

LEGMEER AMSTELVEEN

Nota van uitgangspunten

Datum: 17-12-2018





marco.broekman
urbanism research architecture

marco.broekman
KNSM laan 53
1019 LB Amsterdam
Telefoon: +31 20 7372085
Email: info@marcobroekman.com
Website: www.marcobroekman.com
BTW nr: NL162071267B01
KvK nr: 62069608
IBAN: NL11 TRIO 0198 0573 50

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING	4
1.1 Introductie	6
1.2 Ligging Legmeer	8
1.3 Huidige situatie	10
1.4 Proces	10
2. UITGANGSPUNTEN	14
2.1 Financiën	15
2.2 Werken	16
2.3 Wonen	17
2.4 Buurtplezier	19
2.5 Mobiliteit	20
2.6 Duurzaamheid	22
2.7 Gezamenlijk ontwikkelen	29
3. ONTWIKKELSTRATEGIE	30
3.1 De ontwikkelstrategie	32
3.2 Rol van de gemeente in een meervoudige opgave	33
3.3 De stijl van sturen	34
3.4 Robuustheid en flexibiliteit	36
4. EINDBEELDEN	38
4.1 Introductie	40
4.2 Legmeer Zero	42
4.3 Legmeer Village	44
4.4 Productieve Stad	48
4.5 Hoogstedelijk	52
5. AFWEGING EN ADVIES	56
5.1 Beoordeling en advies	58
5.1a Financiën	58
5.1b Werken	60
5.1c Wonen	60
5.1d Buurtplezier (Leefomgeving)	60
5.1e Mobiliteit	60
5.1f Duurzaamheid	60
5.1g Gezamenlijk ontwikkelen	60
5.1h Advies	60
6. VERVOLG	62
6.1 Planning en proces	64
6.2 Bestaande partijen en flankerende projecten	65



postnl
Pakket
punt

03-LVS-3

A street scene in a park-like setting with bare trees. A red box trailer is parked on the right side of the road. A cyclist in a dark hoodie and blue pants is riding away from the camera on the left. In the foreground, the rear of a blue trailer is visible, featuring a red triangle and a yellow and red light bar. The text '1. INLEIDING' is overlaid in a white box on a dark background across the bottom of the image.

1. INLEIDING

1.1 Introductie

Het bedrijventerrein Legmeer ligt omsloten door de woonwijken Westwijk, Bovenkerk en Middenhoven, met typische stadsrandfuncties als tennispark, golfcentrum en bowlingcentrum in de buurt. Verder zijn de grotere groengebieden van De Poel/ Amsterdamse Bos en het Groene Hart in de nabijheid. Dit terrein kent een hoge mate van versnipperd grondeigendom en is planologisch geregeld via het bestemmingsplan Amstelveen Zuid-West 2014. Het plangebied kent voornamelijk de bestemming GD-4 (Gemengde Doeleinden voor bedrijvigheid milieucategorie 3.1).

Het terrein is een goed functionerend bedrijventerrein met circa 186 bedrijven en 2.400 arbeidsplaatsen. De Metropool Regio Amsterdam (MRA) heeft behoefte aan circa 230.000 woningen tot 2040 (bron: Geactualiseerde Monitor Plancapaciteit MRA 2018). Amstelveen wenst doorstroming te bevorderen van bewoners van sociale woningen naar middendure woningen naast het aanbieden van woningen voor jongeren.

Per besluit van oktober 2016 heeft de gemeenteraad besloten het bedrijventerrein Legmeer te transformeren tot gemengd woon-werkmilieu. De aanleiding hiervoor was (en is) de grote behoefte aan woningen. Legmeer is de enige locatie binnen de bebouwde kom waar grootschalige woningbouw mogelijk is en het Luchthaven Indelingsbesluit (LIB) geen belemmeringen oplegt om woningen toe te voegen.

Momenteel zijn commerciële partijen heel actief in het plangebied bezig met het innemen van grondposities. Dit kan mogelijk leiden tot een situatie waarbij de inkoop van vastgoed tegen te hoge prijzen plaatsvindt waardoor een goede transformatie naar gemengd woon-werkmilieu wordt bemoeilijkt. Diverse eigenaren/gebruikers en ook gebruikers van commercieel vastgoed zijn zich aan het oriënteren op verplaatsing van hun bedrijvigheid naar bijvoorbeeld Bedrijventerrein Amstelveen-Zuid (BTAZ). Op zowel kavel als clusterniveau zijn nu activiteiten gaande die vallen onder de noemer organische (her)ontwikkeling van Legmeer. Immers, de eigenaren van het vastgoed beogen transformatie van bedrijfspand naar woningen.

De gemeente wil sturen op een goede ruimtelijke en duurzame ontwikkeling. Er is behoefte aan een ruimtelijk en economisch ontwikkelingskader voor het hele plangebied met een passende ontwikkelstrategie. Gezocht wordt naar een planvorm die enerzijds genoeg vastlegt om kwaliteiten te borgen, beleidsambities te verankeren en zekerheid te geven aan de omgeving (bedrijven, omwonenden, gebruikers). Anderzijds moet het plan genoeg flexibiliteit bieden voor wijzigingen in programma, de markt en gebruikers.

Eind 2017 is in samenwerking met ondernemers van Legmeer gestart met het werken aan een ontwikkelvisie Transformatie Bedrijventerrein Legmeer. Sindsdien werken we aan bouwstenen die uiteindelijk zullen leiden tot een ontwikkelvisie. Een van de bouwstenen is via verschillende eindbeelden inzichtelijk maken wat het plangebied aan programma (wonen- werken – mobiliteit) aan kan.

Deze notitie geeft inzicht in welke richting voor het plangebied Legmeer wenselijk is. Op basis van dit inzicht zal in aanloop naar het opstellen van de ontwikkelvisie bestuurlijk richting vormende besluitvorming plaatsvinden. Aan de hand daarvan zal participatie met alle stakeholders plaatsvinden. De uitkomsten van het participatietraject vormen de input voor het afronden van het opstellen van de ontwikkelvisie Transformatie Legmeer. Deze visie is de basis voor het opstellen van het nieuwe bestemmingsplan voor het plangebied Legmeer.



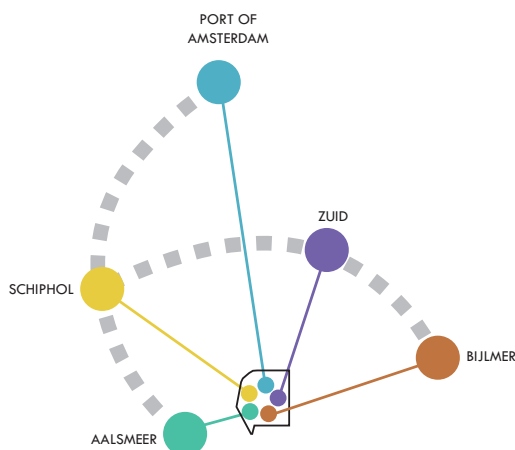
Structuurvisie 2040 met daarin Legmeer als strategische ontwikkellocatie gemonteerd

1.2 Ligging Legmeer

Bedrijventerrein Legmeer is grotendeels eind jaren zeventig, begin jaren tachtig gerealiseerd. Eind jaren negentig is een nieuwe rand bedrijventerrein toegevoegd. Inmiddels is Legmeer omringd met de woonwijken Bovenkerk, Westwijk en Middenhoven (de laatste twee met eigen winkelcentrum). Legmeer is eveneens gelegen tussen de ontwikkelgebieden, Startbaan, De Scheg, Moutlocatie (Bovenkerkerweg) en het NTC (Nationaal Tennis Centrum).

Momenteel is Legmeer een gemengd terrein met productie- en groothandelsbedrijven, autobedrijven, drukkerijen en zakelijke dienstverleners. Ook zijn kantooractiviteiten te vinden en is de gemeentewerf plus afvalbrengstation ter plekke gevestigd. Verder hebben een aantal bedrijven een publiekstrekkende functie. Bijvoorbeeld een indoor golfbaan, sportschool, partycentrum, bouwmarkt en een dansschool. Tevens beschikt een aantal bedrijven over een bedrijfswoning.

Het bedrijventerrein Legmeer ligt aan de zuidkant van Amstelveen. Het terrein is over de weg bereikbaar via de Bovenkerkerweg (N521) en via deze weg kun je in zuidelijke richting naar de Greenport Aalsmeer en de N201 richting Schiphol/A4 (en eventueel de A2). In noordelijke richting rij je naar het centrum van Amstelveen, de A9 en Amsterdam. Qua openbaar vervoer is het gebied bereikbaar met de toekomstige Amsteltram tussen Amsterdam Zuid en Amstelveen-Westwijk (en later zelfs tot Uithoorn). Deze nieuwe tramlijn gaat stoppen op halte Sacharovlaan en rijdt in ongeveer 25 minuten naar station Amsterdam Zuid. De huidige metrolijn 51, die momenteel bij de haltes Sacharovlaan en Spinnerij stopt, wordt per maart 2019 opgeheven op dit tracé en vervangen door een tijdelijke buslijn 55 vanaf halte Sacharovlaan. Halte Spinnerij wordt definitief opgeheven. Naast de toekomstige Amsteltram wordt halte Sacharovlaan ook aangedaan door de R-netbussen vanuit Aalsmeer richting Amsterdam Zuid en Amsterdam Centrum. Op



de Bovenkerkerweg, ten zuidoosten van het gebied, stopt lokale buslijn 174. Ten westen en noorden van het gebied lopen de hoofdfietsroutes van Amstelveen; het terrein is derhalve ook goed per fiets bereikbaar.

De ontwikkelingen in de nabijheid (o.a. Amsterdam) maakt dat Legmeer een kansrijk transformatiegebied is gepositioneerd aan de Zuidtangent van Haarlem naar Bijlmer Arena en omliggende groengebieden (Amsterdamse Bos en het Groene Hart).

Huidige verdeling ruimtegebruik:

Plangebied	25,1 ha
Openbare ruimte	6,8 ha
Privé kavels	15,6 ha
Kavels gemeente	2,7 ha
Bebouwing privé	8,2 ha
Bebouwing gemeente	0,4 ha

Het plangebied kenmerkt zich door versnipperd grondeigendom. Desondanks hebben diverse eigenaren zich verenigd in clusters met als doel herontwikkeling. Deze clusters zijn ruimtelijk gezien eenheden die zich lenen voor clusterwijze herontwikkeling van het plangebied.

De strook langs de Bovenkerkerweg kent een aantal hoge gebouwen (12 m1 – 18m1). Het overige gebied kenmerkt zich door bouwwerken met een bouwhoogte van één tot twee lagen. Omliggende woonwijken kennen voornamelijk woningen met twee bouwlagen met kap.





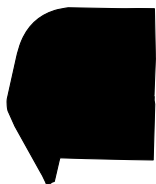
Omgeving Legmeer

Ligging tussen twee groengebieden (Amsterdamse Bos, Groene Hart), tussen twee woongebieden met winkelcentra in (Westwijk, Middenhoven) en tussen twee ontwikkelgebieden (Startbaan, Scheg)

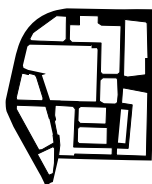
1.3 Huidige situatie

Sommige bedrijven hebben in verschillende mate van concreetheid plannen om bestaande bedrijfsgebouwen om te zetten naar woongebouwen. Enkele gebouwen hebben deze transformatie al ondergaan. Deze organische manier van herontwikkelen blijft onderdeel van het transitietraject naar een gemengd woon-werkmilieu. Tegelijkertijd is het de wens van ondernemers en de gemeente eerdergenoemde transitietraject ook op een meer planmatige manier aan te pakken. Zo zal de gemeentelijke ambitie om minimaal het huidige aantal banen (circa 2.400 fte) te behouden op een planmatige wijze ingevuld worden.

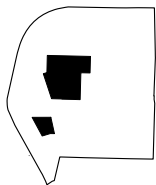
Bestuurlijke ambities, onder andere verwoord in het coalitieakkoord op het gebied van wonen, werken en duurzaamheid vormen de basis voor het opstellen van een Ontwikkelvisie Transformatie Bedrijventerrein Legmeer. Daarnaast worden aanvullend beleidsambities en wensen opgehaald door inzichtelijk te maken (in deze notitie) wat de impact van verschillende eindbeelden is en wat er voor nodig is om ze tot uitvoering te brengen.



Projectgebied
251000 m²
100 %



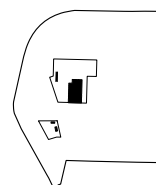
Openbare ruimte
68444 m²
27,1 %



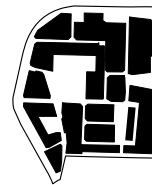
Kavels gemeente
27404 m²
10,9 %



Bebouwing privé
82296 m²
32,6 %



Bebouwing gemeente
4416 m²
1,9 %



Kavels privé
156461 m²
62 %

1.4 Proces

Planning

Planning:

Q1 2019 Richtinggevend besluit college

Start participatie

Start opstellen van ontwikkelvisie

Afronden participatie

Q2 2019 Afronden opstellen ontwikkelvisie

Collegebesluit ontwikkelvisie

Aanleveren ontwikkelvisie gemeenteraad

Besluitvorming gemeenteraad ontwikkelvisie

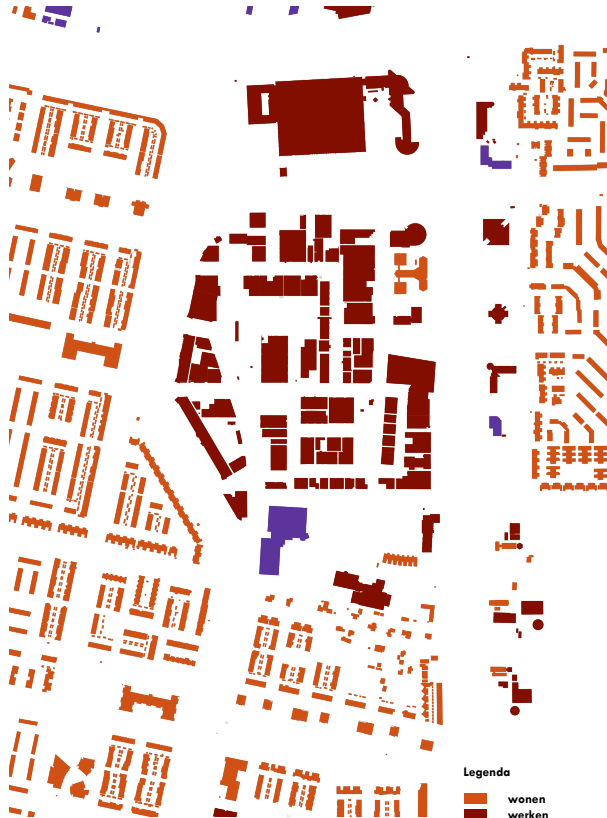
Start opstellen bestemmingsplan

Q2 2020 Bestemmingsplan onherroepelijk (onder voorbehoud)

Verlenen omgevingsvergunning (onder voorbehoud).

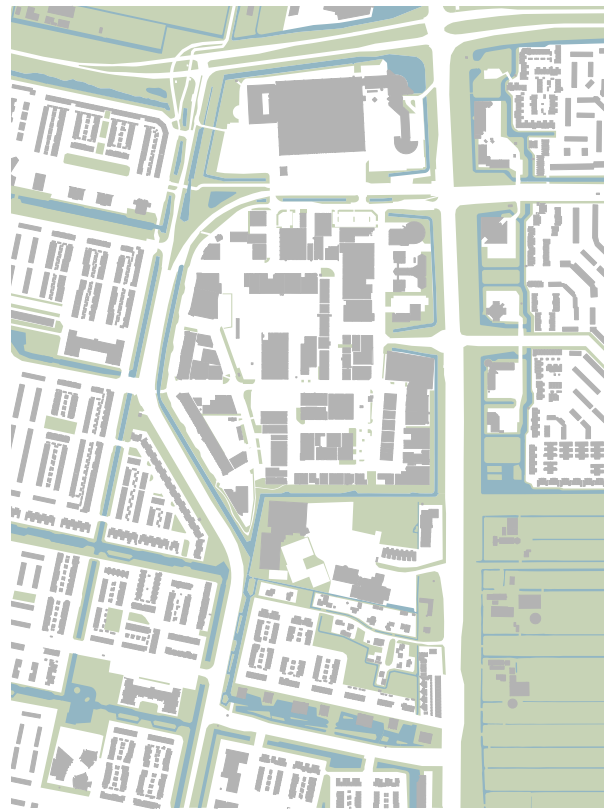
Naast drie mogelijke eindbeelden (Legmeer Village, Productieve Stad en Hoogstedelijk innovatief) wordt ook de (beleidsarme) ontwikkeling geanalyseerd alsof de gemeente Legmeer niet transformeert naar gemengd woon-werkmilieu. Welke autonome ontwikkelingen zijn dan te onderscheiden, wat betekenen die en is het wel of niet een extra onderbouwing om over te gaan tot transformatie. Deze afweging wordt benoemd in Legmeer Zero.

De drie eindbeelden onderscheiden zich in verschillende aannames voor een set variabelen als openbare ruimte, dichtheid, mix wonen-werken (ruimtelijke impact), type werken, mobiliteit, duurzaamheid, financiën en ontwikkelstrategie. Door het werken met verschillende waarden van deze variabelen wordt per visionair eindbeeld inzicht verkregen in financiële haalbaarheid en (maatschappelijke) effecten op verschillende beleidsterreinen. Dit kan ertoe leiden dat een variabele in het ene eindbeeld gunstiger scoort dan in de andere. Door integraal en overzichtelijk de verschillende eindbeelden, met bijbehorende opgaven, investeringen en (maatschappelijke) effecten te presenteren wordt richting gevende besluitvorming mogelijk.



Werken en wonen

Leegmeer is een 'werkeiland' temidden van woongebieden. Transformatie naar woonomgeving vindt al plaats.



Groen- blauwe structuur

Geen robuuste groenstructuur en weinig water binnenin het projectgebied, terwijl dit in het omliggende gebied veel aanwezig is. Potentie om slim om te gaan met water.



Eigendomsgrenzen

Veel eigenaren, clusters mogelijk. Ontwikkelingen zijn al gaande waarbij clusters reeds worden gevormd. De kavel van Canon is groot en tamelijk geïsoleerd.



Programma

Veel diversiteit in gebruik gebouwen. Lichte clustering van functies lijkt plaats te vinden. Ten zuiden van het gebied wordt nationaal tenniscentrum ontwikkeld welke (met pieken) veel bezoekers zal trekken.

oop

50 60
42 22

bazelmans
av
audio
visual
rentals

Bazelmans.com

93-JF-DZ

020Drukwerk.nl
Voor al uw reclame-uitingen

Wisselkaarten | Brochures | Enveloppen
Kluisjes | Flyers | Stickers | Banners
Spanframes | Roll-ups | Houtstijl ontwerp
Borden | Vlagsen | Mededelingen | Presenties

Website en drukwerk
inclusief ontwerp en opmaak
Vraag hier vrijblijvend een offerte

de Collega's
van de communicatie-afdeling

Holleboom
transport

BLUSSTAAF.NL
Bijdehand bij brand

2. UITGANGSPUNTEN

2. Uitgangspunten

De ontwikkelvisie stelt zeven uitgangspunten centraal voor een integrale en duurzame ontwikkeling van Legmeer

1. Financiën
2. Werken
3. Wonen
4. Buurtplezier
5. Openbare ruimte
6. Mobiliteit
7. Duurzaamheid
8. Gezamenlijk ontwikkelen

2.1 Financiën

Bij de vaststelling van een bestemmingsplan moet de raad motiveren dat het plan binnen de planperiode financieel haalbaar en uitvoerbaar is. Dit leidt ertoe dat in deze fase op hoofdlijnen een grondexploitatie / financieel haalbaarheidsonderzoek wordt uitgevoerd. De uitkomsten daarvan geven inzicht of een eindbeeld financieel haalbaar en uitvoerbaar is.

2.2 Werken

Transformatie Legmeer wordt gestart vanuit een grote behoefte aan woningen. Legmeer is nu een goed functionerend bedrijventerrein met circa 186 bedrijven en 2.400 fte. Er is sprake van extensief grondgebruik oftewel veel m² met relatief weinig arbeidsplaatsen. Sommige bedrijfsprocessen zijn niet mengbaar in een woonmilieu. Hoewel er geen economische noodzaak is voor de transformatie, is het wel degelijk mogelijk vanuit economisch perspectief te profiteren van het transformeren van het bedrijventerrein. Realisatie van economische ambities/ doelstellingen (o.a. werkgelegenheid, toegevoegde waarde) is kansrijk. Daarbij is het noodzakelijk te beschikken over een aantrekkelijk en toekomstbestendig vestigingsklimaat en vitale werklocaties voor bestaande en nieuw aan te trekken bedrijven. Naast de vraag naar monofunctionele bedrijventerreinen en kantorenlocaties (niet alle functies laten zich mengen met wonen) is er sprake van een groeiende vraag naar interactieve woon-werkmilieus, vooral in binnenstedelijk gebied. Verdichting kan als middel gebruikt worden om het aantal arbeidsplaatsen per ha te verhogen en om de intensiteit van het ruimtegebruik te stimuleren, passend bij de stedelijke context. Het relatieve ruimtebeslag per arbeidsplaats varieert per type functie. Kennisintensieve functies hebben doorgaans een lager

ruimtebeslag per arbeidsplaats.

Het transformeren van Legmeer biedt unieke kansen om een type wijk te maken die Amstelveen nog niet heeft. Een stedelijke, gemengde woon-werkwijk gebaseerd op de 20-minuten-stad-principe waarbij de dagelijkse voorzieningen, openbaar vervoer, recreatie, werk en wonen op loopafstand zijn.

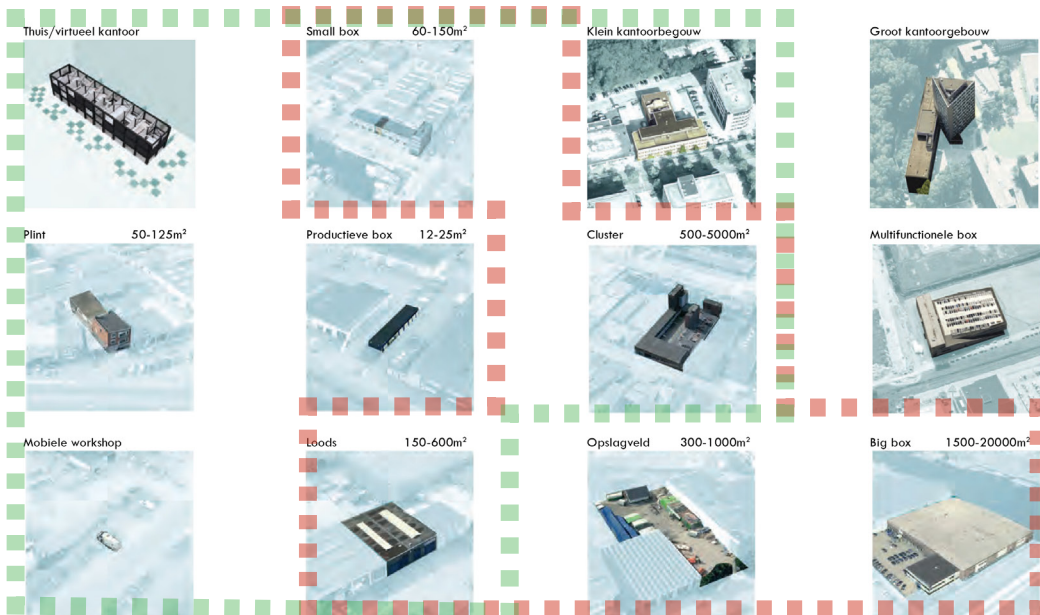
Van belang is het creëren van ruimte voor de economie van morgen, met respect voor de huidige bedrijven in Legmeer, alsmede het realiseren van een gezonde woon-werkbalans. Vervolgens zal na beantwoording van deze vraag een uitvoeringsstrategie geformuleerd worden. Een verdere uitwerking van het thema werken is te vinden in Bijlage 1.

Integrale afweging van opgaven:

- Potentieel verlies bedrijven / arbeidsplaatsen voor transformatie naar woningen
- Behoud huidige bedrijven / arbeidsplaatsen vs inspelen op toekomstige vraag naar gemengde interactieve woon-werklocaties
- Wat is een gezonde woon – werkbalans in ruimtelijk opzicht?



Denkwerk



Maakwerk

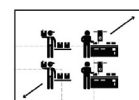


Rode stippellijn:

Momenteel kenmerkt het type werken in Legmeer zich door vrij veel maakindustrie, groot- en kleinhandel en logistiek. Dat vindt doorgaans plaats in vrij grote bedrijfsloodsen.

Groene stippellijn:

Gezien de stedelijke ligging van Legmeer zou het veel interessanter zijn om meer nadruk te leggen op denkwerk aangezien dit soort werk doorgaans veel minder ruimtebeslag opeist en beter te combineren met wonen is.



marco.broekman
urban research architect

2.3 Wonen

In het coalitieakkoord 2018-2022 van Amstelveen wordt als doel genoemd: meer doorstroming op de woningmarkt en starters meer kansen geven. De nadruk ligt op het realiseren van middeldure koop/ huurwoningen. Voor Legmeer betekent dit dat minimaal 50% van de te realiseren nieuwe woningen in de klasse middeldure woningen ontwikkeld gaan worden, waarvan een substantieel deel in de lage middeldure categorie zal vallen.

De ervaring leert dat de doorstroming voornamelijk bevordert wordt door het creëren van nieuwe huurwoningen waardoor sociale huurwoningen worden achtergelaten. Voor middeldure huur betekent dit dat de helft van de nieuw toe te voegen woningen in het segment middeldure woningen een huurprijs heeft in de prijsklasse € 700 – € 900, en de andere helft in de prijsklasse € 900 – € 1.100. De uitdaging hierbij is voornamelijk om woningen aan te bieden die in comfort en/of grootte net een stap beter zijn dan de sociale huurwoning om de bewoners die nu 'scheefwonen' een prikkel te geven om te verhuizen.

Voor het aanbieden van mogelijkheden voor starters kijken we naar de koopmarkt. Bij middeldure koop wordt het volgende onderscheid gehanteerd: lage segment tot € 250.000 en hoge segment tot € 363.000. Om een brede groep starters te kunnen faciliteren, zullen ook kleine woningen zoals studio's aangeboden moeten worden, aangezien de vierkante meterprijs in de gehele regio Amsterdam gewoon erg hoog is. Om ook koppels en gezinnen een kans te geven zullen echter ook kleine woningen met meerdere slaapkamers in het plan gerealiseerd worden. Hier ligt een grote opgave voor zowel het stedenbouwkundig plan als in het opstellen van slimme woningplattegronden in kleine woningen.

Gezien de lange doorlooptijd van het transformatietraject Legmeer is het faciliteren van sociale woningbouw ook wenselijk.

In het rapport Financiële Uitgangspunten Legmeer, opgesteld door Stadkwadraat (bijlage 2) wordt inzichtelijk gemaakt wat de invloed van het woonprogramma is op het resultaat. Daarvoor is per eindbeeld (scenario) een verdeling in categorieën gemaakt. Hieronder kunt u zien welke verdeling gehanteerd is.

Het toevoegen van nieuwe woningen zonder zicht op te hanteren parkeernormen is niet wenselijk. Het hanteren van lage parkeernormen (van 0 tot 0,3 per nieuwe woning) is vanuit het perspectief

van ontwikkelaars wenselijk, echter is dat ook verantwoord?

Het antwoord hierop zal via conceptontwikkeling en in nauwe samenwerking met initiatiefnemers/ projectontwikkelaars verder ontwikkeld worden. Het al dan niet realiseren van tijdelijke parkeervoorzieningen behoort uitdrukkelijk tot de mogelijkheden. Daarnaast zal ook nadrukkelijk aansluiting worden gezocht met woonconcepten op het huidige en toekomstig openbaar vervoer netwerk.

De parkeernormen zijn in Amstelveen gerelateerd aan de woonoppervlaktes van woningen. De huidige normen zijn:

Woningen tot 100 m2 gbo: 1,4 parkeerplaats per woning

Woningen 100-140 m2 gbo: 1,7 parkeerplaats per woning

Woningen groter dan 140 m2 gbo: 2,0 parkeerplaats per woning.

Uitzondering hierop vormen appartementen die in de categorie middeldure huur of koop vallen. Aangezien dit voornamelijk kleine tot zeer kleine appartementen betreft, die met name door starters worden bewoond. Autobezit en autogebruik ligt bij deze doelgroep lager dan gemiddeld. Als uitgangspunt wordt derhalve bij deze categorie woningen uitgegaan van een norm van 1,0 parkeerplaats per woning. Indien er aanvullende maatregelen worden genomen op het gebied van alternatieve vervoerwijzen (bijvoorbeeld beschikbaarheid van elektrische deelauto's en -fietsen in combinatie met ov-concepten) kan deze norm nog verder omlaag gebracht worden. Dit zal echter ten alle tijden een vorm van maatwerk zijn. Invoeren van gereguleerd parkeren op Legmeer, maar ook in de omliggende woonwijken, is bij het toepassen van lagere parkeernormen onvermijdelijk, om te voorkomen dat toekomstige bewoners van Legmeer uitwijken naar de omliggende woonwijken om te parkeren.

Parkeren dient op eigen kavels opgelost te worden, bij voorkeur ondergronds of in gebouwde voorzieningen. Dit kan ook in de vorm van collectieve parkeervoorzieningen. Modulaire systemen die bij gewijzigde omstandigheden kunnen worden uitgebreid danwel verkleind of getransformeerd behoren tot de mogelijkheden. Traditioneel parkeren in de openbare ruimte is vanuit leefbaarheids oogpunt onwenselijk en past ook niet bij hoge stedelijke dichtheden.

2.4 Buurtplezier (leefomgeving)

Legmeer is nu nog een florerend bedrijventerrein. Tegelijkertijd is het gebied een 'hitte eiland' volgens de klimaatstresstest en heeft het weinig tot geen groen (met name bomen). Deze aspecten dienen derhalve meegenomen te worden in alle eindbeelden zodat gewerkt wordt aan een gezonde en leefbaardere woon-werkomgeving.

Transformatie naar een gemengd woon-werk milieu houdt in het toevoegen van bewoners in een werkomgeving. Later in het transformatieproces, waarbij bedrijven met veel logistieke bewegingen of andere vormen van hinder zijn gestopt of verplaatst naar bijvoorbeeld Bedrijventerrein Amstelveen Zuid, is de verhouding tussen wonen en werken in de openbare omgeving anders.

Zonder goede voorzieningen, in maat, schaal en aantal, wordt het lastig wonen in Legmeer. Denk aan speelvoorzieningen, overige recreatieve voorzieningen, groen – blauw zones, toepassingen op het gebied van ecologie... Dat kan bijvoorbeeld door het realiseren van (recreatieve, liefst groene) verbindingen binnen de wijk. Immers het bevordert de leefbaarheid als in een groene setting gewandeld kan worden naar recreatieve voorzieningen. De gemeente hanteert hiervoor bestaande beleidsregels, waar mogelijk wordt maatwerk geleverd.

In Legmeer is sprake van versnipperd grondeigendom. Via het stellen van kaders zorgt de gemeente voor samenhang in de planvorming en het (laten) realiseren van algemene voorzieningen als de waterstructuur, grotere groengebieden, ontsluitingen en langzaam verkeer routes en klimaat adaptieve maatregelen. Een belangrijk aandachtspunt hierbij is de ondergrondse infrastructuur. Het veranderen en of toevoegen hiervan is van grote invloed op kosten, planning en fasering van ontwikkeling.

Het positief beleven van een gemengd gebied wordt ook bevorderd door vanaf het allereerste begin te werken aan placemaking. Bewoners, bedrijven en andere belanghebbenden werken samen en worden actief betrokken bij het inrichten van de openbare ruimte.

2.5 Mobiliteit

Voor Legmeer gaan we voor duurzame mobiliteit: verplaatsen alleen als dat écht nodig is en als het nodig is dan zoveel mogelijk korte en “schone” verplaatsingen. Hiervoor is het van belang een optimale multimodale bereikbaarheid te bieden, zowel intern als extern. Men moet per auto, openbaar vervoer, langzaam verkeer én lopend goed van en naar Legmeer kunnen komen en ook het verplaatsen in de wijk moet goed geregeld zijn. De nadruk ligt echter wel op het openbaar vervoer en op het langzaam verkeer. Goed voor het milieu en ook goed voor de gezondheid. Om de duurzame mobiliteit te bevorderen is het wel belangrijk om in de planvorming ruimte te creëren voor (het stallen van) deelauto's en deelfietsen. Ook het ontwikkelen van de halte Sacharovlaan tot een duurzaam mobiliteitsknooppunt is een belangrijk uitgangspunt. Door deze halte écht als een knooppunt te ontwikkelen en er bijvoorbeeld retail functies aan te koppelen, wordt voorkomen dat mensen naar elders moeten bewegen om bijvoorbeeld hun last-minute boodschappen te doen.

In aanvulling op het bovenstaande heeft bureau Goudappel Coffeng in haar rapportage “Verkeersonderzoek Amstelveen Zuidwest, gebiedsuitwerking Legmeer uitgangspunten benoemd en de verkeerseffecten in beeld gebracht voor vier varianten. Dat zijn: autonome variant 2040, twee eindbeelden Legmeer (Legmeer Village en Hoogstedelijk) en een extra westelijke ontsluiting van Legmeer 2040.

Bedrijventerrein Legmeer is voor autoverkeer alleen op de Bovenkerkerweg ontsloten door twee met verkeerslichten geregelde kruispunten (Spinnerij en Zagerij). Voor de verkeersafwikkeling van het plangebied liggen, naast deze twee ontsluitingen, nog twee kruispunten in de directe invloedssfeer. Daarbuiten zal de ontwikkeling ook invloed hebben op de verkeersstromen, maar is het effect kleiner omdat het verkeer zich verdeelt over het netwerk. De verkeersafwikkeling van de volgende vier kruispunten worden in beeld gebracht voor de eerste drie varianten:

1. Beneluxbaan – Bovenkerkerweg
2. Spinnerij – Bovenkerkerweg - Poortwachter
3. Zagerij – Bovenkerkerweg – Dr W. Dreesweg
4. Burgemeester Wiegelweg – Bovenkerkerweg.

Variant 4 omvat een nieuwe ontsluiting op de Hammarskjöldsingel. Daarom zijn voor deze variant, aanvullend op de vier hierboven genoemde kruispunten nog twee kruispunten in beeld gebracht:

5. Hammarskjöldsingel – Beneluxbaan
6. Nieuwe ontsluiting (Grutterij) – Hammarskjöldsingel.

Bevindingen:

Autonoom scenario 2040:

- Absolute verkeersgroei op de hoofdstructuur van Amstelveen Zuidwest
- Doorstromingsproblemen op de Legmeerdijk, Bosrandweg en Beneluxbaan
- Legmeerdijk: bestaande rotondes kunnen verkeerstoename autonome scenario 2040 niet meer afwikkelen
- Kruispunt Bosrandweg: weg heeft onvoldoende capaciteit om het verkeer op een rijstrook af te wikkelen, nagedacht wordt over verbreding en verruiming kruispunten
- Beneluxbaan – Bosrandweg: verwachting dat het kruispunt aan zijn capaciteit raakt, mogelijk uitbreiding nodig om verkeer veilig af te wikkelen
- Beneluxbaan – Bovenkerkerweg: behoeft zeker een uitbreiding

Verkeersintensiteiten

Beide plansituaties (scenario's Legmeer Village en Hoogstedelijk) laten een beperkte toename zien van de verkeersintensiteiten op het gehele netwerk van Amstelveen ten opzichte van de autonome groei. Rondom de kruispunten met de Bovenkerkerweg is wel een duidelijke toename te zien. In scenario Legmeer Village is een toename van 8.300 verkeerbewegingen per etmaal en in het scenario Hoogstedelijk een toename van 11.300. In beide gevallen zijn de verkeersbewegingen voornamelijk op de noordkant gericht. Op het kruispunt Beneluxbaan – Bovenkerkerweg verspreidt het verkeer zich, waarbij de grootste stroom richting het oosten gaat. Het realiseren van een westelijke ontsluiting van het plangebied ontlast de kruispunten met de Bovenkerkerweg en zorgt voor een betere spreiding van het verkeer over het netwerk.

Verkeersafwikkeling

De verkeersgroei van de toekomstige situatie zorgt voor een toename van de verkeersdruk op het netwerk. Dit zorgt vermoedelijk voor vertraging voor het autoverkeer. Dit komt met name voor op de hoofdstructuur van Amstelveen en wordt grotendeels veroorzaakt door de autonome groei. Op de Legmeerdijk en Bosrandweg hebben de kruispunten in de autonome situatie vermoedelijk niet meer voldoende capaciteit. Voor de Legmeerdijk zullen

de rotondes mogelijk vervangen moeten worden voor verkeerslichten.

In het plangebied is het kruispunt met de grootste verkeersdruk in de autonome situatie en plansituaties het kruispunt Bovenkerkerweg – Beneluxbaan. Met de huidige vormgeving (inclusief extra rijstrook op richting 05) is het niet mogelijk het verkeer binnen de richtlijnen af te wikkelen. Het grootste conflict is het doorgaande verkeer op de Beneluxbaan richting het oosten en het links afslaan van verkeer vanuit deze richting, richting de Bovenkerkerweg. Het wegnemen van dit conflict (door één van de stromen onder of boven het kruispunt door te halen) zorgt ervoor dat het verkeer in alle situaties is af te wikkelen.

De aansluitingen van het plangebied op de Bovenkerkerweg kunnen (deels doordat deze zijn gekoppeld) in de plansituaties het verkeer niet meer afwikkelen. In de autonome situatie is dat nog wel mogelijk. In tegenstelling tot het kruispunt Bovenkerkerweg – Beneluxbaan zijn kleine aanpassingen nodig om het verkeer wel af te wikkelen binnen de gestelde richtlijnen. Hierbij kan gedacht worden aan extra opstelvakken voor het verkeer op de zijwegen van de Bovenkerkerweg. Hierbij zorgt de realisatie van een westelijke ontsluiting van het plangebied, i.c. de derde ontsluiting richting Hammerskjøld, al voor verlichting van het kruispunt. Daarbij blijven aanvullende maatregelen nodig om het verkeer op een goede manier af te wikkelen. Het is mogelijk dat kleine maatregelen in dat geval voldoende zijn.

Het kruispunt Burgemeester Wiegelweg – Bovenkerkerweg is in de huidige situatie al een verkeersknelpunt. Om dit tegen te gaan wordt dit kruispunt binnenkort uitgebreid, waarbij de rijstroken voor rechtdoorgaand verkeer op de Bovenkerkerweg en de linksaffer op de Burgemeester Wiegelweg worden verdubbeld van 1 naar 2 rijstroken. Deze uitbreiding zorgt dat het kruispunt ook in alle toekomstige situaties voldoende capaciteit heeft om het verkeer af te wikkelen.



Legenda

- autoweg
- - - private autoweg
- openbaar parkeren personenauto
- privaat parkeren personenauto
- ◀ toegang parkeren personenauto
- ◀ toegang logistiek buiten
- ◀ toegang logistiek binnen

Wegvak	Tussen	2014	Autonoom 2040
Legmeerdijk	Aalsmeerderweg - Marshallsingel	8.600	16.700
Bosrandweg	Legmeerdijk - N232	12.200	17.400
Beneluxbaan	Legmeerdijk - Hammerskjøldsingel	13.300	21.000
Beneluxbaan	Bovenkerkerweg - Hammerskjøldsingel	25.200	34.300
Beneluxbaan	Bovenkerkerweg - Van der Hooplaan	29.100	40.100
Bovenkerkerweg	Burg. Wiegelweg - N201	19.300	26.600
Bovenkerkerweg	Burg. Wiegelweg - Zagerij	19.400	26.500
Bovenkerkerweg	Zagerij - Spinnerij	19.600	27.300
Bovenkerkerweg	Spinnerij - Beneluxbaan	25.500	31.800
Bovenkerkerweg	Beneluxbaan - Noorddammerlaan	15.600	17.800
Dr. Willem Dreesweg	Bovenkerkerweg - De Parel	7.700	9.000
Hammerskjøldsingel	Sacharovlaan - Beneluxbaan	16.100	17.300
Burg Wiegelweg	Bovenkerkerweg - Hammerskjøldsingel	8.400	11.300
Spinnerij		4.900	4.500
Zagerij		3.200	3.400

Tabel 3.1: Verkeersintensiteiten op doorsnede voor de huidige en autonome situatie [motorvoertuigen per etmaal afgerond op 100-tallen]

2.6 Duurzaamheid

De gemeente Amstelveen heeft drie pijlers aangewezen als speerpunten voor duurzame ontwikkeling: Energietransitie, Klimaatadaptatie en Circulair. Voor deze pijlers zijn op Europees, nationaal, regionaal en gemeentelijk niveau beleidsdoelen en mijlpalen vastgesteld. De doelen beschrijven een zekere prestatie waaraan we als maatschappij willen voldoen. Bijvoorbeeld: Als tussenstap heeft Nederland de ambitie de CO₂-uitstoot per 2030 met 49-55 % verminderd te hebben. In 2030 wil de EU dat de uitstoot van CO₂ gemiddeld 40 procent lager is dan in 2005. De doelen en mijlpalen voor de drie pijlers zijn in de nu volgende diagrammen op een tijdlijn in beeld gebracht.

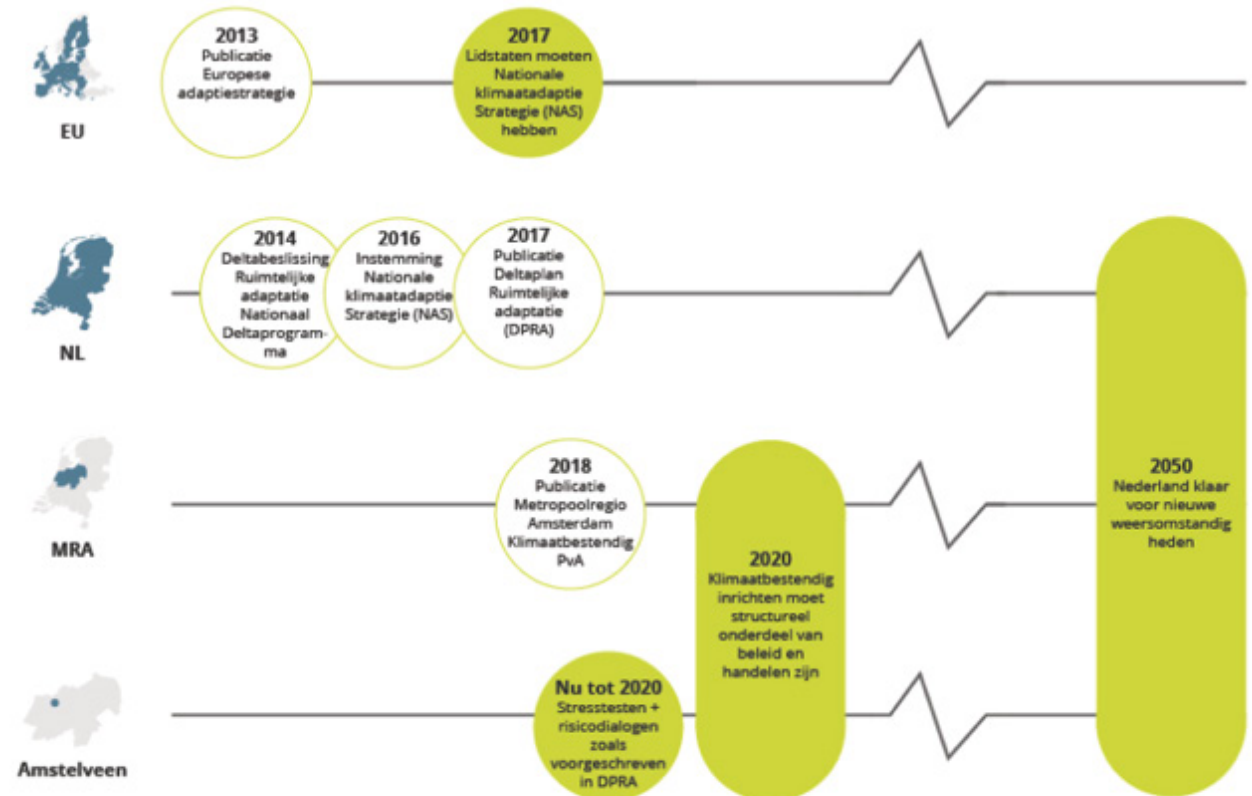
Beleidsdoelen Energietransitie

De totale uitstoot van broeikasgassen door de EU moet in 2050 80% tot 95% zijn gereduceerd. Om dit te behalen zijn grote veranderingen nodig in de industrie, de transport- & mobiliteitssector, landbouw en de gebouwde omgeving. In 2050 wil Nederland de warmtevoorziening in wijken (gebouwen) aardgasvrij hebben. Daarmee streeft de regering ernaar om in 2050 de energievraag voor de gebouwde omgeving geheel in te vullen vanuit hernieuwbare energiebronnen. De gemeente Amstelveen wil in 2040 onafhankelijk zijn van fossiele brandstoffen. De energietransitie vraagt om fundamentele veranderingen waarbij efficiënt wordt omgegaan met elektriciteit, warmte en brandstoffen en waarbij de resterende energievraag geheel ingevuld kan worden vanuit duurzame energiebronnen. Als dit doel is bereikt, worden er geen broeikasgassen meer uitgestoten om in onze energievraag te voorzien.

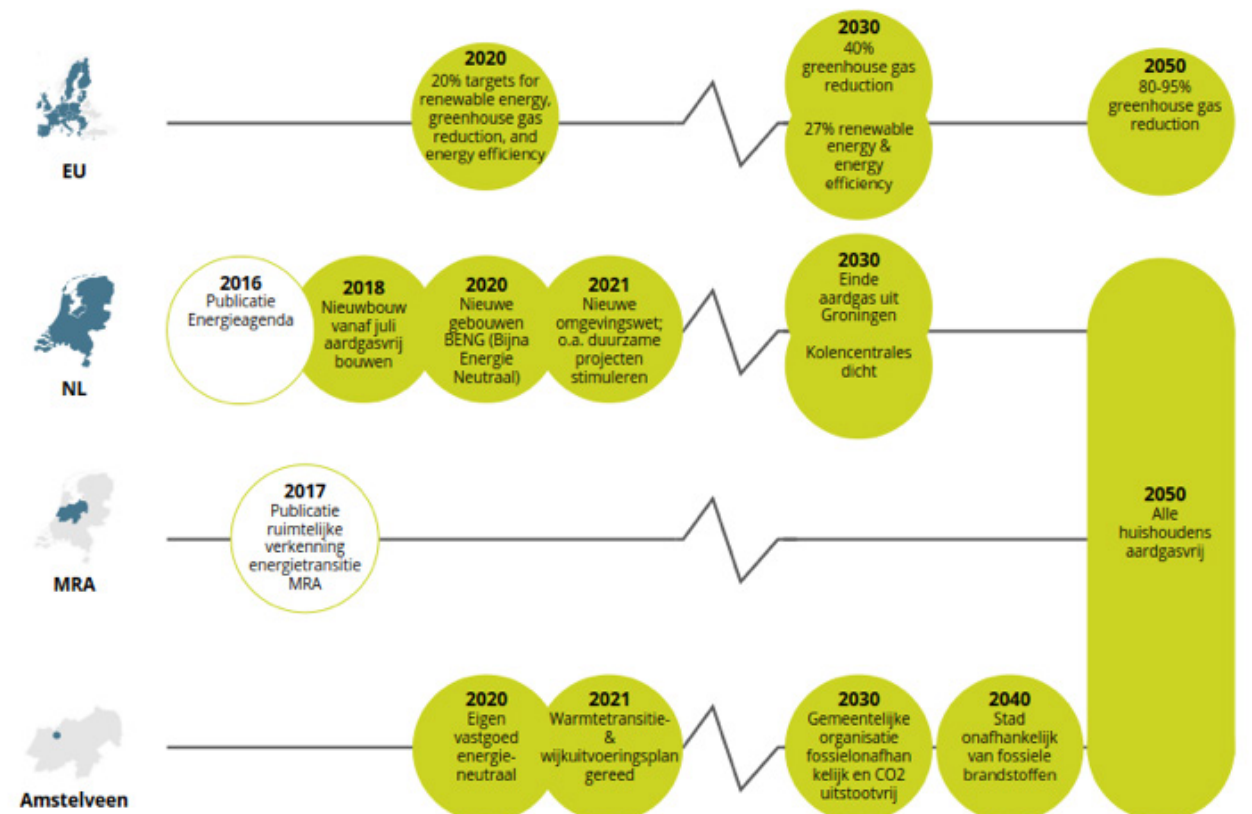
Beleidsdoelen Klimaatadaptief

Klimaatverandering leidt tot meer extreme weerpatronen. Naast zwaardere buien, verwachten wetenschappers in Nederland langere perioden van hitte en droogte. Klimaatadaptief bouwen betekent dat er rekening wordt gehouden met hittestress, droogte en zware buien. Om wijken voor te bereiden op meer extreme weersomstandigheden zoals, droogte, zware buien en de hittestress, zullen wijken klimaatbestendig gebouwd moeten worden. Het vraagt bijvoorbeeld om maatregelen waarmee voorkomen wordt dat wijken bij extreme hitte last hebben van plakkend asfalt of tegels die loskomen. Ook zijn voorzieningen nodig om overstromingen bij zware buien (zoals T50 buien) te voorkomen. Tot slot wordt bij de aanleg van wijken rekeningen gehouden met extreme droogte en bijvoorbeeld de gevolgen van droogstaande rioleringen (dan komen ratten vaak naar boven om water te zoeken). In klimaat bestendige wijken zijn de infrastructuur en de openbare ruimte ontworpen om tegen hitte te kunnen en er zijn maatregelen getroffen voor schaduwen het beperken van de hittestress in de wijk. Gebouwen dragen bij aan klimaatadaptatie, bijvoorbeeld door het vasthouden van hemelwater en het verlagen van de hittestress.

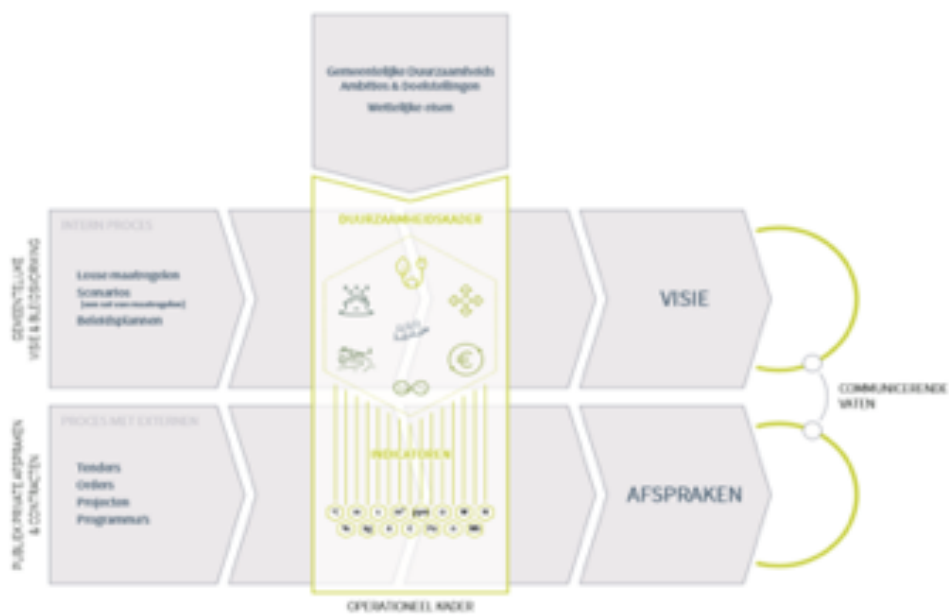
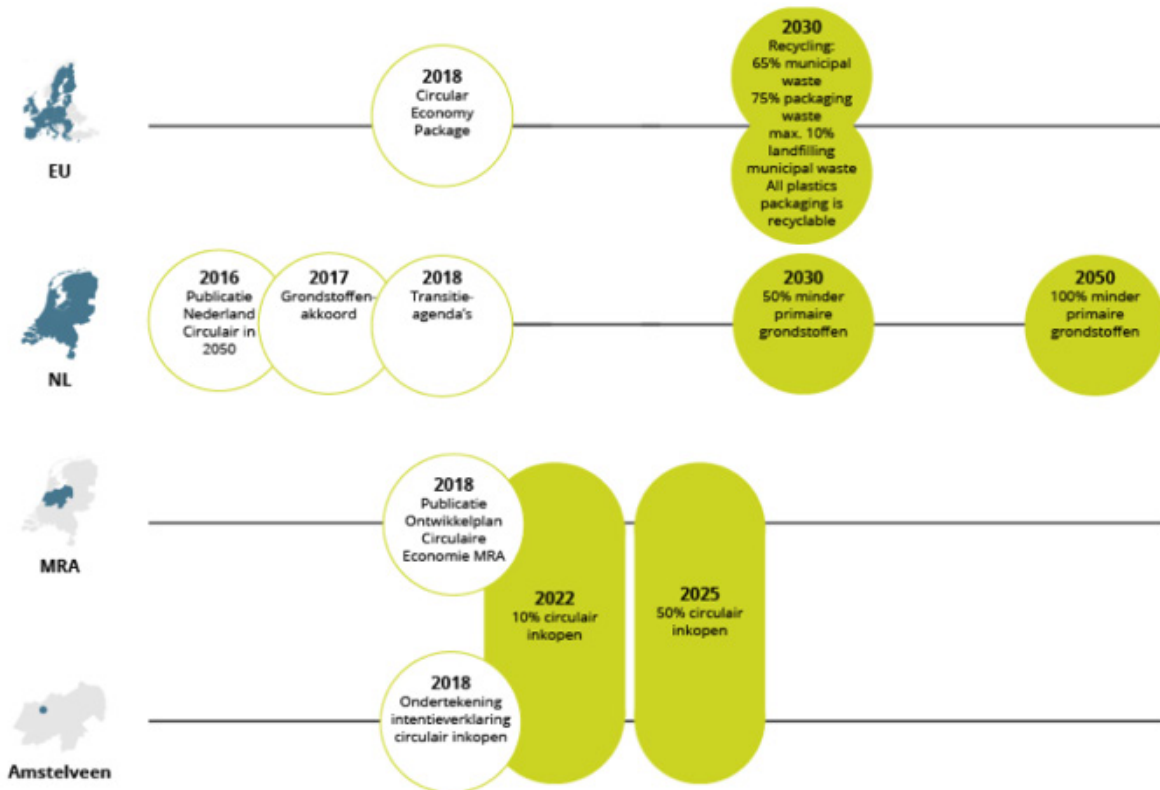
KLIMAATADAPTATIE



ENERGIETRANSITIE



CIRCULAIRE ECONOMIE



Beleidsdoelen Circulair

Een compleet circulaire samenleving gaat efficiënt om met materialen en hergebruikt grondstoffen in gesloten kringlopen. Er wordt voorzien in de materiaalvraag vanuit verantwoorde bio-based en gerecyclede technische materialen. Nederland wil in 2050 geen primaire (niet-biobased) grondstoffen meer invoeren of winnen. Dit betekent dat materiaalstromen die de wijken verlaten opnieuw ingezet worden in duurzame (gesloten) kringlopen voor nieuwe producten. Ook zijn de gebouwen dan circulair ontworpen & gebouwd. Materialen worden bij sloop hergebruikt en er wordt enkel gebruik gemaakt van verantwoord geproduceerde biobased materialen. In de productieketens van de bouw wordt bij het ontwerp en de materiaalkeuze rekening gehouden met de voetafdruk (incl. CO₂ uitstoot) van materialen. In een maatschappij die grondstoffen terugwint en hergebruikt is circulair leven vanzelfsprekend. Er is enkel aanbod van duurzame goederen en levensmiddelen en huishoudelijk "afval" wordt ingezameld als grondstof voor nieuwe producten. Het 'Brede Duurzaamheidskader' brengt beleidsdoelen voor alle domeinen samen en maakt de samenhang

en onderlinge relaties tussen beleidsdoelen inzichtelijk. Juist dit inzicht ondersteunt een integraal keuzeproces en stelt de gemeente in staat om economische, sociale en duurzame ontwikkeldoelen in samenhang met elkaar te realiseren.















Het Duurzaamheidskader is een visuele weergave en een middel om alle domeinen en hun samenhang in beeld te brengen. Het brede duurzaamheidskader bestaat uit de volgende domeinen; energie, mobiliteit, economie, hulpbronnen, ecologie, weersbestendigheid en sociale ontwikkeling. Duurzaam inrichten en gebruiken van de ruimte bevorderen we door intensief ruimtegebruik en meervoudig ruimtegebruik als ontwerpprincipes te hanteren. De gemeentelijke pijlers, energietransitie, circulaire economie en klimaat-adaptatie zijn expliciet zichtbaar gemaakt. Binnen deze domeinen 'streeft de gemeente naar' meerdere ontwikkeldoelen. Zo streeft de gemeente binnen het domein economie bijvoorbeeld naar; werkgelegenheid, economische groei/ waardecreatie en circulaire economie. Het kader beschrijft daarmee alle ontwikkeldoelen van de gemeente op het hoogste niveau.

Hieronder is voor de pijlers in kaart gebracht welke beleidsdoelen zijn geformuleerd en welke tijdspaden zijn voorzien om de verschillende beleidsdoelen te realiseren. Echter, zoals eerder benoemd zijn er meerdere ontwikkeldoelen die een rol spelen bij de ontwikkeling van Legmeer.

Met het introduceren van een breed raamwerk met ontwikkeldoelen wordt een methodiek aangeboden. Er is een duurzaamheidsvisieboek ontwikkeld met een beeld van de duurzaamheidsprofielen die passen bij de drie scenario's zoals die zijn opgesteld door het bureau Marco Broekman. Vervolgens worden alle ontwikkeldoelen samengevoegd, zodat de overlap en samenhang tussen de verschillende ontwikkeldoelen zichtbaar wordt.

Via de gepresenteerde aanpak maken we inzichtelijk hoe duurzaamheid ingebed kan worden in de integrale besluitvorming voor de transformatie van Legmeer. Via concrete ideeën en ingrediënten schetsen we een beeld over hoe duurzaamheid ingevuld kan worden binnen de drie mogelijke vormen van eindscenario's. Deze zijn beschreven om een gevoel van haalbaarheid en wenselijkheid af te tasten.

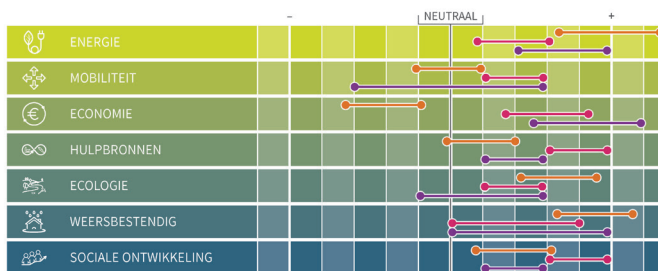
De 4e kolom van het kader (zie hieronder) beschrijft 'de rationale achter het ontwikkeldoel'. Het beschrijft specifiek waar de gemeente per ontwikkeldoel naar streeft. Om van het duurzaamheidskader een meetbare tool te maken worden indicatoren ontwikkeld. Per ontwikkel-doelen wordt set van concrete indicatoren samengesteld met ieder hun eigen eenheid. Bij het samenstellen van indicator wordt rekening gehouden met de beschikbaarheid van data en databronnen. Bij energie is het streven naar is 'een duurzame energievoorziening', de bijbehorende indicator is 'percentage hernieuwbare energie'. Dit percentage wordt bepaald met gegevens over de elektriciteitsvraag, de warmtevraag en de brandstoffen balans.

<i>gemeentelijke pijlers</i>	<i>duurzaamheidskader</i>	<i>streven naar ...</i>	<i>rationale achter ontwikkeldoel</i>
   	ENERGIETRANSITIE	ENERGIE 	Duurzame Energievoorziening Alle energie die in Legmeer wordt verbruikt is gewonnen uit volledige hernieuwbare bronnen.
		MOBILITEIT 	Beperking Energieverbruik Het energieverbruik wordt zo veel als mogelijk beperkt, in de gebouwde omgeving maar ook in de andere activiteiten
		ECONOMIE 	Duurzame Mobiliteit Schone & stille mobiliteitsopties dragen bij aan een prettige en gezonde leefomgeving & levensstijl.
		HULPBRONNEN 	Publieke Mobiliteit Legmeer biedt voldoende schone en collectieve mobiliteitsopties voor alle bewoners zodat ze sociaal en economisch kunnen deelnemen in de maatschappij.
  	CIRCULAIRE ECONOMIE	WERKGELEGENHEID	Waardecreatie Een aantrekkelijke vestigingsklimaat voor bedrijven die een lokale werkgelegenheid biedt en bijdraagt aan verduurzaming van de samenleving.
		Waardecreatie	De waarde van het gebied trekt investeringen aan, draagt bij aan de verdere ontwikkeling en ondersteunt een duurzame toekomst.
		Circulaire Economie	Legmeer onderbouwt de impact op de circulaire economische in Amstelveen.
		Circulair Bouwen	In de bouw wordt gewerkt met circulaire grondstoffen, aandacht besteed aan de herkomst, mogelijkheden voor recycling en de "embodied energy".
KLIMAATADAPTATIE	ECOLOGIE 	Circulair Leven	Reststromen vanuit wonen en werken wordt circulair ingezet
		Natuurinclusief	De wijk heeft een functioneel stadsecosysteem. Ecologie & groenvoorzieningen dragen o.a. bij aan schaduw (koeling voor gebouwen), wateropvang en sociale interactie.
	WEERSBESTENDIG 	Opvangen Weersextremen	De gebouwde omgeving kan plekbuien, hitte en droogte kunnen opvangen en afvlakken zodat deze niet tot calamiteiten of rampen kunnen leiden, geen overstroomde huizen.
		Bewonerscomfort	De gebouwde omgeving word zo vormgegeven dat het bewoners comfort beeldt. Schaduw, beschutting, het voorkomen van windfunnels enzovoorts.
	SOCIALE ONTWIKKELING 	Weersbestendig Gebouwde Omgeving	Er wordt weersbestendig gebouwd. Geen plakkend asfalt, ratten die uit het riool omhoog komen en fietspaden die versneld moeten worden afgeschreven.
		Invulling Woonvraag	Legmeer onderbouwt de bijdrage aan de lokale woonvraag in de regio, door aan te geven hoeveel woningen / bewoners per woning segment gehuisvest worden.
Bewonerstevredenheid	Legmeer stuurt pro-actief aan op een hoge tevredenheid van bewoners.		
Trots & Saamhorigheid	Legmeer maakt bewoners bewust van nut en noodzaak van duurzame wijksystemen zoals groen en het afvalstelsel. Legmeer stimuleert inwoners en buurtactiviteiten.		

Afbeelding 2MV



duurzaamheidskader	streven naar	indicator met eenheid	brongegevens met eenheid
ENERGIE	1.1 Duurzame Energievoorziening	% hernieuwbare energie	PJ elektriciteit vraag
	1.2 Beperking Energieverbruik	% energievraag t.o.v. referentiejaar [index]	PJ warmte vraag
MOBILITEIT	2.1 Duurzame Mobiliteit	% op hernieuwbare energie	m ² brandstofbalans
		% ongemotoriseerd	km oppervlakte [BVO]
	2.2 Publieke Mobiliteit	% toegankelijkheid	km vervoersafstand goederen
		%	km vervoersafstand mensen
ECONOMIE	3.1 Werkgelegenheid	% werkgelegenheids aanbod	€ betaalbaarheid
	3.2 Waardecreatie	€/m ² toegevoegde economische waarde	km nabijheid opstapplek
		% investeringsbereidheid	€/uur frequente OV
	3.3 Circulaire Economie	% circulaire economie	€ arbeidsplaatsen
		%	€ beroepsbevolking
%		€ arbeidsplaatsen benut in de regio	
HULPBRONNEN	4.1 Circulair Bouwen	% circulaire nieuwbouw	€ omzetbelasting
		% circulaire sloop	€ winst
	4.2 Circulair Leven	% circulaire huishoudelijke materialen	€ omzet
		kg CO ₂ carbon footprint per eenheid	€ investering markt
ECOLOGIE	5.1 Natuurinclusief	# aantal natuurinclusieve woningen	€ investering gemeente
	5.2 Ecologische Verbinding	...	% circulaire materialen
WEERSBESTENDIG	6.1 Opvangen Weersextremen	l/uur buffercapaciteit water	% materialen geschikt voor hergebruik
		...	% uitstoot in CO ₂ equivalenten
		...	% bijdrage aan natuurontwikkeling
SOCIALE ONTWIKKELING	7.1 Invulling Woonvraag	% woningaanbod	ratio metingen van hittestress
	7.2 Geluk & Tevredenheid	% gelukindex	% buurten bestand tegen 150 piekbuien
	7.3 Trots & Saamhorigheid	% buurtmonitor	% constructies hoge temperatuur bestendig



Legenda

- Scenario 1 Legmeer Village
- Scenario 2 Organische ontwikkeling
- Scenario 3 Hoogstedelijk

Afbeelding 2MV

De duurzaamheidsdoelen die nagestreefd worden voor Legmeer maken deel uit van een bredere set ontwikkeldoelen die een rol spelen in de gebiedsontwikkeling. Sommige doelen kunnen elkaar versterken of juist tegenwerken. Ook zijn oplossingen denkbaar die meerdere ontwikkeldoelen tegelijk dienen. Bijvoorbeeld, een Living Lab in Legmeer kan duurzaamheidsinitiatieven in de wijk opzetten en zorgen voor lokale werkgelegenheid. Andersom geldt dat keuzes t.a.v. de dichtheid in het gebied rechtstreeks impact hebben de mate waarin de wijk zelf kan voorzien in haar energievraag. De parkeereisen in een dichtbevolkte wijk kunnen de ruimte voor groenvoorzieningen beperken. Bij het ontwikkelen van de duurzaamheidsvisie houden we daarom rekening met kruisbestuiving en de onderlinge impact van de verschillende ontwikkeldoelen die een rol spelen voor Legmeer.

Het hierboven getoonde diagram biedt een breed duurzaamheidskader waarin alle ontwikkeldoelen die een rol spelen bij de ontwikkeling van Legmeer zijn samengebracht. Bij de verdere uitwerking van de duurzaamheidsvisie stelt de integrale set van ontwikkeldoelen ons in staat om duurzaamheidsoplossingen te selecteren die het beste samengaan met andere ontwikkeldoelen en daarmee ook het beste aansluiten op de toekomstige situatie in Legmeer.

2.7 Gezamenlijk ontwikkelen

De gemeente ziet zich gesteld voor een aantal uitdagingen:

1. Gezien de aanwezigheid van meerdere marktpartijen (met grondposities) zal de vraag zich richten op de wijze waarop de gemeente met de markt wil coproduceren.
2. Een aantal eigenaren heeft echter geen professionele achtergrond in gebiedsontwikkeling wat betekent, dat de gemeente hierin een meer nadrukkelijke rol moet spelen.
3. Het aantal eigenaren in het gebied is groot, wat een samenwerkingsmodel met daarin alle partijen verenigt niet makkelijk maakt.

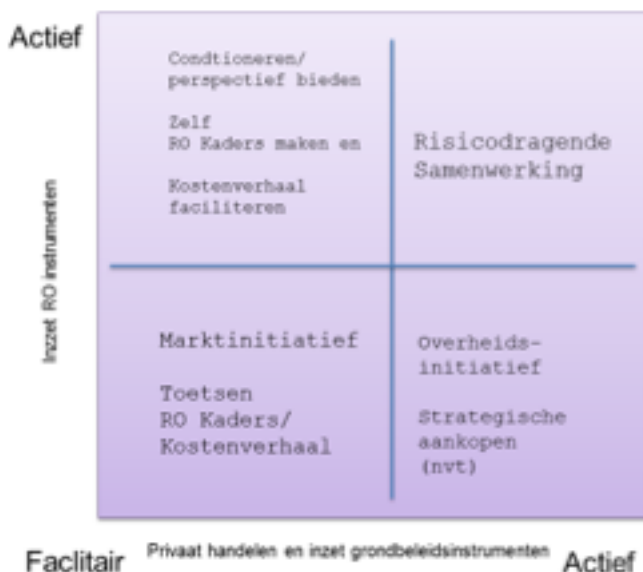
Actief versus faciliterend

Met de transformatie van Legmeer streeft de gemeente de realisatie na van een groot aantal nieuwe woningen, inclusief openbaar gebied in een gemixt woon-werk-gebied. Dat woon-werkgebied kan op termijn door-ontwikkelen naar een woongebied. Onderdeel van de gebiedsontwikkeling is dat de gemeente haar kostenverhaal realiseert en verzekert. Dat wil zeggen, dat ze alle kosten verband houdende met de ontwikkeling van het nieuwe gebied verhaalt op de partijen die nieuwe functies (woningen) in het gebied realiseren.

De transformatie betekent dus zowel het realiseren van doelstellingen van het ruimtelijk beleid als doelstellingen gericht op grondbeleid en financiën. De gemeente heeft beperkt grondbezit in het gebied. Dat betekent, dat ze kan kiezen om een actieve grondexploitatie te voeren voor deze delen. Belangrijk daarbij is dat de gronden kunnen worden ingezet om de transformatie op gang te brengen of juist te wachten en later de gronden in te zetten om revenuen uit de gebieden te halen.

Vanuit de keuze voor een actief of meer faciliterend beleid kan de gemeente kiezen het volledige initiatief en de ontwikkeling en realisatie te leggen bij marktpartijen. In dat geval zorgt de gemeente voor vaststelling van de benodigde RO-kaders en maakt afspraken inzake het kostenverhaal. Het lijkt er echter op, dat de huidige opgave hiervoor te complex is en de gemeente meer regie moet nemen. Met de keuze voor het maken van een stedenbouwkundig ontwikkelingsplan is de weg ingezet naar een meer actief-faciliterend beleid.

Inzet van beleid en wijze van handelen







3. ONTWIKKEL- STRATEGIE

3.1 De ontwikkelstrategie

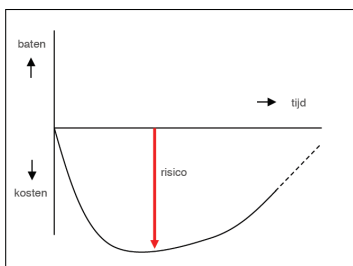
Om te bepalen op welke wijze de gemeente haar rol voor Legmeer wil bepalen is het belangrijk te bezien op welke wijze de gemeente kan opereren in gebiedsontwikkeling. Veel andere gemeenten maken daarbij gebruik van een positioneringsschema voor de diverse opgaven in de stad. Daarin kunnen de gebieden een plek krijgen en kan de gemeente tevens haar inzet bepalen alsook de wijze waarop ze haar beleid wil voeren en instrumenten wil of kan inzetten. Voor Legmeer is daarnaast de vraag:

- Is er nu aanleiding het beleid te wijzigen?
- Wat is de meest actieve wijze van handelen die de gemeente zich kan voorstellen?

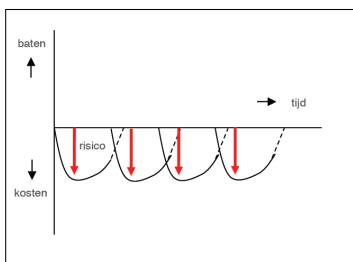
Wanneer sprake is van prioritering dan kan de gemeente zelf actief handelen wanneer de markt dat niet doet of samen werken met marktpartijen wanneer ook zij belang hebben bij gebiedsontwikkeling. In veel andere gemeenten is de professionaliteit van mogelijke partners (marktpartijen en initiatiefnemers in het gebied) belangrijk bij de rolname.



1. Traditioneel

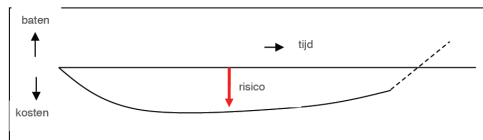


2. Woon/werk gebied

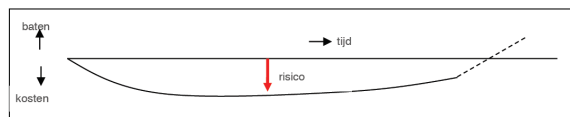


3. Nieuwe businesscases

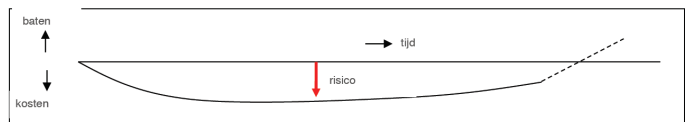
Wonen



Werken



Energie? Parkeren?



3.2 De rol van de gemeente in een meervoudige opgave

De gemeente kan in haar rolname actief zijn of meer faciliterend. Zij heeft hiervoor vanuit het ruimtelijk beleid en grondbeleid een aantal instrumenten voor. De complexiteit van de binnen-stedelijke opgave maakt dat de gemeente op meerdere vlakken moet acteren en dus ook haar rol dan ook op diverse vlakken moet bepalen. De meer faciliterende rol die de gemeente (tot op heden) voorstaat (of lijkt voor te staan) richt zich (in de regel) op het faciliteren en mogelijk maken van initiatieven van derden om hun perceel te kunnen transformeren en nieuwe functies te realiseren.

Om dit mogelijk te maken moet een adequaat RO-kader aanwezig zijn en moeten de spelregels gereed en bekend zijn. Gezien de discussie over de gebiedstransformatie en het feit, dat er al een aantal partijen vragen stelt en initiatieven ontplooid, is het aan te bevelen hierin vooral actief op te treden.

Wanneer dergelijke gebiedstransformaties plaatsvinden, maakt de gemeente niet alleen kosten voor aanpassing van het openbaar gebied in het plangebied zelf. De nieuwe functies vragen ook investeringen rond het gebied en kunnen ook elders in de stad om investeringen in bovenwijk-se voorzieningen

vragen. Wanneer de gemeente met initiatiefnemers in het gebied afspraken wil maken inzake het kostenverhaal, moet ze duidelijk hebben welke andere investeringen ook noodzakelijk zijn. Hierin moet de gemeente dan ook actief optreden, in het voortraject, om hier snel inzicht in te krijgen. Achteraf kan de gemeente deze kosten niet meer verhalen. Een pro-actieve houding is dus niet alleen gewenst, maar zeker ook vereist .

Een volgende stap in de uitwerking van de strategie op hoofdlijnen is het verder invullen van de taken die de gemeente voor zichzelf ziet bij de transformatie van Legmeer. Daarbij is actief grondbeleid een belangrijk vraagstuk evenals de vraag of het bedrijventerrein Amstelveen Zuid kan worden ingezet om verhuizingen op gang te brengen.

Legmeer: meervoudige opgave				stad ²	
Opgave/taak	Beleid Grond/economie	Management	Investeren		
Planologie	Actief	Z.s.m. Doen	Op risico Investeren	Noodzakelijke kaders snel maken	Planologie planontwikkeling mee met markttempo
Plot-ontwikkeling	Faciliterend Makelaars-functie ?	Pro actief?	?	Prioriteren ?	Aanjagen van strategische plots?
Bovenwijken/collectief/planstructuur	?	Pro actief	Stap-voor-stap na overeenk.	Voorinvesteren in belangrijke delen?	
Bestaande bedrijven	Helpen verhuizen ?	Helpende hand	Bijv. Verhuur-arrangement Overbrugging	Achterblijvende percelen kopen ?	
Alternatieve bedrijventerreinen	Voorrang ?	Pro actief	Bijv. Gronduitgifte Financiering	Alternatieven zoeken, zeker stellen?	

Met de komst van experiment-mogelijkheden in het kader van de Crisis- en Herstelwet is er wel enige flexibiliteit gekomen in de mate waarin exploitatiebijdragen meer als forfaitier mogen worden beschouwd. De huidige Grex-wet kent hierin weinig flexibiliteit. Een bijdrage aan bovenwijkse voorzieningen zal moeten worden onderbouwd op basis van PPT-criteria Proportionaliteit, Profijt, Toerekenbaarheid.

3.3 De stijl van sturen

Wanneer de gemeente haar positie heeft bepaald en nagedacht over de rolname zal blijken dat ook de situatie van het bedrijventerrein medebepalend is voor de wijze waarop de gemeente kan acteren. Zowel het aantal eigenaren in het gebied en hun diversiteit maakt het moeilijk op voorhand een eenduidig antwoord te geven op strategiekeuze en de set aan spelregels. De vraag rijst welke strategie aansluit bij de complexiteit van gebiedsontwikkeling in de bestaande stad met veel onzekerheden? Op deze vraag wordt een antwoord gegeven in de strategiewijzer van Urhahn. Daarin wordt uitgegaan van drie belangrijke thema's bij de strategiekeuze. Daarvan is potentie een duidelijke voor Legmeer. Urgentie gaat over de vraag of gemeente en markt ook daadwerkelijk nut en noodzaak zien op korte termijn actief aan de slag te gaan. Deze urgentie verschilt in Legmeer aanzienlijk. Want voor het ene bedrijf is deze urgentie ingegeven vanuit het perspectief woningen te ontwikkelen en zijn perceel te verkopen, terwijl juist andere bedrijven met uitbreiding aan de slag willen. Een combinatie van de twee kan ook, maar dan willen bedrijven snel duidelijkheid over vertrek een nieuwe locatie en het te gelde maken van de oude, om nieuwe investeringen te kunnen bekostigen. Duidelijkheid hierover naar aantallen en positie in het gebied is belangrijk. Dat geeft meer zicht op waar de dynamiek kan komen en van welke aard deze is.

Spelregels bij veel spelers

Belangrijk bij de spelregels is dat ze toepasbaar en uitvoerbaar zijn op alle percelen en dat ze consistent kunnen worden uitgevoerd. Uiteraard is het mogelijk de inhoud van de spelregels te variëren. De ruimtelijke spelregels beïnvloeden de opbrengstpotentie van eigenaren, zeker wanneer ze qua inhoud over het terrein verschillen (bijv. in fsi). Bij veel spelers zal het complexer zijn, het eventuele verschil in waardecreatie tussen spelers uit te middelen.

Wat wel zou kunnen is dat er wanneer er meer opbrengst gerealiseerd wordt er ook meer wordt bijgedragen. (Dit ligt ook in de lijn van het huidige kostenverhaal. Een draagkracht naar marktwaarde van vastgoed of grond is daarbij goed toepasbaar). Een hogere bebouwingsdichtheid maakt echter vaak een veel grotere waardesprong mogelijk in programma en opbrengstpotentie, dat een hogere kostenbijdrage die niet geheel "uit-middelt". In dat geval is het denkbaar voor alle percelen een gemiddelde set aan maatregelen op te nemen, waarbij een hogere dichtheid in bebouwing bijvoorbeeld ook leidt tot een hoger percentage middeldure huur in het programma. Om hierin een goede afweging te maken, is het cruciaal goed zicht te hebben op de financiële haalbaarheid.

De RO-spelregels kunnen als kaders vastgelegd worden in een nieuw bestemmingsplan. Voor de kostenverhaal-spelregels is het belangrijk te bezien welk planologisch instrument voor Legmeer het meest optimale is.



Spelregels bij een beperkt aantal spelers

Bij een beperkt aantal spelers is er een groot aantal opties voor samenwerking. Daarbij kan de gemeente er overigens voor kiezen met alle partijen een anterieure overeenkomst te sluiten en zelf de regie te nemen. Daar hoort ook bij, dat de gemeente dan ook alle financiële risico's loopt. Dit is vaak de reden dat gemeenten hier vanaf zien. Aan een deelname aan een samenwerking (en een gedeeld risico) wordt de voorkeur gegeven. De samenwerking maakt het in re gele beter mogelijk een optimaal plan te maken zonder dat met perceelgrenzen e.d. rekening wordt gehouden. Partijen verkrijgen een aandeel in het bouwprogramma op basis van hun grondpositie en daarmee komt de zgn. bouwclaim tot stand. Afspraken over kostendeling, realisatie van programma en etc. krijgen meer het karakter van ontwikkelrechten. Het samenwerkingsverband kan daarin een (letterlijk) centrale rol spelen, maar ook de overheid zou dat kunnen.

Bij Legmeer lijkt een dergelijk model minder voor de hand te liggen, maar het is wel degelijk relevant dit te behandelen. Veel locaties binnen het gebied laten zich beter ontwikkeling wanneer clustergewijs wordt gekeken, dan wanneer plot- of perceelsgewijs wordt gekeken. De wijze van samenwerking tussen grondeigenaren uit het samenwerkingsmodel zou dus oom toepasbaar kunnen zijn op deelgebieden van Legmeer. Vraag is uiteraard of bij een samenwerking tussen eigenaren de gemeente dan nog een rol gaat spelen in de vorm van een PPS. Dat hoeft niet. De gemeente zou op deelplan-niveau met een groep eigenaren afspraken kunnen maken. Deze afspraken zouden de eigenaren samen meer "ruimte en flexibiliteit" geven dan wanneer er perceelsgewijs wordt geopereerd. Het zou goed denkbaar zijn met een bonusregeling een dergelijke samenwerking "uit te lokken" of "te stimuleren".

Eigenaren krijgen dan spelregels over:

- Fsi/ hoogte
- Groen, water etc.
- Programmadiifferentiatie
- Parkeeroplossingen
- Duurzaamheid etc.

Zij zouden dan zelf binnen het gebied de meest optimale plekken kunnen kiezen, maar ook de meest optimale combinaties (groen geconcentreerd, geclusterd parkeren etc.).

Conclusies

- Basis set voor iedereen
- Compensatie set bij hogere dichtheden
- Stimuleren van clustergewijze ontwikkeling
- Samenwerkingsmodel op deelgebied om helpende hand te bieden aan samenwerkende eigenaren

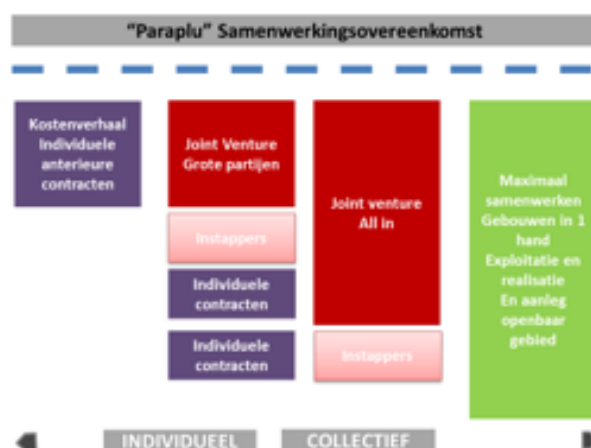
Robuustheid en flexibiliteit

Bestaande bedrijven zijn wel of niet inpasbaar in het plangebied. Voor elk afzonderlijk bedrijf zal de inpasbaarheid benoemd moeten worden waarna uiteindelijk drie categorieën bedrijven overblijven:

- Mengbaar en passend (behouden en nieuw aan te trekken bedrijvigheid)
- Niet mengbaar en niet passend (op termijn verplaatsen naar BTAZ en vervangen door andere mengbare en passende bedrijvigheid of laten landen op andere bedrijfs)terreinen
- Mengbaar niet passend (op termijn verplaatsen naar BTAZ en vervangen door andere mengbare en passende bedrijvigheid of laten landen op andere (bedrijfs) terreinen.

Samenwerken in twee fasen
Kader vooraf, samen verder

stad²



3.4 Financiële haalbaarheid en investeringsagenda

De overheid is verplicht om kosten te verhalen, als gevolg van gebiedsontwikkeling door derden. Wanneer nieuwe functies worden gerealiseerd, dan moet bouwen woonrijp gemaakt worden en moet het openbaar gebied vaak worden aangepast. In (binnen)stedelijk gebied, zal dit mogelijk met minder aanpassingen gepaard gaan in de directe omgeving en sprake zijn van andere kosten. Vaak kunnen daarbij de kosten in de directe omgeving (op eigen kavel) door de ontwikkelaar zelf worden uitgevoerd, waardoor de kosten die ze moeten bijdragen aan de overheid lager of anders van aard zijn.

Bij Legmeer heeft de gemeente een belangrijke rol in de financiële regie. Immers, het wegnemen van hindercirkels op bepaalde locaties, maakt gebiedsontwikkeling op andere locaties mogelijk. De kosten moeten dan ook op de juiste wijze verhaald worden en worden toegerekend.

Daarnaast zal de gemeente bij een dergelijk grote gebiedsontwikkeling kosten maken die op het totale gebiedsniveau betrekking hebben (o.a. planstructuur, gebiedsmanagement etc.) en kosten maken die bovendien van aard zijn. De laatste kosten moet ze aan de ontwikkelingen/initiatieven toerekenen en aan het gebruik van de bestaande stad.

Een tweede belangrijk principe bij kostenverhaal is dat ontwikkelaars en initiatiefnemers die bij realisatie van nieuwe functies een waardesprong maken die

het mogelijk maakt om bij te kunnen dragen aan de besproken kosten. Ook wanneer de overheid bij gebiedsontwikkeling faciliterend optreedt, dan moet ze kunnen aantonen dat opbrengsten (uit de waardesprong) en de boogde kosten minimaal in evenwicht zijn. Wanneer dit het geval is, dan mag zij alle kosten verhalen (macro-aftopping). Zo niet, dan mag zij maximaal verhalen wat er aan opbrengst te dekken valt. Voor het restant moet de overheid dan zelf bijdragen in de kosten.

Door middel van ruimtelijk beleid geeft de gemeente inhoud en sturing aan de gebiedsontwikkeling. Door middel van grondbeleid stelt zij de financiële kaders en spelregels waarbinnen de gebiedsontwikkeling plaatsvindt. Deze zijn deels door de gemeente zelf in te vullen en zijn voor een deel een gevolg van Rijksbeleid. Belangrijk daarbij te vermelden is, dat voor nieuwe vormen van gebiedsontwikkeling het bestaande instrumentarium van de ruimtelijke ordening mogelijk tekort schiet; hetzelfde geldt dan ook voor het kostenverhaal. Momenteel vinden er experimenten plaats binnen de Crisis-en Herstelwet die invulling geven aan nieuwe spelregels. We maken gebruik van de kennis uit deze experimenten. Niet is uitgesloten dat de ontwikkelstrategie van Legmeer ook elementen bevat van een nieuw nog vast te stellen ruimtelijke ordening en kostenverhaal.

De visie van Legmeer zet in op transformatie van het gebied naar woon-werkgebied. Initiatiefnemers die dit willen kunnen hun gebouw transformeren naar woningbouw. Dit is voor de gemeente van belang vanuit het perspectief van vermindering van leegstand alsook vanuit het toevoegen van woningen aan de voorraad. Centraal bij de transformatie staat vrijwilligheid bij de initiatiefnemer, waarbij de gemeente faciliteert binnen kaders en spelregels.

Er moet bij de initiatiefnemer een duidelijke noodzaak zijn tot transformatie (danwel vanuit het feit, dat dit een kans op waardeverhoging is, danwel door het feit, dat de leegstand wordt verminderd, een kans op tegengaan van verdere waardedaling). Binnen de toets op haalbaarheid is de inbrengwaarde (huidige waarde van het vastgoed) belangrijk. Wanneer op basis van goed functionerende panden wordt uitgegaan van een hoge inbrengwaarde dan kan sprake zijn van een onhaalbare business case, waarbij ook een exploitatiebijdrage niet kan worden voldaan. In dat geval moet de gemeente zich vrij kunnen achten om te kunnen besluiten niet mee te werken. Dit lijkt vooral een financiële reden, maar dit is niet het geval. Wanneer het gebouw nog een goede staat heeft en nog voldoende wordt gebruikt (c.q. de leegstand beperkt is), dan heeft het blijkbaar een economisch rendabele functie voor werkgelegenheid en economie. Transformatie draagt dan dus ook niet bij aan beperking van (structurele) leegstand. Ook voor de mix in het gebied is zowel handhaving van (goed gebruikte) bedrijfsruimte als nieuwe woningen een positief gegeven.

Zowel vanuit het vraagstuk van kostenverhaal als vanuit het perspectief van betaalplanologie is het belangrijk, dat de gemeente onderzoekt in welke mate ze deze redenerlijn wil volgen.





4. EINDBEELDEN

4.1 Introductie

Het ontbreken van richtinggevende beleidskaders voor het (her)ontwikkelen van bedrijventerrein Legmeer heeft ertoe geleid dat eerst gewerkt moest worden aan het verkennen/ opstellen van die kaders. Tegelijkertijd moest ook gewerkt worden aan kaders die ook van toepassing zijn in de (nabije) toekomst. Door te werken met eindbeelden hebben wij getracht een zo goed mogelijke verkenning van mogelijkheden inzichtelijk te maken met bijbehorende consequenties.

Sinds begin dit jaar wordt samen met ondernemers van Legmeer, in samenwerking met bu-reau Marco Broekman gewerkt aan de "Ontwikkelvisie Transformatie Bedrijventerrein Leg-meer". Bouwstenen voor deze op te stellen ontwikkelvisie zijn:

- Financiële haalbaarheidsonderzoek door Stadkwadraat (Citymaker);
- Verkeersonderzoek Amstelveen Zuidwest door Goudappel Coffeng;
- Visieboek Duurzaamheid Legmeer door (2MV et al);
- Diverse werkboeken van bureau marco.broekman plus
- Inhoudelijke bijdragen van diverse disciplines.

Van belang in een gebiedsontwikkelingstraject dat zeker 10 – 15 jaar of langer kan duren is het zorgen voor een stevige en transparante basis om vanuit te werken. Dan is het logisch ook inzicht te geven in het geval er GEEN planmatige gebiedsontwikkeling plaatsvindt. Dit eindbeeld wordt grof geschetst in Legmeer Zero.

Het eindbeeld Legmeer Village sluit aan op het beeld dat geschetst is voor Legmeer in het door de raad in oktober 2016 vastgestelde stuk "Ruimtelijk Ontwikkelingsperspectief Wonen in Amstelveen". Daarnaast zijn twee andere mogelijke eindbeelden in kaart gebracht, namelijk "Productieve Stad" en "Hoogstedelijk innovatief".

	Legmeer Village <small>Nieuw Leyden IJburg Borneo-eiland</small>	Productieve stad <small>Buiksloterham Havenkwartier Cruquius</small>	Hoogstedelijk innovatief <small>Fuunepark Houthavens Westerdok Java-eiland</small>
OPENBARE RUIMTE	 Kleine groenstructuren Groen op eigen terrein	 Groenstructuren Openbare ruimte	 Robuuste groenstructuren Openbare ruimte
DICHTHEID	FSI ± 0,8 50-70 woningen per hectare	FSI ± 1,4 70 -100 woningen per hectare	FSI ± 2 120 - 150 woningen per hectare
MIX	 Woningbouwdifferentiatie? Type werkmilieu? (toeg. waarde)	 Woningbouwdifferentiatie? Type werkmilieu? (toeg. waarde)	 Woningbouwdifferentiatie? Type werkmilieu? (toeg. waarde)
MOBILITEIT	 Traditioneel Auto georiënteerd Standard Parkeernorm Parkeren op eigen terrein	 Combinatie Dubbel ruimte gebruik OV	 Nieuw, Innovatief Deel auto's Mobility HUB OV
DUURZAAMHEID			
ONTWIKKELSTRATEGIE			

In het rapport Financiële Uitgangspunten Legmeer, opgesteld door Stadkwadraat (bijlage 2) wordt inzichtelijk gemaakt wat de invloed van het woonprogramma is op het resultaat. Daarvoor is per eindbeeld (scenario) een verdeling in categorieën gemaakt. Hieronder kunt u zien welke verdeling gehanteerd is.

Tabel 4 Procentuele verdeling per scenario

Verdeling VEX per scenario			
	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3
Soc. Klein	2,5%	7,5%	7,5%
Soc. Groot	2,5%	7,5%	7,5%
MDH. Klein	10,0%	15,0%	37,5%
MDH. Groot	10,0%	15,0%	37,5%
Koop klein	12,5%	7,5%	5,0%
Koop groot	12,5%	7,5%	5,0%
Ggb. Soc. Huur (duplex)	5,0%	10,0%	0,0%
Ggb. MDH.	30,0%	20,0%	0,0%
Ggb. Koop	15,0%	10,0%	0,0%
Totaal	100,0%	100,0%	100,0%
Dekwoningen			
Soc.	0,0%	25%	15%
MDH.	0,0%	50%	75%
Koop.	0,0%	25%	10%
Totaal	0,0%	100,0%	100,0%

4.2 Legmeer Zero

Gemeentewerf / Afvalbrenngstation

Binnen het plangebied heeft de gemeente twee bedrijfspanden in gebruik en in eigendom. Binnen deze twee panden zijn drie bedrijven gevestigd:

- Afvalbrenngstation: hier kunnen particulieren terecht met grof vuil;
- Afvaloverslagstation: hier verwerken de vuilniswagens het opgehaalde huisvuil en
- Gemeentewerf: (de huisvesting van beheerders van de omliggende woonwijken met heb bijbehorende materieel.

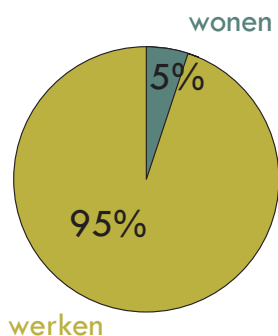
Vanuit het perspectief van het herontwikkelen van Legmeer is het wenselijk beide locaties te verplaatsen. Echter, net zoals elk andere ondernemer binnen Legmeer heeft de gemeente ook te maken met kosten- en baten van een mogelijke verplaatsing naar andere locatie(s). Dit vraagt om een zorgvuldig proces gezien de complexiteit die er mee samenhangt. De gemeente onderzoekt momenteel de mogelijkheden hiervoor. Deze problematiek is van toepassing in alle eindbeelden en kent zijn eigen dynamiek.



Getallen

FSI		± 0,78
Totale m ²	197.905	
Waarvan werken	188.905	95%
Waarvan wonen (aanname)	9.000	5%

Huidige situatie Legmeer



Net zoals voor alle bedrijfspanden geldt voor de gemeentewerf en andere gemeentelijke gebouwen dat deze in 2030 CO2 uitstoot vrij moeten zijn. Wellicht biedt de transformatie mogelijkheden deze ambitie te halen. In dit eindbeeld dient Legmeer te voldoen aan de eisen van duurzaamheid, waaronder klimaatadaptatie. De mogelijkheden hiervoor in de openbare ruimte zijn beperkt, dus zal het merendeel op particulier terrein gaan plaatsvinden. Of dat haalbaar is weten we niet.

Bedrijventerrein Legmeer is een goed functionerend bedrijventerrein. Wat zou er gebeuren als de gemeente alleen organisch ontwikkelen (= op kavelniveau) binnen het plangebied zou toestaan en verder niets?

Huidige bedrijven blijven gedeeltelijk aanwezig, maar er wordt geen extra inspanning verricht om bedrijven te behouden. Initiatieven uit de markt binnen de mogelijkheden van het bestemmingsplan zijn leidend, het , toevoegen van woningen op bedrijfspanden door het toevoegen van één hooguit twee lagen, het op kavelniveau transformeren van bedrijfspanden naar woningen enz.

Het inzetten op dit scenario geeft in geringe mate ruimte voor de economie van morgen. Het toevoegen van woningen zal qua tijd een langdurig traject worden. Vraag is of binnen dit scenario tijdig tegemoet gekomen kan worden aan de enorme woningbouwopgave. Tevens rijst de vraag of dit leidt tot het bieden van voldoende woningen voor de gewenste doelgroepen. De vraag is dus of de gewenste transformatie wel op gang komt en of de gewenste kwaliteit voor wonen en werken gerealiseerd



Huidige situatie Legmeer

wordt. Blijft dat de eigenaren van bedrijfspanden nog steeds moeten zorgen dat hun panden voldoen aan label c of lager per 1 januari 2023 en dat Amstelveen verder geen grond binnen de bebouwde kom heeft waar op grote schaal woningen toegevoegd kunnen worden zonder dat het Luchthaven Indelingsbesluit roet in het eten gooit.

4.3 Legmeer Village

Amstelveen is een woonstad en Legmeer Village borduurt voort op deze typering. Wonen in Amstelveen is prettig wegens de ruimte en de rust. Maar om de transformatie van het bedrijventerrein Legmeer naar woonwijk mogelijk te maken, zal wel voor een flink hogere dichtheid gekozen worden dan gebruikelijk voor de woonwijken in Amstelveen. Dit zet het gevoel van ruimte en rust onder druk. Door in het middengebied flink in een groene openbare ruimte te investeren, met daaromheen rustige woonstraten zal dit model zijn aansluiting kunnen vinden bij de hoge woonkwaliteit die Amstelveen biedt.

Het inzetten op een prettig woonmilieu heeft wel een keerzijde, Legmeer Village laat zich niet goed mengen met de meeste bedrijvigheid die we momenteel in het gebied vinden. Het huidige 'werken' zal verdwijnen. In de plaats daarvan zullen arbeidsplaatsen van een andere aard terugkomen, namelijk stadsverzorgende voorzieningen ondersteunend aan de woonwijk. Om de hoge gewenste woonkwaliteit te bereiken is dit model lastig te faseren. Ergens beginnen en zo een paar woonstraten aanleggen te midden van het

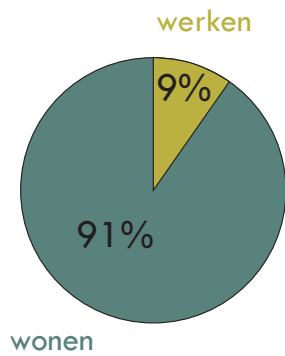


Getallen

FSI $\pm 0,85$

aan deze afbeeldingen kunnen geen rechten worden verleend

Totale m ²	216.500	
Waarvan wonen	198.500	90%
Waarvan werken	18.000	10%



bedrijventerrein zal geen tevreden huurders en kopers opleveren. Village doen we in één, hooguit twee stappen. Het planmatig ontwikkelen biedt kansen voor het maken van grotere structuren, bijvoorbeeld groen/watersingels en infrastructuur.



Voorbeeld korrelgrootte



CPO, collectief bouwen



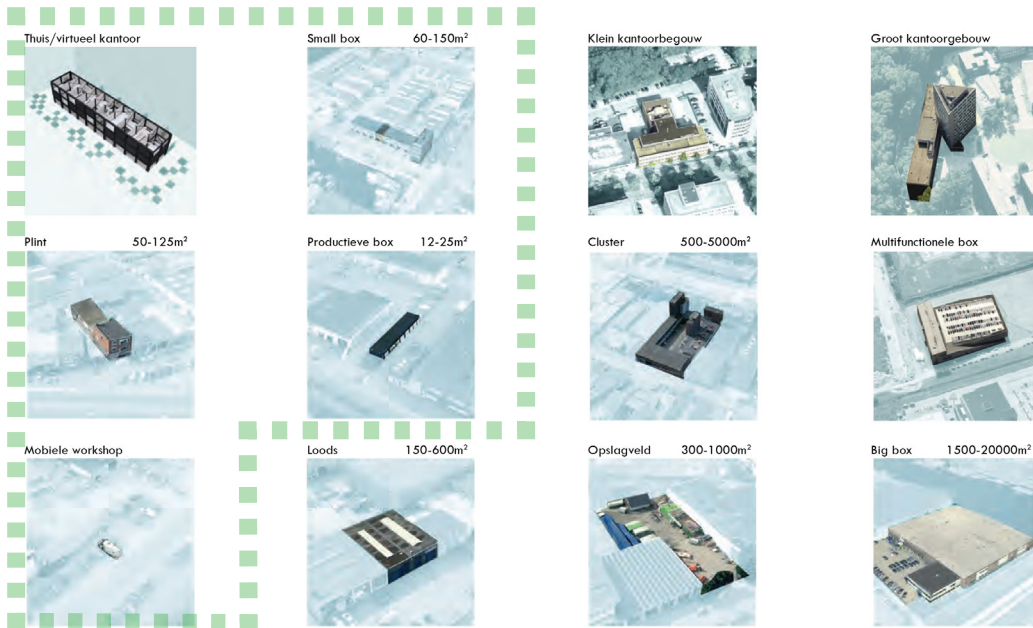
Voorbeeld openbare ruimte



HOGE vrijheid (IAA architecten en Martijn van der Heijden)



Denkwerk

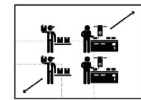


Maakwerk



Groene stippellijn:

Gezien de stedelijke ligging van Legmeer zou het veel interessanter zijn om meer nadruk te leggen op denkwerk aangezien dit soort werk doorgaans veel minder ruimtebeslag opeist en beter te combineren met wonen is.



marco.broekman
architect - research - urbanism

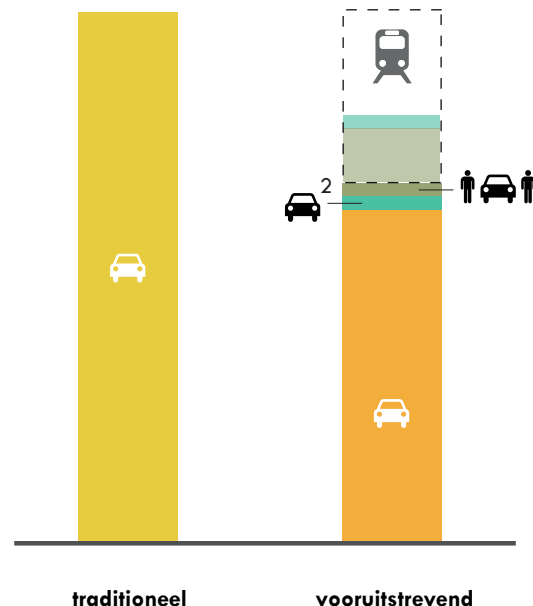
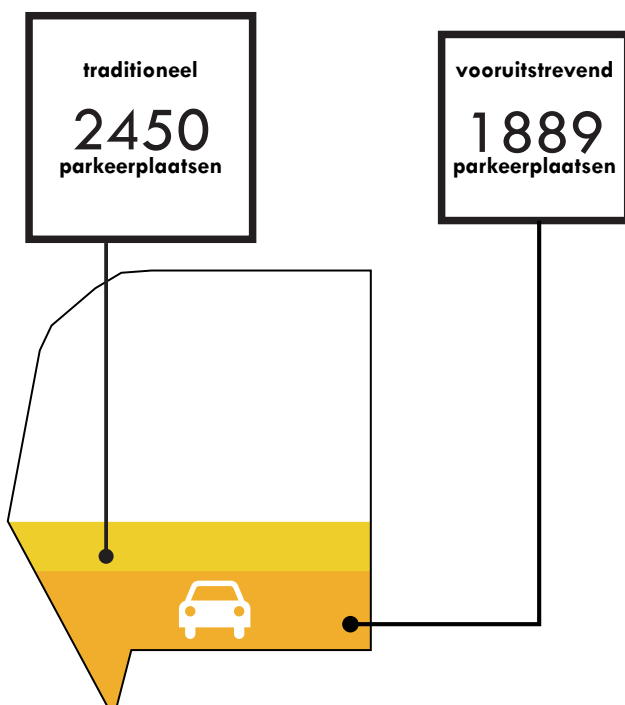
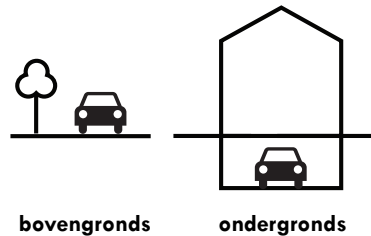
Traditionele parkeernorm

Wonen 1,7/woning
Werken 2/100m² bvo
Winkelen 3/100m² bvo

Vooruitstrevende parkeernorm

Wonen 1,3/woning
Werken 1,5/100m² bvo
Winkelen 3/100m² bvo

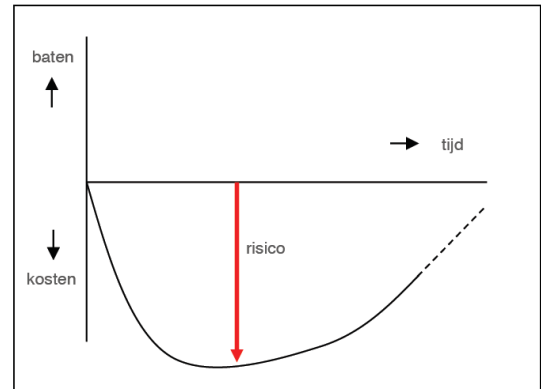
Type parkeren



Werken

In kwantitatieve zin levert deze variant maximaal in potentie te behalen arbeidsplaatsen totaal 500 (nieuw op Legmeer) + 2.400 latend naar BTAZ. Potentieel verlies kan oplopen tot maximaal 2.400 arbeidsplaatsen indien geen enkel bedrijf BTAZ ziet als alternatief en dus Amstelveen verlaat.

Huidige bedrijven worden vervangen door ondersteunende voorzieningen met een ander type arbeidsplaatsen waaronder voornamelijk stadsverzorgende voorzieningen ondersteunend aan woon-werkfunctie. Qua typologie denken we aan horeca, commerciële dienstverlening, maatschappelijke dienstverlening, fitness/kleinschalige sport en detailhandel. Vraag is of dit type werken past bij de werkgelegenheid die de gemeente beoogt? Mogelijk wordt de doelstelling om het huidig aantal arbeidsplaatsen te behouden niet gehaald.

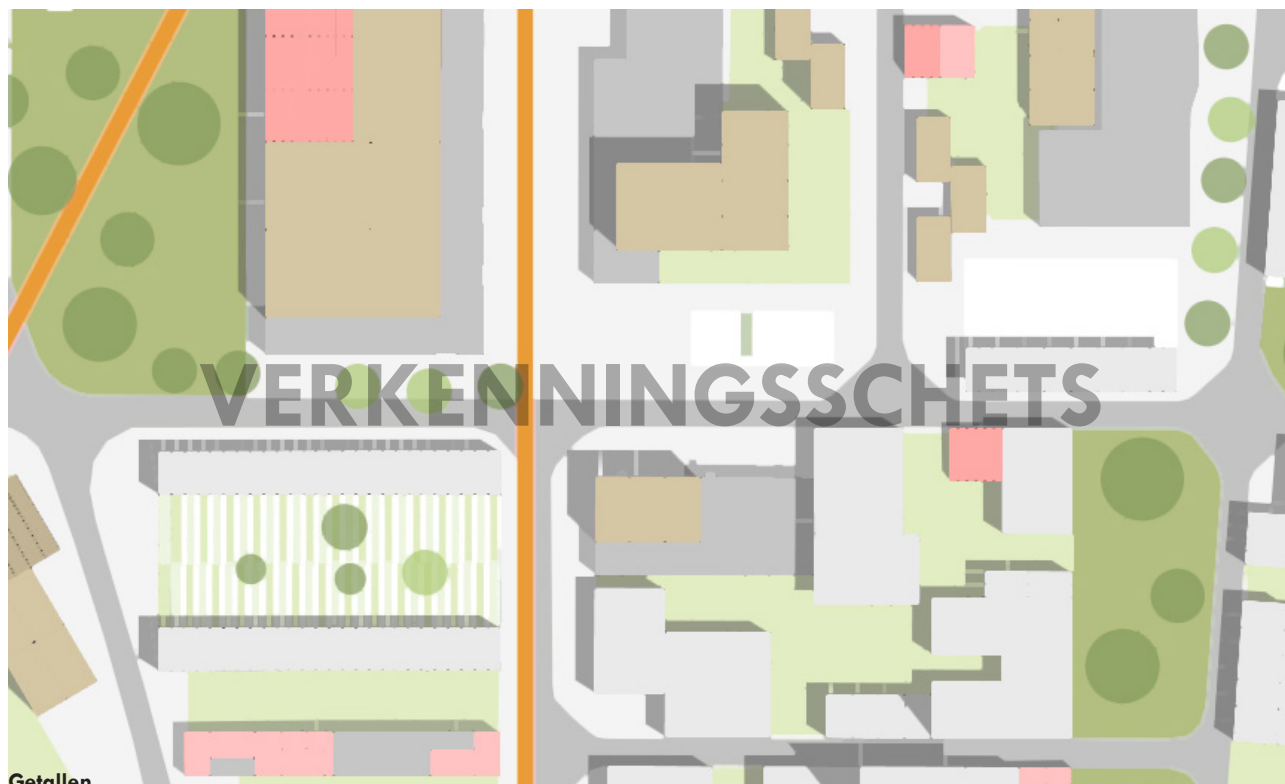


Grafiek ontwikkelcurve Legmeer Village
(afbeelding: Stadkwadraat)

4.4 Productieve stad

Model organisch ontwikkelen Productieve stad heeft een heel andere aanpak en breekt met de traditie van programma zoneren en introduceert een programma mix binnen Amstelveen. Het mengen van wonen en werken is leidraad waarbij een deel van het bestaande werken wordt behouden, een deel verplaatst en wordt vervangen door andere woon- of werkfuncties die zich laten mengen met de woonfunctie, met een hogere dichtheid en/ of die bijdragen aan verduurzaming. De focus in dit eindbeeld ligt dus op typen functies die zich op goede wijze 'laten mengen' met de woonfunctie. Voor sommige bedrijven geldt dat ze met aanpassingen 'mengbaar' te maken zijn, door hinder terug te dringen van bijvoorbeeld emissie, geluid, transportbewegingen etc.

Het doel van verdichten is het bieden van meer arbeidsplaatsen per grondoppervlak door efficiënter ruimtegebruik, meer passend binnen de stedelijke context die Legmeer heeft. Onder verduurzamen wordt verstaan dat het bedrijf flinke stappen maakt in de opgaven op gebied van klimaatadaptatie, energietransitie en circulariteit.

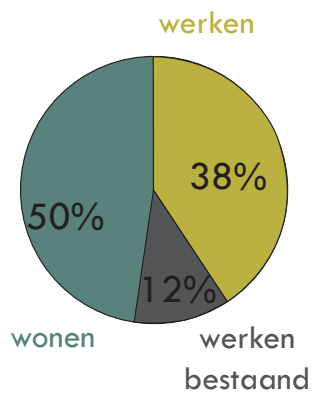


Getallen

FSI $\pm 1,4$

aan deze afbeeldingen kunnen geen rechten worden verleend

Totale m ²	352.000	
Waarvan wonen	180.000	50%
Waarvan werken bestaand	42.000	12%
Waarvan werken	130.000	38%



Verbetering van de leefomgeving zal voornamelijk gezocht moeten worden op de particuliere kavels. Extra inspanning zal verricht moeten worden voor het realiseren van grotere groenvoorzieningen / buurtpark en speelvoorzieningen.



Voorbeeld herbestemming



DEEP bv. Hamerstraat, Amsterdam



BedZED, London



Bella Macchina, Deventer

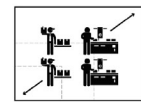


Denkwerk

<p>Thuis/virtueel kantoor</p>	<p>Small box 60-150m²</p>	<p>Klein kantoorgebouw</p>	<p>Groot kantoorgebouw</p>
<p>Plint 50-125m²</p>	<p>Productieve box 12-25m²</p>	<p>Cluster 500-5000m²</p>	<p>Multifunctionele box</p>
<p>Mobiele workshop</p>	<p>Loods 150-600m²</p>	<p>Opslagveld 300-1000m²</p>	<p>Big box 1500-20000m²</p>



Maakwerk



marco.broekman
architecten

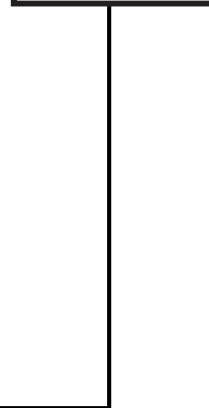
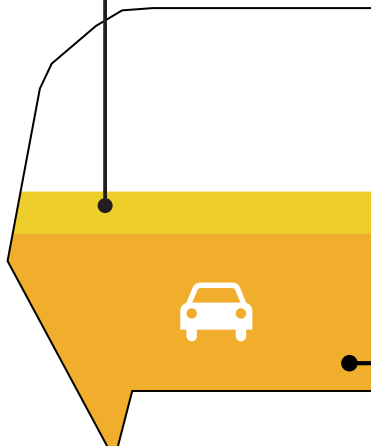
Traditionele parkeernorm

Wonen 1,7/woning
Werken 2/100m² bvo
Winkelen 3/100m² bvo

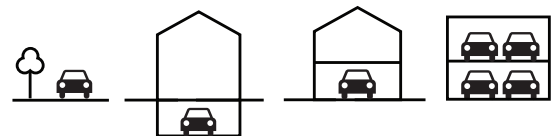


Vooruitstrevende parkeernorm

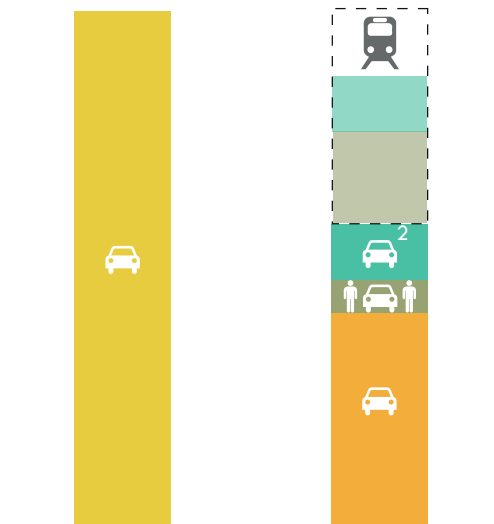
Wonen 1/woning
Werken 1,3/100m² bvo
Winkelen 3/100m² bvo



Type parkeren



bovengronds ondergronds in plint in gebouw



traditioneel

voorstrevend

De bestaande situatie is startpunt. Bedrijven die willen blijven worden uitgedaagd om te evolueren zodat het meedoet in de ambitie voor Legmeer. Past het bedrijf geheel niet in het gewenste toekomstbeeld, dan zal uitgezocht worden of het bedrijf uit te kopen is. Ook zijn er al een aantal gronden aangekocht door ontwikkelaars en beleggers die die locaties willen transformeren naar woonlocaties. Door deze aanpak zal geleidelijk aan een gedifferentieerde stadswijk ontstaan waar woningen en bedrijven naast en zelfs boven elkaar te vinden zijn. Niet alleen levert dit een verscheidenheid aan woningtypologieën op, ook is de verwachting dat het werken op Legmeer een grotere diversiteit aan arbeidsplaatsen kent en een kennisintensiever karakter krijgt (kennisintensieve/ dienstverlenende activiteiten kenmerken zich door hogere dichtheden dan productie-gerichte activiteiten). Er zal een combinatie zijn van fysiek werk en denkwerk, laag- en hoogopgeleid, en gevestigde bedrijven maar ook startups en culturele initiatieven. Vraag is of dit type werken past bij de werkgelegenheid die de gemeente beoogt?

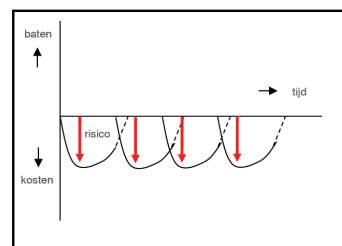
Werken

In kwantitatieve zin levert deze variant maximaal in potentie te behalen aantal van totaal 3.600 arbeidsplaatsen, een toename van 1.200 op Legmeer plus nog onbekend aantal arbeidsplaatsen dat bij bedrijven wordt behouden die naar BTAZ verplaatsen. Potentieel verlies van dat deel van de bedrijven die BTAZ niet als alternatief zien (of als er van de Provincie Noord Holland geen toestemming komt om BTAZ tot ontwikkeling te brengen) en vertrekken uit de gemeente.

Kwalitatief gezien wordt het profiel van de arbeidsplaatsen kennisintensiever. Ingestoken wordt op marktonwikkelingen en vraag naar interactieve – en gemengde woon-werkmilieus. Uitplaatsen van ruimte-extensieve bedrijven is wenselijk in binnenstedelijk gebied.

Typologie functies eindbeeld: focus op bedrijven met een stuwende functie voor de stad en een beperkte logistieke behoefte en lage emissie, afhankelijk van type functie omlaag brengen van gemiddeld ruimtebeslag per werknemer (lokaal MKB (productiegericht), onderzoekslaboratoria, kleinschalige, ambachtelijke (lokale) productie, nieuwe opkomende productiemethoden (3d printing en andere kleinschalige smart industry), hybride bedrijven die kantoor- en bedrijfsfunctie combineren, traditionele bedrijven voor economische diversiteit en vakge-schoolde werkgelegenheid, expositie- en conferentieruimtes, broedplaats (gericht op maak-functies).

Voor wat betreft de ruimtelijke spreiding van activiteiten: een deel van de huidige bedrijven (het deel dat zich laat mengen met de woonfunctie) zal behouden worden waarbij de voorkeur uitgaat naar bedrijven die zich kenmerken door efficiënt ruimtegebruik en die een bijdrage aan verduurzaming leveren. Het niet inpasbare deel zal op termijn verplaatsen.



4.5 Hoogstedelijk

Amstelveen bouwt het liefst voor de woonwensen van zijn eigen bewoners, echter de invloed van de grote noorderbuur valt niet te ontkennen. Het tekort op de woningmarkt is momenteel gigantisch. Wil Amstelveen iets betekenen in de woonopgave van de MRA, dan is de keus tot flink hoogstedelijk bouwen de meest logische stap. En Legmeer leent zich er ook voor! Geografisch in het midden van de economisch dynamische zone Schiphol-Zuidas-Bijlmer, maar ook grenzend aan het groene hart is Legmeer een gewilde woonlocatie. Er zullen wel investeringen aan de omliggende infrastructuur gedaan moeten worden, maar de sneltram ligt er al! Wel zal er studie gedaan moeten worden naar het opwaarderen van de sneltram. Kan er op hetzelfde baanvak ook een doorgaande metrolijn gerealiseerd worden? Voorbeelden uit het buitenland geven hoop.

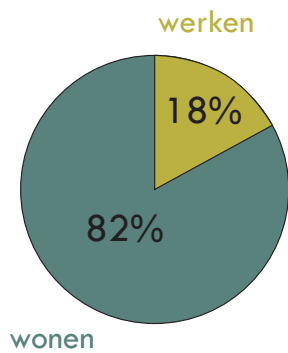
Bij woonlagen die variëren van vijf tot pak 'm beet veertien lagen horen flinke investeringen in de openbare ruimte met parken, pleinen en speelterreinen. Dat kan ook, want de opbrengsten van een hoogstedelijk plan zijn ook hoger. Ook is dit model planmatig redelijk goed in meerdere fasen te ontwikkelen, mits de infrastructuur het tempo kan bijhouden. Een cluster kavels met een stedelijke ontwikkeling inclusief



Getallen

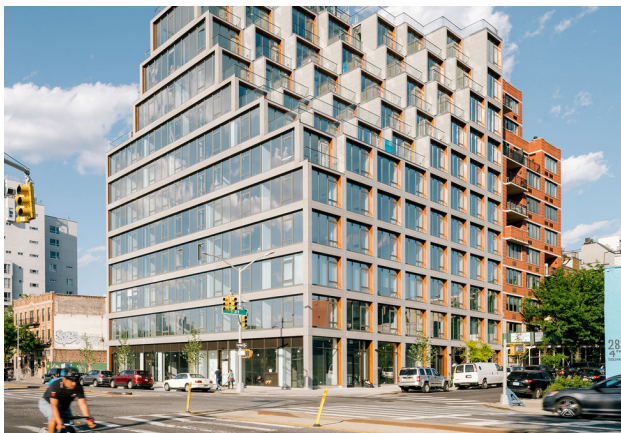
FSI	± 2	
Totale m ²	493.000	
Waarvan wonen	404.000	82%
Waarvan werken	89.000	18%

aan deze afbeeldingen kunnen geen rechten worden verleend



hoogwaardige openbare ruimte heeft dusdanig veel gewicht en kwaliteit dat bedrijven als burens geen probleem hoeft op te leveren.

Ook hier geldt dat grotere, doorlopende en samenhangende groen- en waterstructuren meegenomen dienen te worden in de herontwikkelingsaanpak.



voorbeeld hoogbouw, New York City



Voorbeeld woningen, Parijs



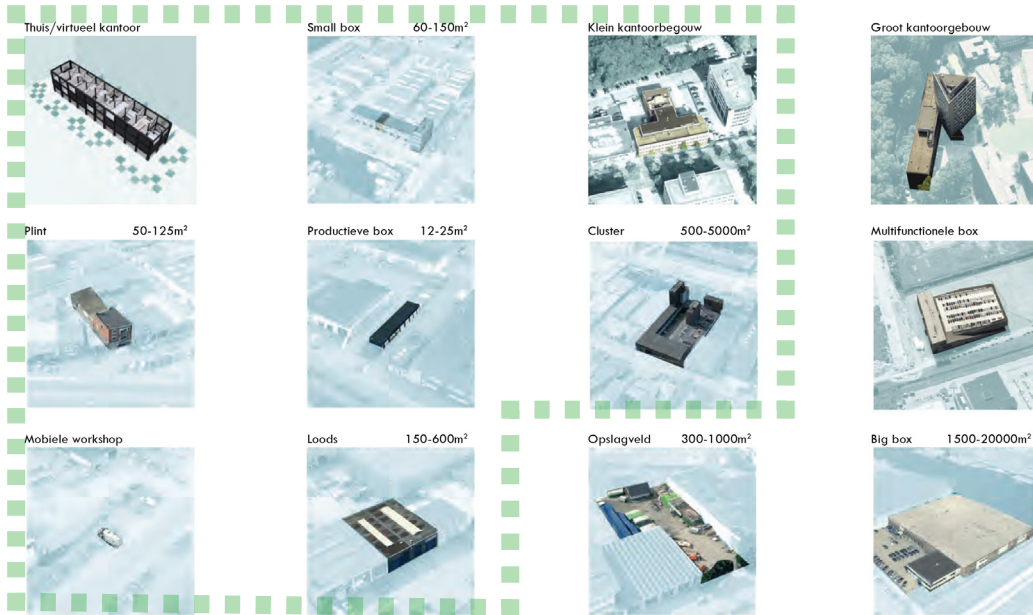
Voorbeeld openbare ruimte, Java-eiland, Amsterdam



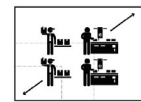
Voorbeeld openbare ruimte, Kopenhagen



Denkwerk



Maakwerk



marco.broekman
architecten

Traditionele parkeernorm

Wonen 1,7/woning
Werken 2/100m² bvo
Winkelen 3/100m² bvo

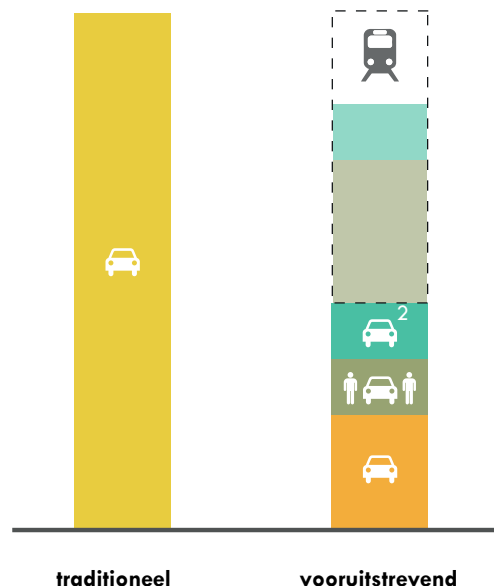
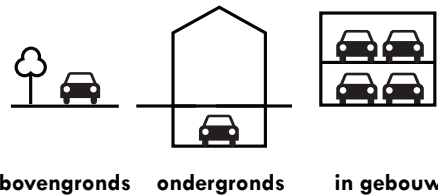


Vooruitstrevende parkeernorm

Wonen 0,8/woning
Werken 0,8/100m² bvo
Winkelen 1/100m² bvo



Type parkeren



Werken hoogstedelijk innovatief (creatieve wijk):

In kwantitatieve zin levert deze variant maximaal in potentie te behalen aantal van 3.011 arbeidsplaatsen op Legmeer (+ 2.400 latend op BTAZ). Potentieel verlies aan arbeidsplaatsen kan oplopen tot maximaal 2.400 arbeidsplaatsen wanneer geen enkel bedrijf als BTAZ als alternatief ziet en alle bedrijven Amstelveen verlaten.

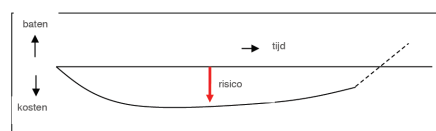
Kwalitatief gezien worden de huidige bedrijven vervangen door andere functies. Ingestoken wordt op marktontwikkelingen en vraag naar interactieve en gemengde woon-werkmilieus. Door de intensiteit van het ruimtegebruik te verhogen wordt de potentie van het gebied optimaal benut.

Typologie functies eindbeeld: focus op stuwende kantoorachtige functies en productie met een sterke kenniscomponent binnen een informeel stedelijk milieu (werkruimtes voor co-creatie en third places (café's, parken, pleinen, vergaderruimtes) voor sociale en zakelijke ontmoetingen, ZZP-ers, Hybride bedrijven die kantoor – en bedrijfsfuncties combineren, bedrijfsverzamelgebouw voor mensen die in de wijk wonen, lokaal gebonden MKB, ontwerp en onderzoek, architecten enz., zakelijke en financiële dienstverlening, broedplaats (gericht op kennisintensieve functies).

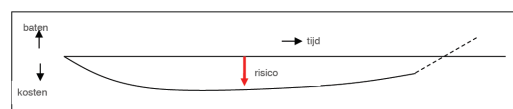
Verder denken wij ook aan voorzieningen gericht op families en kinderen zoals kinderdagverblijven, spelen en sporten.

Voor wat betreft de ruimtelijke spreiding van activiteiten: huidige bedrijven zijn niet/ nauwelijks inpasbaar. Deze worden vervangen door een ander type werken zoals hierboven beschreven.

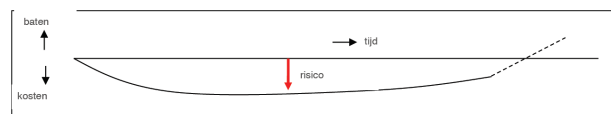
Wonen



Werken



Energie? Parkeren?



Grafiek ontwikkelcurve hoogstedelijk (Stadkwadraat)



A street scene under an overcast sky. In the foreground, a dark-colored car is parked. Behind it, a white Citroën truck is parked. To the right, a modern, multi-story building with large windows and a dark balcony is visible. Bare trees line the street in the background. A semi-transparent black box with white text is overlaid on the bottom half of the image.

5. AFWEGING & ADVIES

5.1 Beoordeling op basis van uitgangspunten en advies

Vanuit uitgevoerde analyses en deelstudies kunnen de drie eindbeelden per thema tegen het licht worden gehouden.

a. Financiën

Met Citymaker, een instrument van bureau Stadkwadraat dat via workshops snel en compleet inzicht geeft in de financiële haalbaarheid van gebiedsontwikkelingsplannen is aan Legmeer gerekend. Gewerkt wordt met een normbedrag van € 600 per m² plangebied als gemiddelde inbrengwaarde.

In de tabel is een samenvatting gemaakt van alle varianten. Hieruit ontstaat een duidelijk beeld welke varianten haalbaar zijn, en welke niet. Concluderend is het volgende hierover te zeggen:

- Eindbeeld Legmeer Village is binnen de gehanteerde uitgangspunten niet haalbaar. Het normbedrag van € 600,- per m² plangebied wordt niet bereikt. Daarnaast zijn de uitgangspunten rondom parkeren onrealistisch binnen het huidige klimaat van Amstelveen.
- Eindbeeld productieve stad wordt rendabel ingeschat. De opbrengsten liggen boven het normbedrag van € 600,- per m² plangebied. Daarbij zijn de ambities in lijn met het te realiseren plangebied. Een groot voordeel ten opzichte van het eerste eindbeeld is de toevoeging van gebouwd parkeren. Dit zorgt voor meer parkeervoorzieningen en daarmee voor meer programma. Indien de parkeernormering daalt, betekend dit meer programma en stijgt daarmee de opbrengstpotentie.
- Het hoogstedelijke programma wordt als meest kansrijk geacht. Dit komt door de hoge opbrengstpotentie, maar ook door de hoeveelheid programma. Er wordt een modern hoog kwalitatief gebied gecreëerd, waardoor het waarschijnlijk is dat er een lage parkeernormering mogelijk is. Net als in het tweede eindbeeld zorgt dit voor een verbetering van de opbrengstpotentie.

De haalbaarheidsanalyse heeft inzichtelijk gemaakt dat de herontwikkeling van het plangebied Legmeer mogelijk is binnen een aantal randvoorwaarden. Hierbij moet in acht genomen worden dat enkele randvoorwaarden, waaronder de directe verbinding tussen Westwijk en Legmeer en eventuele (nog nader te bepalen) bovenwijkse voorzieningen nog geen prijskaart kennen. Vanuit het thema financiën is het veilig te kiezen voor een eindbeeld met een zo hoog mogelijke grondopbrengst per m². Hier bovenop komt te zijner tijd nog het kostenverhaal voor de bovenwijkse voorziening wat inhoudt dat die kosten worden verhaald op toekomstige initiatiefnemers. Daardoor wordt de marge tussen grondopbrengst en inbrengwaarde plus bovenwijkse voorzieningen groter.

- Mobiliteit: de gekozen parkeernormen zijn in de werkgroep voorsnog vastgezet. Deze parkeernorm moet door een verkeerskundig bureau worden onderzocht en bewezen. Daarnaast wordt actief ingestoken op deelmobiliteit en andere vormen van mobiliteit.
- Bovenwijkse voorzieningen: voorsnog is er rekening gehouden met een aantal tijdelijke maatregelen en aanpassingen aan twee kruispunten. Het is wenselijk om een gespecificeerde lijst op te stellen met bovenwijkse voorzieningen.
- Groenvoorzieningen bewoners: door de toevoeging van het grote aantal woningen en werkplaatsen ontstaat er een druk op de groenvoorziening van de gemeente Amstelveen. Hierin moet consensus ontstaan over de te hanteren groennormen. Dit geldt voor de binnenplanse en buitenplanse normering.
- RO kader: in relatie tot het kostenverhaal en de bovenwijkse voorzieningen is het noodzakelijk om duidelijkheid te creëren over het gewenste RO-kader. Het tweede eindbeeld gaat uit van een organische aanpak. Deze twee zaken moeten elkaar niet in de weg zitten, maar complementair aan elkaar zijn.
- Sociale woningbouw: binnen de analyse is geen rekening gehouden met een aandeel voor sociale woningbouw. Hoofdstuk 7 geeft inzicht in de wegleffecten van het toevoegen van 10% sociale huur. Er moet duidelijkheid komen over de opgave voor sociale woningbouw.

Variant	NCW per m ² plangebied
VILLAGE	
1 BASIS	€ 414
2 50/50	€ 494
3 60/40	€ 444
4 60/40 P NORM OMLAAG 1,0	€ 501
5 60/40 P NORM OMLAAG 0,8	€ 523
6 60/40 P NORM EGW 1 / MGW 0,6	€ 551
7 50/50 P NORM EGW 1 / MGW 0,6	€ 598

ORGANISCH	
1 BASIS	€ 460
2 50/50	€ 729
3 50/50 P NORM OMLAAG 1,0	€ 761
4 60/40 P NORM NORMAAL	€ 736
5 60/40 P NORM OMLAAG 1,0	€ 816
6 60/40 P NORM EGW 1 / MGW 0,6	€ 852

HOOGSTEDELIJK	
1 BASIS	€ 373
2 75/25	€ 608
3 60/40	€ 835
4 P NORM OMLAAG 0,6	€ 926
5 P NORM OMLAAG 0,3	€ 999

Uit de haalbaarheidsanalyse zijn drie voorkeursvarianten geselecteerd. Deze varianten zijn

- Scenario 1: Legmeer Village 60% MDH. / 40% Vrije sector P NORM EGW 1 / MGW 0,6
- Scenario 2: Organische 60% MDH. / 40% Vrije sector P NORM EGW 1 / MGW 0,6
- Scenario 3: Hoogstedelijk 60% MDH. / 40% Vrije sector P NORM EGW 0,6 / MGW 0,6

Sociale woningbouw

In de variantenanalyse is er geen rekening gehouden met sociale woningbouw. Na het basisscenario is het percentage sociale woningbouw teruggebracht naar 0% om verder te rekenen met middenduur- en dure huur/koop. Om een beeld te vormen van de weglekeffecten van sociale woningbouw, is er een variantenanalyse opgesteld inclusief sociale huur.

De gehanteerde minimale voorwaarden zijn:

- Minimaal 10% sociale huur
- Minimaal 50% middendure huur/koop

Het restant aan woningbouwprogramma is onderverdeeld in vrije sectorwoningen. Onderstaande tabel geeft inzicht in de verschillen die ontstaan op het moment dat het woningbouwprogramma wijzigt. Uitgangspunt hierbij is de eerder beschreven haalbaarheidsanalyse.

Het woningbouwprogramma binnen de scenario's die rekening houden met sociale woningbouw is als volgt opgebouwd:

- 10% sociale huur
- 50% middendure huur/koop
- 40% vrije sector huur/koop

In variant Village ontstaat er een verschil van -3%

tot -7%. Dit verschil is in vergelijking met de andere scenario's relatief laag. Het organische scenario kent verschillen van -10% tot -16%. Het hoogstedelijke scenario kent het grootste weglekeffect, deze verschillen zijn tussen de -14% en -17%. Resume weglekeffecten toevoeging van 10% sociaal

b. Werken

In de eindbeelden 'productieve stad' en 'hoogstedelijk innovatief' wordt voorzien in een actuele en groeiende behoefte in de markt aan gemengde woon-werk milieus i.t.t. monofunctionele woon- en werklocaties.

Het in potentie te behalen aantal arbeidsplaatsen voor Legmeer en Amstelveen, weergegeven in een bandbreedte, verschilt per eindbeeld:

Legmeer Village: 500 (op Legmeer) tot maximaal 2.900 (Legmeer + BTAZ)

Organisch: 3.600 op Legmeer plus (als naar BTAZ) of min (als de gemeente wordt verlaten) het aantal arbeidsplaatsen bij het vertrekkende deel van de bedrijven

Hoogstedelijk: 3.011 (op Legmeer) tot maximaal 5.411 (Legmeer + BTAZ)

Kwalitatief gezien is het de vraag welk type werken het beste past bij de ambities en wensen van de gemeente Amstelveen. In Legmeer Zero blijft het profiel van arbeidsplaatsen op Legmeer vergelijkbaar met het huidige profiel, namelijk stuwende bedrijvigheid, in Legmeer village verandert het naar stadsverzorgende voorzieningen, in Organisch naar stuwende bedrijvigheid met een focus op kennisintensieve productie en in Hoogstedelijk innovatief naar stuwende kennisintensieve dienstverlening.

Vergelijking haalbaarheidsanalyse		NCW		Verschil		NCW t.o.v. m ² plangebied		Verschil	
Exclusief sociale huur	Inclusief sociale huur	I	II	€	%	I	II	€	
VILLAGE	VILLAGE								
BASIS	Basis (10/50/40)	€ 104.300.000	€ 104.300.000	€ -	0%	€ 414	€ 414	€ -	
50/50	NVT								
60/40	NVT								
60/40 P NORM OMLAAG 1,0	10/50/40 P NORM OMLAAG 1,0	€ 126.300.000	€ 117.500.000	€ -8.800.000	-7%	€ 501	€ 466	€ -35	
60/40 P NORM OMLAAG 0,8	10/50/40 P NORM OMLAAG 0,8	€ 131.900.000	€ 127.900.000	€ -4.000.000	-3%	€ 523	€ 508	€ -16	
60/40 P NORM EGW 1 / MGW 0,6	10/50/40 P NORM EGW 1 / MGW 0,6	€ 138.900.000	€ 130.800.000	€ -8.100.000	-6%	€ 551	€ 519	€ -32	
50/50 P NORM EGW 1 / MGW 0,6	NVT								
ORGANISCH	ORGANISCH								
BASIS	BASIS	€ 115.900.000	€ 115.900.000	€ -		€ 460	€ 460	€ -	
50/50	10/50/40	€ 183.800.000	€ 165.200.000	€ -18.600.000	-10%	€ 729	€ 656	€ -74	
50/50 P NORM OMLAAG 1,0	10/50/40 P NORM OMLAAG 1,0	€ 191.800.000	€ 169.400.000	€ -22.400.000	-12%	€ 761	€ 672	€ -89	
60/40 P NORM NORMAAL	NVT								
60/40 P NORM OMLAAG 1,0	NVT								
60/40 P NORM EGW 1 / MGW 0,6	10/50/40 P NORM EGW 1 / MGW 0,6	€ 214.600.000	€ 180.400.000	€ -34.200.000	-16%	€ 852	€ 716	€ -136	
HOOGSTEDELIJK	HOOGSTEDELIJK								
BASIS	BASIS	€ 93.900.000	€ 93.900.000	€ -		€ 373	€ 373	€ -	
75/25	NVT								
60/40	10/50/40 P NORM NORMAAL	€ 210.400.000	€ 175.500.000	€ -34.900.000	-17%	€ 835	€ 696	€ -138	
P NORM OMLAAG 0,6	10/50/40 P NORM OMLAAG 0,6	€ 233.400.000	€ 197.900.000	€ -35.500.000	-15%	€ 926	€ 785	€ -141	
P NORM OMLAAG 0,3	P NORM OMLAAG 0,3	€ 251.800.000	€ 215.800.000	€ -36.000.000	-14%	€ 999	€ 856	€ -143	

Resumé weglekeffecten toevoeging van 10% sociaal

Belangrijk is het om onderscheid te maken tussen de effecten op locatieniveau (Legmeer) en gemeentelijk niveau (effecten op werkgelegenheid Legmeer + BTAZ integraal bezien). Om de bestaande arbeidsplaatsen te behouden en om het aantal arbeidsplaatsen op gemeentelijk niveau te maximaliseren moet er naast het realiseren van de arbeidsplaatsen op Legmeer de nodige inspanning verricht worden om verplaatsende bedrijven op een goede manier te begeleiden naar een andere locatie binnen de gemeentegrenzen (BTAZ).

c. Wonen

Voor het aspect wonen geldt dat hoe meer woningen worden toegevoegd, hoe crucialer de ruimte voor parkeren en het bepalen van de parkeernorm wordt. Voor het overige geldt dat welk eindbeeld wordt gekozen, de gehanteerde uitgangspunten van minimaal 50 % van de nieuw toe te voegen woningen middeldure koop/huur betreft, in combinatie met de daarvoor geldende huur/kooprijzen.

d. Buurtplezier

Ongeacht welk eindbeeld wordt gekozen, goede voorzieningen, normen voor water- en groen en meer moeten ingebed worden in de vast te stellen kaders voor Legmeer.

e. Mobiliteit

Bovenop de autonome situatie heeft Goudappel Coffeng inzichtelijk gemaakt dat de door hen beoordeelde eindbeelden Legmeer Village en Hoogstedelijk een beperkte toename laten zien van de verkeersintensiteiten. Het realiseren van een verbinding tussen Legmeer en Westwijk ontlast de kruispunten met de Bovenkerkerweg en zorgt voor een betere spreiding van het verkeer over het netwerk van Amstelveen. Qua verkeersafwikkeling zullen de rotondes op de Legmeerdijk mogelijk vervangen moeten worden voor verkeerslichten. Het toevoegen van één van de stromen onder of boven het kruispunt Bovenkerkerweg - Beneluxbaan zorgt ervoor dat het verkeer in alle situaties af te wikkelen is.

f. Duurzaamheid

Het kader duurzaamheid biedt een breed raamwerk en een methodiek om aan de hand van de drie pijlers van duurzaamheid (energietransitie, klimaatadaptie en circulair) Legmeer duurzaam te ontwikkelen. Dit geldt voor elk eindbeeld.

g. Gezamenlijk ontwikkelen

De gemeente zal een keuze moeten maken voor een actief of meer faciliterend manier van ontwikkelen van Legmeer.

h. Advies

Ons advies is om het eindbeeld Productieve stad te kiezen met de doorgroeimogelijkheid naar het

eindbeeld Hoogstedelijk om in te brengen in de participatie. De uitkomsten daarvan verder uit te werken als basis voor de uiteindelijk op te stellen Ontwikkelvisie Transformatie Legmeer.

Passend bij Amstelveen, maar wel vooruitkijken Hetzelfde bouwen waarvan al veel is in Amstelveen heeft niet onze voorkeur. Wel willen we op de Amstelveense identiteit aanhaken. De dichtheid zal wel hoger moeten om het financieel haalbaar te krijgen, en we willen ook het 'werken' zichtbaar houden. Model productieve stad sluit daar het best op aan.

Balans tussen vooruitkijken en financieel realistisch Model hoogstedelijk heeft op korte termijn heel veel infrastructuurinvesteringen nodig. Bij Legmeer Village zal het autobezit hoog liggen en zal ontwikkelen en realiseren binnen een kort tijdsbestek moeten plaatsvinden. Realisatie van het eindbeeld Legmeer Village kan pas plaatsvinden als alle verwervingen hebben plaatsgevonden. Fasering in uitvoer is praktisch en financieel gezien niet mogelijk. Een realistisch en duurzaam uitdagend mobiliteitsplan is het beste op eindbeeld Productieve stad te maken.

Duurzame ingrepen en ligging naast natuurgebieden Om de duurzaamheidsdoelstellingen te behalen zijn structurele veranderingen nodig. Legmeer Village scoort hierop niet goed, mede doordat de dichtheid voor innovatieve oplossingen en de balans compacte stad versus groen hart verre van ideaal is. Productieve stad en Hoogstedelijk scoren veel beter. Het eindbeeld Productieve Stad heeft de beste kaarten doordat door de grotere menging van functies de 'circulariteit' van het plan groter is.








Vrijwillige keuze of dwingend sturen?

Er moeten dingen veranderen en er gaan dingen veranderen. De vraag aan de huidige bedrijven is dan ook: "Doe je dat zelf of verander je mee?". Meedoen zal voordelen bieden, maar is geen verplichting. Tenminste, als we voor model Productieve stad kiezen. Voornamelijk bij Legmeer Village, maar ook bij model Hoogstedelijk, laat de transformatie een heel stuk minder mogelijkheden voor zittende ondernemers en afwijkende ideeën.

Ideale stad, gemengde wijk.

Werken en wonen gemengd leidt tot meer buurtplezier. Er is altijd levendigheid en afwisseling in gebouwen, mensen en gebeurtenissen. Laten we in Legmeer ruimte geven voor ontwikkelingskansen voor bedrijven binnen het plan zodat ondernemers die willen vernieuwen, behouden blijven en kunnen bijdragen aan een attractieve en veelzijdige wijk.

Op deze pagina volgt een schema waarin per thema en per eindbeeld schematisch de impact in kaart is gebracht. Het is een beknopte weergave dat uitsluitend dient als grafische weergave van de confrontatie van thema versus eindbeeld.

	Legmeer Zero	Legmeer Village	Productieve stad	Hoogstedelijk
 Financiën	-	-	+/-	+
 Werken	+/-	--	++	+
 Wonen	+/-	++	+	++
 Leefomgeving (Buurtplezier)	+/-	++	++	+
 Mobiliteit	+/-	+	+/-	-
 Duurzaamheid	-	-	+	+
 Gezamenlijk ontwikkelen	--	+	+/-	+



JUMPERS
indoor trampoline
WWW.JUMPERSINDOOR.NL

Jeugdless
kinderfeest





LASERS

Clinics en
bedrijfsbestel

KARAOKE
BEST PARTY EVER

- INDOOR GOLF
- POOL BILLIARD
- INDOOR TRAMPOLINE

6. VERVOLG

6.1 Planning en proces

- College gaat over tot richtinggevende besluitvorming Legmeer
- Start Participatie
- Afronden opstellen ontwikkelvisie

Gereed product: ontwikkelvisie bestaande uit:

- SWOT plangebied
- Na participatie gedragen eindbeelden vertaald in voorkeur eindbeeld
- Stedenbouwkundig/ruimtelijk raamwerk. Het raamwerk schetst de grove hoofdstructuur van het gebied. Waar komen de groen/blauwe assen en gebieden, ontwikkelvelden, wegen en routes, locatie hoogteaccenten/bouwhoogtes etc.
- Raamwerk openbare ruimte. Hoofdstructuur plangebied: wegen, ondergrondse infrastructuur, openbaar vervoer, deelauto's, fietsen, parkeerprincipes, groen en water versus ontwikkelvelden & ontwikkelclusters.

Bovenstaande leidt ertoe dat het 'dna' van Legmeer wordt benoemd en daardoor handvatten worden geleverd voor het werken aan het onderscheidend karakter. Concrete invulling hiervan kan via place making.

Na het opstellen van de ontwikkelvisie wordt gewerkt aan onder andere:

- **Beeldkwaliteitplan.** Gaat vooral in op beoogde kwaliteit van openbare ruimte en gebouwen en de daaraan gestelde eisen. Dit vormt tevens toetsingskader voor welstand/stadsbouwmeester
- **Stedenbouwkundige verkaveling.** Dit wordt een uitwerking van het raamwerk op gedetailleerder niveau (morfologie, schaal bouwblokken, kabels en leidingen, typologie, dichtheid, kwaliteit randen, diversiteit woon/werkmilieu, auto intensief vs auto luw, place-to-be etc.). Hierbij zullen o.a. de profielen worden ingetekend. Echter zullen deze gefaseerd worden aangelegd. Het stedenbouwkundig plan zal dus naast het eindbeeld ook iets moeten zeggen over de tijdelijke situatie(s). Daarnaast ook de verbinding met de omgeving, zichtlijnen, bruggen programmatische relaties enz.

- **Stedenbouwkundige ontwikkelkaders/enveloppe.** Dit document geeft per ontwikkelveld de stedenbouwkundige voorwaarden aan waaronder ontwikkelingen kunnen worden gerealiseerd. Denk hierbij aan bouwhoogtes, rooilijnen, eisen aan de plint, interactie met de openbare ruimte, randen clusters en routes doorheen, duurzaamheid, circulair, energie, water, groen, afvalverzameling, parkeren, uitstraling architectuur en openbare ruimte, materialisatie, planeconomie en bijdragen, etc.
- **Programma:** mix wonen / werken (%), woningbouwprogramma, sociaal-huur-koop, werkplekken, voorzieningen, sport en spel.

6.2 Bestaande partijen en flankerende projecten

Binnen het plangebied Legmeer werken ondernemers of zelf of in gezamenlijkheid aan het herontwikkelen van hun vastgoed. Vanaf dag één heeft de gemeente gecommuniceerd dat het herontwikkelen van alleen de eigen kavel (op enkele uitzonderingen na) niet de bedoeling is. Immers alleen in nauwe samenwerking met de (directe) burens is het mogelijk te voldoen aan de randvoorwaarden om tot herontwikkeling over te gaan. Het realiseren van veel woningen op een kavel betekent ook dat op die kavel parkeeroplossingen, water, groen en meer gerealiseerd moet worden.

Om zoveel mogelijk bestuurlijk vastgestelde ambities te realiseren is het wenselijk als gemeente een stok achter de deur te hebben. In dat kader kan gedacht worden om pas omgevingsvergunning te verlenen aan initiatiefnemer(s) als op clusterniveau akkoord is op het ontwikkelingsplan. Gefaseerd ontwikkelen binnen een cluster is dan een verdere uitwerking en biedt prikkels om de samenwerking op te zoeken. Voorkomen moet worden dat Legmeer een kavelgewijze herontwikkeling kent die uiteindelijk leidt tot een suboptimalisatie van gerealiseerde ambities.

Bovenkerkerweg

Van oudsher is de Bovenkerkerweg de route van de Dorpsstraat van Amstelveen naar Uithoorn. Ter hoogte van de polders wordt de weg prachtig begeleid door bomen, net als het laatste stuk Handweg. Daartussen in slaat op diverse plekken de verrommeling toe, veelal door de opstelstroken voor de kruisingen en het niet consequent (kunnen) doorvoeren van de dubbele laanbeplanting. Hierdoor rijst te vraag of de Bovenkerkerweg ter hoogte van Legmeer zich niet veel meer zou moeten ontwikkelen tot entree van Amstelveen met een hierbij beter passende inrichting. Zowel de in ontwikkeling zijnde Hoogbouwvisie, als Legmeer zelf zou daarbij een rol kunnen spelen. Ter hoogte van Legmeer zou niet een uniform kantoorgebouw achter een rij bomen te zien moeten zijn, maar bijvoorbeeld een opvallend woon-werkgebouw die zowel Amstelveen inleidt als wel Legmeer aankondigt.

Gemeentewerf, afvalbrengrstation en het afvaloverslagstation

Momenteel wordt onderzocht wat de mogelijkheden zijn tot uitplaatsing van het drietal functies dat in het gebied aanwezig is, de gemeentewerf waar de mensen en middelen (materieel) opgeslagen worden, het afvalbrengrstation waar particulieren hun afval kunnen deponeren en het afvaloverslagstation waar afval van de vuilniswagens wordt verwerkt.

Colofon:

Opdrachtgever en samenwerking:



Opdrachtgever:

Gemeente Amstelveen

Projectteam:

Roy van Pamelen	Sacha Kuijs
Gauke Adamse	Isabelle Kuiper
Menno Abrahams	Richard van Leeuwen
Martie de Boer	Louis van der Leij
Tom Brons	Daniël van der Ree
Tom van Dijk	Orri Steinarsson
Diana van Dorrestein	Haydée op 't Veld
Paul Gilissen	Juke Warmerdam
René Glerum	Femke van der Zanden

Opdrachtnemer:

marco.broekman
urbanism research architecture

marco.broekman
KNSM laan 53
1019 LB Amsterdam
Telefoon: +31 20 7372085
Email: info@marcobroekman.com
Website: www.marcobroekman.com

Met bijdrage van: (ontwikkelstrategie en
duurzaamheidsconsortium)

stad²

Stadkwadraat
Utrechtseweg 331
3731 GA De Bilt
+31 (0)30 600 10 10
info@stad2.nl
www.stadkwadraat.nl

2MV

Michiel van der Vight - 2MV Procesbegeleiding
Arjan Luiten - BETACITY
Mirjam Schull - transforMEER
Merel Segers - Merel Segers Sustainability
Analysis & Communication

Disclaimer:

Niets uit deze publicatie mag worden veeelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden zonder naam- en bronvermelding. Het werk van marco.broekman moeten worden gezien als indicatief ontwerpend onderzoek, waarbij geen rechten aan kaarten en dergelijke kunnen worden ontleend. Bureau marco.broekman heeft getracht de gebruikte bronnen zorgvuldig te vermelden en auteursrechten te respecteren. Mocht in dit document iets niet juist zijn vermeld, dan kunt u dat ons laten weten, zodat alsnog de juist bronvermelding kan worden opgenomen.