein en omgeving goed in te richten en bijvoorbeeld de verbindingen tussen het Raadhuisplein en de Zijdstaat en de verblijfskwaliteit te versterken. Want doordat er minder verkeersruimte nodig is, komt ruimte vrij voor deze zaken.

Varianten 1 en 2 leveren een iets slechter resultaat met betrekking tot de doorstroming (wachtijden) op. Beiden bereiken minder resultaat op het gebied van verkeersveiligheid, omdat geen ruimte is voor gescheiden fiets- en autoverbindingen en de 50 km/u profilering (hoewel er gemiddeld rond 30 km/u wordt gereden) in stand wordt gehouden.

Beide varianten zijn op de korte termijn gemakkelijker inpasbaar, hebben een minder groot ruimtebeslag en zijn daarmee goedkoper, maar leveren dan wel weer minder kansen op om de verbinding tussen het Raadhuisplein en de Zijdstraat en de verblijfskwaliteit te versterken. Die ruimte komt namelijk niet vrij omdat dit verkeersruimte blijft.

Aanbevelingen

Het advies is om voor de middellange termijn in te zetten op de inrichting van een eenrichtingscircuit op het kruispunt Van Cleeffkade-Stationsweg, en daarmee de snelheid op de Van Cleeffkade en Stationsweg ter hoogte van het winkelgebied naar 30 km/u te brengen.³⁴

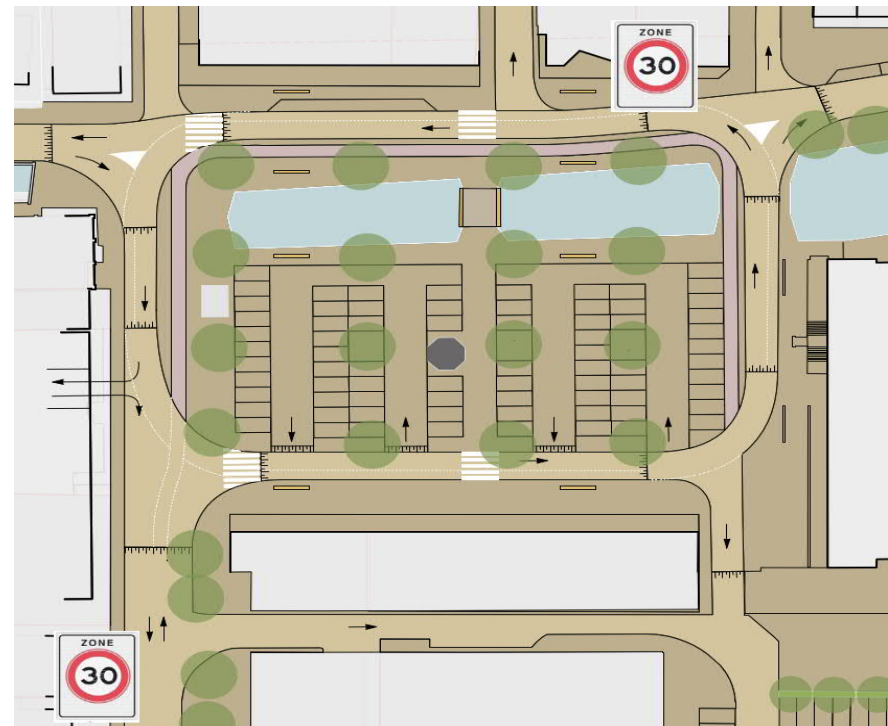
Naast het verbeteren van de bereikbaarheid en doorstroming ontstaan tevens goede kansen voor het versterken van verbindingen tussen deelgebieden (Zijdstraat-Raadhuisplein) en het versterken van de beeld- en verblijfskwaliteit. Het biedt kansen om een 'mooi visitekaartje' af te geven op een plek waar de hoofdentree van het winkelgebied zich bevindt; een belangrijk bronpunt van waar bezoekers het winkelgebied intrekken.

5.2 Raadhuisplein en Drie Kolommenplein

Uitgangspunten

De aangepaste routing als gevolg van de aanleg van een eenrichtingscircuit heeft ruimtelijke impact op het Raadhuisplein. Het biedt daarmee kansen om het Raadhuisplein vorm te geven als één geheel, in samenhang, van gevel tot gevel.

Het plein zal in de toekomst een belangrijke schakel en entree worden maar tegelijkertijd multifunctioneel in de zin van parkeren, verblijven en waterbeleving. Om dit goed samen te laten gaan, is een herinrichting nodig met een verbeterde verblijfskwaliteit en belevingswaarde en betere verbindingen naar o.a. de Zijdstraat. Daarbij wordt waar mogelijk het 'auto te gast' principe gehanteerd.



Indicatieve weergave van de herinrichting van het kruispunt Van Cleeffkade – Stationsweg en het Raadhuisplein, met het eenrichtingscircuit over het Raadhuisplein 'getrokken'. (bron: bureau IMOSS)

³⁴ De exacte begrenzing van de 30 km/u zone dient nog nader te bepaald te worden.



Gemeente Aalsmeer



Indicatief sfeerbeeld kruispunt Van Cleeffkade – Stationsweg – Uiterweg in variant 3, kijkend naar Van Cleeffkade (bron: bureau IMOSS)

Maatregelen

Het versterken van de verblijfskwaliteit en belevingswaarde betekent dat er ruimte wordt ingericht voor waterbeleving, terrassen en kleinschalige evenementen, waarbij het streven is om het aantal parkeerplaatsen in stand te houden.

Het verbeteren van de waterbeleving is mogelijk door het versterken van de kade langs het water met de aanleg van een vlonder. Met het vervangen van het talud door een kademuur wordt aangesloten bij de overzijde. Er ontstaat een dorpsgracht met ruimte voor een wandelpad. Door de aanleg van de kademuur, verschuiven de parkeerplaatsen naar het noorden.

Het eenrichtingscircuit is niet of nauwelijks breder dan de huidige parkeerrotatie op het plein, waardoor verblijfsruimte ontstaat voor bijvoorbeeld terrassen en 'beleving' aan de zuidzijde langs de winkelgalerij. Die verblijfsruimte kan overigens ook langs het water worden gecreëerd. In het ontwerpproces zal hier een afweging over worden gemaakt.

Een ander belangrijk aspect is dat de ophaalbrug zal moeten worden verplaatst naar het midden van het Raadhuisplein, ten behoeve van een langzaam verkeersverbinding. De brug lijkt niet geschikt te zijn om verkeersveilig deze hoeveelheden verkeer te verwerken. De ophaalbrug krijgt een centralere ligging en op de huidige plek komt een bredere duikerbrug. Opties om het eenrichtingscircuit te verkorten tot aan de Gedempte Sloot (waardoor de ophaalbrug niet hoeft te worden verplaatst), leiden tot verkeerstechnische problemen. Bovendien wordt daarmee het plein opnieuw opgedeeld.

Door de aanleg van meer groen op het plein ontstaat een minder stenige sfeer en een afscherming van geparkeerde auto's. Bovendien gaat het groen hittestress tegen op hete dagen.³⁵ De huidige groenstructuur rondom het plein sluit het plein af, vanaf de omliggende wegen en zal op den duur gaan verdwijnen.³⁶ Om die reden is een herschakeling van de groenstructuur nodig. Bijkomend effect is een verbetering van de zichtbaarheid van het Raadhuisplein. Een entreeplein moet zichtbaar zijn voor bezoekers.

³⁵ Verschijnsel tijdens een periode met uitzonderlijk warm weer. Wanneer vochtverlies van het menselijk lichaam, door overmatig transpireren, niet of weinig wordt aangevuld kunnen grote problemen ontstaan. Het lichaam droogt uit en zelfs een hartaanval of een beroerte kan het gevolg zijn

³⁶ De kwaliteit van de bestaande bomen is dermate slecht dat deze over enkele jaren zullen moeten verdwijnen.



Indicatief sfeerbeeld van verblijfszone langs de zuidzijde van het Raadhuisplein (bron: bureau IMOSS)

Mochten door het groen parkeerplaatsen gecompenseerd moeten worden, dan kan dit voor het gezondheidscentrum. Het plein voor het gezondheidscentrum is onderdeel van de herinrichting van het Raadhuisplein. Zo ontstaat hier ruimte voor meer parkeerplaatsen. De verbinding met het Stokkeland is onderdeel van de herinrichting van het plein

Bij de nieuwe parkeerrouting die dan ontstaat, wordt het Raadhuisplein voor de auto verbonden met het Drie Kolommenplein, ter hoogte van het fietspad voor de Action.³⁷

³⁷ Dit is een maatregel die op korte termijn op de planning staat.

Daarmee kan vanaf het Raadhuisplein gemakkelijker worden uitgeweken naar het Drie Kolommenplein, zonder gebruik te maken van de Stationsweg en ook dit ontlast het kruispunt Van Cleeffkade – Stationsweg.

Door de integrale ontwerpogave voor het Raadhuisplein en het kruispunt verbetert de oversteekbaarheid van de Van Cleeffkade en Stationsweg. Hierdoor kunnen verbindingen met de Gedempte Sloot en de Marktstraat worden gemaakt.³⁸ Het verbeteren van de visuele én functionele relatie tussen Raadhuisplein en Zijstraat is ook mogelijk. Aan de westzijde ontstaat ruimte voor een wandelroute die aansluit op de Zijstraat. Het is het streven om deze verbinding qua materiaalgebruik te laten aansluiten op die van de Zijstraat. Ditzelfde geldt voor de verblijfsgebieden op het plein zelf. Die zijn bij voorkeur afwijkend van die van de omliggende autoverbindingen.

Aanbevelingen

In navolging op de aanbeveling om een eenrichtingscircuit te realiseren, wordt geadviseerd om het Raadhuisplein vorm te geven als één geheel, van gevel tot gevel samen met het kruispunt Van Cleeffkade – Stationsweg en het plein voor het gezondheidscentrum.³⁹ Tevens wordt geadviseerd de bijbehorende maatregelen over te nemen als inrichtingsprincipes. Daarmee wordt voldaan aan de gestelde doelen: optimalisatie van de winkelstructuur, verbeteren van bereikbaarheid en zichtbaarheid en het verhogen van beeld- en verblijfskwaliteit.

³⁸ Een veilige verbinding met de LIDL is nog in onderzoek.

³⁹ Andere varianten (zoals de aanleg van de ondergrondse parkeergarage) bleken te kostbaar en niet doelmatig genoeg, of niet goed aan te sluiten op het eenrichtingscircuit en de bovenstaande doelen (bijvoorbeeld herstraten).

5.3 Zijdstraat, Punterstraat en Molenplein

Uitgangspunten

De Zijdstraat is in potentie de natuurlijke 'loper' tussen de verschillende gebieden van het winkelgebied en vormt de ruggengraat van het winkelgebied. Om die potentie te benutten is als uitgangspunt gesteld dat de Zijdstraat zichtbaarder moet worden, dus de verbindingen van binnen naar buiten en vice versa moeten worden versterkt. Daarbij sluit de inrichting van de openbare ruimte aan bij de winkelfunctie. De winkelstraat moet een autovrije, hoogwaardige verblijfsruimte in het kernwinkelgebied worden.⁴⁰ De Zijdstraat moet tevens toegankelijk zijn. Om de toegankelijkheid te verbeteren dragen inrichtingsprincipes van de straat bij aan de winkelfunctie en verbindingfunctie.

Maatregelen

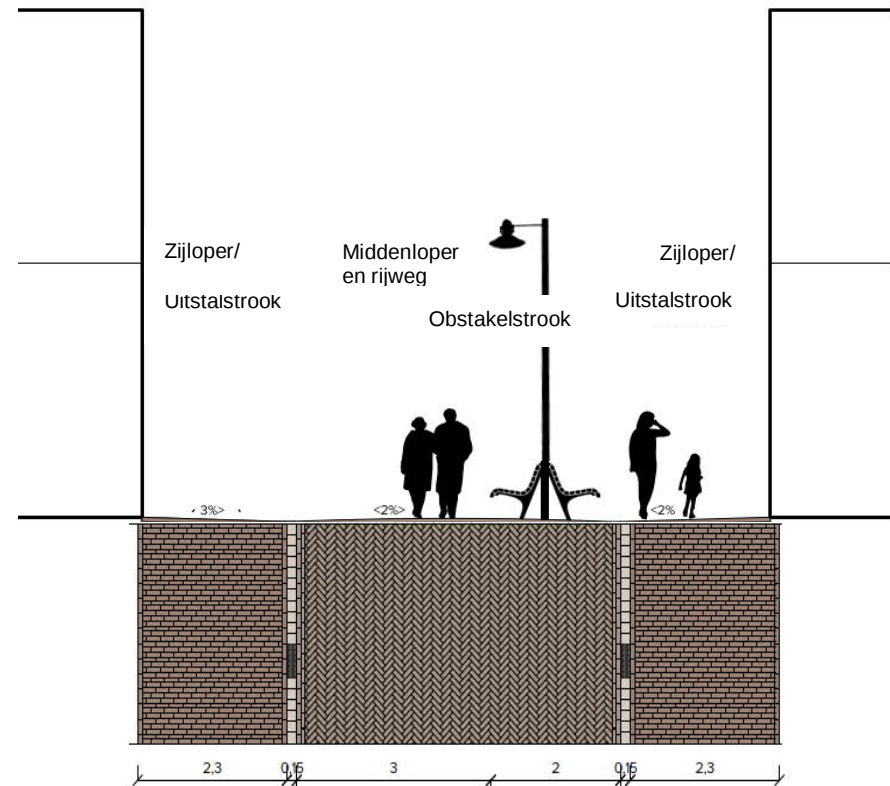
Vanwege de functie van de Zijdstraat als verbindingroute voor langzaam verkeer, wordt bij een herinrichting uitgegaan van een winkelpromenade.⁴¹ Hierbij moet gedacht worden aan een profiel met een middenloper en twee zijlopers. Dit ligt bij voorkeur 'bol', zonder middengoot.⁴² Hiermee blijft doorgaand verkeer op de middenloper en het winkelend publiek aan de zijkant. Er wordt aan minimaal één zijde een obstakelvrije wandelzone ingericht. In de obstakelzone is ruimte voor straatmeubilair en fietsenrekken etc. Ook in dit kader wordt een uniforme uitstraling over de gehele lengte van de winkelstraat beoogd.

⁴⁰ Bewoners en ondernemers kunnen via beweegbare paaltjes de Punterstraat en Zijdstraat bereiken. Dit geldt ook voor hulpdiensten en specifieke gebruikers (bijvoorbeeld de Doopsgezinde gemeente). De paaltjes zorgen tijdens winkeltijden voor afsluiting voor bijvoorbeeld bevoorradingsverkeer.

⁴¹ Een brede wandelweg ingericht op de voetganger in een winkelstraat.

⁴² Afwateringsgoten worden naar de zijkanten verlegd.

In verband met de toegankelijkheid dienen de hoogtes van de winkelentrees en het straatniveau zoveel mogelijk gelijkgetrokken te worden, passend bij een winkelpromenade. Het ophogen van het straatniveau lijkt het beste resultaat te geven.



Schetsprofiel en voorbeeld dwarsdoorsnede inrichting Zijdstraat



Indicatieve sfeerimpressie winkelpromenade Zijdstraat

Verderop, halverwege de Zijdstraat, kan met de afsluiting van de Punterstraat voor autoverkeer de verbinding naar het Praamplein vanzelfsprekender worden gemaakt.

De Punterstraat kan in dat geval het best gebruikmaken van dezelfde inrichting als de Zijdstraat. Langs de Punterstraat en rond de kruising van de Punterstraat met de Zijdstraat komt dan ook ruimte vrij voor terrassen. Zowel de Punterstraat als de Zijdstraat worden daarbij 'vergroend', voor zover dit ruimtelijk inpasbaar is.

Ook het Molenplein is samen met het Molenpad onderdeel van de looproute in het kernwinkelgebied. Het Molenplein en delen van het Molenpad zullen daarom fysiek en qua materialisering aansluiten op de Zijdstraat.⁴³

We gaan uit van een veelzijdige maar intieme inrichting die uitnodigt tot verschillend gebruik en verblijf, met de historische Korenmolen De Leeuw als het middelpunt. Bij een herinrichting moet worden ingespeeld op de mogelijkheid voor terrassen en kleinschalige evenementen. De verblijfsfunctie wordt versterkt door het toevoegen van aantrekkelijke elementen en groen.

Aanbevelingen

Vanwege het noodzakelijke onderhoud en ook vanwege de huidige en potentiële status van de Zijdstraat, bevelen we aan om op korte termijn over te gaan tot herinrichting. De Zijdstraat is een ruimtelijke drager van de winkelstructuur, maar ook een functionele drager voor een gedifferentieerd voorzieningenaanbod en daarmee voor de positie van het gehele winkelgebied. Voorwaarde is wel dat rekening wordt gehouden met de uitgangspunten die leiden tot dit perspectief. Met de beschreven maatregelen en inrichtingsprincipes wordt bijgedragen aan: optimalisatie van de winkelstructuur, verbeteren van bereikbaarheid en zichtbaarheid, het verhogen van beeld- en verblijfskwaliteit.

⁴³ Ook de verbinding met het Molenpad sluit naadloos aan, om de loop van het Praamplein richting Zijdstraat te verbeteren.



Indicatieve sfeerimpressie Punterstraat na afsluiting

5.4 Praamplein en Molenpad

Uitgangspunten

Het Praamplein wordt daadwerkelijk onderdeel van het centrum en daarbij gaat het vooral om het verbeteren van verbindingen. Op het Praamplein kunnen prettige verblijfsplekken ontstaan, maar het gebruik als parkeer- en verkeersruimte en plein voor evenementen en de weekmarkt blijft bestaan.⁴⁴

⁴⁴ Bijvoorbeeld de Feestweek

Maatregelen korte termijn

De openbare ruimte van het plein is redelijk nieuw, maar ook afwijkend ten opzichte van de rest van het winkelgebied. Om echt deel uit te kunnen gaan maken van het centrum is ook hier de promenade vanuit de Zijdstraat door de Punterstraat naar het Praamplein van belang. Dit komt van de grond na het afsluiten van de Punterstraat, indien er akkoord wordt gegaan met voorgestelde aanpak van het kruispunt Van Cleeffkade - Stationsweg. Een andere noodzaak voor aanpassing is er momenteel niet. Voor de middellange en lange termijn worden meer maatregelen voorgesteld.

Maatregelen middellange termijn

- Aanleg van een waterpromenade langs de passantenhaven, door opwaardering en verbreding van de aanlegkade;
- Terrasruimte voor horeca aan het water creëren;
- Herinrichting parkeerplekken voor Albert Heijn.

Maatregelen lange termijn

- Aanleg van een verbinding tussen de passantenhaven en de Punterstraat;
- Het Molenpad - Grondelweg ter hoogte van de Punterstraat verleggen om zo de oversteekbaarheid en verkeersveiligheid te verbeteren;
- Herinrichten van het Praamplein en in beeldkwaliteit aansluiten;
- Rekening houden met de realisatie van een verbindings-as Historische Tuin –Zijdstraat, in het verlengde van de Punterstraat.

Aanbevelingen

Op dit moment wordt aanbevolen om alleen de maatregelen op korte termijn op te pakken.

6. Realisatie

6.1 Proces en strategie

De Centrumvisie is het richtinggevend ruimtelijk kader voor nieuwe initiatieven en ontwikkelingen en voor een eventueel nieuw bestemmingsplan. Het gaat dan vooral om nieuw- en verbouwplannen of om een functiewijziging en functieverbreding (bijvoorbeeld een lunchroom bij en bakkerswinkel).

Particuliere initiatieven die niet in het huidige bestemmingsplan passen, kunnen getoetst worden aan de functionele en ruimtelijke uitgangspunten en randvoorwaarden die staan opgenomen in hoofdstuk 4. Indien voldaan wordt aan de gestelde kaders, volgt een ruimtelijke procedure (uitgebreide Wabo-procedure van 28 + 6 weken).⁴⁵

De gemeente heeft in deze visie aangegeven onder voorwaarden open te staan voor functiemenging en functieverbreding (differentiatie) binnen het voorzieningenaanbod en kan daar zelf een voorzet voor doen via een herziening van het bestemmingsplan. Daarmee worden functiemenging en functieverbreding juridisch vastgelegd. Het vergt op een later tijdstip nog een bestuurlijke afweging of de gemeente hierop actief wil sturen via een bestemmingsplanherziening. Deze beslissing maakt geen onderdeel uit van de vaststelling van deze visie.

Een particulier initiatief voor functieverandering dat past in het bestemmingsplan, kan volstaan met een reguliere vergunningprocedure (8 + 6 weken). Doordat er sneller een vergunning wordt verkregen, wordt meer flexibiliteit geboden. Dit is een aantrekkelijk gegeven voor de markt en voor het winkelgebied.

In deze visie staan tevens uitgangspunten en randvoorwaarden voor de openbare ruimte opgenomen. Aangezien de gemeente zelf verantwoordelijk is voor de aanleg van de openbare ruimte, toetst zij zelf aan deze visie. Een bestemmingsplan is meestal niet nodig. De gemeente stelt een inrichtingsplan op voor de inrichting van de openbare ruimte.

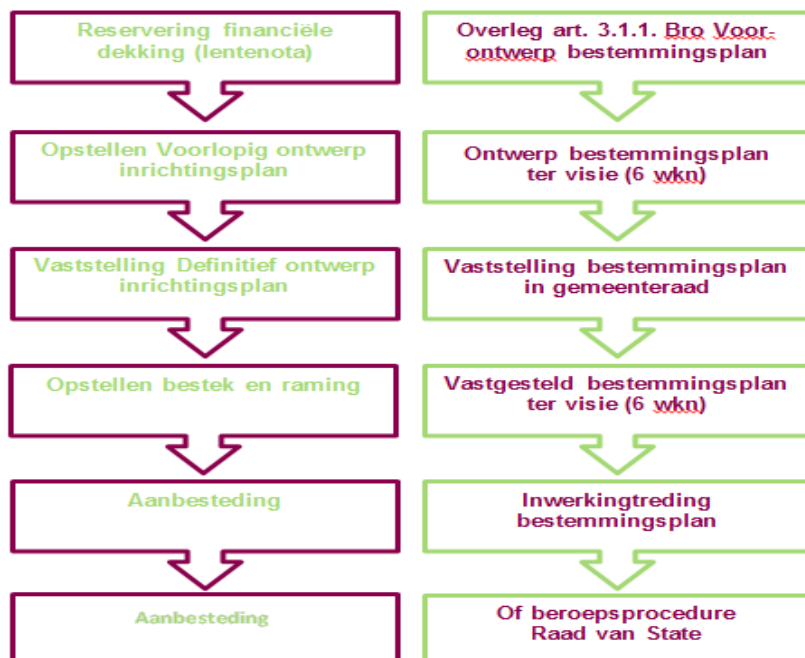
Vervolg processtappen

De processtappen richting een nieuw bestemmingsplan en een herinrichting van de openbare ruimte verschillen echter van elkaar. Hieronder volgt een overzicht daarvan, vanaf vaststelling van deze visie en van het Beeldkwaliteitsplan Aalsmeer-Dorp

⁴⁵ Per aanvraag wordt bezien of de omzetting met een kruimelprocedure mogelijk kan worden gemaakt. De looptijd staat vrijwel gelijk aan een reguliere procedure. (artikel 2.12 lid 1 onder a sub 2o Wabo)



Gemeente Aalsmeer



Processen openbare ruimte (links) en bestemmingsplan (rechts)

6.2 Openbare ruimte

Inrichtingsplan

De in deze visie en in het beeldkwaliteit plan gestelde kaders voor de openbare ruimte vormen de basis voor een op te stellen inrichtingsplan. Het inrichtingsplan wordt door- of in opdracht van de gemeente opgesteld. Het inrichtingsplan is een ontwerp voor de buitenruimte waarop een bestek kan worden gemaakt. In het inrichtingsplan wordt een groenplan geïntegreerd. Het inrichtingsplan speelt een rol bij het bepalen van de uiteindelijke uitvoeringskosten voor de buitenruimte.

Aanleg openbare ruimte

De herinrichting van de openbare ruimte in het centrum is een gemeentelijk taak. Sommige winkelentrees zijn echter in particulier eigendom, met name in de Zijdstaat. Omdat we een uniforme uitstraling van de openbare ruimte nastreven dienen deze stukjes particulier eigendom mee te worden genomen met de herinrichting. De enkele voortuinen zullen in worden geïntegreerd in de plannen. Alleen met een algehele steun van particulieren met eigendom in de Zijdstaat, wordt 100 procent resultaat behaald. Er zullen daarom aan de voorkant van de werkzaamheden goede afspraken gemaakt dienen te worden over de demarcatie van het werk of desgewenst over eventuele overdracht van gronden aan de gemeente. Ook dienen er afspraken gemaakt te worden ten aanzien van een eventuele ophoging van het maaiveld. In de meeste gevallen wordt hiermee een hoogteverschil opgeheven en kan de gemeente tot aan de gevel bestraten. In sommige gevallen zal een winkelpand lager komen te liggen dan het maaiveld. Hier zullen maatwerkoplossingen voor worden aangedragen. Het is aan te raden de basis voor dit afsprakenkader vast te leggen in een convenant met de betreffende eigenaren en de winkeliersvereniging. Ook over bouwstromen, planning en bouwfaserings, tijdelijke overlast en overlast beperkende maatregelen en bereikbaarheid zullen afspraken worden gemaakt. Even belangrijk is dat er goed toezicht wordt gehouden en dat tijdig wordt gecommuniceerd.

Onderhoud en beheer

De gemeente onderhoudt en beheert de openbare ruimte in het centrum. De aanleg van extra (niet onderhoudsvriendelijk) groen betekent dat meer geld vrijgemaakt moet worden voor onderhoud en beheer. De gemeente gaat dus in principe uit van onderhouds- en beheervriendelijke materialen en groen. Indien het vanuit belanghebbenden wenselijk wordt gevonden om hier van af te wijken, zal de gemeente afspraken maken over een (financiële) bijdrage voor het onderhoud en beheer.

6.3 Participatie en communicatie

Zoals in hoofdstuk 1 staat beschreven is voor de totstandkoming van de ontwerp Centrumvisie Aalsmeer nauw overleg geweest met de ondernemersvereniging Meer Aalsmeer, eigenaren en het wijkoverleg de Dorper. Belanghebbenden (zoals eigenaren, ondernemers en bewoners) zijn uitgebreid betrokken geweest bij de vorming van de drie bouwstenen voor deze ontwerpvisie.

De ontwerpvisie is in het kader van het vaststellingsproces zes weken ter visie gelegd met de mogelijkheid om een inspraakreactie in te dienen. De visie is daarbij ook voorgelegd aan de gebruikelijke overlegpartners. Gedurende de inspraakperiode zijn er informatieavonden waarbij bewoners en andere belanghebbenden informatie kunnen ophalen. Na 6 weken zullen eventuele reacties op de ontwerpvisie worden gebundeld, verwerkt en beantwoord in een Nota van Beantwoording. Een samenvatting van de inspraakreacties geven we in deze visie weer. De definitieve gebiedsvisie wordt vervolgens samen met de Nota van Beantwoording aan de gemeenteraad aangeboden ter vaststelling. Indieners van een reactie krijgen de Nota van Beantwoording geanonimiseerd toegestuurd.

Op de vaststelling van de gebiedsvisie is geen bezwaar of beroep mogelijk.

6.4 Financiën

In deze visie is een nieuw toekomstperspectief beschreven. De openbare ruimte en verkeer maken onderdeel uit van dit toekomstperspectief. De volgende doelen hebben betrekking op de openbare ruimte of verkeer:

2. versterken van verbindingen tussen deelgebieden;
3. verbeteren van de bereikbaarheid en doorstroming;
4. instandhouden van afdoende parkeerplekken;
6. aanbrengen samenhang in de inrichting van de openbare ruimte;
7. versterken van de beeld- en verblijfskwaliteit;
8. meer ruimte voor groen- waterbeleving aanbrengen.

Om deze doelen te kunnen behalen is een pakket met maatregelen en aanbevelingen beschreven. Omdat het hier gaat om maatregelen in de openbare ruimte en er geen sprake is grondverkoop of van een bijbehorend vastgoedproject, zijn er gemeentelijke investeringen nodig om tot uitvoering over te kunnen gaan.

Een deel van de uitvoeringskosten betreffen bestaande opgaven met betrekking tot riolering en wegenonderhoud. Deze worden meegenomen in de uitvoeringsprogramma's tijdens de Lentenota 2020. Het betreft hier 40 procent van de geraamde totaalkosten. Onderdeel van dit budget zijn het herstraten van de Zijdstraat en Van Cleeffkade - Stationsweg en het relinen of afkoppeling van het riool.



De herinrichting van het Raadhuisplein, de Zijdstraat, en het kruispunt Van Cleeffkade – Stationsweg vallen hierbuiten. Om de uitvoering hier van te kunnen borgen is een reservering nodig voor de dekking van investeringskosten in de openbare ruimte. Deze reservering is aangevraagd in de Lentenota 2020.

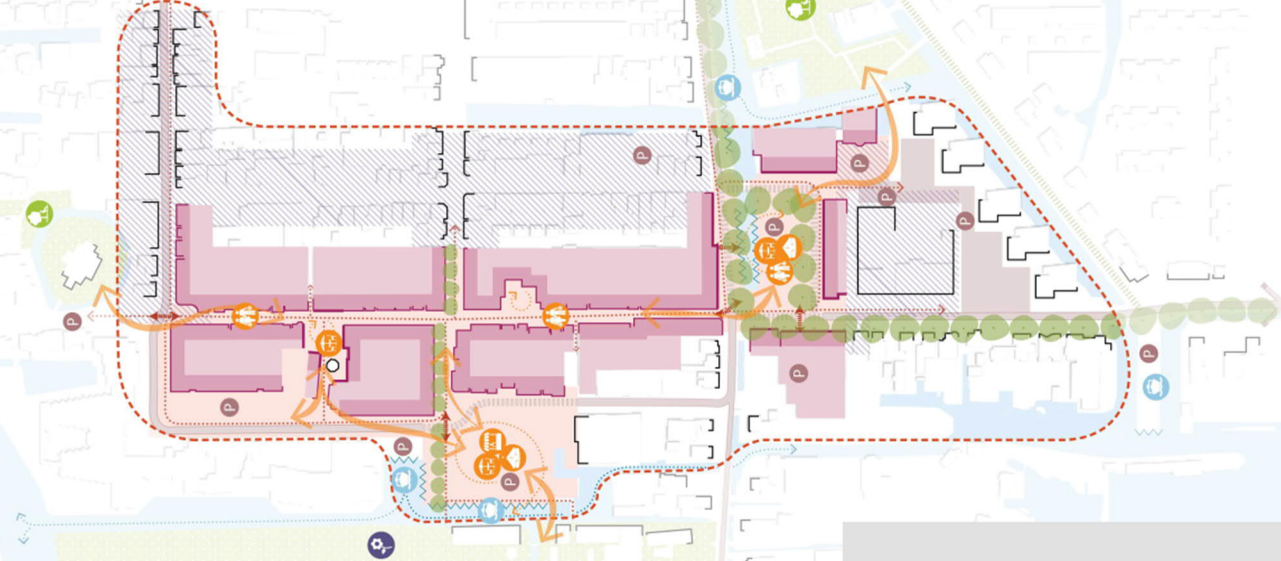
Financieringsmogelijkheden

Andere financieringsmogelijkheden zijn de 'Nota Kostenverhaal Bovenwijkse Voorzieningen' en een subsidieaanvraag voor de Stichting Leefomgeving Schiphol. Indien er een volgende tranche van de Stichting Leefomgeving Schiphol gaat lopen, kan voor mogelijk 50 procent van alle kosten subsidie worden verkregen. Omdat die zekerheid er momenteel nog niet is, zal de dekking eerst uit de gemeentereserve moeten komen. De Nota Kostenverhaal Bovenwijkse Voorzieningen heeft als doel om de investeringskosten van bovenwijkse voorzieningen (waaronder ook de investeringen in het hoofdwinkelgebied) proportioneel en onderbouwd te kunnen verhalen op ontwikkellocaties. Aangezien de Nota Bovenwijkse Voorzieningen uit 2015 stamt, wordt deze momenteel herzien. Het streven is om de maatregelen met betrekking tot de Centrumvisie in de herziene versie op te nemen. Aangezien rondom het centrum een aantal (vastgoed) ontwikkelingen op stapel staan, is de kans aanwezig dat uiteindelijk daaruit (een deel van) de investeringskosten worden betaald. Om die mogelijkheid er op dit moment nog niet is, zal de dekking eerst uit de gemeentereserve moeten komen.



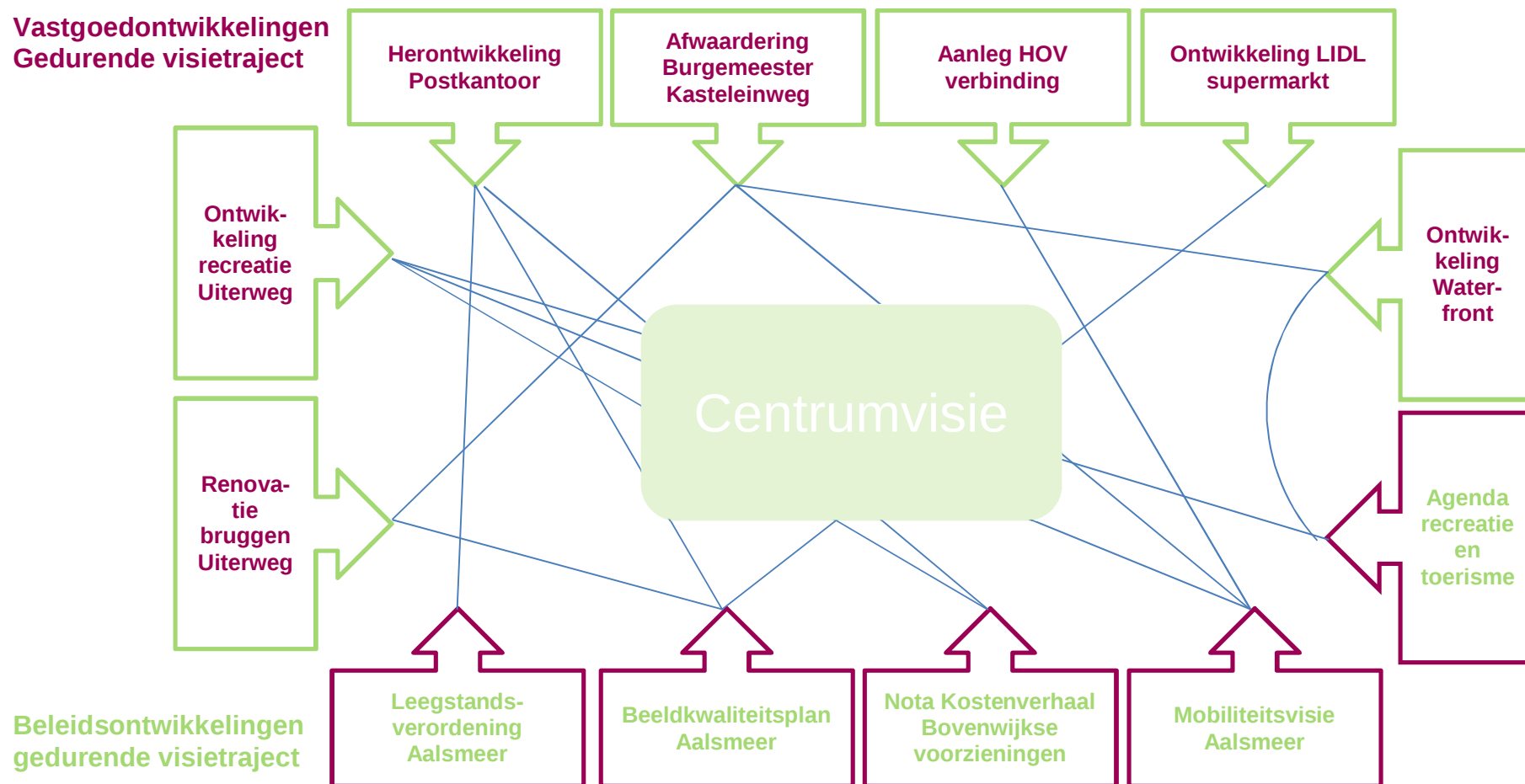
Bijlage

I Visiekaart



Legenda	
	Grens projectgebied
	Programma behorend bij kernwinkelvegebied
	Voorzijde programma
	Aanloopgebied met bijbehorende functies
	Openbare ruimte met hoogwaardige verblijfskwaliteit
	Recreatief groen
	Belangrijke auto-ontsluiting
	Auto te gast (verblijfsfunctie overheerst)
	Belangrijke voetfietsroute
	Verbeterde oversteeplaats voor voetgangers
	Belangrijke route peziervaat
	Interactie met water
	Belangrijke groenstructuur
	Belangrijke ruimtelijke relatie
	Parkeren
Gebruik openbare ruimte	
	Hoofd-winkelvegebied
	Marktplaats
	Ruimte voor evenementen (kleinschalig of grootschalig)
	Verblijfsruimte met horeca en/of terrassen
	Groene verblijfsruimte
	Aanlegplaats peziervaat
	De Historische Tuin

II Raakvlakken Centrumvisie met andere lopende ontwikkelingen



III Indicatief Spoorboekje: overzicht fasering werkzaamheden

Onderdeel van de Centrumvisie Aalsmeer is een visie op de ontwikkeling van de openbare ruimte. Voor de komende 10 jaar staan een groot aantal projecten binnen of grenzend aan Aalsmeer Dorp op stapel. Een deel van deze projecten zijn noodzakelijk vanuit onderhoud en reeds gepland. Een deel is gekwalificeerd als wensproject. Dit indicatieve Spoorboekje schetst een eerste beeld (planning, belang, conflicten etc.) van de noodzakelijke en wensprojecten. De bedoeling is dat dit indicatieve Spoorboekje naarmate de projecten concreter worden, verder wordt uitgewerkt tot een leidraad voor de fasering en planning van de projecten, waardoor werkzaamheden goed op elkaar kunnen worden afgestemd en belanghebbenden van informatie kunnen worden voorzien.

Daarbij wordt opgemerkt dat een planning met zoveel projecten die van zoveel factoren, en elkaar, afhankelijk zijn altijd een dynamische planning betreft. De onderstaande planning een eerste indicatie. De sporen moeten dan ook voornamelijk als richtinggevend worden gezien. Een project kan alleen worden uitgevoerd als er voldoende budget is, het niet conflicteert met andere projecten (bijvoorbeeld bereikbaarheid), en het project qua inhoud voldoende duidelijk is.

Projectnaam	Eigenaar project	Gepland	Budget	Belang	Mogelijk conflict
Vervangen Aardbeienbrug	Gemeente Aalsmeer	2019	Ja	Hoog	
Reconstructie Zijdstaat en Molenplein	Gemeente Aalsmeer	2020-2021	Lentenota	Middel	
Vervangen Bruggen Uiterweg	Gemeente Aalsmeer	2020-2023	Deels	Middel	Alg. bereikbaarheid
Rec. Van Cleeffkade / Stationsweg	Gemeente Aalsmeer	2023	Lentenota	Middel	
Barende Brug	Gemeente Aalsmeer	n.t.b.	Ja	Middel	Burg. Kasteleinweg
Bestrating Uiterweg	Gemeente Aalsmeer	n.t.b.	Nee	Middel	Alg. bereikbaarheid
Herinrichting Zijdstaat en Molenplein	Gemeente Aalsmeer	2020-2021	Lentenota	Middel	
Herinrichting Raadhuisplein	Gemeente Aalsmeer	2023	Lentenota	Middel	Alg. bereikbaarheid
Her. Kruising Van Cleeffkade - Stationsweg	Gemeente Aalsmeer	2023	Lentenota	Middel	Alg. bereikbaarheid
Rozenstraat en Weteringplantsoen	Gemeente Aalsmeer	>2025	Nee	Laag	
Her. Deel Praamptplein	Gemeente Aalsmeer	>2025	Nee	Laag	
Verlengen Weteringstraat	Gemeente Aalsmeer	n.t.b.	Nee	Laag	
Herinrichting Burg. Kasteleinweg	Prov. Noord-Holland	2019-2021	Ja	Hoog	
Bouw supermarkt Lidl	CNSTRCT (LIDL)	2018-2019	n.v.t.	n.v.t.	
Aanleg recreatie Uiterweg	Diverse partijen	2020-2025	n.v.t.	n.v.t.	Cleeffkade -Stationsweg
Bouw appartementen Oude Postkantoor	Externe ontwikkelaar	2020-2021	n.v.t.	n.v.t.	
Dijkverhoging Stommeerweg	Waterschap Rijnland	2021-2023	Nee	Middel	

Kleuren legenda

Reeds geplande projecten

Wensprojecten

Projecten derden

IV Vigerend toepasbaar beleid

Agenda Recreatie en Toerisme en uitvoeringsprogramma

Aalsmeer is een watersport gemeente met vele mogelijkheden, die goed ingezet kunnen worden om een economische motor van voormaats van te maken. Om dit te realiseren is de gemeente samen met het bedrijfsleven actief op zoek naar nieuwe kansen, zoals verblijfsrecreatie en arrangementen. Op basis van deze ambities is de agenda Recreatie en Toerisme gemaakt.

Algemeen Plaatselijke Verordening Aalsmeer 2017

In een APV stelt een gemeente regels op om de gemeente netjes, veilig en leefbaar te houden. Het niet-naleven van regels uit een APV wordt strafrechtelijk gezien als een overtreding, waar een sanctie op staat. Voorbeelden van zaken die in een APV geregeld kunnen worden zijn: voorschriften voor terrasvoering, openingstijden van daghoreca en ondergeschikte horeca.

Bestemmingsplan Aalsmeer Dorp + partiële herziening

Dit is het vigerende bestemmingsplan Aalsmeer Dorp. De partiële herziening heeft betrekking op de gronden met de bestemming 'Gemengde doeleinden' en 'horecadoeleinden'. Binnen deze bestemmingen worden de gebruiksdoeleinden gerepareerd zodat de woning binnen deze bestemmingen gebruikt kunnen worden conform de doelstelling van de 'Kadernota Ruimte voor huisvesting arbeidsmigranten'.

Detailhandelsnota Aalsmeer (2017)

Deze nota is opgesteld om duidelijkheid te verschaffen bij het bepalen van de gewenste detailhandelsontwikkelingen in Aalsmeer en dient als toetsingskader voor toekomstige ontwikkelingen. Daarnaast biedt de nota marktpartijen de gelegenheid om in te spelen op kansen die vanuit Aalsmeer geboden worden. In de nota wordt verder beschreven welke instrumenten de gemeente beschikbaar heeft om uitvoering te geven aan het beoogde beleid.

Economische agenda 2016-2020

Met de Economische Agenda '2016-2020' Samen Ondernemen in Aalsmeer wil gemeente de economische structuur en ondernemersklimaat in Aalsmeer behouden en versterken. Om richting te geven aan het beleid op economisch gebied heeft de gemeente voor de komende jaren de Economische Agenda opgesteld in nauwe samenwerking met de ondernemers en andere belanghebbenden van Aalsmeer. De gemeenteraad heeft in november 2017 tegelijkertijd met deze agenda ook de Agenda Recreatie en Toerisme vastgesteld. Daar waar relevant is er een koppeling gemaakt tussen beide agenda's.

Gebiedsvisie Aalsmeer 2020 en Uitvoeringsparagraaf

De "Gebiedsvisie Aalsmeer 2020" (d.d. 26 november 2009) wijst Aalsmeer dorp aan als hoofdwinkelgebied. Daarmee wordt een eerste stap gezet om de positie van het centrum te verbeteren. Er liggen voor Aalsmeer dorp bijzondere kansen om het gebied aantrekkelijk, compact en levendig te maken. Door een goede inrichting en een aantrekkelijk aanbod van winkels en horeca kan het centrum, zo stelt de gebiedsvisie, aantrekkelijk worden: niet alleen voor de eigen inwoners maar ook voor de toerist of recreant. Er wordt ingezet op een divers winkelaanbod en een verbetering van het verblijfsklimaat middels opwaardering van de openbare ruimte en het toevoegen van horeca.

In de daar op volgende 'Uitvoeringsparagraaf Gebiedsvisie Aalsmeer 2020' wordt een aantal ruimtelijke ontwikkelingen in de vorm van fysieke ingrepen beschreven. De ontwikkeling hebben hoofdzakelijk als doel de levendigheid in Aalsmeer-dorp te vergroten en het voorzieningenniveau te optimaliseren als kernwinkelgebied van de gemeente. Maar er wordt ook een ambitie gesteld voor Aalsmeer-dorp. Namelijk: 'het behouden en versterken van het imago van Aalsmeer als water- en bloemengemeente en het behouden en versterken van het dorpse, kleinschalige karakter van de historische dorpskern.'



Gemeente Aalsmeer

Horecabeleid Aalsmeer 2016 – 2020 en Uitvoeringskader

Gemeente Aalsmeer wil een aantrekkelijke gemeente zijn voor toeristen en (water)recreanten. De horecasector vormt hier een belangrijke pijler in. Vooral in het centrum en in het waterrijke gebied is er behoefte aan nieuwe recreatie- en verblijfsplekken. Een levendige, gezellige horeca is ook voor Aalsmeerders zelf van belang en draagt bij aan een prettige beleving van hun woongebied. De gemeente wil de horeca graag faciliteren. Het horecabeleid stelt kaders over o.a. sluitingstijden en exploitatievergunningen.

Ladder duurzame verstedelijking

De Ladder voor duurzame verstedelijking is vastgelegd als motiveringseis in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Bij de voorbereiding van bestemmingsplannen en andere planologische besluiten zoals een uitgebreide omgevingsvergunning moeten de treden van de Ladder doorlopen worden. De Ladder bevordert dat partijen die zich bezighouden met (toezicht op) bouwen en ontwikkelen, zorgvuldige afwegingen maken en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten nastreven. De Ladder is aan de orde als er sprake is van een 'stedelijke ontwikkeling'. Het bouwen van woningen, bedrijven, kantoren of winkels moet gekwalificeerd worden als een stedelijke ontwikkeling. Indien sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling wordt beoordeeld of er sprake is van een actuele regionale behoefte. Als de actuele regionale behoefte niet kan worden aangetoond dan kan het plan geen doorgang vinden.

Leegstandsverordening Aalsmeer (2019)

Sinds 1 oktober 2010 is de Wet kraken en leegstand van kracht, waarmee gemeenten de mogelijkheid hebben een Leegstandsverordening vast te stellen. Aalsmeer heeft op basis hiervan per 28 maart 2019 een leegstandsverordening vastgesteld. Doel van deze verordening is het zoveel als mogelijk tegengaan van ongewenste langdurige leegstand van kantoorgebouwen en woningen.

LIOR gemeente Amstelveen en Aalsmeer

Vastgesteld 27 maart 2018. De LIOR bevat vanuit het oogpunt van toekomstige beheerbaarheid richtlijnen voor het inrichten van de openbare ruimte voor zover die voortkomen uit onder ander landelijke wet- en regelgeving, regelgeving en beleid van andere overheden, gemeentelijk beleid en regels en algemeen geaccepteerde duurzaamheidsopgaven. Deze LIOR is bedoeld voor iedereen die openbare ruimte gaat realiseren dan wel werkzaamheden in die openbare ruimte gaat verrichten: dus voor ambtelijke opdrachtgevers, marktpartijen en andere initiatiefnemers. Daarnaast worden de processen beschreven die van belang zijn bij het tot stand komen van een nieuwe of gewijzigde openbare ruimte.

Nota Kostenverhaal Bovenwijkse Voorzieningen 2015

De Nota Kostenverhaal Bovenwijkse Voorzieningen heeft als doel om de investeringskosten van bovenwijkse voorzieningen (waaronder ook de investeringen in het hoofdwinkelgebied) proportioneel en onderbouwd te kunnen verhalen op ontwikkellocaties. Aangezien de Nota Bovenwijkse Voorzieningen uit 2015 stamt, wordt deze momenteel herzien. Het streven is om de maatregelen met betrekking tot de Centrumvisie in de herziene versie op te nemen.

Nota Parkeernormen Aalsmeer 2016

Voor burgers, bedrijven en ontwikkelaars is met deze nota duidelijk welke normen gehanteerd worden bij een aanvraag. Bovendien bevat de nota duidelijke toepassingsregels om uit te leggen hoe de parkeernormen gehanteerd moeten worden. Hierdoor zorgen we er als gemeente voor dat er voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn en dat mogelijk verwachte parkeerproblemen vanaf het begin van het planproces worden voorkomen.

V Bronnen en onderzoek

- Bureau Buiten, *Daily Urban System Aalsmeer*, maart 2018
- Gemeente Aalsmeer, *Concept Centrumvisie 2016*, 2016
- Gemeente Aalsmeer, *Parkeerdrukmeting Aalsmeer Dorp*, 2014
- I&O Research, *Randstand Koopstromen Onderzoek*, 2017
- IMOSS, *Concept Beeldkwaliteitsplan Aalsmeer Dorp*, februari 2019
- IMOSS, *Bouwsteen beeldkwaliteit en verkeer*, februari 2019
- Lyrics consultancy, *Plan van Aanpak leegstand Centrumgebied Aalsmeer*, maart 2015
- Ondernemersfonds Meer Aalsmeer, *Economische bouwsteen Centrumvisie*, 2018
- Ondernemersfonds Meer Aalsmeer, *Schouw beeldkwaliteit Aalsmeer Dorp*, 2018
- Ondernemersfonds Meer Aalsmeer en KvK, *Stimuleringsplan voor Aalsmeer centrum*, maart 2012
- Sweco, *Analyse Verkeerskundige effecten van de varianten*, februari 2019
- Sweco, *Kruispuntstudie Van Cleeffkade-Stationsweg-Uiterweg*, november 2018
- Sweco, *Verkeerscirculatieplan Aalsmeer Dorp*, juli 2018
- Trajan, *Parkeeronderzoek Aalsmeer*, 9 april 2016

COLOFON

Samenstelling

Gemeente Aalsmeer
Afdeling Stedelijke Ontwikkeling
14 mei 2019
Laan Nieuwer-Amstel 1
Postbus 4, 1180 BA Amstelveen
www.aalsmeer.nl

Proclaimer

De gemeente Aalsmeer bezit auteursrecht op alle informatie die via de website opgevraagd kan worden. Dit geldt ook voor onze beeldmerken, logo's en beeldmateriaal. Het is niet toegestaan om deze informatie zonder schriftelijke toestemming vooraf vanuit com-mercieel oogpunt te verspreiden of kopiëren.

Toelichting/explanation

De cijfers hebben betrekking op 1 januari van het gemelde jaar.

