

Seinpost

ADVIESBUREAU BV

Locatiebeoordeling Mar'cs gebouw Winkelcentrum Bisonspoor

Waalwijk, augustus 2014

Locatiebeoordeling Mar'cs gebouw Winkelcentrum Bisonspoor

Waalwijk, augustus 2014

Locatiebeoordeling Mar'cs gebouw Winkelcentrum Bisonspoor

ALDI Vastgoed BV Culemborg heeft het initiatief genomen om haar vestiging aan Nassastraat te Maarssen te verplaatsen. Deze locatie en de omvang van de winkel zijn niet meer van deze tijd. ALDI heeft de gemeente Stichtse Vecht gevraagd mee te werken aan een verplaatsing naar de locatie Planetenbaan 9-10 in Maarssenbroek. Het college van B&W heeft in principe een bereidheid uitgesproken mee te werken aan dit initiatief. Hieraan is wel een paar voorwaarden verbonden. Een van die voorwaarden is dat wordt aangetoond dat de winkelvoorraad bij Bisonspoor niet geschikt is voor het vestigen van een supermarkt. Dit vraagt zij o.a. in het kader van de Bro artikel 3.1.6. tweede lid. Concreet is hier een leegstandslocatie van ca. 2000 m² BVO in het Mar'cs gebouw .

ALDI heeft zich tot Seinpost Adviesbureau BV gewend met de vraag deze locatie te beoordelen op de vestigingsmogelijkheden van een supermarkt. In deze notitie wordt de beoordeling uiteengezet.

De aanpak bestaat uit 4 stappen:

1. Beschrijving vestigingsvoorwaarden supermarkten;
2. Beoordeling locatie in winkelgebied Bisonspoor;
3. Nauwkeurig inzicht in vestigingsvoorwaarden ALDI-supermarkt;
4. Conclusies.

Beschrijving vestigingsvoorwaarden supermarkten

De concurrentiestrijd tussen de supermarkten in Nederland is groot. Daarom is het voor supermarktketens van belang geschikte huisvesting te vinden op locaties die voldoen aan alle randvoorwaarden. Dat begint bij de zichtbaarheid van de winkel. Een achteraflocatie voldoet niet. Omdat supermarkten een schaa sprong doormaken, dient de oppervlakte te voldoen aan ca. 1200 – 1600 m² WVO¹ (of 1500 – 2000 m² BVO). De precieze omvang verschilt per formule, full-service supermarkten zijn (meestal) groter dan discounters. Voor een goed functioneren van de winkel dienen er zo min mogelijk kolommen te zijn. Dit geeft de bewegingsvrijheid bij het indelen van de winkel. In belang van een eventuele toekomstige noodzakelijke uitbreiding is een locatie waar dit mogelijk is, handig (schil om het centrum).

Het comfort voor de consument moet hoog zijn. De klant is kritisch en heeft vele alternatieven tot zijn/haar beschikking. Supermarktwinkels moeten ruim van opzet ogen, met brede gangpaden en een voldoende hoog plafond. Belangrijk is bovendien dat er voldoende parkeergelegenheid is op korte loopafstand. Meestal wordt aangehouden (minimaal) 4 parkeerplaatsen per 100 m² BVO. Het CROW maakt onderscheid in verschillende locatietypes. Het gaat hierbij om de stedelijkheidsgraad en de ligging binnen een stad of dorp. Voor de schil om een centrum (zoals de locatie van Mar'cs gebouw moet worden beoordeeld) gaat het CROW² bij full-service supermarkten met een middelhoog en hoog prijsniveau voor sterk verstedelijkte situaties uit van 3 – 5 parkeerplaatsen per 100 m² BVO. Dit zijn de laagste normen, hoe lager het prijsniveau des te hoger de parkeernorm. Discounters hebben de hoogste norm (6 of hoger)³. De parkeerterreinen dienen bij voorkeur dichtbij het liefst tegen de entree van de winkel aan te zijn gesitueerd (loopafstand zonder barrières van ca. 50m). De parkeerlocatie dient schoon en veilig te zijn en dus ook goed verlicht.

Daarnaast dient het parkeren gescheiden plaats te vinden van de bevoorrading. Vrachtwagens hebben grote draaicirkels wat de aanrijroute sterk beïnvloedt. Ze hinderen het parkeren indien dat te dicht op elkaar is georganiseerd. Dat is zowel voor de bevoorrading lastig als voor de parkerende consument (onveiligheidsgevoel).

¹ WVO betekent winkelverkoopvloeroppervlak (alle voor de consument toegankelijke en zichtbare delen van de winkel), BVO staat voor bedrijfsvloeroppervlak (alle beschikbare ruimtes in de winkel). Muren en wanden worden in deze metrages buiten beschouwing gelaten.

² CROW is een gerenommeerde kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer en werk en veiligheid en de adviezen wordt door overheden daarom vaak opgevolgd.

³ Het CROW rekent hierbij met verschillende parkeerbezettingsgraden over de dagdelen per week indien het multifunctionele locaties betreft. De hoogste bezettingsgraden liggen op vrijdagmiddag en zaterdag. Supermarkten zijn hierover kritisch en willen de berekende parkeersituatie gebruiken voor de eigen klanten.

Ook voor fietsverkeer dienen er voldoende stallingsmogelijkheden te zijn. Deze zijn bij voorkeur gelegen direct bij de entree van de winkel. Verder dient er bij de entree ruimte te zijn voor het stallen van de winkelwagentjes en containers voor het achterlaten van lege flessen. Gezien de verkeersbelasting van het bevoorradend verkeer en het parkeren door de consument ligt de locatie van de supermarkt vooral aan de rand van het centrum (de schil), op locaties die goed ontsloten zijn (eisen aan het wegprofiel). Maar dan wel zodanig dat er een duidelijke (functionele) relatie is met de overige winkels. Afstanden van 50 meter of minder vergroten de functionele samenhang in het winkelgebied.

Meestal hebben supermarkten tamelijk gesloten wanden. Dat heeft niet alleen te maken met het magazijn maar ook met de opstelling van producten in de winkel. Het betreft bij full-service, immers 20.000 tot 30.000 verschillende artikelen die uitgesteld moeten worden. Slechts aan de entreezijde zijn vaak vensters met doorzicht. Daarom worden supermarkten wat betreft de aanblik vaak afgezoomd met kleine winkelruimtes (bijvoorbeeld ten behoeve van verswinkels). Verswinkels en full-service supermarkten hebben bovendien een functioneel verband, zodat ze elkaar bij een ligging dicht bijeen versterken.

Beoordeling locatie in winkelgebied Bisonspoor

Op 12 augustus 2014 is een bezoek gebracht aan het winkelgebied van Bisonspoor in Maarsse. Het weer was prima om boodschappen te doen of te winkelen.



Entree bij Albert Heijn

Winkelgebied Bisonspoor is een introvert winkelcentrum dat bestaat uit twee winkellagen. In het hart ligt een pleintje waar de verbinding tussen de twee etages is gelegd. Er zijn ruim 90 winkels, horecagelegenheden en bedrijven in de consumentgerichte dienstverlening. AH, Dirk van de Broek, HEMA en een aantal modeketens vormen de (sub)trekkers. Op etage zijn vooral formules in het prijsvriendelijke segment. Het winkelgebied zelf kent eigenlijk niet of nauwelijks leegstand, zelfs niet op etage. Slechts op etage is achter de locatie van Action een deel waar enkele winkelpanden leegstaan. Maar dit winkeldeel ligt geheel uit de route en is voor detaillisten niet interessant. Op begane grond troffen wij slechts één leegstaande unit aan.



Centraal plein



HEMA en andere ketens



Winkels op etage



Entree NS-station

Erboven en ernaast zijn andere functies als leisure, wonen en kantoren. Het winkelgebied ligt nabij de spoorlijn Amsterdam-Utrecht. Het NS-station Maarsse is via een (hoge) trappartij/roltrap bereikbaar nadat de Safariweg is overgestoken. Er liggen drie parkeerterreinen om het winkelcentrum heen.

Al met al is de conclusie dat het winkelgebied Bisonspoor in deze tijd met sterke concurrentie (ook digitaal) prima functioneert.



Te huur staande winkeldeel 2000 m²

Tussen het winkelcentrum en het NS-station is een nieuw woonwinkelcomplex gerealiseerd. Dit ligt in tussen de Safariweg en Bisonspoor. Hier is ook de leegstaande unit van ca. 2000 m² BVO die door de gemeente wordt aangeduid als de locatie "Mar'cs gebouw". Boven de locatie zijn behalve appartementen o.a. een parkeergelegenheid en een fitnessruimte.



Horecaplein bij NS station

De locatie heeft verschillende entreemogelijkheden, en het 'te huur'-biljet geeft daarom ook aan dat er units te huur zijn vanaf 85 m². Het pand grenst aan de noordwestzijde aan een sterk verouderde en (enigszins) verwaarloosde parkeergarage, aan de zuidwestzijde loopt het Bisonspoor met een fietspad en trottoir.

Aan de oostzijde van de locatie is een doorgang (looproute) naar een plein bij het NS-station met wat horeca. Aan de overzijde (van de Safariweg) bevindt zich het NS-station met een commercieel plint aan de voorzijde.

Wanneer je de route over het Bisonspoor vervolgt langs de locatie van het Mar'cs gebouw, dan kom je bij het belangrijkste parkeerterrein van Bisonspoor (tweelaags). Deze route is echter voor gemotoriseerd verkeer eenrichtingverkeer andersom (centrumuitgaand). Dit parkeergebied is van groot belang is voor de klanten van Albert Heijn. Het gebied biedt als geheel een *achterkantsituatie* en geeft soms ook gedateerd beeld.



Lage entree parkeerkelder



Entree Bisonspoor tegenover Mar'cs gebouw



Bevoorradingshof tegenover Mar'cs gebouw



In Bisonspoor geen winkelfunctie nabij Mar'cs



Bisonspoor langs Mar'cs gebouw is ontsluitingsroute



Verbindingsroute naar Albert Heijn

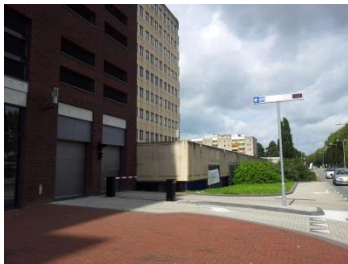
Er is eigenlijk geen functioneel verband tussen Winkelcentrum Bisonspoor en de locatie Mar'cs gebouw en dat kan ook niet ontstaan. De route over Bisonspoor is primair een verkeersroute (parkeren, logistiek etc.) en scheidt beide gebiedsdelen. De functies aan die zijde van winkelcentrum Bisonspoor (horeca en bank) hebben bovendien geen functionele relatie met een eventuele winkelfunctie (supermarkt) in het Mar'cs Gebouw. Deze zijde heeft bovendien nauwelijks een functie als looproute van en naar het winkelgebied Bisonspoor en kan dat zonder heel forse investeringen ook niet krijgen.

De locatie van Mar'cs gebouw ligt geïsoleerd en heeft nauwelijks of geen functionele relaties met andere routes in het gebied. De zichtbaarheid is daarmee onvoldoende. Een uitzondering vormt de looproute van en naar het NS-station met het horecaplein ervoor. Daarmee is dat echter geen locatie waar de winkelwagentjes van een supermarkt denkbaar zijn. Deze looproute kan wel voor een snelle aankoop geschikt zijn. Dichtgeplakte ramen (van een supermarkt) zouden bovendien het plein ontsieren. Het is meer een route waar kleinschalige functies (creatief, ambachtelijk, dienstverlenend, al dan niet met een combinatie met horeca) zich thuis zouden kunnen voelen. De zijde gelegen aan het plein dient vanwege de levendigheid de gehele dag (ook 's avonds) een functie kan krijgen, vooral meer doelgericht. Die bedrijvigheid moet het niet direct hebben van een goede bereikbaarheid per auto. De bereikbaarheid is er via verschillende andere vervoersmiddelen, waaronder de trein en de bus (waardoor de beoogde functies wellicht ook een netwerkrelatie kunnen krijgen met vergelijkbare functies in Utrecht en Amsterdam).

De locatie biedt weliswaar ca. 2000 m² BVO aan winkelruimte, doch hiervan moeten kleine ruimtes worden afgetrokken. Effectief is er ongeveer 1700 m² BVO beschikbaar, waardoor het minder voldoet aan de wensen die de supermarktketens stellen (zit aan de onderkant zonder reserves omdat onderdeel uitmaakt van een bestaande bouwmassa).

Andere knelpunten t.a.v. het Mar'cs gebouw zijn de bevoorrading door vrachtwagens met opleggers en het parkeren voor de consument. Een eventuele bevoorrading aan de zijde van het Bisonspoor is verkeerstechnisch lastig en verslechtert nog verder de relatie naar het winkelgebied van Bisonspoor. Aan de zijde van de Safariweg zou het een erg forse investering betekenen, nog los van de vraag wat dit esthetisch (ligging t.o.v. NS-station) betekent.

De parkeerroute naar het parkeerterrein van Albert Heijn loopt juist vanuit de andere zijde (eenrichtingverkeer). Bovendien ligt deze veel te ver weg voor winkelwagentjes. De kleine



Entree parkeren op etage

parkeerterreintjes tegenover de locatie volstaan in het geheel niet en staan nu al vol. De parkeerkelder aan de Safariweg is sterk gedateerd en matig onderhouden. Deze sluit niet aan op het gebruik voor de klanten van een supermarkt. Het is bovendien een parkeerlocatie voor Park en Ride (stationslocatie).

Er is een parkeergarage op verdieping in Mar'cs Gebouw. Maar deze is sowieso al niet handig voor een supermarkt (verlangt heel wat aanpassingen voor het gebruik van een supermarkt hindert daarmee ander gebruik), en de bestaande entree is daar ongeschikt voor.

Deze is vooral gebouwd voor bewoners en eventuele andere gebruikers (MKB-ondernemers) van het pand.

Ook de aantallen parkeerplaatsen passen niet bij die van supermarkten van deze schaalgrootte (ca. 1500 m² WVO) op deze locatie. Voor de in totaal ca. 2000 m² BVO zijn er ca. 53 parkeerplaatsen beschikbaar⁴. Dat is een norm van ongeveer 2,8 parkeerplaatsen per 100 m² BVO. De eisen voor supermarkten liggen veel hoger (minimaal ca. 4).

Voor fietsparkeren voldoet een locatie in Mar'cs gebouw slechts indien de entree aan de zijde ligt van de doorgang naar het station, en niet die aan de zijde van Bisonspoor (te weinig beschikbare ruimte). Daar is echter juist de enige entree van en relatie met het winkelgebied Bisonspoor. Datzelfde geldt voor het stallen van winkelwagentjes.

Vestigingsvoorwaarden ALDI-supermarkt

ALDI heeft sinds eind 2012 haar winkelformule in een geheel nieuw jasje gestoken. Dat was ook nodig omdat de bestaande formule niet meer voldeed. Dat heeft enerzijds te maken met de opstelling van ALDI in een zware concurrentiestrijd t.o.v. andere supermarktformules en anderzijds met de eisen die de moderne consument aan elke supermarkt, dus ook aan die van ALDI, stelt.

⁴ Voor maatschappelijke functies zijn nog eens 22 parkeerplaatsen gereserveerd. Bovendien zijn er nog eens 172 parkeerplaatsen voor de appartementen.

ALDI is een hard-discounter, d.w.z. dat de prijsstelling erg laag is, de presentatie eenvoudig maar schoon en netjes is, het aantal verschillende artikelen beperkt wordt gehouden (ca. 900) en dat er niet of nauwelijks A-merken worden verkocht. ALDI heeft een geheel eigen lijn aan huismerkproducten in de dagelijkse artikelen en vult dit aan met een wisselend aanbod (tweewekelijks) in de niet-dagelijkse artikelen, die vooral afgestemd zijn op het seizoen.

ALDI kan de erg lage prijzen vasthouden als het totale proces van logistiek, van opslag in het magazijn en van verkoop in de winkel erg efficiënt op elkaar is afgestemd. De locatie dient daarom te voldoen aan bepaalde, erg strakke voorwaarden wat betreft de maatvoering en indeling. Overigens geldt ook bij andere winkelformules dat de verhouding tussen het aantal m² BVO en WVO zodanig is verminderd dat ongeveer 80% van de totale ruimte beschikbaar moet zijn als productieve winkelruimte (waar de consument producten koopt). De bevoorrading bij ALDI-supermarkten is via een (uitgekiend) systeem opgezet middels een verlaagd bevoorradingsdock waardoor pallets zeer efficiënt de winkel in kunnen worden gereden.

ALDI moet zich dus meer dan andere supermarkten houden aan een gestandaardiseerde werkwijze. De standaard maatvoering voor nieuwe ALDI-supermarkten is daarom nu ca. 1.200 m² WVO (ongeveer 1580 m² BVO). Deze standaard maatvoering voor een ALDI is in Mar'cs gebouw niet aanwezig.

De presentatie van een moderne ALDI is licht en ruim, vanwege o.a. de eisen die de consument oplegt. Gangpaden zijn verbreed (t.o.v. de situatie voor 2012) en er dienen voldoende kassapartijen te zijn. De consument doet zijn inkopen immers efficiënt en wat betreft dit lage prijsniveau erg doelgericht. ALDI heeft in haar supermarkten geen kolumnenstructuur. Het ontbreken van kolommen en de brede gangpaden houden verband met de bevoorrading via pallets die tot in de winkel doorloopt. Het pand van Mar'cs gebouw kent wel een kolumnenstructuur.

Worden full-service supermarkten 2,5 tot 3 keer per week⁵ bezocht (in de frequentie is een stijgende tendens zichtbaar) en doet hij/zij dat zowel per auto als per fiets of lopend, bij de discountsupermarkten van ALDI ligt dat anders. Deze worden minder frequent bezocht: eens per twee weken/eens per week. Het gaat hier vrijwel uitsluitend om bulkaankopen die men daarom bij de discountformule van ALDI aankoopt door gebruik te maken van de auto. Daarmee is het een veel doelgerichte aankoop. De aankoopfrequentie is lager en het combinatiebezoek met andere (vers)winkels is veel geringer c.q. van ondergeschikt belang.

Omdat de aankopen door de consument vooral per auto worden gedaan, stelt ALDI andere eisen aan het parkeerterrein. De normen per m² BVO zijn veel hoger dan bij full-service supermarkten en liggen op een niveau van ca. 7 per 100 m² BVO. Bovendien moeten de (ca. 110) parkeerplaatsen comfortabeler zijn dan elders: 2,80 (streven) of 2,50 (minimum) meter breed. Overigens hanteert ook het CROW hogere normen voor discountsupermarkten dan voor full-service supermarkten in haar laatste rapportages.

Het parkeren dient bovendien gescheiden plaats te vinden t.o.v. de bevoorrading. Daarom legt ALDI het parkeerterrein juist aan de andere zijde van de winkel als waar de bevoorrading plaatsvindt.

Vanwege dit functioneren hecht ALDI aan een locatie die aan deze voorwaarden voldoet: uitstekend bereikbaar (ontsloten) en waar een comfortabel groot parkeerterrein kan worden aangelegd. Het betreft concreet locaties aan centrumontsluitende routes en/of N-wegen.

Conclusies

De leegstaande locatie met 2000 m² winkelruimte is op zich net groot genoeg voor een supermarkt maar ligt op een locatie met locatiekwaliteiten die in het geheel niet volstaan voor een dergelijke winkelfunctie. Al eerder is hier daarom door andere supermarktorganisaties afgezien van de vestiging van een supermarkt. De winkelruimte van Mar'cs gebouw staat niet voor niets al 2 jaar leeg.

⁵ Deloitte 2012

De redenen waarom de locatie voor een supermarkt ongeschikt is, zijn:

1. Geen goede directe relatie met het parkeren (mogelijk);
2. Te weinig beschikbare (eigen) parkeerplaatsen;
3. Lastige/onmogelijke inpassing bevoorrading;
4. Slechte omgevingskwaliteiten, achterkantsituatie;
5. Geen relaties met andere winkels.

Bovendien zou de vestiging van een supermarkt de belevingskwaliteiten van deze locatie nog verder verslechteren. Een supermarkt heeft immers eigenlijk alleen maar "achterkanten" in de vorm van dichte wanden en/of dichtgeplakt ramen. Er zou door deze invulling van Mar'cs gebouw afbreuk worden gedaan aan de functie van het horecaplein.

De locatie van Mar'cs gebouw leent zich wel voor vestiging van kleinschalige bedrijvigheid met een bepaalde functie naar de consument. Het betreft dan (kleinschalige) 'mix'concepten tussen ambacht, dienstverlening en (ondersteunende) detailhandel en/of horeca. Dit vereist een zorgvuldige benadering van potentiële gegadigden via de bij deze groepen behorende netwerken (wijk economie). Langs de spoorlijn naar Amsterdam zijn meer van deze locaties.

Voor de ALDI is deze locatie nog minder geschikt dan voor overige supermarkten. Weliswaar ligt de locatie gedeeltelijk aan een centrumontsluitende weg (Safariweg), maar die relatie kan vanwege verschillende redenen niet worden uitgebuit t.a.v. het parkeren c.q. is in het geheel niet beschikbaar (ca. 110 eigen comfortabele parkeerplaatsen). Bovendien sluit de maatvoering van de winkelunit niet aan bij die van een moderne ALDI en is er een kolommenstructuur. De bevoorrading is voor elke supermarkt al lastig te organiseren, maar dit wordt in de situatie van ALDI technisch eigenlijk onmogelijk gemaakt omdat deze supermarktformule om bedrijfseconomische redenen gebruik moet maken van een verlaagd liggend bevoorradingsdock.

ALDI moet haar positie verbeteren t.o.v. de bestaande locatie aan de Nassastraat om te kunnen voldoen aan de wensen die haar klanten stellen. De locatie van Mar'cs gebouw voldoet volgens Seinpost niet aan de eisen voor de vestiging van een moderne supermarkt. Mocht de beoogde locatie aan de Planetenlaan niet beschikbaar komen, dan is niet te verwachten dat ALDI zich zou gaan vestigen in Mar'cs gebouw. Ook andere supermarkten hebben deze locatie hierom afgewezen.

21 augustus 2014

Drs. M.J.M. Vaessen

Seinpost Adviesbureau BV Waalwijk