

20 APRIL 2020

ONTWIKKELVISIE

LEGMEER AMSTELVEEN

OPDRACHTGEVER

Gemeente  Amstelveen

OPDRACHTNEMER

marco.broekman
urbanism research architecture



Wethouder Floor Gordon

VOORWOORD

Ontwikkelvisie Legmeer: een visie op een gefaseerde transformatie van bedrijventerrein naar unieke woonwijk

Amstelveen ligt in het hart van Metroolregio Amsterdam. Een geliefde plek om te wonen en te werken. In de periode tot 2040 is regionaal een vraag voorzien naar circa 230.000 woningen. De grote woningbouwopgave moet gelijke tred houden met de veranderende woonvraag en voorzieningen die horen bij een groei van de stad. Deze kwantitatieve en kwalitatieve woningbouwopgave vindt grotendeels binnenstedelijk plaats. Dat geldt in ieder geval voor Amstelveen. De Bovenkerkerpolder als groene long behouden we, ook vanuit cultuurhistorische en landschappelijke waarde. Het overige buitengebied komt, met uitzondering van de ontwikkeling van woonwijk De Scheg, vanwege geluids- en veiligheidsbeperkingen van luchthaven Schiphol niet in aanmerking voor woningbouw.

Kans op duizenden woningen

Bedrijventerrein Legmeer lag oorspronkelijk buiten de stad en is in de loop van de tijd omringd door woningen. Het is de enige locatie in Amstelveen waar we op grote schaal een variatie aan woningen kunnen toevoegen. Het bedrijventerrein is in de huidige vorm niet toekomstbestendig. Veel van de bebouwing is verouderd en voldoet niet aan huidige eisen van werkplekken en duurzaamheid. Aan de zuidgrens van Amstelveen realiseren we een nieuw bedrijventerrein. Binnenstedelijk bouwen vraagt om investeringen in goede infrastructurele ontsluiting, maar heeft ook economische voordelen. Het versterkt de agglomeratie kracht van steden en vergroot de draagkracht van voorzieningen. Daarom hebben wij onderzocht of het gebied geleidelijk getransformeerd kan worden naar een dynamisch en duurzaam woon- en werkgebied. Met woningen voor alle type inwoners en met extra arbeidsplaatsen. Een kans voor Amstelveen.

Zaak van lange adem

Binnenstedelijke ontwikkeling is een zaak van lange adem. De Coronacrisis onderstreept het belang van een toekomstvisie op de ontwikkeling van Legmeer die bestand is tegen conjunctuurwisselingen. Een kansrijke toekomstvisie in het licht van onze lange termijn en ook maatschappelijke doelen. Een visie die kan rekenen op de interesse en het lange termijn commitment van marktpartijen, andere overheden en woningbouwcorporatie(s). Dat commitment is belangrijk, want de opgave die voor ons ligt is fors en veelzijdig. Het bestaande vastgoed op bedrijventerrein Legmeer is in eigendom van een groot aantal partijen. Ieder met een eigen toekomstplan en visie op het gebied. Alleen samen en met medewerking van huidige ondernemers kunnen we geleidelijk verder bouwen aan onze stad en een stip op de horizon plaatsen voor de wijk 'Nieuw Legmeer'.

Unieke uitstraling

De nieuwe wijk moet een levendige, duurzame, kwalitatief hoogwaardige en unieke Amstelveense wijk worden. Een stedelijke wijk waarin mensen graag wonen, werken en verblijven. Waar zowel rumoer als rust is. Een wijk voor alle inkomensgroepen, van jong tot oud, van inwoners die zelfredzaam zijn tot zij die extra zorg nodig hebben. Een groene wijk die zich onderscheidt in haar kwaliteit en uitstraling en leefbaar blijft bij hitte en extreme regenval. In Nieuw Legmeer combineren we wonen en werken met nieuwe voorzieningen en kansen voor werkgelegenheid. Functiemenging is daarmee de standaard en onderwijs, ondersteunende maatschappelijke functies en cultuur zijn geruisloos ingepast in het nieuwe woon- en werkmilieu. Nieuw Legmeer krijgt een uniek karakter.

Zorgvuldige en gefaseerde aanpak

De Ontwikkelvisie Legmeer schetst op hoofdlijnen hoe de transformatie van bedrijventerrein Legmeer naar Nieuw Legmeer heel geleidelijk vorm kan krijgen. Een transformatie van 10 tot 15-20 jaar die vraagt om een zorgvuldige en gefaseerde aanpak, want het huidige bedrijventerrein is economisch van belang voor Amstelveen en de Amstelland regio. Voor het verplaatsen, uitbreiding en groei van bedrijven ontwikkelen we daarom de komende jaren een nieuw bedrijventerrein op grensgebied tussen Amstelveen en Uithoorn. Fasering van de transformatie maakt het mogelijk om de komende decennia flexibel te blijven en waar nodig aan te passen aan veranderende omstandigheden. Ondertussen moet deze Ontwikkelvisie genoeg houvast bieden om de beoogde kwaliteit en het unieke karakter te borgen. Want voordat de eerste clusters opgeleverd worden, zijn we jaren en misschien al weer een periode van recessie of hoogconjunctuur verder.

Woord van dank

De Ontwikkelvisie Legmeer die nu voorligt, bevat ruimtelijke en programmatische kaders, context, spelregels en een ontwikkelstrategie. Het is de eerste stap in de ontwikkeling van een unieke Amstelveense wijk, waar het gezond en prettig wonen, werken en verblijven is. Ik ben trots op dit eerste product en hoop dat de Ontwikkelvisie Legmeer ook op uw steun en enthousiasme kan rekenen. Deze visie is tot stand gekomen na consultatie van eigenaren, marktpartijen, gebruikers en omwonenden. Graag richt ik tot slot een woord van dank aan iedereen die betrokken is geweest bij de totstandkoming.

Floor Gordon

Wethouder Ruimtelijke Ordening, Economische Zaken en Duurzaamheid

INTRODUCTIE

De herontwikkeling van het bedrijventerrein Legmeer is een van de eerste gebieden in Amstelveen die een grootscheepse transformatie tegemoet gaat zien. Tegelijkertijd is Legmeer ook een van de weinige gebieden in Amstelveen dat grootschalig getransformeerd kan worden en één van de beperkte locaties waar een flinke verdichting denkbaar is. De lat ligt dus hoog, zowel in de kwantitatieve opgave, als in de kwalitatieve opgave.

Kwalitatief biedt Legmeer een aantal kansen. Het gebied vormt een scharnier tussen enerzijds Het Groene Hart/ De Amstelscheg in de zuidoost richting en anderzijds het Amsterdamse Bos ten noord westen. De locatie is strategisch gelegen aan de Amsteltram en de MRA-hoofdfietsroutes, bevindt zich precies tussen de wijkwinkelfuncties van Westwijk en Middenhoven en kenmerkt zich door de directe nabijheid van Schiphol. Maar ook het karakter van de transformatie opgave biedt kansen: van een werkgebied naar een dynamisch woon- én werkmilieu. Die opgave voor een gemengd gebied, waar ontspannen wordt gewoond en met veel energie wordt gewerkt is nieuw voor Amstelveen.

Er ligt hier een kans een kleur aan het rijke palet van Amstelveen toe te voegen, een kleur die anders is dan we kennen. Met meer diversiteit, een groter verschil aan type gebouwen, hoog en laag, maar ook met een historische gelaagdheid. Zo wordt de contour van de oude spoorlijn Amsterdam – Uit-hoorn weer zichtbaar gemaakt, worden er grachten geïntroduceerd en krijgt het gebied een centraal gelegen hart waar – in hoge dichtheid – grondgebonden kan worden gewoond. Rondom dit hart ligt een dynamische ring van bebouwing, met enkele hoogteaccenten maar ook verschillende werkge-bouwen, voor de maakindustrie en voor creatieve bedrijvigheid.

Het nieuwe Legmeer wordt geen wijk die vanaf scratch gebouwd wordt. Het wordt een wijk die zich de komende decennia gaat ontwikkelen en daarbij langzaam van kleur zal verschieten. De eerste woonbebouwing is inmiddels gerealiseerd in de vorm van de transformatie van een leegstand kan-toorgebouw; er staat inmiddels een hotel. Dit proces, waarbij het gebied stap voor stap van kleur verschiet, zal zich de komende jaren verder voltrekken. Een organische groei, maar wel gestoeld op een heldere en krachtige ambitie én op een robuust stedenbouwkundig raamwerk waarmee de ambities die het college van B en W heeft voor de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid stevig worden geborgd.

Marijn Schenk,
Stadsbouwmeester

AANLEIDING

De voornaamste aanleiding om te komen tot transformatie van bedrijventerrein Legmeer is het grote tekort aan passende woningen en de daaruit voortvloeiende woningbouwopgave in de Metropoolregio Amsterdam en in Amstelveen. Parallel staan wij voor de opgave om voldoende passende en toekomstbestendige ruimte te realiseren voor werken/werkgelegenheid, juist in een groeiende stad als Amstelveen. Daarnaast is Legmeer momenteel een goed functionerend bedrijventerrein en, vanwege de normen van het Luchthavenindelingsbesluit, de enige locatie waar op grote schaal woningen kunnen worden toegevoegd.

De transformatie van bedrijventerrein Legmeer tot een gemengd woon-/werkgebied biedt kansen voor Amstelveen: meer woningen, groei van het aantal inwoners, een grotere diversiteit aan woonmilieus, kansen voor nieuwe bedrijvigheid en banen. Legmeer heeft ook de potentie om een nieuwe woonwijk met hoogstedelijk karakter te worden die iets toevoegt aan Amstelveen. Het is onze ambitie om van Legmeer een levendige en duurzame wijk te maken waar mensen graag wonen, werken en verblijven. Deze Ontwikkelvisie schetst hoe de transformatie vorm kan krijgen en op welke wijze alle betrokken partijen daaraan een bijdrage kunnen leveren.

Naar een gefaseerde en organische ontwikkeling
De transformatie van Legmeer vraagt een zorgvuldige en gefaseerde aanpak, ook vanwege de functie die het bedrijventerrein momenteel heeft in de Amstelveense gemeenschap en de grote economische belangen in het gebied.

Het vastgoed op het terrein is eigendom van een groot aantal partijen, elk met hun eigen toekomstplannen en een eigen visie op het gebied. Mede daarom kiest de gemeente Amstelveen voor een organische ontwikkeling van Legmeer.

We kiezen niet voor een Masterplan waarin de gemeente voorschrijft wat er waar moet gebeuren, maar voor een stapsgewijze ontwikkeling, in nauwe samenwerking met alle betrokken partijen in het gebied. Fasering van de ontwikkeling maakt het mogelijk om in de komende decennia goed in te spelen op de (veranderende) plannen en wensen van de betrokkenen.

De transformatie van Legmeer wordt een langdurig traject

Organische gebiedsontwikkeling biedt een uitdaging voor de gemeente. Er moet immers voor deze ontwikkeling, die een lange tijdsperiode in beslag gaat nemen, een ruimtelijk en economisch ontwikkelingskader worden opgesteld, met een passende ontwikkelstrategie. De Nota van Uitgangspunten Legmeer (december 2018) stelt: "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."

De Ontwikkelvisie die nu voor u ligt laat zien hoe de gemeente Amstelveen, samen met alle betrokkenen in het gebied, wil werken aan de transformatie van Legmeer. Op basis van een eerste consultatie van alle stakeholders en een participatietraject met direct betrokkenen en omwonenden (naar aanleiding van de Nota van Uitgangspunten Legmeer) formuleren wij de kaders die richting geven aan de ontwikkeling. Deel II van deze notitie omvat de Context van Legmeer. Vervolgens schetst Deel III de Spelregels voor de transformatie van het gebied. In Deel IV geven wij aan langs welke weg de gewenste transformatie van Legmeer kan worden gerealiseerd: de Ontwikkelstrategie.

INHOUDSOPGAVE

1	OPGAVE EN SAMENVATTING	10
1.1	OPGAVE EN KANSEN VOOR AMSTELVEEN	
1.2	DE ESSENTIE VAN LEGMEER	
2	BASISPRINCIPES EN SPELREGELS	28
2.1	GEMENGDE STADSWIJK	
2.2	NIEUW MOBILITEITSBELEID	
2.3	OPENBARE RUIMTE	
2.4	DUURZAAM EN CIRCULAIR	
2.5	STEDELIJK KARAKTER	
3	ONTWIKKELSTRATEGIE	68
3.1	SPELREGELKAART	
3.2	STAPSGEWIJS EN GEZAMENLIJK	
3.3	VERVOLG PROCES	
	TOT SLOT	83

*In deze Ontwikkelvisie vindt u grijze kaders met achtergrondinformatie en gele kaders waarin basisprincipes en spelregels van de ontwikkelvisie zijn opgenomen.



Martinez[®]
Bonbons
DE BESTE



OPGAVE EN SAMENVATTING



de Dam, Amsterdam

Zuid-As Amsterdam

Amsterdamse Bos

Luchthaven Schiphol

Stadshart Amstelveen

Bijlmer Arena

LEGMEER AMSTELVEEN

De Amstel

Amstelscheg

Het Groene Hart

1.1 OPGAVE EN KANSEN VOOR AMSTELVEEN

De kern van het streven om het huidige bedrijventerrein Legmeer te transformeren tot een gemengd woon/werkgebied ligt in het grote (en nog steeds toenemende) tekort aan woonruimte in Amstelveen en de omliggende regio. De woonmarkt in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) staat onder druk. Binnen de regio is er behoefte aan 230.000 nieuwe woningen voor de periode 2017-2040. Volgens een recent rapport van het RIGO zouden, alleen al om in de toenemende vraag te voorzien, in de MRA per jaar 12.000 woningen moeten worden toegevoegd. Daarbij is nog niet eens rekening gehouden met de krapte op de woningmarkt die nu al wordt ervaren.

Ook in Amstelveen is het tekort aan woningen nijpend. Vandaar dat het coalitieakkoord 2018-2022 van Amstelveen als voornaam doel noemt: bevorderen van de doorstroming op de woningmarkt en starters meer kansen geven.

Amstelveen heeft grote behoefte aan nieuwbouw, die starters en jonge gezinnen kansen biedt om in de gemeente te blijven en ouderen om een comfortabel appartement te betrekken. Op een reeks locaties in Amstelveen worden al nieuwe woningen gebouwd. Wanneer we rekening houden met de belemmeringen die het Luchthaven Indelingsbesluit de gemeente Amstelveen oplegt is Legmeer de enige binnenstedelijke locatie in de gemeente waar nog ruimte is om forse aantallen (lees: duizenden) woningen toe te voegen. Daardoor kunnen veel meer mensen een wooncarrière opbouwen binnen de gemeente en verbetert de doorstroming in het woningbestand aanmerkelijk.

Kansen voor de stad

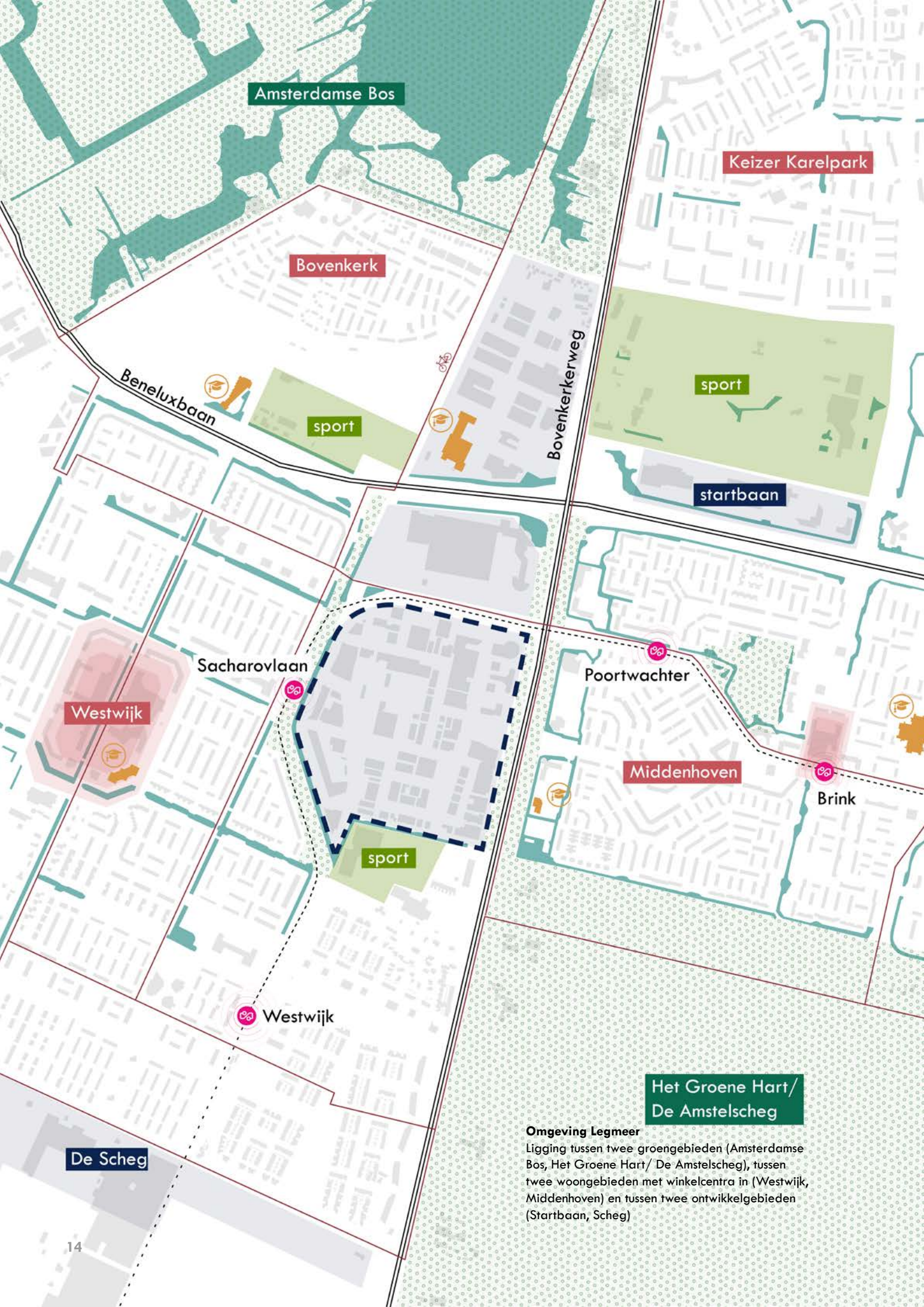
Legmeer heeft vele troeven in handen om een aantrekkelijke en gewilde woonplek te worden. Het terrein ligt in het stedelijk gebied, aan de rand van Het Groene Hart/ De Amstelscheg, maar ook op fietsafstand van het Amsterdamse Bos. Door de menging van wonen en werken die wordt voorzien voor Legmeer ontstaat hier een hoogstedelijk en levendig woonmilieu. Het aantal inwoners gaat krachtig groeien, wat het draagvlak voor voorzieningen (winkels, scholen, zorg, recreatie en horeca) versterkt, zowel in Legmeer zelf als in omliggende wijken.

De transformatie biedt daarnaast kansen voor bedrijvigheid die makkelijk samengaat met woonfuncties. Steeds meer economische activiteiten floreren in gemengde woon-/werkgebieden.

Een groeiend aantal bedrijven wil zich niet vestigen op bedrijventerreinen, geïsoleerd en ver verwijderd van de levendigheid van de stad. Bedrijven die het moeten hebben van de uitwisseling van ideeën, netwerken en samenwerking met anderen zoeken daarentegen liever een vestigingsplaats middenin het stedelijk gebied, ook omdat hun medewerkers zich daar veel meer thuis voelen. Legmeer kan een uitgelezen locatie worden voor dat soort bedrijvigheid. Ondertussen veranderen trouwens ook de productieprocessen van bedrijven, bijvoorbeeld in de richting van “schoon” maak-industrie die ingepast kan worden binnen stedelijke wijken en buurten.

Dit alles maakt dat de transformatie van bedrijventerrein Legmeer gaat leiden tot veranderingen in de bedrijvigheid en de arbeidsplaatsen in het gebied. Een deel van de bestaande arbeidsplaatsen zal verhuizen naar andere locaties. Daarvoor in de plaats komt ander werk. De verdichting die op Legmeer gaat plaatsvinden, niet alleen van woningen maar ook van bedrijfsactiviteiten, resulteert in een toename van het aantal arbeidsplaatsen per hectare en een stijging van de totale werkgelegenheid in het gebied. Dit is nodig om de huidige balans in arbeidspotentie en banen in Amstelveen te behouden.

Dat past in de doelstellingen van de gemeente, zoals het ook past om bestaande bedrijvigheid en werkgelegenheid zoveel mogelijk te behouden op het terrein zelf en als dat niet kan deze te verplaatsen naar het nieuw te ontwikkelen bedrijventerrein Amstelveen-Zuid (BTAZ). Daarvoor wordt parallel aan deze ontwikkelvisie gewerkt aan een startnotitie BTAZ met als doel zo snel als redelijkerwijs mogelijk is planologische kaders te scheppen waardoor er kan worden gebouwd en bedrijven zich daar kunnen vestigen.



Amsterdamse Bos

Keizer Karelpark

Bovenkerk

Beneluxbaan

sport

Bovenkerkerweg

sport

startbaan

Sacharovlaan

Westwijk

Poortwachter

Middenhoven

Brink

sport

Westwijk

Het Groene Hart/
De Amstelscheg

Omgeving Legmeer
Ligging tussen twee groengebieden (Amsterdamse Bos, Het Groene Hart/ De Amstelscheg), tussen twee woongebieden met winkelcentra in (Westwijk, Middenhoven) en tussen twee ontwikkelgebieden (Startbaan, Scheg)

De Scheg

Achtergrond

CENTRALE POSITIE

Legmeer is een goed functionerend bedrijventerrein met 186 bedrijven en 2.400 arbeidsplaatsen. Het terrein is grotendeels eind jaren zeventig, begin jaren tachtig gerealiseerd. Eind jaren negentig werd een nieuwe rand aan het bedrijventerrein toegevoegd. Inmiddels wordt Legmeer omringd door de woonwijken Bovenkerk, Westwijk en Middenhoven (de laatste twee met eigen winkelcentrum) en door typische stadsrandfuncties als tennispark, golfcentrum en bowlingcentrum.

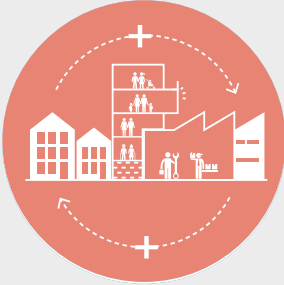
Legmeer is gelegen tussen de ontwikkelgebieden Startbaan en De Scheg, met dichtbij ook het NTC (Nationaal Tennis Centrum). In de nabijheid vinden we de grotere groengebieden van De Poel/Amsterdamse Bos en het Groene Hart.

Op de volgende kaart zien we een 'artists impression' van de Amsterdamse Metropoolregio in een verre toekomst. De kaart laat goed zien hoe Legmeer gelegen is middenin het stedelijk gebied van Amstelveen, in het groen, tussen economische hotspots als luchthaven Schiphol, Greenport Aalsmeer en de Amsterdamse Zuidas.

Ontwikkelaars en grondeigenaren op Legmeer zien het bedrijventerrein als een kansrijk transformatiegebied dat veel intensiever kan worden gebruikt dan nu het geval is. De uitgangspositie in het stedelijk weefsel van de Metropoolregio biedt veel kansen om Legmeer te transformeren tot een hoogstedelijk en duurzaam woon-/werkgebied. Dat vraagt om een aanpak die goed gebruik maakt van de sterke punten die Legmeer te bieden heeft.



Structuurvisie 2040 met daarin Legmeer als strategische ontwikkellocatie gemonteerd



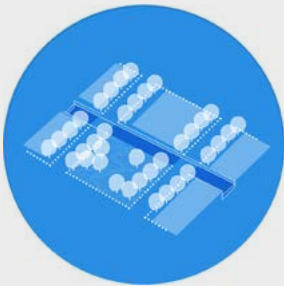
GEMENGDE STADSWIJK

Legmeer wordt een wijk waar mensen graag wonen, werken en verblijven, een hoogstedelijk en levendig woon- en werkmilieu. Nieuwe en bestaande bedrijvigheid wordt ingepast in de wijk. Er komen duizenden woningen bij voor woningzoekenden uit Amstelveen en de regio, jong en oud, uit alle inkomensklassen. De krachtige groei van het aantal inwoners biedt draagvlak voor winkels, scholen, zorg en horeca op Legmeer zelf en in de omliggende wijken.



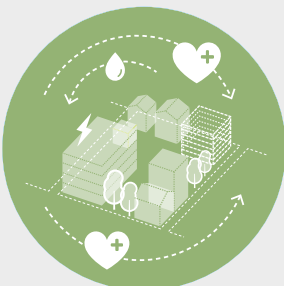
MOBILITEIT

Legmeer ligt midden in de stad, goed bereikbaar met de auto, maar ook voor langzaam verkeer. Fietsers hebben vanuit Legmeer goede aansluitingen op regionale fietsroutes. De vernieuwde Amstelveenlijn (lijn 25) loopt er vlak langs, de halte Sacharovlaan ontwikkelt zich tot een mobiliteitshub waar bewoners en bezoekers snelle OV-verbindingen vinden. Hoewel de halte Spinnerij inmiddels is verwijderd zijn de fundamenteen daarvan nog aanwezig. Mocht in de verre toekomst deze halte wederom in gebruik worden genomen, dan is het een kwestie van bouwen op de bestaande fundering.



GROEN-BLAUW

Het bedrijventerrein Legmeer is nu nog een geheel 'versteend' gebied, een hitte-eiland midden in de stad. Het nieuwe Legmeer krijgt een heel ander karakter door het toevoegen van een stadspark, bomen langs de straten, binnentuinen en een uitgebreid stelsel van 'grachten'. Groen en blauw versterken het beeld van Legmeer als een leefbare en aangename stadswijk.



DUURZAAM EN CIRCULAIR

De transformatie van Legmeer biedt kansen om het hele gebied te verduurzamen. De nieuwe woningen gaan voldoen aan de strengste eisen op het gebied van energieprestaties en worden aardgasvrij gerealiseerd, het gebied kan mogelijk worden voorzien van een netwerk voor warmte en koeling. Bij de transformatie van bedrijven op Legmeer worden principes van circulariteit toegepast zodat bouwmaterialen optimaal worden hergebruikt.



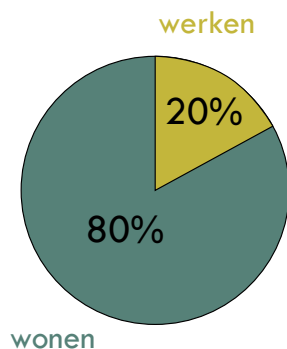
STEDELIJK KARAKTER

Legmeer wordt een stadswijk zoals Amstelveen nu nog niet kent, met intensief gebruik van de ruimte, menging van functies, sterke contrasten tussen hoge en lage gebouwen, tussen rustige delen van de wijk en gebieden met meer reuring.

1.2 DE ESSENTIE VAN LEGMEER

De essentie van de transformatie van Legmeer is het behouden van de juiste balans tussen wonen en werken in de stad. Een stad die alleen maar bestaat uit woonwijken heeft weinig dynamiek en leidt tot veel pendelstromen omdat inwoners buiten Amstelveen moeten werken. De transformatie van Legmeer maakt het bovendien mogelijk samenhang te realiseren tussen lopende ontwikkelopgaven op diverse beleidsterreinen (woningbouw, voldoende en passende ruimte voor werken/ondernemen, mobiliteit en duurzaamheid). Dit alles komt samen in het concept van een gemengd woon-werkmilieu met de invulling zoals beschreven in deze ontwikkelvisie.

Bovenop de wens om op grote schaal woningen toe te voegen en werkgelegenheid te behouden geldt dat de transformatie kansen biedt om Legmeer duurzamer te maken en beter bestendig tegen de gevolgen van klimaatverandering. Het bedrijventerrein kwam tot stand in de jaren zeventig en tachtig van de vorige eeuw, op een locatie die toen aan de rand lag van het stedelijk gebied van Amstelveen. Inmiddels ligt het midden in de gemeente, omgeven door woonwijken. Het terrein



Voorbeeld openbare ruimte, Java-eiland, Amsterdam

Bron: 'Nota van Uitgangspunten'

is een 'versteend' gebied met weinig groen tussen de stroken asfalt en bestrating. Daardoor is het niet goed ingericht om toenemende hoeveelheden hemelwater op te vangen en werkt het op warme dagen als een 'hitte-eiland', dat de temperatuur in de omgeving opdrijft. De transformatie van Legmeer maakt het mogelijk om meer oppervlaktewater en meer groen toe te voegen, de openbare ruimte aangenamer en leefbaarder te maken en tegelijkertijd het gebied wat betreft energie (zowel opwek als gebruik) te verduurzamen.

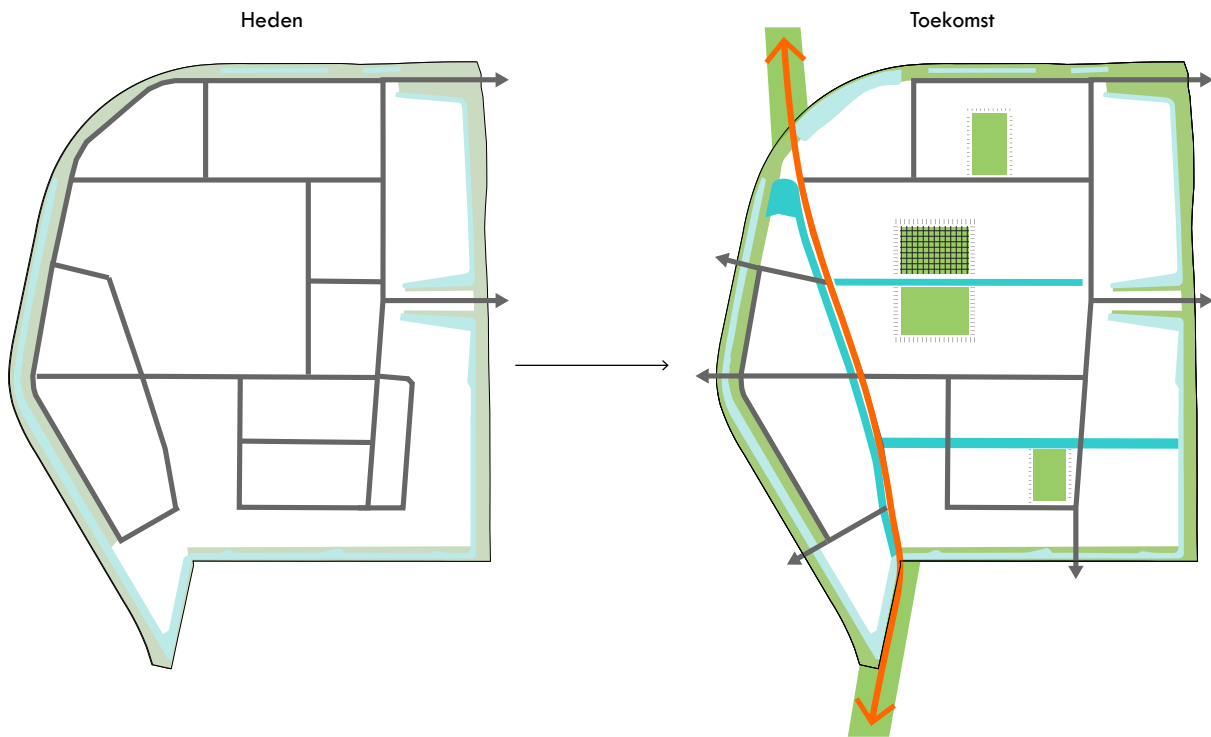
Om deze ambities te kunnen duiden is in de Nota van Uitgangspunten een viertal scenario's opgenomen en daaraan gekoppeld de financiële haalbaarheid. Het College van Burgemeester en Wethouders heeft de voorkeur uitgesproken voor het uitwerken van het scenario Productieve Stad en daarbij te onderzoeken wat de doorgroeimogelijkheden zijn richting het scenario Hoogstedelijk Innovatief (zie Legmeer Amstelveen, Nota van Uitgangspunten, Bureau marco.broekman). De raadscommissie Ruimtelijke Ordening, Wonen en Natuur steunt deze werkwijze.



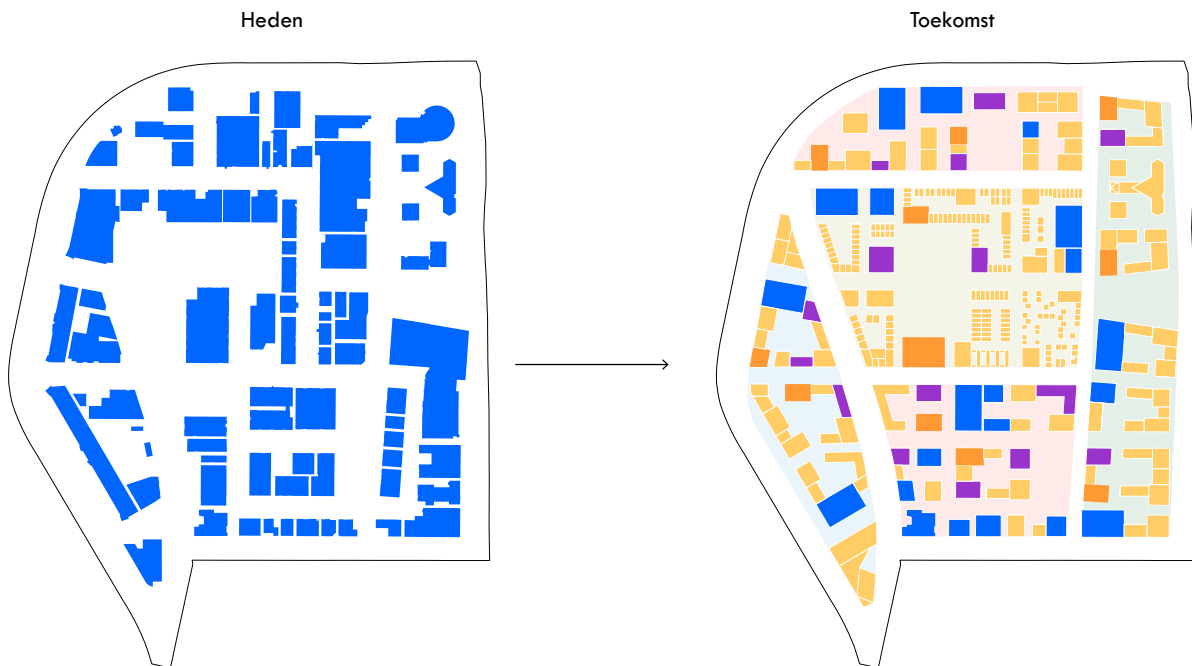
Voorbeeld woningen, Parijs



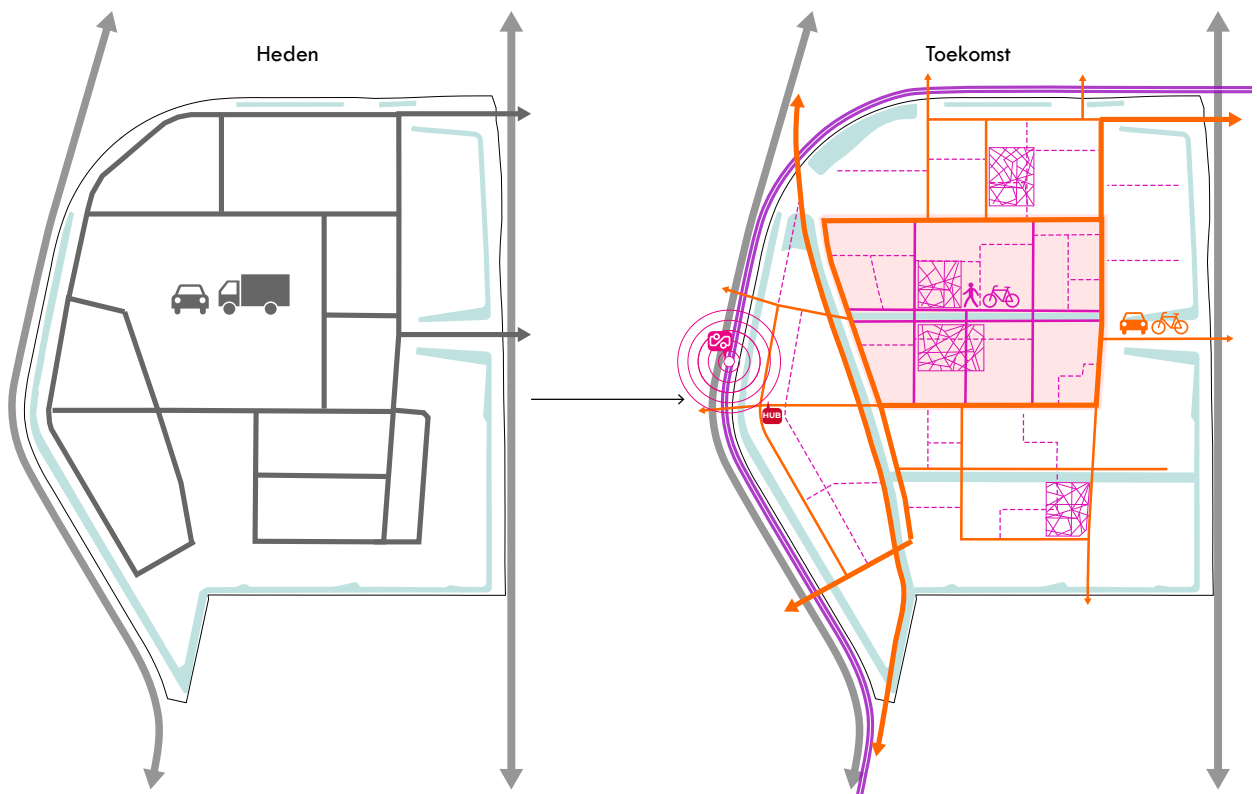
Voorbeeld openbare ruimte, Kopenhagen



1. RAAMWERK EN GROEN STRUCTUUR



2. GEMENGD PROGRAMMA



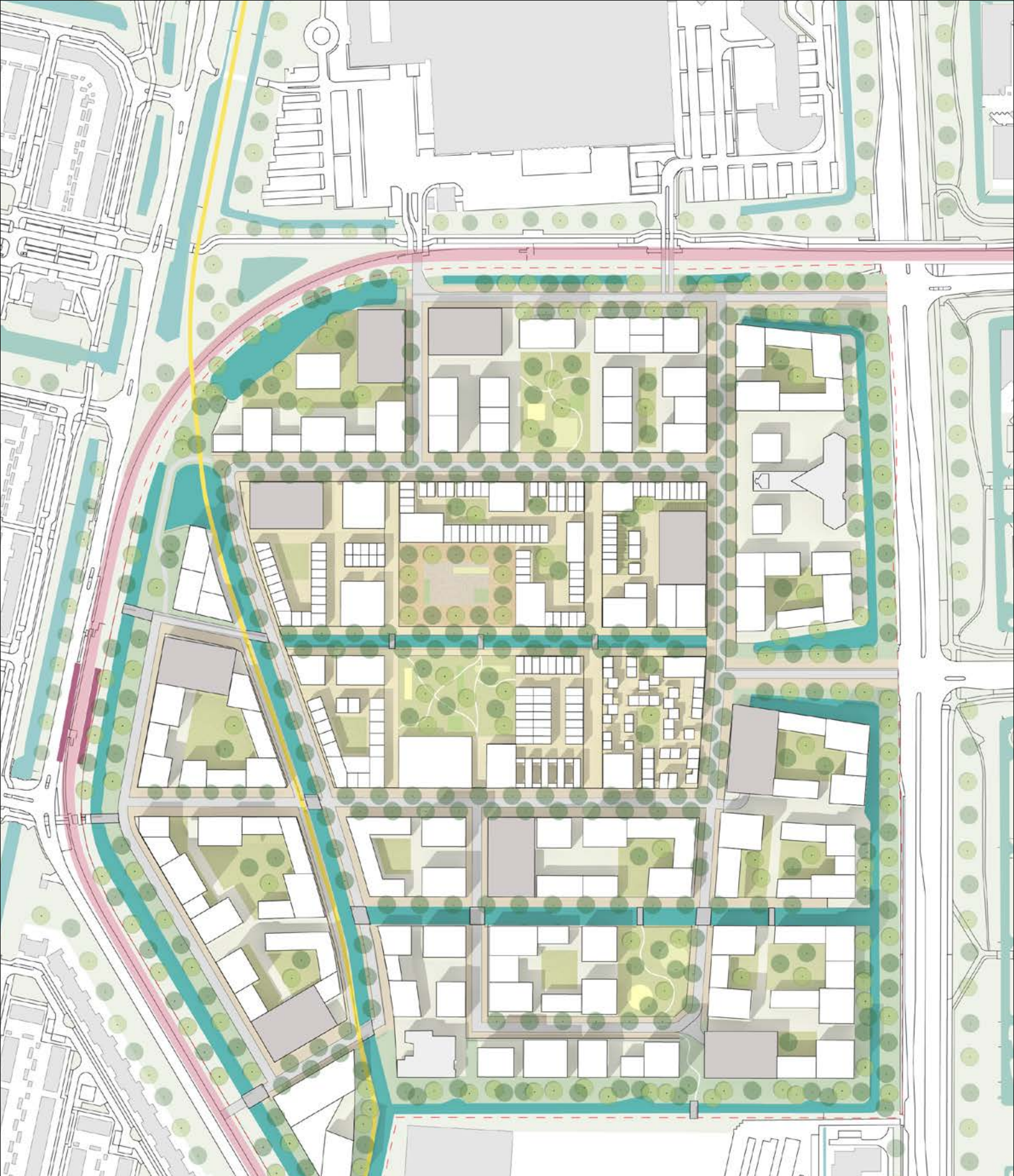
3. FIETS- EN VOETGANGERSGEBIED



4. STEDELIJKE HOGE ACCENTEN



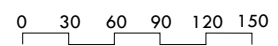


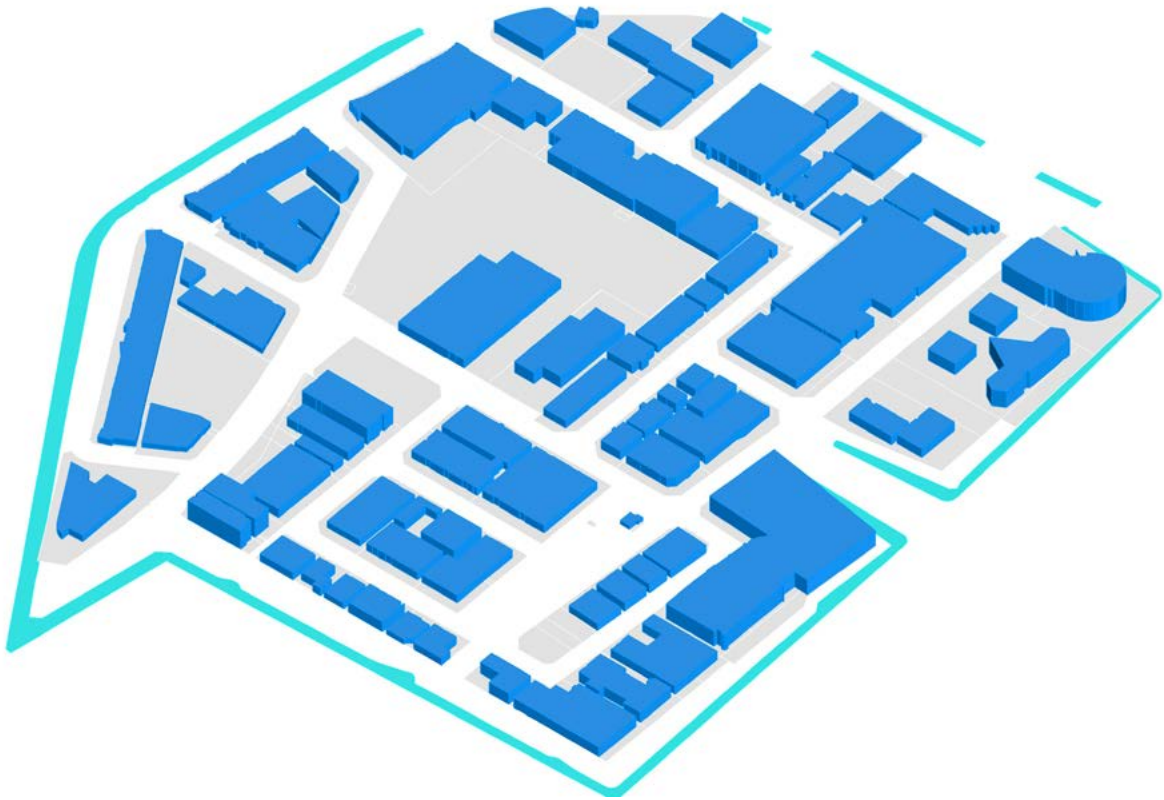


Voorbeelduitwerking van de ontwikkelvisie Legmeer

Legenda

- | | | | |
|---|-------------------------------------|--|---------------------|
|  | Gebouwen |  | Plein |
|  | Bestaande gebouwen |  | Park / binnenplaats |
|  | Parkeergarages |  | Ecologische zone |
|  | Openbaar vervoer (OV) |  | Water |
|  | OV-halte |  | Plangrens |
|  | (Toekomstige) Stedelijke fietsroute | | |

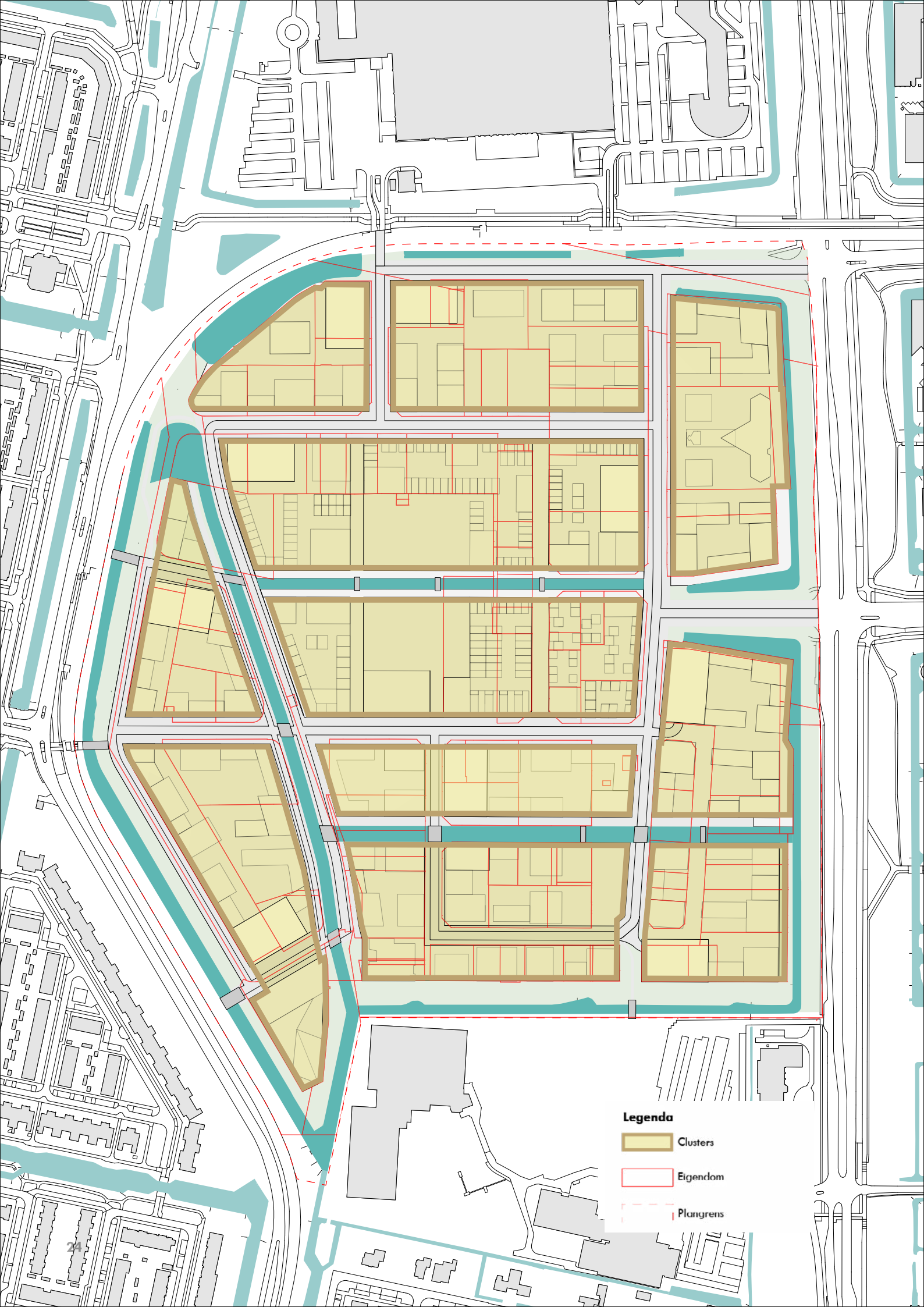




Huidige situatie Legmeer



Voorbeelduitwerking van de ontwikkeling Legmeer



Legenda

-  Clusters
-  Eigendom
-  Plangrens

AFSPRAKEN PER CLUSTER / CLUSTERPASPOORT

De gemeente Amstelveen werkt samen met de ontwikkelpartners op Legmeer op basis van een strategie van “clusterontwikkeling”. Het gebied is daartoe verdeeld in 11 clusters. Het organiseren van de transformatie op clusterniveau maakt het mogelijk om op Legmeer de kwaliteit van het stedelijk gebied te realiseren die Amstelveen nodig heeft, en tegelijkertijd te komen tot verdichting.

Per cluster worden spelregels en voorwaarden vastgesteld (‘clusterpaspoort’) die als basis dienen voor de verdere organische ontwikkeling en de overeenkomsten met eigenaren en ontwikkelaars. De inhoudelijke lijn van deze ontwikkelvisie wordt in clusterpaspoort(en) nader uitgewerkt. Dezelfde thema’s komen, op een hoger detailniveau en toegespitst op de specifieke deellocatie/cluster, ook in het clusterpaspoort terug.

De gemeente werkt, in overleg met de betrokken eigenaar/ontwikkelaar per cluster of deellocatie of kavel met een apart bestemmingsplan/omgevingsplan. Waar mogelijk worden afspraken vastgelegd in een anterieure overeenkomst.

Uitgangspunt is dat we een toekomstbestendige ontwikkeling willen realiseren, maar dat we het slagen van de ontwikkeling ook niet in gevaar willen brengen door een te grote stapeling van eisen. Om die reden werken we in deze fase, indien de gemeente niet de grondeigenaar is, bij voorkeur samen in cocreatie met de betrokken eigenaar en/of ontwikkelaar en nodigen we hen uit parallel te starten met het ontwerpproces, om zo de haalbaarheid in de praktijk te toetsen.

De gemeente zal wel eerst een zogeheten voorovereenkomst sluiten om zo de te maken gemeentelijke kosten te dekken voor het opstellen van een clusterpaspoort. Bij het opstellen van dit clusterpaspoort gaan we, bij voorkeur samen met de ontwikkelaar, het gesprek aan met de omgeving en toekomstige bewoners en gebruikers over de gewenste ontwikkeling op de betreffende deellocatie/cluster. De clusterpaspoorten van de verschillende deellocaties/clusters worden via het College van B&W aan de raad ter vaststelling aangeboden. In de volgende fase vormen ze de basis voor vervolgstappen in de vorm van een grondtransactie (bij gemeentelijke gronden), een anterieure overeenkomst (bij gronden van derden) en/of een aangepast bestemmingsplan/omgevingsplan.

Voor deellocaties/clusters waar nog geen concrete ontwikkeling mogelijk is, bijvoorbeeld omdat er nog sprake is van langdurig gebruik of omdat er eerst ontwikkelingen op andere locaties gewenst zijn, worden werkzaamheden aan de clusterpaspoorten voorlopig niet opgestart. Dit biedt de kans om in de toekomst in te spelen op actuele ontwikkelingen.





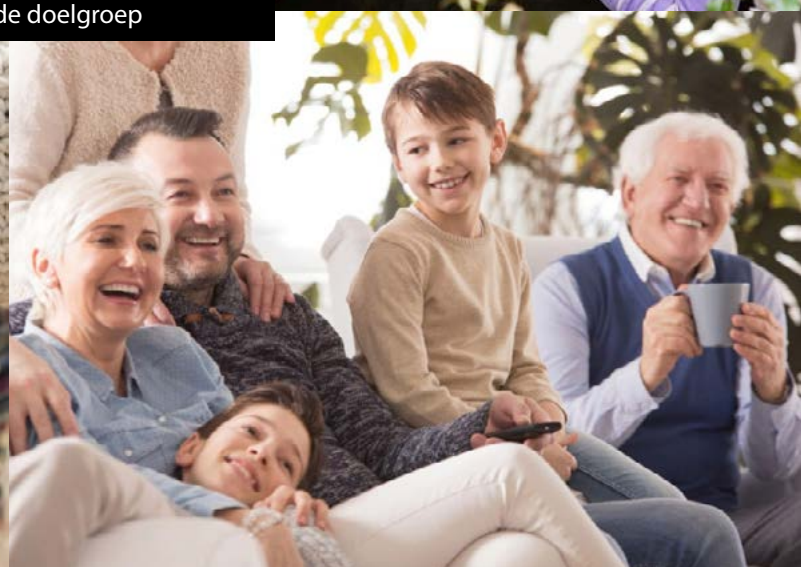




BASISPRINCIPES EN SPELREGELS



Een brede doelgroep



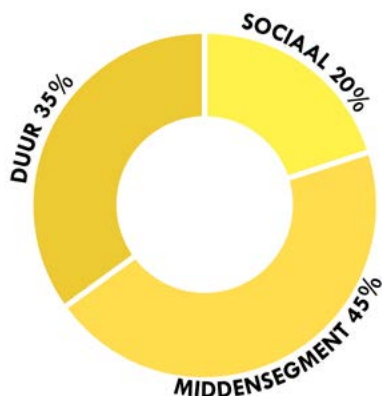
2.1 GEMENGDE STADSWIJK

WONINGEN TOEVOEGEN VOOR ALLE DOELGROEPEN

De woonmarkt in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) staat onder grote druk. Men schat nu dat er in de periode 2017-2040 ongeveer 230.000 woningen in de regio bij moeten komen om te voldoen aan de extra vraag (van mensen die zich in de regio willen komen vestigen). Deze behoefte staat nog los van het huidige tekort op de woningmarkt. In de Woonagenda 2020-2023 gaan wij specifiek in op de vraag welke stad wij willen zijn. Benoemd worden hoe zo goed mogelijk kan worden ingespeeld op de welke behoefte aan woningen er is.

Amstelveen wil haar bijdrage leveren aan deze woningbouwopgave en tegelijkertijd de grootste knelpunten op de lokale woningmarkt aanpakken. Nieuwe woningen op Legmeer zijn in principe bedoeld voor alle doelgroepen die een woning zoeken binnen de gemeente Amstelveen, inclusief mensen met een verstandelijke beperking en/of lichamelijke beperking. In nauwe samenwerking met exploitanten/aanbieders van zorgwoningen, ouderenwoningen, woningen voor jeugd-zorg enz. zal de gemeente zich sterk maken dat deze doelgroepen ook binnen Legmeer gaan wonen. Het toevoegen van minstens 3.000 woningen (zoals voorzien in het scenario Productieve Stad, (zie bijlage Legmeer Amstelveen Nota van Uitgangspunten bureau marco.broekman) daartoe voldoende mogelijkheden.

Amstelveen wil voor de nieuw te bouwen woningen de volgende globale verdeling hanteren tussen de categorieën sociaal – middensegment – duur: 20 % sociaal – 45 % middensegment – 35 % duur. Deze verdeling volgt exact de huidige inkomensverdeling van de inwoners van Amstelveen. Dit biedt een solide basis voor het bouwen aan een Amstelveense wijk.



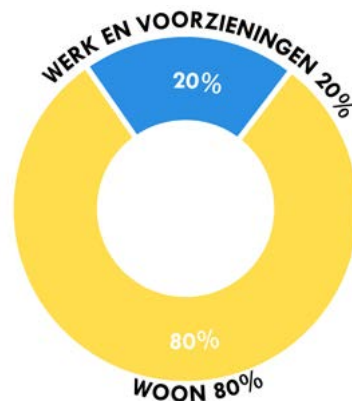
Indicatieve verdeling: minimaal 10 % sociaal – 50 % middensegment – 40 % duur.

De verdeling binnen de categorie middensegment zal zijn: gelijke delen middensegment huur laag, middensegment huur hoog en middensegment koop.

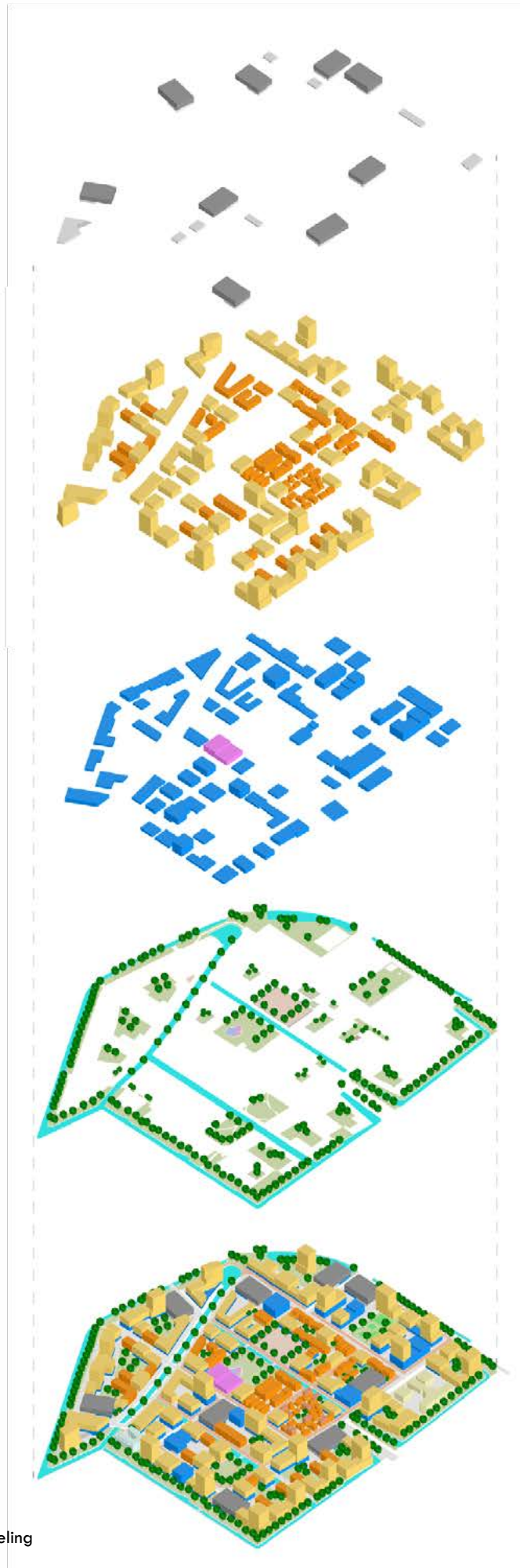
Het coalitieakkoord 2018-2022 van Amstelveen noemt als prioriteiten: meer doorstroming op de woningmarkt en starters meer kansen geven. De nadruk ligt op het realiseren van koop- en huurwoningen in het middensegment. Voor Legmeer betekent dit dat minimaal 50% van de te realiseren nieuwe woningen in het middensegment ontwikkeld gaat worden, waarvan een substantieel deel zal vallen in het lage middensegment. De ervaring leert dat de doorstroming voornamelijk wordt bevorderd door het creëren van nieuwe huur- en koopwoningen in het middensegment, waardoor sociale huurwoningen worden achtergelaten.

Natuurlijk willen we ook tweepersoons huishoudens en gezinnen een kans geven, wat betekent dat er ook woningen met meerdere slaapkamers in het gebied worden gerealiseerd. Het uitgangspunt bij middensegment laag is minimaal 1 slaapkamer en bij middensegment hoog minimaal 2 slaapkamers. Hier ligt een grote opgave, zowel wat betreft het stedenbouwkundig plan als in het opstellen van slimme woningplattegronden voor nieuwe woningen op Legmeer. Amstelveen wil immers toekomstbestendig bouwen!

De hier genoemde uitgangspunten zijn besproken met marktpartijen. Zij onderschrijven in grote lijnen de aanpak en de focus op doelgroepen waar Amstelveen voor kiest.



Werken: per netto uitgeefbare ha 135 arbeidsplaatsen (behouden en/of toevoegen)



- Stadswoning
- Nieuwe wonen
- Bestaand wonen
- Nieuwe werken
- Bestaand werken
- Parkeergarages
- Fietsparkeren
- School

Opbouwen mogelijke verkaveling

BESTAANDE EN NIEUWE BEDRIJVIGHEID

Legmeer is op het moment een belangrijke bron van bedrijvigheid en arbeidsplaatsen voor Amstelveen. Toch wordt het gebied nu, gezien het aantal arbeidsplaatsen per hectare, niet zeer intensief gebruikt. In een woon/werkomgeving met hogere dichtheden zal werken veelal op de begane grond gevestigd blijven, wonen komt daarboven. Dat biedt mogelijkheden om bestaande bedrijvigheid te combineren met nieuwe kleinschalige werkvormen en zzp'ers die vanuit huis werken. Per saldo kan door het ontstaan van een hoogstedelijk woon/werkmilieu het aantal arbeidsplaatsen op Legmeer toenemen.

Transformatie per cluster vergroot de kwaliteit

Voor de transformatie van bedrijven op individuele percelen en in bedrijfsgebouwen gaan wij er van uit dat eigenaren en ontwikkelaars zich niet beperken tot hun kavels, maar dat er samenwerking gezocht wordt zodat er op clusterniveau ontwikkeld kan worden (voor clusters zie afbeelding hieronder). Op die manier wordt immers een schaalgrootte bereikt die het mogelijk maakt om kwalitatief hoogwaardige nieuwe gebouwen neer te zetten met een gevarieerd en passend programma.

Op Legmeer onderscheiden we vooralsnog 11 clusters (zie de volgende schets, die een globaal beeld geeft van de indeling).

Het uitwerken van plannen per cluster helpt om de hoogwaardige woon/werkmilieus te creëren die Amstelveen en de Metropoolregio nodig hebben. Dit vraagt samenwerking per cluster tussen eigenaren en ontwikkelaars. Alle initiatieven en ontwikkelingen moeten voldoen aan voorwaarden en spelregels die per cluster worden overeengekomen. (Zie hieronder Deel III over deze spelregels).

De transformatie van Legmeer is een organisch en geleidelijk proces.

Het hangt in de eerste plaats af van de eigenaren in het gebied en van de bedrijven die daar gevestigd zijn, hoe het gebied zich verder ontwikkelt. Wanneer een bedrijf wordt verplaatst of kiest voor een andere locatie (bijvoorbeeld op BTAZ), komt er ruimte vrij voor transformatie, en kunnen zowel woningen als nieuwe bedrijfsruimtes worden toegevoegd.

Wanneer een bedrijf wil blijven op Legmeer en past binnen een woon-/werkomgeving, kan de eigenaar/ondernemer de samenwerking voor transformatie gaan zoeken in zijn omgeving/cluster.

Hoe dit proces precies gaat verlopen laat zich nu nog niet voorspellen. Wel is duidelijk waar we in eerste instantie op mikken: een Productieve Stad. Een levendige en aantrekkelijke woon/werk omgeving met ongeveer 3000 nieuwe woningen, een goede vestigingsplaats voor bedrijvigheid die zich met wonen laat combineren, met minimaal evenveel arbeidsplaatsen als het terrein nu biedt.

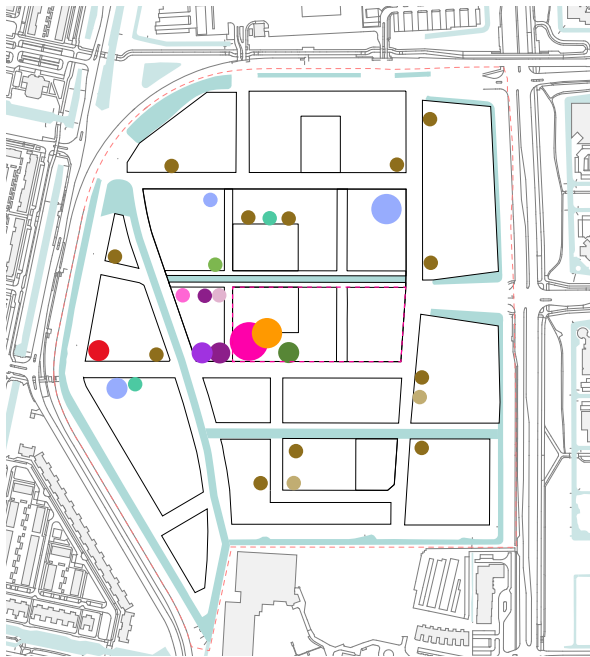
Daarbij verschuift het profiel van de arbeidsplaatsen op het huidige bedrijventerrein Legmeer. In de nieuwe situatie zullen we bedrijven toestaan die zich goed lenen voor functiemenging met wonen. Bekeken worden aspecten als mobiliteit, geluid, geur enz. Huidige bedrijven zullen, indien nodig, milieutechnisch ingepast worden. Naar verwachting verschuift het zwaartepunt naar bedrijvigheid met een focus op kennisintensieve productie en kennisintensieve dienstverlening (denk aan ICT, ontwerp en design, 3D-printen, moderne maakindustrie, zorgfuncties).

Het scenario Productieve Stad is uitvoerbaar en rendabel

In de Nota van Uitgangspunten voor de transformatie van Legmeer wordt het scenario Productieve Stad geschetst, waarin de beschikbare ruimte op Legmeer gelijk wordt verdeeld tussen wonen en werken (50/50). Voortschrijdend inzicht leert dat binnen het scenario Productieve Stad een verdeling van 80/20 realistischer is. Wij achten de transformatie financieel haalbaar. Echter, er zijn diverse omstandigheden die kunnen leiden tot een aantasting van de haalbaarheid. Het bouwen van circa 3.000 woningen is een eerste stap op weg naar een haalbaar plan.

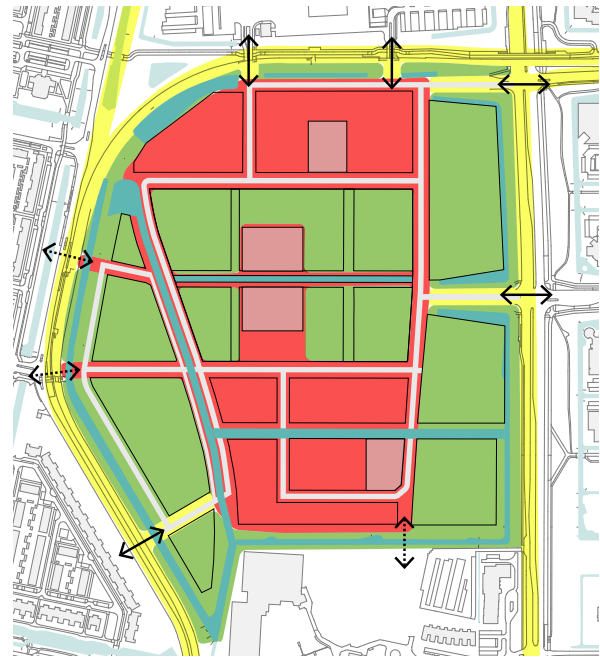
Daarbij is uitgegaan van een 20–45–35 verdeling: 20 % sociale woningbouw – 45 % woningen (koop en huur) in het middensegment en 35 % duur. Dit leidt tot de volgende indicatieve aantallen woningen: 600 sociale woningen – 1.351 middensegment en 1.053 duur.

Tevens blijft er op Legmeer ruimte voor circa 2.400 arbeidsplekken. In deze studie is rekening gehouden met het verplaatsen van de gemeentewerf en het afvalbrengrstation, met plek voor belangrijke voorzieningen zoals een nieuwe basisschool (25 -30 lokalen), en met voldoende open water en groen om een kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte mogelijk te maken.



- Medisch centrum : Huisarts, Fysiotherapeut, Tandarts, Verloskundige, Apotheken, Consultatiebureau, Maatschappelijk werk
- Basisschool
- Basisschool zoekgebied
- Jongerencentra en poppodia
- Peuterspeelzaal
- Kinderdagverblijf
- BSO
- Buurthuis, dorps huis en wijkcentrum
- Bibliotheek
- Muziekschool
- Gymzalen
- Baliefuncties, horeca en ambacht in nevencentra
- Winkels voor dagelijkse goederen
- Mobiliteitshub

Mogelijke locaties voor de voorzieningen



- Rust
- Ruis
- Reuring
- Park/Plein
- ↔ Aansluiting
- ↔ Fiets/voetganger aansluiting

Rust, ruis en reuring

Voorzieningen	Voorzieningen in Legmeer bij 8000 inwoners	opp m2 voorzieningen in Legmeer bij 8000 inwoners	aantal per 1000 inwoners tenzij anders aangegeven	eenheid
Huisarts	3,4	448	0,43	fte
Fysiotherapeut	7,0	432	0,88	fte
Tandarts	4,2	456	0,52	fte
Verloskundige	7,8	312	0,97	fte
Consultatiebureau	0,6	91	1,3	vestigingen
Apotheken	1,0	248	0,13	vestigingen
Verpleeghuizen	44,3	2688	29	bedden
Verzorgingshuizen	62,6	3726	41	bedden
Basisschool	3,5	4542	4,43	vestigingen
speciaal BS	0,4	783	0,54	vestigingen
Voortgezet onderwijs	0,3	3099	0,47	vestigingen
Buurthuis, dorps huis en wijkcentrum	1,0	560	0,12	vestigingen
Jongerencentra en poppodia	0,2	75	0,23	vestigingen
Peuterspeelzaal	71,4	533	355	plaatsen
Kinderdagverblijf	77,2	734	213	plaatsen
BSO	70,5	458	90	plaatsen
Maatschappelijk werk	6,6	200	0,82	maatschappelijk werkers
Bibliotheek	0,6	480	0,07	vestigingen
Muziekschool	0,1	80	0,015	vestigingen
Gymzalen	2,6	1120	0,33	vestigingen
Zwembaden	0,2	360	0,029	vestigingen
Sportshal	0,7		0,087	vestigingen
Tennishal	0,4	1320	0,044	vestigingen
Speelplekken	34,3	57	60	speelplekken
	5,6	687	10	kleine speelvelden
	1,1	4391	1,67	grote speelvelden
Buitensportaccommodatie	3,4		0,42	voetbalveld
	0,3		0,34	tennisbaan
	1,5		0,19	veld voor hockey, handbal, honkbal, softball, cricket of kaatsen
Buurt- en wijkpark		32000		
Volkstuin		19200		
Winkels voor dagelijkse goederen	1,7	3360	1,74	winkels
Baliefuncties, horeca en ambacht in nevencentra	3,3	312	0,41	vestigingen

Eerste aanzet maatschappelijke voorzieningen op basis van 8.000 inwoners

EEN GEMENGDE STADSWIJK

Legmeer transformeert naar een levendige, gemengde stadswijk, waarbij wij er voorshands van uitgaan dat minimaal 20% van het totaal aantal vierkante meters bestemd blijft voor werken (bedrijvigheid en voorzieningen). Voor het onderdeel werken hanteren we het uitgangspunt dat per netto uitgeefbare hectare grond 135 arbeidsplaatsen worden gerealiseerd. Op die manier kunnen op clusterniveau extensievere werkfuncties (minder arbeidsplaatsen per hectare) gecombineerd worden met grotere dichtheden aan woningen, terwijl intensieve werkfuncties (dienstverlenend/ kantoorfuncties met veel arbeidsplaatsen per hectare) kunnen worden gecombineerd met 'lagere' dichtheden aan woningen. Het is aan de ontwikkelaars om hier een haalbare case voor te formuleren. Indien ze het voorgeschreven aantal arbeidsplaatsen niet binnen het eigen plangebied kunnen realiseren dan is het de bedoeling dat ze bijvoorbeeld in onderhandeling gaan met een ander deelcluster dat boven het gemiddelde van tenminste 135 arbeidsplaatsen per netto hectare uitkomt.

Amstelveen wil een hoogwaardige woon/werkomgeving creëren, dat vraagt om een zorgvuldige menging van functies. Door maatwerk toe te passen kan de gewenste bedrijfsmatige activiteit wellicht wel degelijk passen in een woon/werkomgeving. Dit zal per casus worden bekeken. Naarmate de transformatie vordert zal duidelijk worden hoe de werkgelegenheid in het gebied zich ontwikkelt in verhouding tot het aantal vierkante meters bedrijvigheid. Dan is het wellicht mogelijk tot een andere verdeling te komen in de ruimte voor wonen en werken.

Binnen Legmeer kunnen verschillen ontstaan in woonmilieus. In delen van het gebied zal de nadruk meer op wonen komen te liggen, andere bieden relatief meer ruimte voor werken, recreatie en andere functies.

Maatschappelijke voorzieningen

Een vitale woon-werkwijk heeft voorzieningen nodig, bijvoorbeeld een medisch centrum - speelplekken enz. In de tabel op pagina 34 is een eerste aanzet gegeven wat dit voor een wijk als Legmeer inhoudt in het fictieve geval dat er 8.000 inwoners wonen. In de vorm van zoeklocaties worden de voorzieningen en indicatief bepaalde bijbehorende meters geprojecteerd op het plangebied Lemeer. Deze tabel is gebaseerd op ervaringen in soortgelijke trajecten in Nederland.

In de planvorming houden we rekening met het realiseren van een nieuw op te richten basisschool. Legmeer is zoekgebied voor het vestigen van een Voortgezet Onderwijschool.

Cultuur

Amstelveen ambieert in zijn recent vastgestelde cultuurbeleid 'De stad als podium' een kwaliteitsslag te maken en kunst en cultuur dichterbij de inwoners en ondernemers te brengen. Naast concentratie in bestaande en nieuwe cultuurclusters is het de bedoeling om alle wijken in de stad in te zetten als podium voor ontmoeting, experiment of verbeelding. Dat geldt dus ook voor deze optimaal gemengde wijk in ontwikkeling. Zeker vanwege de relatief geïsoleerde ligging van Nieuw-Legmeer is het zaak om tijdig voldoende aandacht, ruimte en mogelijkheden voor culturele voorzieningen in de verdere planontwikkeling op te nemen zodat de wijk een aantrekkelijke totaalpakket aan alle gebruikers kan bieden. Dat kan ook in allerlei gemengde bestemmingen of door slimme stapeling van functies, bij voorbeeld in combinatie met een wijkcentrum, gezondheidscentrum, school of gebouwde parkeervoorziening. In principe zijn ook veel winkelruimtes in de plinten van meer stedelijke bouwblokken doorgaans geschikt voor meer kleinschalige culturele functies of als woon-werkwoningen voor kunstenaars. Omdat de ontwikkeling naar een gemengde wijk een langdurend proces is en startmotoren nodig heeft, valt te overwegen om kunstenaars gebouwen om niet in gebruik te geven in afwachting van ombouw of sloop/nieuwbouw van panden. Dat vergt durf en inspanning van eigenaren van grond en gebouwen, maar zorgt tegelijk op een snel manier voor een gewild imago van de wijk. Kunstenaars zijn de beste kolonisten en zijn gewend om in een later stadium van ontwikkeling verder te trekken. Als het gaat om cultuur moet overigens breed worden gedacht, niet alleen aan hoogdravende kunst en cultuur, maar ook om culturele activiteit van bewoners, ondernemers en werknemers die elkaar willen treffen en inspireren in creatieve bedrijfsruimtes en/of aantrekkelijke horecapunten. Als het gaat om investeren in de kunst in de openbare ruimte bestaat de ambitie om in elke wijk van Amstelveen kunst toe te voegen als herkenningspunt om identiteit aan de wijk te geven en het buurtgevoel te vergroten.

Rust, ruis en reuring

Een gemengde stadswijk heeft afwisselende plekken met reuring, ruis en rust. Wij streven ernaar binnen Legmeer gemengde gebieden te ontwikkelen om een zo breed mogelijke doelgroep te bedienen en om het bedrijfsleven ook een fijne plek te bieden.

De kaart op pagina 34 geeft een globale indeling van Legmeer in rustige woongebieden, gemengde gebieden met meer activiteit, en intensief benutte zones met veel 'reuring'.



WONEN

Wonen op Legmeer moet in principe mogelijk zijn voor alle verschillende typen inwoners die Amstelveen rijk is. Minimaal 45 % van de realiseren nieuwe woningen zal worden ontwikkeld in de klasse middensegment woningen, een substantieel deel daarvan zal in de lage middensegment categorie vallen.

De (indicatieve) verdeling van de toe te voegen woningen op Legmeer is minimaal 20 % sociaal-45 % middensegment – 35 % duur. In het middensegment streven we naar een verdeling van 50 % koop en 50 % huur. Wij stellen deze indicatieve verdeling verplicht voor ontwikkelingen per cluster. Initiatiefnemers en ontwikkelaars kunnen onderling programma uitruilen, mits voor het totale plangebied Legmeer als geheel de genoemde verdeling gehandhaaft blijft.

DYNAMISCHE PLINT, GEDEELDE VOORZIENINGEN

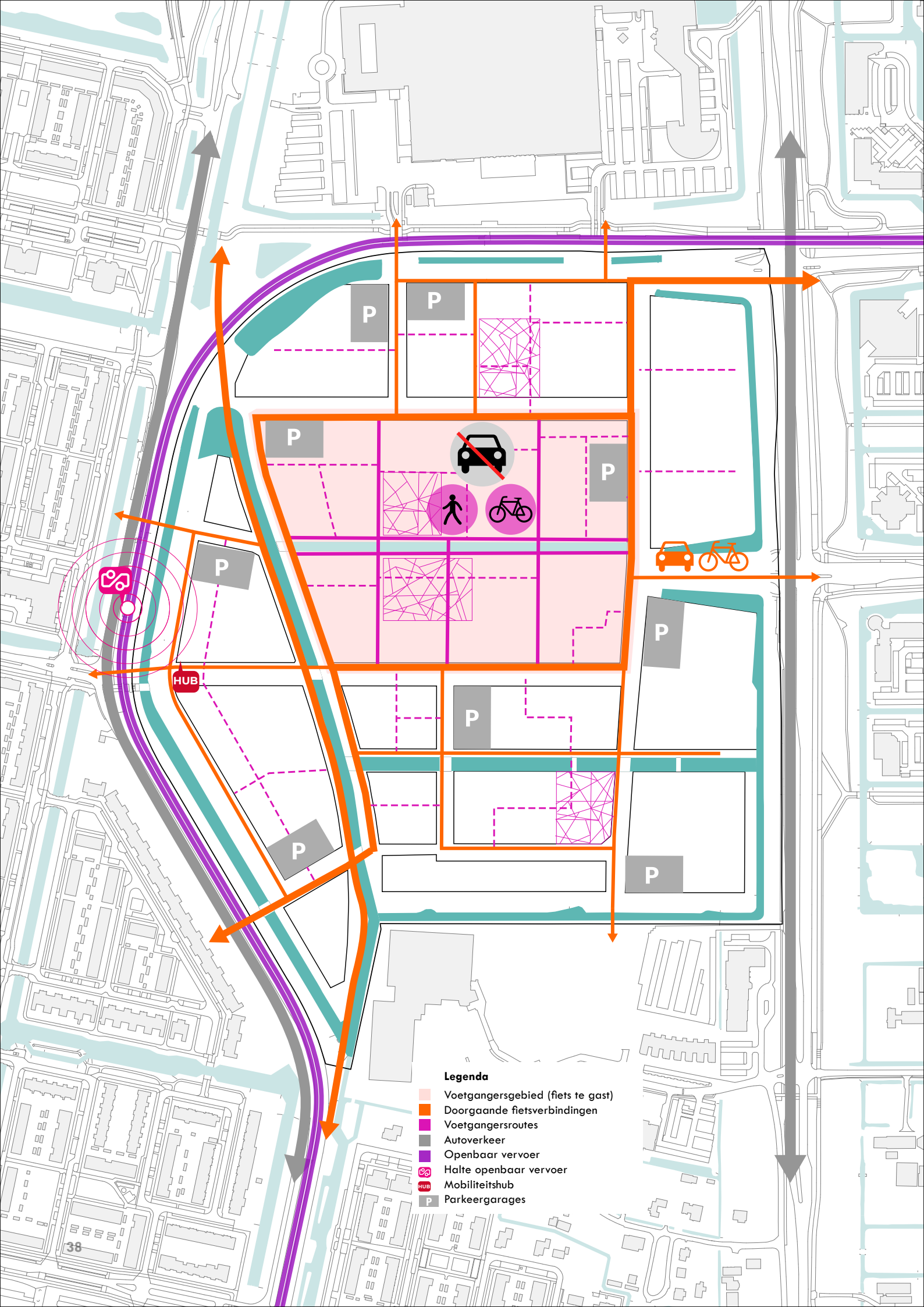
- Bedrijvigheid en voorzieningen worden zoveel mogelijk geconcentreerd in de plinten. Het bestemmen van deze ruimtes voor voorzieningen, ontmoeting, terrassen, kunst en cultuur verlevendigt het straatbeeld zowel overdag als 's avonds. Waar er wordt gewoond op de begane grond is de plint actief in gebruik (woon/werk ruimtes).
- De plinten bieden niet alleen plek voor werken (en soms ook wonen), maar ook voor een aanbod van gedeelde voorzieningen. Denk aan faciliteiten zoals flexwerkplekken, woon-werkcombinaties, culturele voorzieningen, maatschappelijke voorzieningen, wasserette, buurtwinkel, horeca en sport. Zowel bewoners als werknemers maken gebruik van deze voorzieningen.

PROGRAMMA EN FUNCTIES

- Per cluster wordt een maatschappelijk programma vastgelegd.
- Daarbij geldt, dat vierkante meters voor functies en programma onderling kunnen worden uitgeruild tussen clusters.
- Maar dat uitwisselen van programma wordt pas mogelijk bij transformatie, dus als er minimaal een verdubbeling van programma op de desbetreffende kavel wordt gerealiseerd (of als de kavel wordt ingezet voor een andere functie als een parkeergebouw of pocketpark).

BASISPRINCIPE WERKEN

- Per netto uitgeefbare hectare grond dienen 135 arbeidsplaatsen te worden gerealiseerd/ behouden. Het is mogelijk hiervan af te wijken mits voor de cluster het gemiddelde zoals hiervoor omschreven wordt behaald (of overschreden).



Legenda

- Voetgangersgebied (fiets te gast)
- Doorgaande fietsverbindingen
- Voetgangersroutes
- Autoverkeer
- Openbaar vervoer
- Halte openbaar vervoer
- Mobiliteitshub
- Parkeergarages

2.2 NIEUW MOBILITEITSBELEID

Amstelveen en de regio gaan fors groeien de komende jaren qua inwoners, werkenden, toeristen en als gevolg daarvan ook qua verplaatsingen. Tegelijkertijd komt het regionale én lokale mobiliteitssysteem steeds meer aan zijn grenzen en komen er nieuwe mobiliteitsvormen op ons af. Om Amstelveen toekomstbestendig, duurzaam en veilig bereikbaar te maken is in februari 2020 de Mobiliteitsvisie Amstelveen vastgesteld.

Deze keuzes in de Mobiliteitsvisie hebben gevolgen voor de ontwikkeling van Legmeer en het mobiliteits- en ruimteprofiel dat bij de gebiedsontwikkeling past. Eén van de acties die volgt uit de visie betreft het nadenken over regionale mobiliteitshubs. Een mogelijke locatie daarvoor is de halte (Amsteltram- en R-netbus) Sacharovlaan, die direct grenst aan de westzijde van het plangebied.

Mobiliteit wordt steeds belangrijker voor de planontwikkeling

Voorheen werd het programma van gebiedsontwikkelingen vooral beïnvloed door de parkeernorm: deze norm (en daarmee de benodigde ruimte voor parkeren) gaf de fysieke grenzen aan van het aantal woningen binnen het plangebied. Daarnaast werd ook wel naar de bereikbaarheid gekeken, maar vaak per modaliteit apart en los van het stedenbouwkundige plan. Doordat de modaliteiten nu veel meer als één systeem gezien gaan worden en er allerlei nieuwe (deel)concepten opkomen werkt die oude methode niet meer. Het is nu van

belang om, naast het bekende Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE), ook een (integraal) Mobiliteits Programma van Eisen (MPvE) op te stellen als onderdeel van de gebiedsontwikkeling. Mobiliteit volledig vanaf het begin integraal meenemen in de gehele ontwikkeling, en niet pas achteraf.

Het MPvE wordt in de vervolgfase van de ontwikkeling van Legmeer ontwikkeld, maar de belangrijkste keuzes, uitgangspunten en uitwerkingsvragen voor de ontwikkeling van Legmeer worden in deze Mobiliteitsparagraaf reeds op een rij gezet. Belangrijk aandachtspunt is dat de mobiliteit, zowel actief als passief (parkeren), zich niet laat vangen in de normen die nu gebruikelijk zijn en dat Legmeer een geleidelijke (her-)ontwikkeling is, geen plan waarmee we bij nul kunnen beginnen.

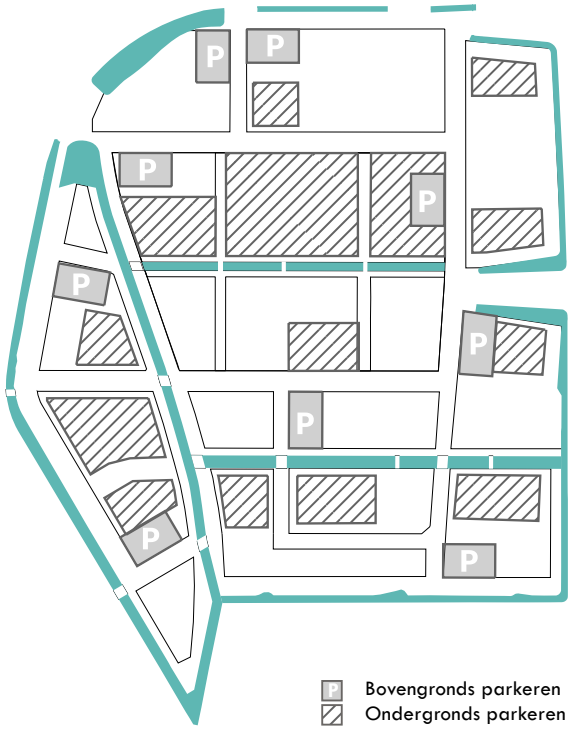
Huidige bereikbaarheid en mobiliteit Legmeer

Het belangrijkste vervoermiddel voor het huidige Legmeer is de auto. Legmeer is nu in feite volledig op de auto ingericht. Dit is logisch, gezien de aard van het gebied met veel bedrijven en de gemeentewerf. Aan de rand van het gebied zijn enkele OV-haltes gelegen: aan de westzijde Sacharovlaan van de (toekomstige) Amsteltram en de R-net busbundel van Aalsmeer naar Amstelveen/Amsterdam en aan de oostzijde de R-net halte Zetterij voor bussen naar Amstelveen/Amsterdam en Uithoorn. Om het gebied lopen ook goede (regionale) fietspaden en het gebied kent ook stoepen, al is de staat daarvan niet altijd goed.

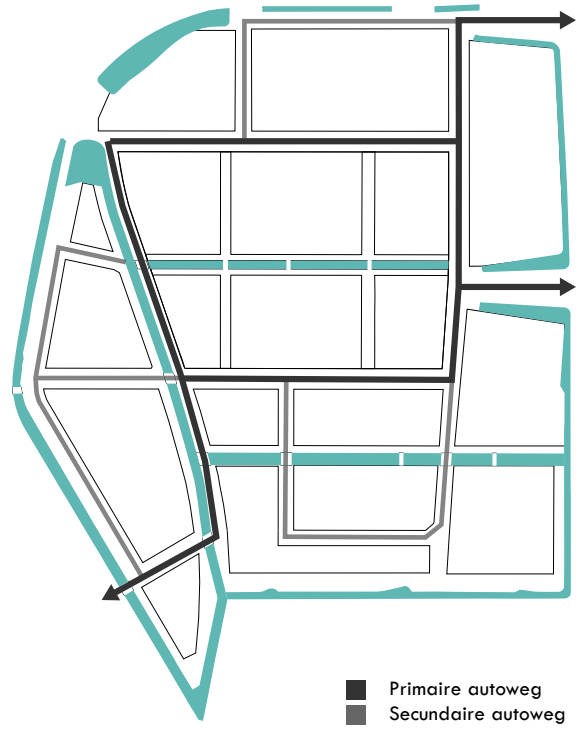
Achtergrond

BELANGRIJKE MOBILITEITSKEUZES

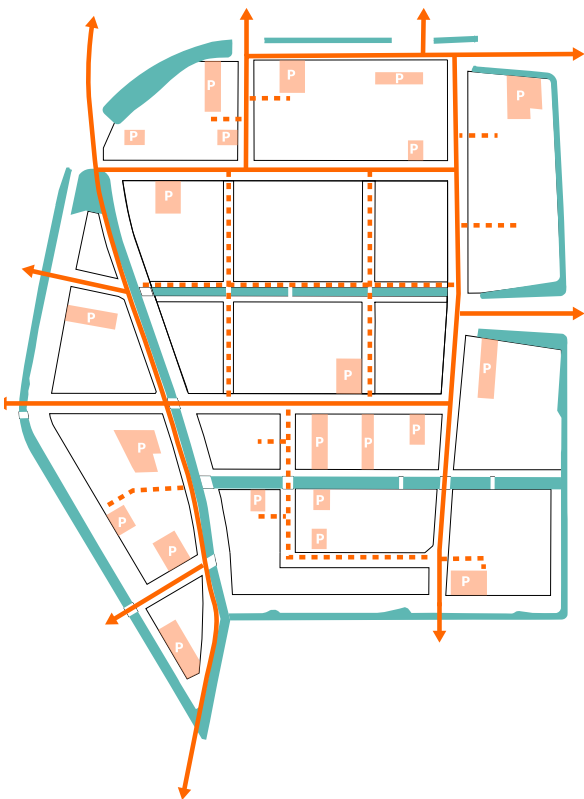
- De mobiliteit als één systeem zien, geen modaliteiten apart;
- Vooral inzetten op de ontwikkeling van het openbaar vervoer en de fiets, maar de auto blijft wel welkom;
- Koppelen van modaliteiten, goede overstap, bijvoorbeeld op hubs;
- Inzetten op (faciliteren van) duurzame, actieve en ruimtebesparende mobiliteit en deelmobiliteit.
- Een nadrukkelijke koppeling maken tussen ruimtelijke ontwikkeling en bereikbaarheid, bijvoorbeeld door flexibel om te gaan met parkeernormen (maatwerk bieden) en nabijheid te creëren.



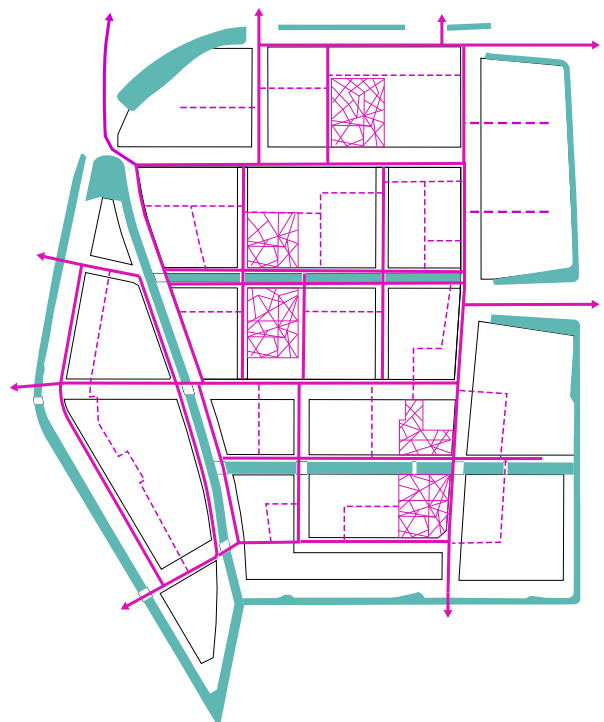
Auto parkeren



Auto



Fietsen



Voetganger

ORGANISCHE ONTWIKKELING LEGMEER

De ontwikkeling van Legmeer van werkgebied naar gecombineerd woon-werkgebied zal in een aantal stappen plaats gaan vinden, er is sprake van een organische ontwikkeling van nu, via een transformatieperiode naar het eindbeeld. Het is daarom onmogelijk en tevens niet slim om op het vlak van mobiliteit gelijk toe te werken naar het gewenste eindbeeld, dit zal voor een aantal keuzes ook in stappen plaats gaan vinden. Waar in het verleden bij gebiedsontwikkeling de auto een prominente rol had als gebruiker van de openbare ruimte, is dat nu minder prominent. Dat wil zeggen dat de auto vandaag de dag als onderdeel van de openbare ruimte wel degelijk zijn plek heeft maar dat nu moet delen met voetgangers, fietsers en ander verkeer.

In deze paragraaf maken we dit onderscheid ook: enkele zaken kunnen al meteen worden opgepakt conform het eindbeeld. Maar andere keuzes die gaan stapsgewijs genomen worden en kunnen in de toekomst eventueel nog worden aangepast. Zo houden we de gewenste flexibiliteit om in te kunnen spelen op bestaande en nieuwe ontwikkelingen.

Uitgangspunt 1: Voorrang voor duurzame en actieve modaliteiten en openbaar vervoer

In volgorde van importantie wordt in de gebiedsontwikkeling van Legmeer ruimte gereserveerd voor Stappen (lopen), Trappen (fietsen), Openbaar vervoer, Mobility as a Service (inclusief deelconcepten) en de Privé-auto. Dit staat bekend als de STOMP-aanpak.

Legmeer is goed bereikbaar per openbaar vervoer (knooppunt openbaar vervoer Sacharovlaan aan westzijde van plangebied) en via actieve modaliteiten ((elektrische) fiets, lopend). Deze vervoerswijzen krijgen voorrang in het gebied. De auto is uiteraard wel welkom, maar krijgt minder ruimte, mede omdat het wegnen van Amstelveen vol begint te raken. Het gebruiken van autodeelconcepten in Legmeer is zeer wenselijk bij het terugdringen van het aantal auto's.

Dit vraagt om goede en veilig loop- en fietsroutes zowel in het gebied zelf als bijvoorbeeld naar het winkelcentrum Westwijk en aansluiting op regionale fietsroutes. Daarnaast vraagt het om voldoende (overdekte en afgesloten) parkeerruimte voor fietsen, voldoende laadmogelijkheden voor elektrisch vervoer en ruimte voor deelconcepten (auto's, scooters, fietsen).

Uitgangspunt 2: Toewerken naar een lage parkeernorm

Bij het stimuleren van openbaar vervoer en actieve modaliteiten hoort ook het stimuleren van (toekomstige) bewoners en gebruikers van Legmeer om minder gebruik te maken van de auto. Naast het bieden van alternatieven is er ook nog een andere prikkel om het autogebruik te reguleren: de parkeernorm. Het uitgangspunt is om in stappen toe te werken naar verlaging van de parkeernorm van Legmeer en bijvoorbeeld in de eerdere fase nog wel parkeerruimte te bieden die later (wanneer daadwerkelijk blijkt dat er minder autobezit en – gebruik is) opgeheven kan worden. Het doel is om minder parkeerruimte in het plan te reserveren en zo meer ruimte over te houden voor wonen en werken.

Wij onderzoeken alle mogelijkheden die kunnen leiden tot het verlagen van de parkeernormen. De lange doorlooptijd van het transformeren van Legmeer, andere inzichten over autobezit versus autogebruik en toekomstige manieren van mobiliteit maakt het voor nu lastig hierover harde uitspraken te doen. Hier zien wij uitdrukkelijk een rol van marktpartijen om actief bij te dragen aan het verlagen van de parkeernorm.

Uitgangspunt 3: Stimuleren overstap tussen modaliteiten op Mobiliteitshub

De halte Sacharovlaan wordt de belangrijkste (toekomstige) overstaphalte van Amstelveen-Zuid. Hier kan overgestapt worden van de Amsteltram naar de R Net bussen tussen Aalsmeer-Amstelveen Busstation-Amsterdam en omgekeerd. Daarnaast is het van belang om op deze locatie een goede comfortabele overstap te faciliteren tussen fiets en OV en van bus op sneltram, met voldoende en kwalitatief goede stallingmogelijkheden. De halte Sacharovlaan wordt zo een zogenaamde Mobiliteitshub waar meerdere vervoerswijzen en functies samenkomen. Om gebruik van de hub te stimuleren moet de routing er naar toe ook goed zijn: duidelijke en veilige loop- en fietsroutes in de wijk.

Uitgangspunt 4: Nabijheid creëren en functies combineren

De Mobiliteitshub Sacharovlaan wordt de voornaamste mobiliteitsknoop van Amstelveen-Zuid en Legmeer. Om het aantal (en de lengte van de) verplaatsingen zo laag mogelijk te houden en de knoopwaarde van de hub te vergroten is het van belang om de belangrijke voorzieningen van Legmeer op de hub en in (directe) nabijheid van de hub te plaatsen.



Dit gaat op de hub bijvoorbeeld om een kleine supermarkt (to go-concept), pakketophaal- en retourpunt, kleine werklocatie en voorzieningen voor deelmobiliteit. Grote voorzieningen als scholen, kinderopvang en gezondheidscentrum worden vanuit de nabijheidsgedachte liefst nabij de hub gepland om zo combinatie-reizen mogelijk te maken en te voorkomen dat bezoekers uit omliggende wijken met de auto komen.

Uitgangspunt 5: Duurzame logistiek in Legmeer

In Legmeer zijn twee soorten logistiek van belang: de bouwlogistiek (aangezien het om een organische ontwikkeling gaat en er nog gebouwd gaat worden terwijl er al mensen wonen) en de bevoorrading van

bedrijven, afvalophaal en pakketbezorging. Van belang is om te streven naar zo weinig mogelijk logistieke bewegingen en om de bewegingen die gemaakt worden duurzaam te laten zijn.

Dit kan bijvoorbeeld door een bouwhub aan de rand van Legmeer te ontwikkelen. Hier worden alle materialen geleverd en vervolgens met kleinere (schonere) voertuigen verder het gebied in gebracht. Daarnaast kan gedacht worden aan ondergrondse afvalinzameling (restafval en wellicht gft-afval), aan het creëren van een pakket-ophaal-punt op hub Sacharovlaan om de wildgroei aan pakketbusjes tegen te gaan en aan gecombineerde bevoorrading van bedrijven.

SLIMME AANPAK VAN PARKEREN SPAART RUIMTE

Op dit moment parkeren werknemers en bezoekers van de bedrijven op Legmeer op het terrein van het bedrijf, of langs de openbare weg. Gedurende de transformatie gaat het aantal woningen en de bedrijfsactiviteiten toenemen. Dat betekent dus ook dat er meer ruimte moet komen voor parkeren. Hoeveel extra ruimte nodig zal zijn voor parkeerplaatsen hangt van veel factoren af (zoals het type bedrijfsactiviteiten dat op Legmeer wordt gevestigd, of de mobiliteitsvraag van nieuwe bewoners). Hoe dan ook, de extra vraag naar parkeerruimte zal stap voor stap ontstaan. Dat biedt de gemeente en de stakeholders in het gebied de gelegenheid om voor Legmeer een stapsgewijze aanpak te ontwikkelen, die steeds kan worden aangepast aan veranderende wensen en omstandigheden van bewoners en gebruikers van het gebied.

Wellicht kan de parkeernorm voor Legmeer in de toekomst worden verlaagd

De huidige parkeernorm van de gemeente Amstelveen (voor nieuwe woningen) is gekoppeld aan de omvang van de woning en loopt van 1,4 parkeerplaats per woning op tot 2,0 parkeerplaatsen. Voor Legmeer gaan we echter uit van een parkeernorm van 1,0 per nieuw toe te voegen woning.

Ook bij die norm zullen gebouwde parkeervoorzieningen moeten worden toegevoegd aan het gebied. Hoeveel, dat is nog niet zeker. Het is denkbaar dat gaandeweg manieren worden gevonden om de parkeerbehoefte van nieuwe bewoners te verlagen. Wellicht daalt onder toekomstige generaties de behoefte om een eigen auto te bezitten en neemt de interesse in het delen van auto's toe. Ook maken nieuwe systemen het mogelijk om slimmer en intensiever gebruik te maken van parkeerruimte (waar 's avonds en 's nachts de wagens van de bewoners staan kan overdag worden geparkeerd door klanten van bedrijven). Dan kan gaandeweg worden besloten om minder gebouwde parkeervoorzieningen toe te voegen.

Naarmate de transformatie op gang komt zullen alle betrokken partijen (gemeente, marktpartijen, bewoners, ondernemers en omwonenden) samen gaan onderzoeken of en hoe de parkeernorm op Legmeer omlaag gebracht kan worden.

De parkeersituatie op Legmeer kan effect krijgen op omliggende wijken

Het op grote schaal toevoegen van woningen op Legmeer zonder tegelijkertijd een systeem te ontwikkelen van betaald parkeren c.q. vergunningparkeren voor dat gebied zal leiden tot problemen. Met name bestaat het gevaar dat een toenemende parkeerdruk op Legmeer leidt tot problemen in de omliggende wijken – wanneer bewoners en bezoekers van Legmeer in die wijken gaan parkeren om betaalde parkeerplaatsen te vermijden. Dit moet nader worden onderzocht.

Parkeergarages per cluster in de eindsituatie

Het is denkbaar dat we komen tot een verdeling, waarbij in de toekomst de helft van het parkeren op Legmeer ondergronds wordt opgelost en de helft in parkeergarages bovengronds. Zo zouden deze parkeergarages er uit kunnen gaan zien (voorbeeld High Tech Campus Eindhoven).

Hoeveel parkeerruimte (ondergronds en bovengronds) in de toekomst nodig zal zijn valt nu nog niet te voorspellen. Wanneer onze omgang met de auto sterk verandert wordt zelfs denkbaar dat eenmaal gebouwde parkeervoorzieningen na verloop van tijd leeg komen te staan. Voor dat geval worden ze zodanig ontworpen, dat functiewijziging (naar werkruimte of woningen) relatief eenvoudig te realiseren is. Daardoor zou extra plancapaciteit aan toekomstige woon-werkmilieus ontstaan, waardoor we van het scenario Productieve Stad door kunnen groeien naar een meer intensieve stedelijke omgeving.

Ondergronds parkeren in één centrale voorziening?

Ondergronds parkeren zou, zoals hierboven geschetst, uiteindelijk de helft van de parkeerbehoefte in het gebied moeten opvangen. Dat kan door verspreid over het gebied ondergrondse voorzieningen te bouwen (bijvoorbeeld per cluster). Het is ook denkbaar dat we streven naar een centrale parkeergarage met voldoende capaciteit voor het hele omliggende gebied.

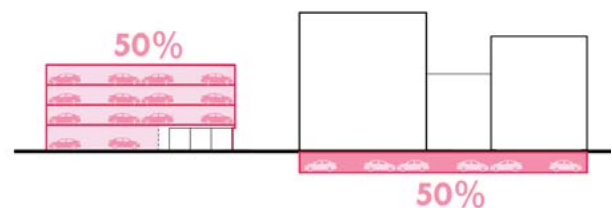
Basisprincipes

PARKEREN

- Wat betreft parkeren op Legmeer geldt de Parkeernota van de gemeente – die zal worden geactualiseerd na het vaststellen van de nieuwe Mobiliteitsvisie.
- Parkeren dient binnen de cluster opgelost te worden, bij voorkeur ondergronds of in gebouwde voorzieningen. Daarbij kan worden uitgeruild met andere clusters, maar het parkeren dient dan wel binnen Legmeer te worden gerealiseerd.
- De gemeente heeft nota genomen van suggesties om op Legmeer één grote parkeerbak te realiseren, en wil deze optie nader onderzoeken. Daarmee kan namelijk zowel in de transitiefase als in de eindsituatie voldaan worden aan een belangrijk deel van de parkeerbehoefte in het gebied.
- Fietsparkeren wordt opgelost per cluster of kavel; eventuele (gebouwde) fietsenstallingen zijn eenvoudig toegankelijk en doen geen afbreuk aan een levendige plint. Wellicht kan ook voor fietsparkeren een centraal gelegen voorziening, in combinatie met fietsparkeren bij clusters/kavels, zinvol zijn.
- In volgende fases van de transformatie van Legmeer wordt de mogelijkheid geboden om gezamenlijk (gemeente, marktpartijen, bewoners, ondernemers en omwonenden) te onderzoeken of de parkeernorm omlaag kan worden gebracht.



Voorbeeld parkeergarage High Tech Campus Eindhoven



Het parkeren vindt voor de helft ondergronds en de helft bovengronds plaats.



Amsterdamse Bos

Keizer Karelpark

Bovenkerk

sport

sport

startbaan

Bovenkerkerweg

Westwijk

Middenhoven

sport

Het Groene Hart/
De Amstelscheg

2.3 OPENBARE RUIMTE

In de huidige situatie zien we overal op Legmeer geparkeerde auto's aan weerszijden van de straat in een sterk versteende omgeving:

Voor het realiseren van een aantrekkelijk en leefbaar woon/werkgebied is het cruciaal dat de gebouwde omgeving en de openbare ruimte een hoogwaardige uitstraling krijgen. Dat heeft gevolgen voor de plannen van ontwikkelaars: er worden eisen gesteld aan de vormgeving van gebouwen en de inpassing in de openbare ruimte. Bijvoorbeeld aan de maximale hoogte en omvang van gebouwen, maar ook aan de wijze waarop bedrijvigheid (winkels, werkplekken, voorzieningen) wordt gecombineerd met woningen. Dat is immers van belang voor het ontstaan van levendige, sociaal veilige stadsstraten.

Zie in het volgende hoofdstuk de Spelregels voor de transformatie van Legmeer, met een uitgebreide lijst aandachtspunten.

Ook de gemeente speelt een rol bij het aantrekkelijk maken van het nieuwe woon/werkgebied. Die is immers verantwoordelijk voor het groen in de nieuwe wijk, de bestrating, het straatmeubilair, de buitenspeelruimte voor kinderen en andere aspecten van de openbare ruimte. Ook hier gaat het er vooral om dat er prettige straten, pleinen, parkjes en andere ontmoetingsplekken ontstaan voor de gebruikers van het gebied.

Bij de vormgeving van de openbare ruimte op Legmeer moet rekening worden gehouden met de kabels en leidingen die nu al door het gebied lopen, dit beperkt soms de mogelijkheden. Zo is het niet mogelijk om bomen te planten op leidingstraten. Het verleggen van kabels en leidingen is een kostbare zaak.

Wegprofielen

Wat betreft de te kiezen profielen voor de inrichting van het gebied: het uitgangspunt van de gemeente is dat alle wegen in het plangebied worden ingericht volgens de Plandelijke principes van "Duurzaam Veilig", waarbij het op Legmeer gaat om erftoegangswegen. Tot nader order gaan we uit van de wegprofielen die nu op Legmeer aanwezig zijn, met een maximale breedte van 6,5 meter. Deze breedte is voldoende voor zowel personenauto's als vrachtverkeer waarbij de ligging van de huidige kabels en leidingstrook als enige variabele vastligt en de as van de weg kan variëren.

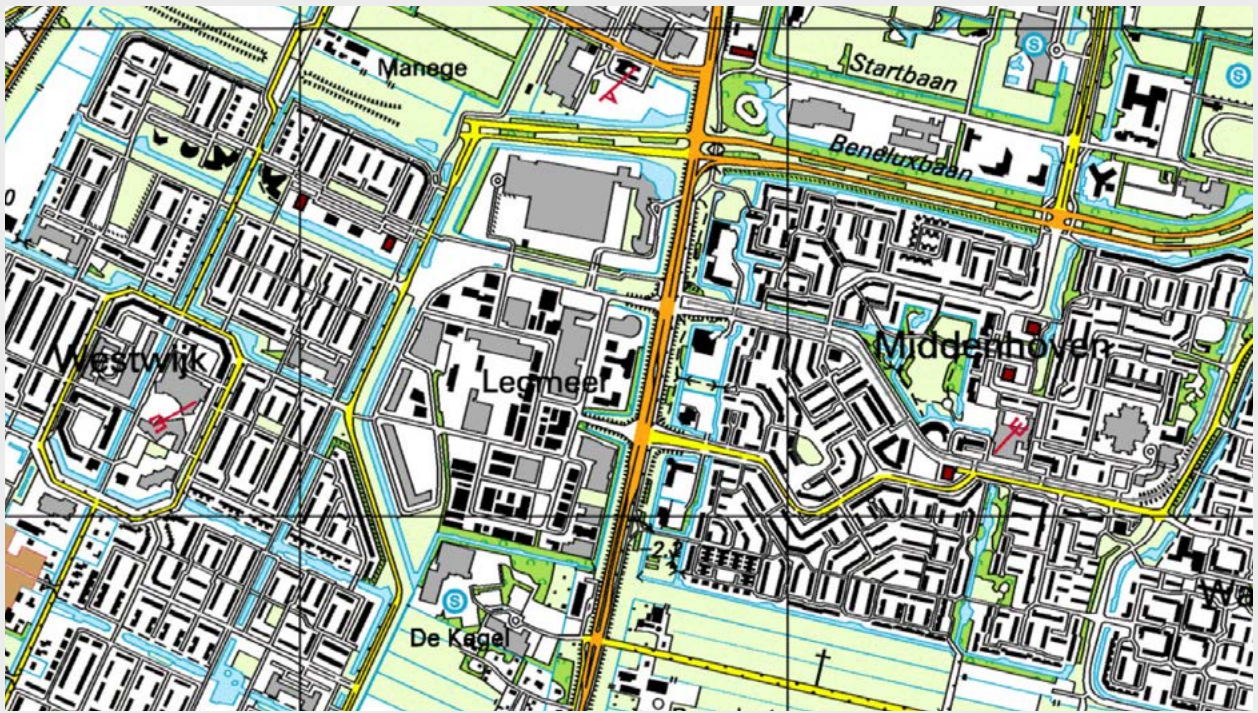
HISTORISCHE ONTWIKKELING LEGMEER



1980



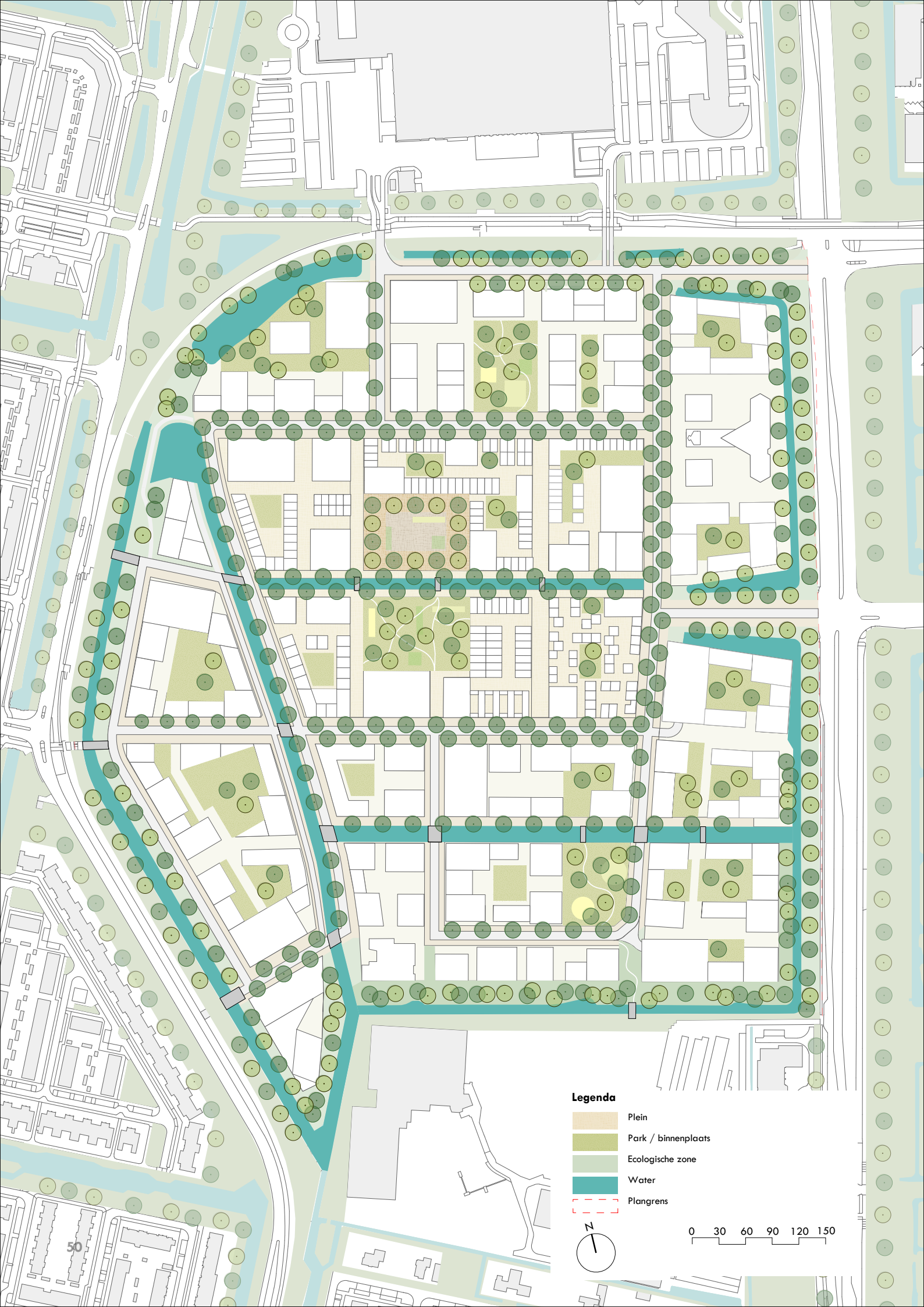
1990



2000



2018



Legenda

-  Plein
-  Park / binnenplaats
-  Ecologische zone
-  Water
-  Plangrens



0 30 60 90 120 150

50

Basisprincipes

OPENBARE RUIMTE

In de openbare ruimte van Legmeer krijgt leefbaarheid prioriteit. Dat leidt tot de volgende spelregels:

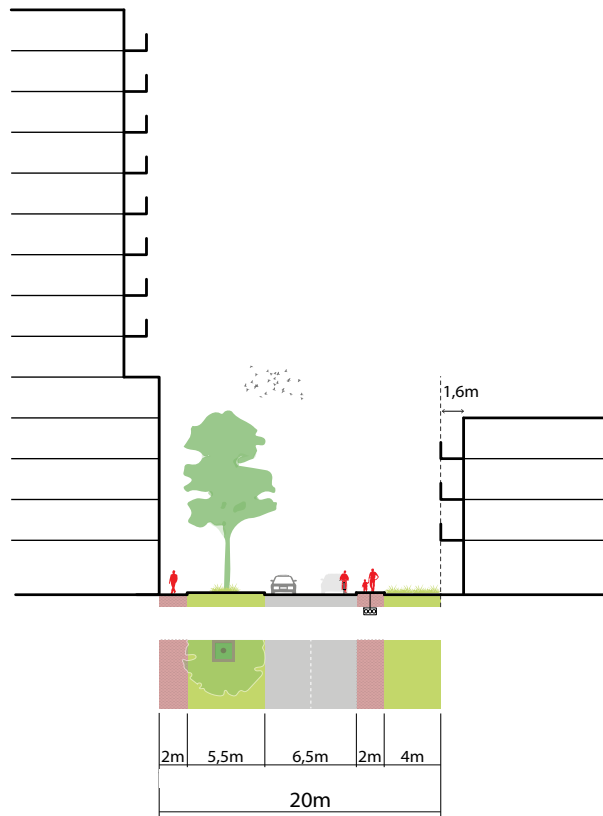
- Het publieke domein is de drager voor het stedenbouwkundig raamwerk. Commerciële functies en gebouwentrees zijn altijd vanuit de publieke/openbare ruimte ontsloten.
- Waar de maat van de cluster dat toelaat is het plan doorwaadbaar (er lopen paden doorheen). Het plan kent een diversiteit aan ruimtes en heeft bouwblokken die verschillen in grootte.
- Het nieuwe Legmeer richt zich op de voetganger en minder op de automobilist. De entree naar een gebouw is daarom vanaf de stoep voor voetgangers herkenbaar. De plint is levendig, transparant en optimaal (rolstoel)toegankelijk. Dit geldt zowel voor de woningen als voor bedrijven en (maatschappelijke) voorzieningen.

Disclaimer

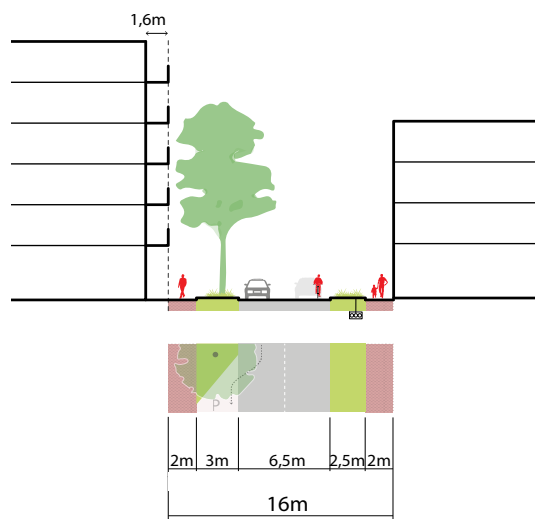
REFERENTIE PROFIELEN

De referentie straatprofielen zoals op de volgende pagina's zijn opgenomen schetsen hoe deze zouden kunnen worden gehanteerd in het nieuwe Legmeer. De verschillende type straten sterken de hiërarchie van het raamwerk en dragen bij aan de kwaliteit en karakter van het openbaar gebied. Of deze profielen kunnen worden toegepast zoals hier geschetst, moet nog worden onderzocht. Een van de cruciale factoren waarmee rekening moet worden gehouden is de ligging van kabels en leidingen in het gebied in combinatie met de bomen.





Referentie profiel primaire straat



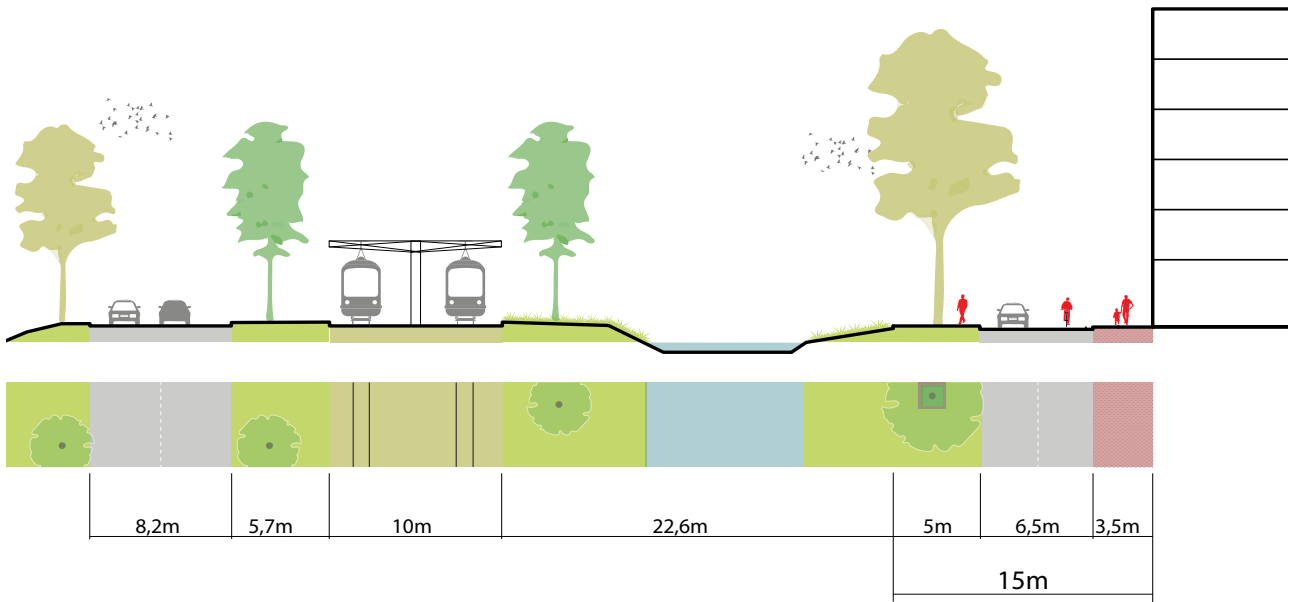
Referentie profiel secundaire straat



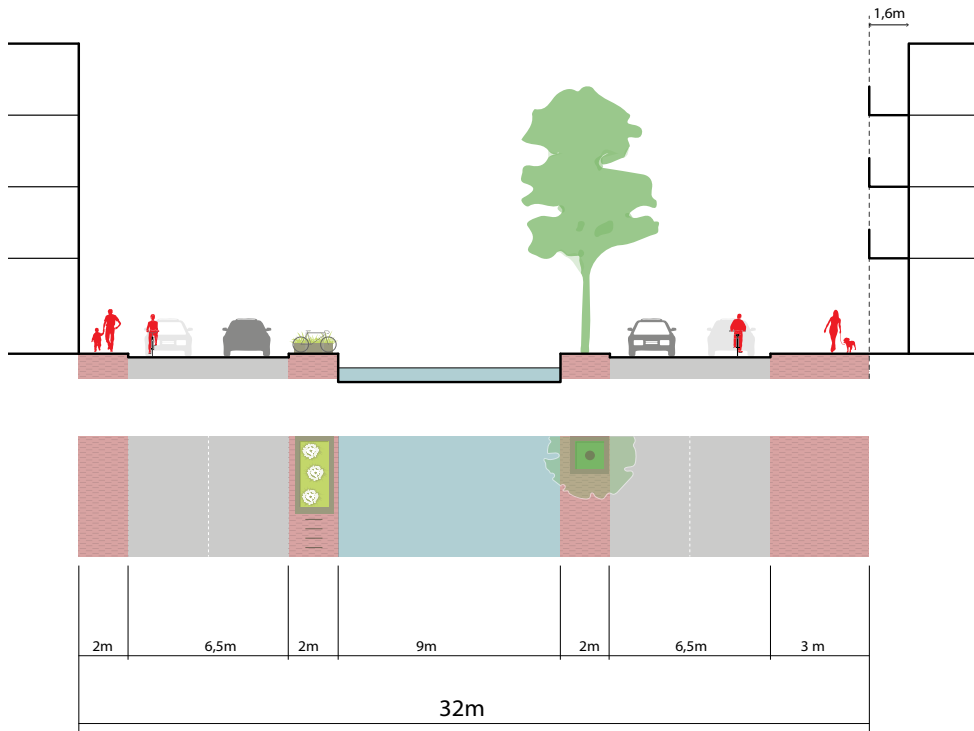
Referentie primaire straat



Referentie secundaire straat



Referentie profiel straat naast de ecologische zone



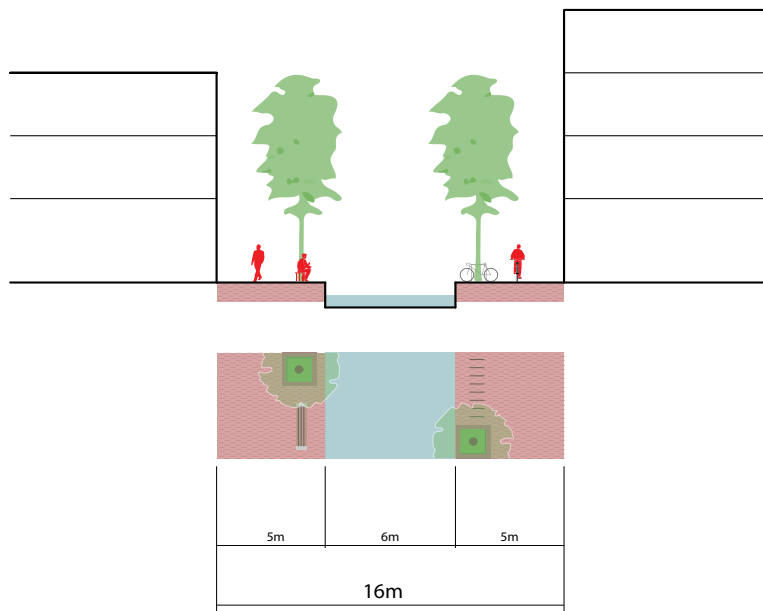
Referentie profiel eiland gracht



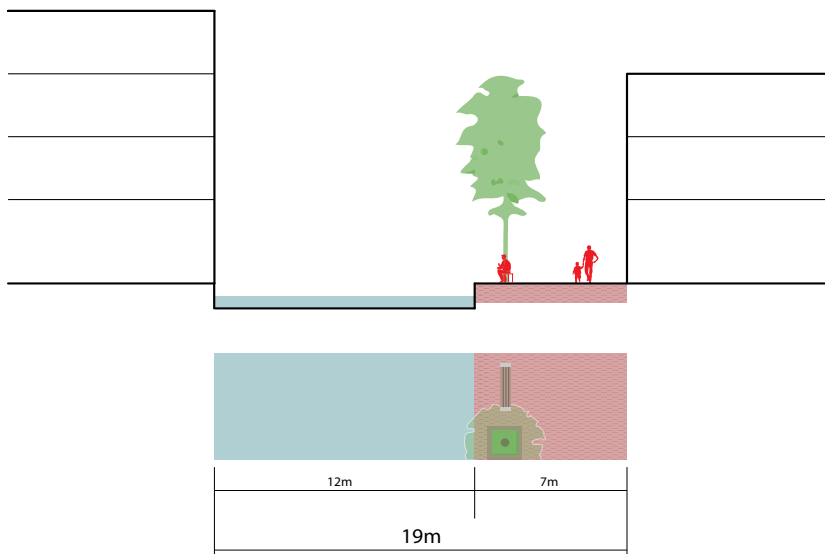
Referentie profiel straat naast de ecologische zone



Referentie profiel eiland gracht



Referentie profiel gracht door Kwadrant



Referentie profiel gracht door het woon-werk cluster



Referentie profiel gracht door Kwadrant



Referentie profiel gracht door het woon-werk cluster



2.4 DUURZAAM EN CIRCULAIR

Gemeente Amstelveen werkt aan een toekomstbestendige stad. De stad moet volledig onafhankelijk zijn van fossiele brandstoffen (in 2040), en bestand zijn tegen extreme weersomstandigheden. Dit is uitgewerkt in drie gemeentelijke pijlers: energietransitie, circulaire economie en klimaatadaptatie. De ontwikkeling van Legmeer biedt de gemeente kansen om zich hier met bestaand en nieuw vastgoed en de openbare ruimte aan te conformeren. Dat draagt niet alleen bij aan de ambities van de stad, maar ook aan de realisatie van een leefbare en gezonde buurt.

Energietransitie

Het energiegebruik van Legmeer bestaat uit het gebruik voor gebouwen (en interne werkprocessen) en de openbare ruimte; waarbij het aandeel van de gebouwen naar verwachting het grootst is. Het doel is om het energiegebruik binnen Legmeer te reduceren tot het minimum en wat nodig blijft duurzaam op te wekken. Daarvoor zijn de gebouwen zelf belangrijk, maar ook de stedenbouwkundige opzet van de ontwikkeling. De gebouwen kunnen worden voorzien van goede isolatie, luchtdichte detaillering, zonwering en duurzame installaties. In het stedenbouwkundig ontwerp kan rekening worden gehouden met het ratio vloer- en geveloppervlak, oriëntatie van de hoofdvolumes ten opzichte van de zon en van elkaar.

Het streven is om compacte en aaneengesloten volumes te creëren, waarmee energieverliezen worden geminimaliseerd. In oriëntatie wordt er rekening gehouden met zoninstraling waar dit nuttig is (in woonverblijven), en vermeden waar het ongewenst is (slaapvertrekken). Er wordt gestreefd naar minimale schaduwwerking van hoge gebouwen op naastgelegen lagere volumes. Dit blokkeert de gewenste zoninstraling, en reduceert de opbrengst van zonnepanelen op daken. Dit wordt vastgelegd in het stedenbouwkundig plan, dat ten grondslag ligt aan de bestemmingsplannen van de clusters.

Vanaf 1 juli 2020 dienen de gebouwen te voldoen aan de BENG-norm; daarbovenop kunnen extra ambities worden vastgelegd in het kader van de Crisis- en herstelwet. Het energiegebruik zal maximaal worden opgewekt met volledig hernieuwbare bronnen. De daken worden benut voor zonnepanelen door zoveel mogelijk oost-west georiënteerde (platte) daken toe te passen. Het dakoppervlak zal naar verwachting onvoldoende zijn om Legmeer energieneutraal (of beter:

nul-op-de-meter) te krijgen. Daarvoor wordt integratie van PV-cellen in gevels of raampartijen gestimuleerd tijdens de uitwerking van het ontwerp. Voor duurzame warmte wordt onder meer gekeken naar een grote waterleiding die langs de noordzijde van het gebied loopt; hier kan in potentie veel warmte worden gewonnen. Dit kan samen met een WKO en/of warmtepompen worden ingezet om de gebouwen te verwarmen en voor warm tapwater. Door deze bronnen aan te sluiten op een collectief warmtenet kunnen de gebouwen efficiënt worden voorzien van warmte en koude. Dit dient technisch en financieel verder te worden uitgewerkt, waarbij de fasering van de ontwikkeling een belangrijk aandachtspunt is om de realisatie haalbaar te maken. In samenwerking met Waternet (een van de eigenaren van genoemde waterleiding) wordt onderzocht hoe tot een aanvaardbare businesscase gekomen kan worden. Parallel hieraan wordt het gebied in samenspraak met de Provincie Noord-Holland (bevoegd gezag ovg Waterwet) als Interferentiegebied voor bodemenergie aangewezen zodat daadwerkelijk regie gevoerd kan worden op efficiënte verdeling van beschikbare ondergrondse bodemenergie in relatie tot overige infrastructuur in het gebied. Voorkeur voor collectieve oplossingen boven individuele energieoplossingen kan binnen deze aanwijzing eveneens geregeld worden. Belangrijk aandachtspunt voor de warmteleidingen zijn noodzakelijke vrijwaringszones, afstanden tot drinkwaterleidingen, diepte ligging en afstand tot bebouwing. Deze worden in de straatprofielen verbeeld.

Om gebruik van elektrische auto's te faciliteren worden er voldoende elektrische laadvoorzieningen geplaatst. In de bestemmingsplannen wordt hiervoor een norm (bijv. minimaal 5% van parkeerplaatsen) vastgelegd, waaraan ontwikkelaars in het gebied moeten conformeren. Het elektragebruik zal in de toekomst alleen maar toenemen, daarom is de wens een 'smart grid' te realiseren. De gemeente zal samen met de netbeheerder onderzoeken wat hiervan de mogelijkheden en implicaties zijn. Daarmee worden opwekking, opslag en gebruik op elkaar afgestemd, zodat lokaal opgewekte energie ook lokaal en effectief zal worden gebruikt.

Circulaire economie

Het Rijk streeft naar een circulaire economie in 2050, en voor de bouw is de ambitie om 50% CO₂-uitstoot te reduceren in 2030 en 100% in 2050. Wij zijn 10 jaar eerder wil Amstelveen in 2040

volledig onafhankelijk zijn van fossiele brandstoffen. De transformatie van Legmeer kan hier een grote bijdragen aan leveren. Er worden nieuwe gebouwen gebouwd, oude gebouwen gerenoveerd en nieuwe openbare ruimte aangelegd waarbij een grote hoeveelheid materiaal benodigd is. Deze projecten kunnen nu bijdragen aan de gestelde ambities, door bijvoorbeeld aanwezige grondstoffen her te gebruiken of geschikt te maken voor hergebruik in de toekomst.

Er wordt een inventarisatie gemaakt van mogelijkheden tot transformatie van gebouwen en van de potentiële herbruikbaarheid van bouwmaterialen in het gebied. De materialen worden beschikbaar gesteld voor hoogwaardig hergebruik in nieuwe ontwikkelingen. Wanneer dat niet binnen Legmeer mogelijk is kunnen materialen elders worden ingezet, bijvoorbeeld op BTAZ. Materialen die ongeschikt zijn voor hoogwaardig hergebruik, worden zoveel mogelijk laagwaardig hergebruikt alvorens het gerecycled wordt. Om hergebruik mogelijk te maken is de ambitie om een materiaaldepot in te richten, een fysieke (en digitale) marktplaats voor bouwmaterialen. Materialen worden hier tussen sloop en hergebruik opgeslagen en bewerkt tot bruikbare elementen.

Bij het ontwerp van nieuwe ontwikkelingen dienen architecten en ontwikkelaars rekening te houden met milieupact van materialen, hergebruik (nu en in de toekomst) en losmaakbaarheid. Hiervoor kunnen met de Crisis- en herstelwet bovenwettelijke ambities worden opgenomen, bijvoorbeeld met een strengere MPG eis en gebruik van een materialenpaspoort. Daarnaast dient in het stedenbouwkundig plan rekening worden gehouden met flexibiliteit in gebruiksfuncties. Hiermee worden wijzigingen van het gebruik mogelijk, naarmate de behoefte in het gebied verandert. Kantoren kunnen met de juiste voorzorgsmaatregelen (bijv. hoge plafondhoogtes en modulaire installaties) later worden omgevormd tot woningen. Voor specifieke locaties, zoals de nieuwe school, kan ook worden ingezet op 'building as a service', waarbij het gebouw als dienst wordt geleverd door marktpartijen.

Ook bij renovatie of herontwikkelingen dienen architecten en ontwikkelaars rekening te houden met het gebruik van primaire grondstoffen. Hierbij is het streven om de reeds aanwezige bouwmaterialen zoveel mogelijk te behouden of her te gebruiken, en bij nieuwe toevoegingen rekening te houden met

milieupact en losmaakbaarheid. De materialen die vrijkomen kunnen worden opgeslagen in het materiaaldepot, van waaruit het in andere ontwikkelingen kan worden ingezet. Met de Crisis- en herstelwet kan ook voor dit type ontwikkelingen een goede bovenwettelijke eis worden gesteld, zodat de waarde die aanwezig is maximaal wordt benut. Bij de inrichting van de openbare ruimte is de gemeente zelf aan zet. Hier zal de eigen inkoopkracht worden gebruikt om een goed voorbeeld te geven door maximaal circulair in te kopen. Sloopmaterialen vanuit de gebouwen worden ingezet in nieuwe producten, landschapselementen worden geselecteerd op basis van de milieupact en modulair opgebouwd. Hiermee draagt de gemeenten niet alleen bij aan de eigen doelstelling, maar ook aan de profilering van het gebied. De openbare ruimte toont de uitwerking van de ambities in het gebied.

Bedrijfsafval is een bron voor hergebruik van gebruikte materialen. De huidige en toekomstige bedrijven zullen streven om de reeds aanwezige materialen zoveel mogelijk te behouden of her te gebruiken en bij inkoop van nieuw materiaal rekening te houden met milieupact en losmaakbaarheid. .

Met de bovenwettelijke ambities worden marktpartijen uitgedaagd om hier extra en nieuwe stappen te zetten. Daarvoor zal de gemeente hen extra ondersteunen, bijvoorbeeld door een gebiedsmanager of duurzaamheidsloket dat informeert over de diverse mogelijkheden. Het streven is om in het gebied een (circulair) projectbureau in te richten, van waaruit de gemeente en/of een (extern) managementteam samen met marktpartijen werkt aan circulaire ontwikkeling.

Klimaatadaptatie

Amstelveen bereidt zich voor op extreme weersomstandigheden. Nieuwe ontwikkelingen zijn de uitgelezen gelegenheid om de leefomgeving robuust en klimaatadaptief in te richten. Hiermee kunnen wateroverlast, hitte, droogte en overstromingen gereduceerd of voorkomen worden. Deze thema's worden geborgd in het stedenbouwkundig plan en het bestemmingsplan.

We krijgen te maken met steeds meer en heviger regenvval, waarmee het risico op wateroverlast toeneemt. Om dit te ondervangen zorgen we ervoor dat Legmeer bij een hevige regenbui (90 mm/uur) niet zomaar onder water komt te staan.

In de openbare ruimte wordt daarom voldoende waterberging gecreëerd, en wordt ervoor gezorgd dat hemelwater zowel door het HWA, als door infiltratie in de ondergrond kan worden afgevoerd. Dit kan aan de ene kant met voldoende groen en open water (minimaal 10 %), waterpleinen en/of ondergrondse bergingen. Aan de andere kant zullen de gebouwen een 'watervrije' drempel krijgen, voor als het water toch hoog komt te staan. In het bestemmingsplan worden hiervoor normen opgenomen voor onder meer water en groen, waar iedere ontwikkeling aan moet voldoen.

Onze zomers worden steeds warmer, wat met de toenemende verstedelijking zorgt voor 'hittestress'. Dit kan leiden tot klachten als verminderde concentratie, slaapgebrek, lagere productiviteit, maar in extreme gevallen ook tot voortijdige sterfte onder kwetsbare groepen als senioren en zuigelingen. Hiervoor wordt vooral op de aanleg van groen (bomen) ingezet (uitbreiding van schaduwwerking) en (stromend) water gerealiseerd, en wordt het ontwerp getoetst op windwerking. Windhinder wordt voorkomen op de plekken waar het overlast kan geven (rondom hoogbouw), en juist ingezet op plekken waar het extra comfort oplevert (bij hitte-eilanden). Dit wordt uitgewerkt in het stedenbouwkundig plan. Hitte(-stress) kan niet volledig worden voorkomen, maar deze maatregelen kunnen het wel reduceren.

Door toenemende hitte ontstaat er ook droogte, die bij uitblijvende regen lang kan aanhouden. Dit is slecht voor de landbouw maar ook voor het groen en de biodiversiteit in de bebouwde omgeving. Daarom wordt in Legmeer, samen met het voorkomen van wateroverlast, zorgvuldig omgegaan met hemelwater. Er wordt voor gezorgd dat zoveel mogelijk hemelwater kan infiltreren in de ondergrond, wat zorgt voor een natuurlijke buffer die minder snel uitdroogt bij hitte. Indien nodig kan, in overleg met het waterschap, ook aanvoer plaatsvinden uit open water. Op kwetsbare plekken in het landschap worden soorten gepland die

dit aankunnen, en groen wordt altijd in groepen gepland zodat ze elkaar beschutting geven.

Met de stijgende zeespiegel en waterstanden in rivieren moeten we ons ook wapenen tegen overstromingen. We ontwikkelen ten slotte voor tientallen jaren, en weten nog niet hoe de omstandigheden zich zullen ontwikkelen. Wij zorgen ervoor dat in Legmeer het water niet direct in de kelders staat wanneer er een calamiteit is. Door een hoogteverschil tussen drempel en maaiveld ontstaat een buffer die ervoor zorgt dat bewoners zo lang mogelijk droge voeten houden. Deze worden vastgelegd in bouw- en maaiveldpeilen waar iedere ontwikkeling aan moet voldoen. Daarbij is er aandacht voor de vitale delen van de wijk en belangrijke ontsluitingswegen, die essentieel zijn in het geval van een calamiteit. Bescherming tegen overstromingen is primair een verantwoordelijkheid van het waterschap (AGV), samen met de Veiligheidsregio.

Omdat overstromingen vanuit het open water plaatsvinden, moeten ook afspraken gemaakt worden met het waterschap om een calamiteuze gebeurtenis zo beheersbaar mogelijk te maken. Denk bijvoorbeeld aan compartimentering van open water, of het aanwijzen van overstromgebieden buiten het stedelijk gebied.

BREEAM-gebiedscertificering

De duurzame ontwikkeling van Legmeer kan worden gestimuleerd en gewaarborgd door een certificaat. Bedrijven en bewoners zijn steeds vaker op zoek naar een inspirerende en gezonde woon- werkomgeving. De GPR-stedenbouw methodiek en het BREEAM-gebied certificaat zijn middelen om dit voor een gebied uit te voeren. Bij toepassing van de Crisis- en herstelwet worden dan bovenwettelijke eisen opgenomen voor ontwikkelaars om zich aan te conformeren. Naast deze methodes voor het gebied, zijn er ook methodes voor individuele gebouwen: BREEAM-nieuwbouw of GPR-gebouw.

ENERGIE EN DUURZAAMHEID

Aan nieuwe en gerenoveerde gebouwen worden vanuit het perspectief van duurzaamheid steeds hogere eisen gesteld. Zo moeten bestaande kantoorpanden (>100 m²) vanaf 2023 minimaal energielabel C hebben en vanaf 2030 minimaal energielabel A.

- Amstelveen wil dat nieuwe ontwikkelingen en transformaties op Legmeer voldoen aan de eis van minimaal energielabel A, ook als de kantoorfunctie komt te vervallen.
- Bij nieuwbouw is aardgasvrije realisatie verplicht en geldt per 1-7-2020 de eis BENG (Bijna Energie Neutraal). Bij nieuwbouw op Legmeer streeft Amstelveen echter nu al naar volledig energieneutrale gebouwen, waarbij energie-uitwisseling tussen functies of met de omgeving kan worden ingezet.
- Initiatiefnemers en ontwikkelaars tonen ambitie op het gebied van energietransitie, klimaatadaptatie en circulaire economie, ook in de toekomst. De transformatie gaat geruime tijd duren en de duurzaamheidsvereisten zullen in die periode alleen maar scherper worden. De gemeente Amstelveen denk na over manieren om initiatieven te belonen die op het moment van planontwikkeling verder gaan op het gebied van duurzaamheid dan de wetgeving vereist.
- Materialen die vrijkomen bij de sloop van bestaande gebouwen komen bij voorkeur in de nieuwe gebouwen terug als grondstoffen.
- Bij nieuwe gebouwen wordt een zo laag mogelijke MPG nagestreefd (Milieu Prestatie Getal te vergelijken met de Energie Prestatie Coëfficiënt maar dan voor materiaal gebruik).

KLIMAATADAPTATIE

- Elke cluster levert een bijdrage aan het aantrekkelijke groene karakter van het nieuwe Legmeer.
- In de particuliere ruimte wordt gestreefd naar natuurinclusief bouwen en het toevoegen van zoveel mogelijk groen, met een minimum aan verstening.
- Er is een duidelijk onderscheid tussen de openbare ruimte van Legmeer als geheel en het karakter van de groene ruimte van het bouwblok, en het is helder hoe de te realiseren groene ruimtes per cluster kunnen worden bereikt.

De buitenruimte op Legmeer wordt klimaatadaptief ingericht waarbij gewerkt wordt volgens het principe water vasthouden, water bergen en daarna pas gescheiden afvoeren. De uitgangspunten van de aanpak Amstelveen Rainproof zijn van toepassing. Clusters sluiten hierop aan.

- Bedrijven en bewoners worden gestimuleerd zoveel mogelijk eigen dak- en hemelwater af te voeren naar het open water of de nieuwe hemelwaterriolering.
- Groene daken en groene gevels beperken de hittestress (ook in gebouwen!), verbeteren de waterberging in het gebied en worden overal waar mogelijk en zinvol toegepast.
- De fundamenteën en ondervloeren van de te bouwen woningen worden, als preventieve maatregel, waterdicht uitgevoerd om grondwaterproblemen te voorkomen;
- De gemeente staat open voor initiatieven om het maaiveld op Legmeer te verhogen om zo gebouwen en kavels beter bestand te maken tegen wateroverlast. Dit kan zowel voor de openbare ruimte als voor gebouwen gelden.

		Rijksdoelstelling	Beleid Amstelveen	Indicator
1. ENERGIETRANSITIE				
1.1 Beperking energieverbruik	Het energieverbruik wordt zo veel mogelijk beperkt, in de bebouwde omgeving, openbare ruimte en andere activiteiten.	BENG 1 (bijna energieneutrale gebouwen)	Bestaande bouw verduurzamen nieuwbouw energieneutraal	kWh/m ²
1.2 Duurzame energievoorziening	Alle energie die in Legmeer wordt verbruikt is gewonnen uit volledige hernieuwbare bronnen.	37% duurzame energie in 2030 (BENG 3)	Fossiel onafhankelijk in 2040 / Alle nieuwbouw energieneutraal	% duurzame energie
1.3 Bedrijven voldoen aan het activiteitenbesluit en Wet Milieubeheer, EED en Meldingsplicht	Ogv de Wet Milieubeheer dienen bedrijven alle maatregelen die zich binnen 5 jaar terugverdienen uit te voeren. Binnen de EED en met behulp van meldingsplicht is toetsing hierop mogelijk.	EED-richtlijn	De ambitie van Amstelveen is dat van nagenoeg alle grootverbruikers is vastgesteld of zij voldoen aan de Wet milieubeheer - maatregelen zijn genomen - of	Aantal bedrijven dat voldoet aan meldingsplicht en maatregelen heeft genomen
1.3 Faciliteiten elektrische auto's	Gebruik van elektrische auto's stimuleren	-	-	Aantal beschikbare laadpalen
1.4 Aanleg smart grid	Aanleg van slim energienetwerk om energieopwekking en -gebruik op elkaar af te stemmen.	-	-	Toepassing smart grid
2. CIRCULAIRE ECONOMIE				
2.1 Reduce: milieupact verminderen	Stimuleren van circulair ontwerp: o.a. slanker ontwerpen, materiaalkeuzes o.b.v. milieupact.	10% circulair inkopen in 2020	10% circulair inkopen in 2020	% ontwerpen met aandacht voor milieu impact materialen
2.2a Reuse: materialen hergebruiken	Hergebruik van sloopmateriaal stimuleren binnen het gebied.	Volledige circulaire economie in 2050	Onafhankelijk van fossiele brandstoffen in 2040	% van sloopmaterialen wordt (hoog- of laagwaardig) hergebruikt
2.2b Reuse: materialen herbruikbaar maken	Bouwelementen herbruikbaar maken bij einde technische levensduur.	"	"	% van bouwmaterialen dat (hoogwaardig) hergebruikt kan worden
2.3 Materialenpaspoort	Door inzet van materialenpaspoorten inzicht verkrijgen in de gebruikte materialen en waarde in gebouwen.	"	"	% gebruik van materialenpaspoort
2.4 Recycle: afvalstromen optimaliseren	Reststromen vanuit wonen en werken worden circulair ingezet.	VANG: 30 kg restafval, 75% afvalscheiding in 2025	VANG: 30 kg restafval, 75% afvalscheiding in 2025	Kg restafval per inwoner, en % recycling
3. KLIMAATADAPTATIE				
3.1 Voorkomen wateroverlast	Voorkomen van wateroverlast bij hevige regenval door lokaal bergen en verwerken	Deltaprogramma: klimaatbestendig en waterrobuust inrichten	-	Verwerking hemelwater (mm/uur)
3.2 Groen en open water	Voldoende groen en water in de omgeving t.b.v. een comfortabel klimaat en leefomgeving	"	-	norm voor bomen / % wateroppervlak
3.3 Voorkomen hittestress	Hittestress en bijbehorende effecten in de gebouwde omgeving voorkomen	"	-	Hittereductie in graden (t.o.v. referentie)
3.4 Voorkomen van (langdurige) droogte	Hemelwater zoveel mogelijk lokaal laten infiltreren, zodat dit een tijdelijke/extra buffer biedt bij (langdurige) droogte.	"	-	% van oppervlakken die waterdoorlatend zijn
3.5 Bij overstromingen schade voorkomen	Schade bij overstromingen voorkomen door nu de juiste maatregelen te treffen	-	-	Waterhoogte boven max. zonder schade aan gebouwen en wegen

Voorstel ambitie eindsituatie	Toelichting	Voorbeeld	Voorwaarden	Verantwoordelijke partij	Verankering	Kostencategorie E / EE / EEE toelichten wat dit	Prioritering
Woningen: BENG 1. Industrie: bouwbesluit.	Energieverbruik wordt op wettelijk niveau gehouden.	Hoge isolatiewaarden, luchtdicht bouwen, overstekken en oriëntatie t.o.v. de zon	-	Gebouweigenaar of ontwikkelaar	BENG = wettelijk vanaf 1 juli 2020. Met CHW is aanvullende eis mogelijk.	E	Need to have
Daken optimaal inzetten voor opwekking, collectieve duurzame warmtebronnen.	Wens van gemeente om alle daken optimaal te benutten voor zon-PV en warmtebronnen collectief te benutten.	Elektra: Zon-PV. Warmte: warmtenet, geothermie, WKO, aquathermie.	Stedenbouwkundig plan houdt rekening qua oriëntatie en schaduwwerking van torens.	Gebouweigenaar of ontwikkelaar.	Aardgasloos = wettelijk voor kleinverbruikers. CHW geeft mogelijkheid tot aanvullende eis.	EE	Need to have
Alle bedrijven voldoen aan EED	Maatregelen met terugverdiendtijd korter dan 5 jaar worden opgenomen in erkende maatregelenlijst (Infomil)	Waterzijdide inregeling van warmteafgifte systemen.	-	VTH/ dmv uitvoeringsovereenkomst ODNZKG	EED	E	Need to have
minimaal 5% van totale aantal parkeerplaatsen	5% wordt beschouwd als toekomstigbestendige norm.	Centraal laadplein, in gebouwde garage en/of bij reguliere parkeerplaatsen.	-	Gemeente (openbare ruimte), ontwikkelaar (gebouwd parkeren).	Vast te leggen in LIOR voor OR, en BP voor gebouwde plaatsen.	E	Nice to have
Smart grid voor Legmeer	Voor het gehele gebied centraal organiseren.	Smart grid proeftuin in Gorinchem	Netbeheerder als trekker en (ruimte voor) integratie in woningen	Gemeente i.s.m. netbeheerder	Geen verankering, vergt samenwerking met netbeheerder.	EE	Nice to have
100%	Iedere project kan kiezen voor minder/schoner materiaal.	Triodos kantoor: houtbouw. Kantoor Goede doelen Ioterij: herbestemming bestaand vastgoed	Voldoende kennis en kunde in bouwteams. Incentive voor circulair ontwerp.	Gemeente (stimulerend) en ontwikkelaars	Met CHW mogelijkheid tot extra eisen, bijv. met CPG van GPR.	E	Need to have
≥ 50%	In GWW is dit gebruikelijk, voor gebouwen vraagt het extra inzet.	Bijlmer Bajes: 98% hergebruik. Materiaaldepot voor sloopmaterialen.	Depot voor tijdelijke opslag van bouwmaterialen.	Gemeente (stimulerend) en ontwikkelaars	"	EE	Need to have
≥ 40%	Elementen dienen ontkoppelbaar te zijn, en eenvoudig toepasbaar.	Tijdelijke rechtbank Amsterdam, Cirdl Amsterdam, Sustainer Homes.	Voldoende kennis en ervaring bij marktpartijen.	Gemeente (stimulerend) en ontwikkelaars	"	E/EE	Need to have
100% van gebouwen heeft materialenpaspoort	In het paspoort zijn o.a. materialen, levensduur en restwaarde te vinden.	Materialenpaspoort van Madaster	Borging door gemeente of incentive voor gebruik.	Gemeente (stimulerend) en ontwikkelaars	"	E	Need to have
30 kg per inwoner en 75% recycling in 2025	Landelijke doelstelling.	Gemeentelijk beleid.	Juiste faciliteiten in de wijk.	Gemeente (stimulerend) en ontwikkelaars	Mogelijkheid tot stimulering via afvalstoffenheffing.	E	Need to have
90 mm/uur	Dit is gemeentelijk beleid en voldoende ambitieus.	Waterplein, krattenfilter, wadi-systeem.	Afstemming op lokale omstandigheden als grondwater.	Gemeente (openbare ruimte) en ontwikkelaars	Mogelijkheid tot voorwaardelijke verplichting in BP.	EE	Need to have
3.000 bomen / 10% open water	Doelstelling gemeente (bomen) en waterschap (% open water).	-	Goede landschappelijke inpassing.	Gemeente (openbare ruimte)	"	E	Need to have
Hittereductie van 3 graden (t.o.v. referentie)	Vast te stellen met standaard model.	Wind bewust inzetten, groene gevels, stromend water	"	Gemeente (openbare ruimte) en ontwikkelaars	"	E	Nice to have
≥ 50%	Groenstroken, maar ook waterdoorlatende verhardingen.	Grastegels, straatsteen met brede voeg, halfverharding voor langzaam verkeer.	"	Gemeente (openbare ruimte) en ontwikkelaars	"	E	Need to have
25 cm	Verhogen van drempels en/of verlagen openbare ruimte.	Verhoogd bouwen, holle wegen, wadi-systeem.	"	Gemeente (openbare ruimte) en ontwikkelaars	"	EE	Need to have



ART
HOUSE



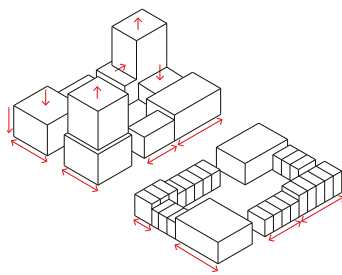


2.5 STEDELIJK KARAKTER

Amstelveen wil verdichten en intensiever bouwen. Zo wordt optimaal gebruik gemaakt van het stedelijk gebied en blijft de groene buitenruimte gespaard. Tegelijkertijd is het streven om een kwalitatief hoogwaardig en aantrekkelijk woon/werkgebied tot stand te brengen. Amstelveen stelt duidelijke grenzen aan hoogbouw, om het karakter van de 'stad tussen de bomen' te behouden.

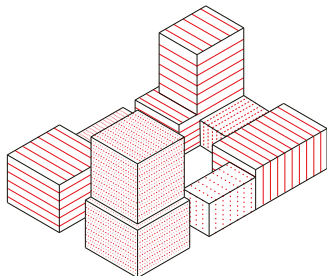
In de nieuwe Hoogbouwvisie van Amstelveen (2019) formuleert stadsbouwmeester Marijn Schenk de kern van het beleid aldus: "In deze hoogbouwvisie nemen we de 'Amstelveense maat' als uitgangspunt; de maat van de Amstelveense hoogte is bepaald in relatie tot

de hoogte van de kruinen van de bomen. Wanneer er hoger gebouwd wordt dan die Amstelveense maat, is hieraan de eis gesteld dat deze hogere gebouwen op een plint staan die deze menselijke maat wel heeft. Ook dienen de hogere gebouwen uitgevoerd te worden in de vorm van slanke torens die als losse elementen door het bladerdak van de bomen uitsteken en waartussen licht en lucht zichtbaar blijft. Zo kunnen de hogere gebouwen herkenningspunten vormen. De belangrijke routes worden met actieve plinten (functies op begane grond, transparante uitstraling) beter begeleid. Het openbaar gebied blijft de lichte, groene uitstraling houden die zo kenmerkend is voor Amstelveen."



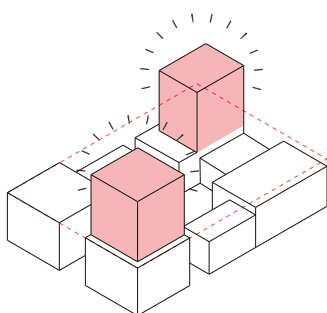
Stedelijke randen en luw binnengebied

Het stedenbouwkundig plan kiest voor een compacte en gemengde stad met een herkenbaar karakter. De stedenbouwkundige opzet onderscheidt zich in dichtheid en schaal van de omliggende wijken Westwijk en Middenhoven en verrijkt daarmee het woonlandschap van Amstelveen. De wijk kent een specifieke opbouw van buurten; de stedelijke randen, een luw binnengebied en een eiland. Deze buurten onderscheiden zich door het programma (wonen, voorzieningen en de mate van menging met werken), openbare ruimte, dichtheid en bouwhoogte.



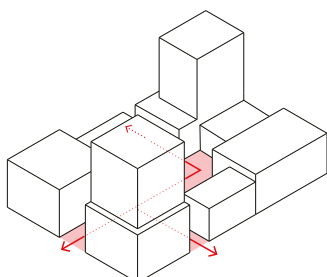
Samengesteld en pandsgewijs

De structuur van het nieuwe Legmeer wordt gevormd door een helder en krachtig raamwerk van water, wegen en groen. Dit raamwerk definieert clusters van bebouwing, die weer bestaan uit bouwblokken. Deze bouwblokken zijn duidelijke afleesbaar en worden gemarkeerd doordat de hoeken in de regel de rooilijn volgen. Ieder bouwblok worden vervolgens gevormd door meerdere gebouwen die zich in vorm en korrel van elkaar onderscheiden, zowel in de breedte en de hoogte. De hiërarchie van cluster naar bouwblok naar gebouw geeft het gebied een aantrekkelijke en leesbare maat en schaal, waar de bewoners en gebruikers zich goed naar kunnen verhouden.



Basishoogte met daarboven torens

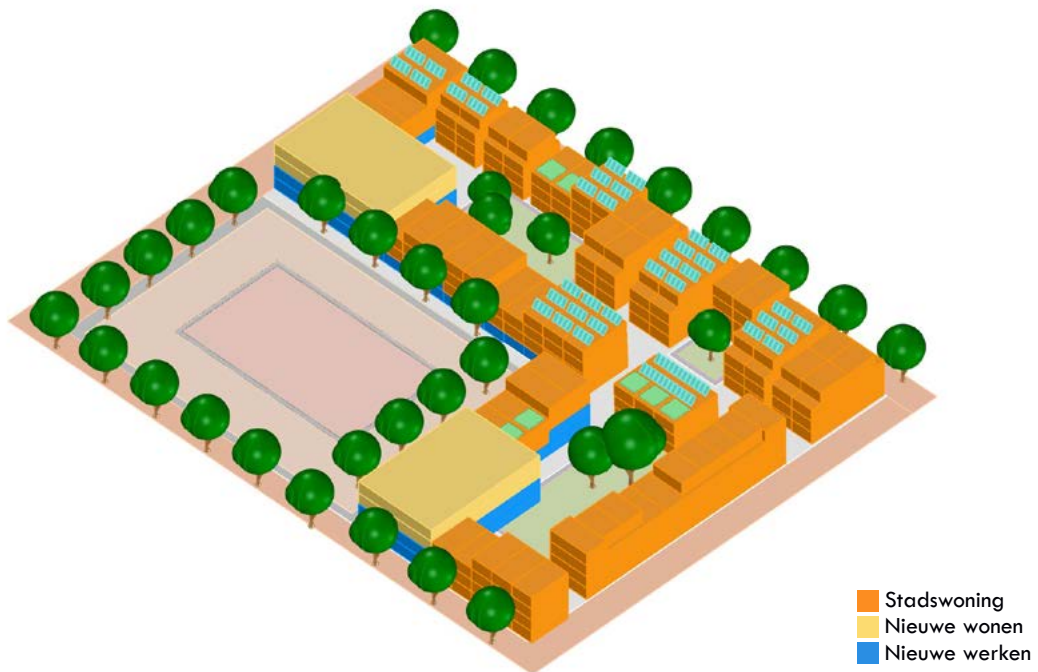
De basis bouwhoogte van de gebouwen van Legmeer wordt bepaald door een bebouwing van 4 lagen in het hart en 6 lagen aan de randen, de zogenaamde 'schouderhoogte'. Met deze basishoogte wordt de relatie tussen de woning, balkon en het leven op straat geborgd. Een tweede laag wordt gevormd door hoogbouw accenten met een hoogte van 12 tot 14 lagen. Vanuit de woningen in de hoogbouw wordt de bewoners een uitzicht over de stad en het omliggende landschap geboden. Doordat de hoogbouw boven de basislaag een setback kent aan de straatzijdes, wordt de impact op de ervaring op ooghoogte in het straatbeeld beperkt. Met slankheidsregels en regels met betrekking tot onderlinge afstand, wordt geborgd dat de hoogbouw individuele accenten zijn in het plan.



Gekaderd en toegankelijk

Parken, pleinen en de primaire straten worden omsloten door de bebouwing die op deze plekken veelal schouder aan schouder staat. Doordat de bebouwing in deze randen voor minimaal 80% in de rooilijn staat, worden heldere wanden gevormd die de openbare ruimte structuur geven. Met het opzoeken van de randen van de bouwblokken komen de binnenterreinen beschikbaar voor groene tuinen. Wanneer deze gebieden publiek toegankelijk worden, ontstaat een tweede netwerk van openbare ruimtes: een netwerk van verbonden groene tuinen.

KARAKTER VAN HET KWADRANT

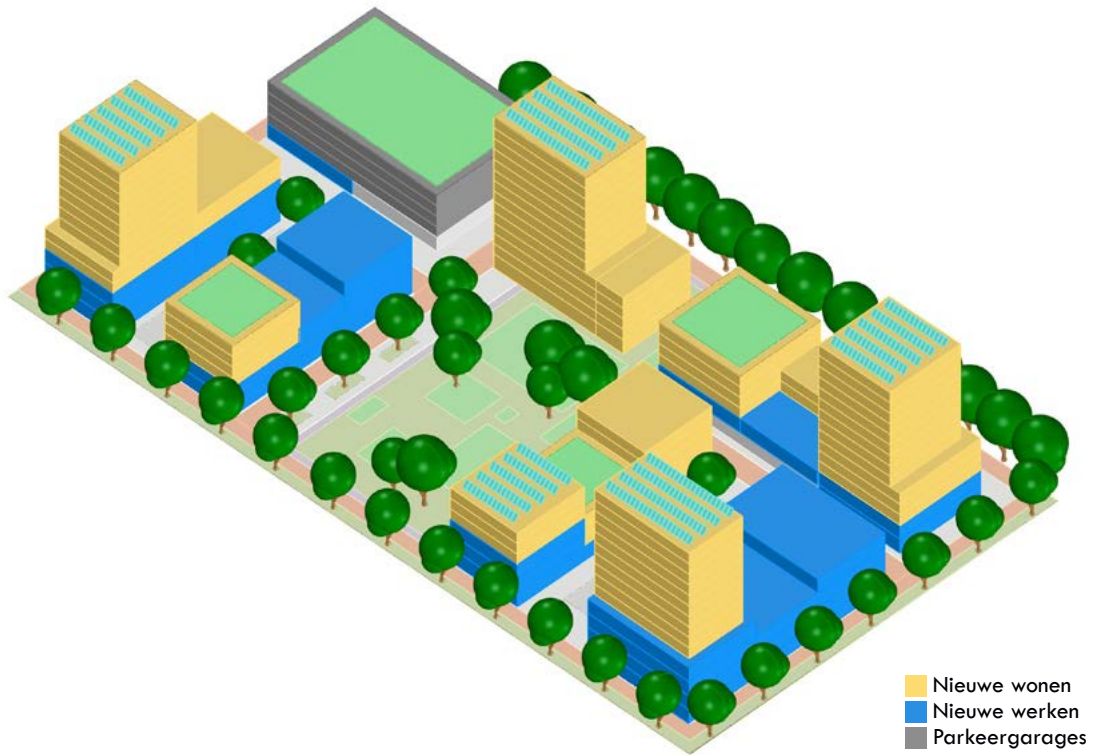


Voorbeelduitwerking van het Kwadrant



Referentie Primaire autoweg

KARAKTER VAN HET WOON-WERKGEBIED



Voorbeelduitwerking van een woon-werk milieu



Referentie woon/werk programma en karakter



Welkom bij
Louwman Amstelveen
TOYOTA

TOYOTA
Louwman



40-JH-VV

47-CH-KW

89-GJ-RX

BERNARD



ONTWIKKEL- STRATEGIE



3.1 STAPSGEWIJS EN GEZAMENLIJK

De gemeente kiest binnen Legmeer voor de strategie van “Clusterontwikkeling”. Dit houdt in dat de gemeente de mogelijkheid biedt op het niveau van een deellocatie of een cluster van gebouwen tot planontwikkeling te komen. Dit wil niet zeggen dat een initiatiefnemer van een enkele kavel niet mag ontwikkelen. Echter, de in deze ontwikkelvisie genoemde spelregels plus andere aanvullende bepalingen zullen het voor de individuele kaveleigenaar uitdagend maken een rendabele ontwikkeling te realiseren. Daar waar mogelijk stimuleert de gemeente samenwerking van kaveleigenaren zodat een goede ontwikkeling van een cluster ontstaat.

Legmeer kent versnipperd grondeigendom. Gebiedsontwikkeling zal organisch plaatsvinden. Gekoppeld aan de keuze voor Clusterontwikkeling kiest de gemeente daarom voor een ontwikkelstrategie waarin we per cluster, in overleg met de betrokken eigenaren, werken met een apart bestemmingsplan/omgevingsplan. Waar mogelijk kunnen specifieke deellocaties worden samengevoegd als kwalitatieve overwegingen, haalbaarheid en/of het ontwikkeltempo daar aanleiding toe geeft. Het streven is in een anterieure overeenkomst samen met de initiatiefnemer(s) te komen tot ontwikkelafspraken en het kostenverhaal te regelen. Het exploitatieplan dient daartoe als terugvaloptie.

Rol gemeente

Iedere grondeigenaar heeft de mogelijkheid zin of haar kavel grond te herontwikkelen. De gemeente zal daarbij de rol van partner innemen. Doel is om gezamenlijk met initiatiefnemers/grondeigenaren de mogelijkheden te verkennen om te komen tot kwalitatief hoogwaardige plannen. De gemeente zal de regie voeren over deze ontwikkeling(en) en het is aan de markt om deze te volgen en in te vullen. Daarom werkt de gemeente actief samen met grondeigenaren op bedrijventerrein Legmeer, ondernemers en omwonenden om tot haalbare ontwikkelscenario's te komen van de transformatie. Op dit moment, situatie eind 2019, is een samenwerking aan de orde tussen de grotere grond- en vastgoedeigenaren op Legmeer. Inclusief de grondeigendommen van de gemeente behelst het circa 40 % van het plangebied waarin op planmatige wijze herontwikkeling mogelijk is. De overige 60 % is (vooralsnog) niet georganiseerd. Ontwikkeling gemeentelijke kavels.

Binnen het plangebied heeft de gemeente zelf twee locaties in eigendom, het afvalbrengrstation en de gemeentewerf. Net als iedere andere grondeigenaar binnen het plangebied heeft de gemeente haar huiswerk te doen. Beide locaties zijn onderwerp van onderzoek, waarbij verplaatsen naar een andere locatie binnen de gemeente een optie is.

De huidige milieucontour of toekomstig beslag op de beschikbare milieuruimte rondom de gemeentewerf en het afvaloverslagstation zal over 7 tot 9 jaar vervallen wanneer een andere manier van afval inzamelen wordt ingevoerd. Daardoor vervalt het gebruik van het afvaloverslagpunt. Het realiseren van woningen binnen die contour wordt dan mogelijk. In het geval de gemeentewerf en/of het afvalbrengrstation wordt verplaatst gaat de gemeente actief op zoek naar geschikte partners om deze gebieden te herontwikkelen.

Ontwikkeling overige kavels

Voor de overige kavels ligt het initiatief en tempo tot herontwikkeling bij de private eigenaren/initiatiefnemers. De gemeente heeft in zulke trajecten een faciliterende rol. Zij zal zich als partner opstellen om gezamenlijk met initiatiefnemers mogelijkheden te verkennen om tot kwalitatief hoogwaardige plannen te komen.

Met deze ontwikkelvisie zet de gemeente de overkoepelende visie en strategie neer. Als onderdeel daarvan zal de gemeente ook zelf investeren in bovenwijkse voorzieningen, die de ontwikkeling van Legmeer en de rest van Amstelveen ten goede komen. Deze investeringen geven een kwalitatieve impuls aan Legmeer, dragen bij aan de waardeontwikkeling in en om Legmeer en daarmee de haalbaarheid van vastgoedprojecten. Amstelveen kan deze investeringen niet alleen dragen en zal op zoek gaan naar subsidies, co-financierende overheden. Gebiedseigen kosten van deellocaties/clusters zoals sloop- bouw- en woonrijp maken komen voor rekening van de initiatiefnemers zelf.

Grondbeleid

Amstelveen zal instrumenten voor grondbeleid inzetten om het transformeren van Legmeer mogelijk te maken. Vooral nog gaat Amstelveen uit van een faciliterende rol waar kan en actief waar nodig. Dat betekent concreet een ondersteunende (partner-) rol bij particuliere initiatieven die passen binnen de ontwikkelvisie. Bij initiatieven en plannen die strijdig zijn met de ontwikkelvisie kan de gemeente via verleiden en inspiratie marktpartijen motiveren tot bijstelling van de plannen. In het uiterste geval kan de gemeente overwegen zelf een extra grondpositie in te nemen.

Stap voor stap

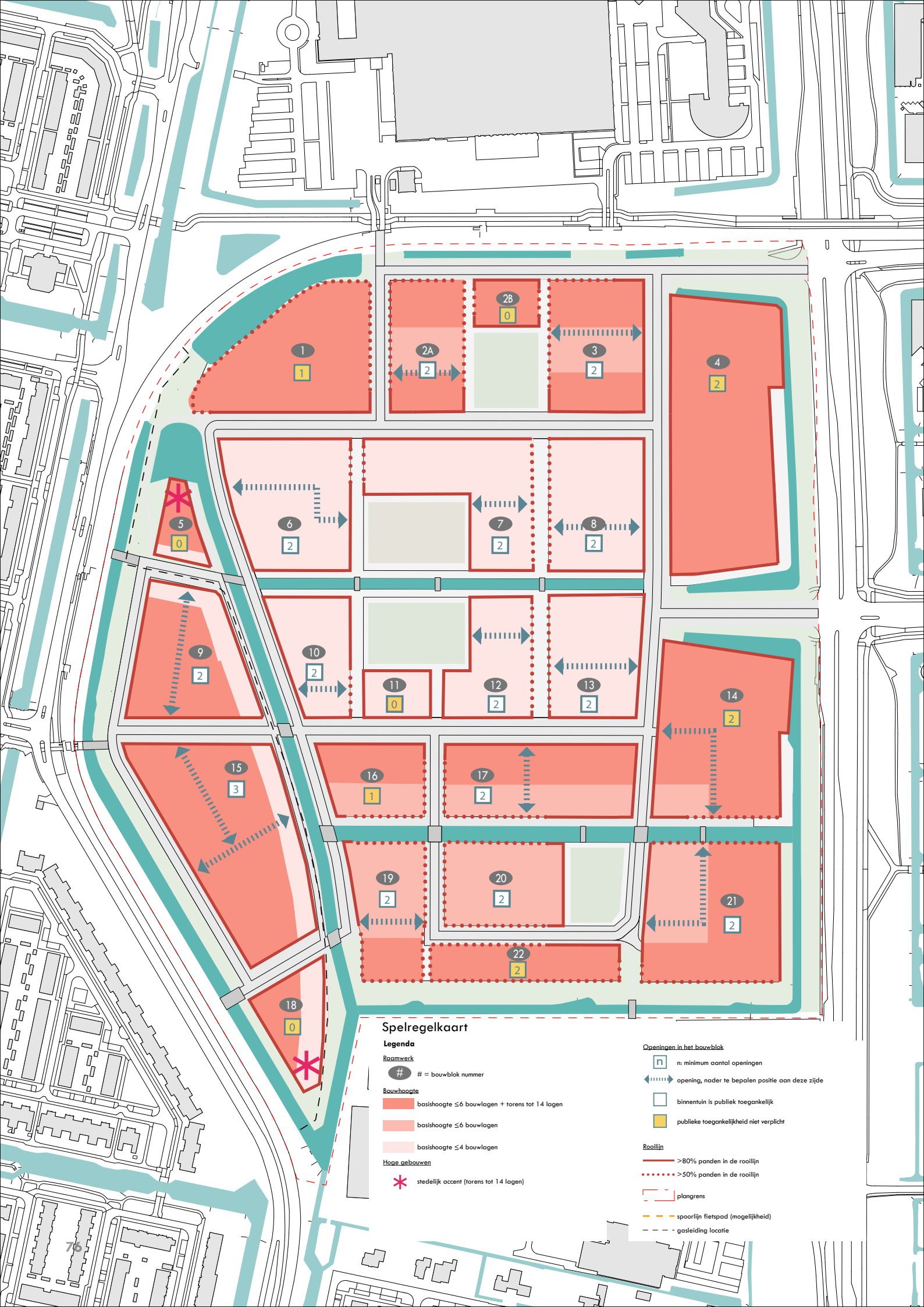
Deze Ontwikkelvisie geldt als de overkoepelende visie en strategie voor de ontwikkeling van Legmeer. Op het moment dat een ontwikkeling van een cluster/deellocatie concreet wordt, werkt de gemeente samen met initiatiefnemer het ontwikkelperspectief verder uit in een clusterpaspoort waarin overzichtelijk de eisen en ambities op verschillende thema's worden weergegeven. Dit vormt vervolgens de basis voor het gewijzigde bestemmingsplan of omgevingsplan.

Achtergrond

FASERING

Zoals eerder gesteld is er voldoende vraag naar woningen in Legmeer. Belangrijk is wel te zorgen voor voldoende onderscheid in het woningaanbod en een onderlinge fasering van de ontwikkelingen binnen de verschillende woonmilieus. De gemeente werkt voornamelijk op basis van de weergegeven indicatieve fasering. Deze fasering is onder andere gebaseerd op de beschikbaarheid van de verschillende deellocaties/clusters en de strategische ligging van de verschillende woonmilieus. Een geslaagde ontwikkeling van een deellocatie/cluster uit de eerste fase kan een hefboom vormen voor de andere deellocaties/clusters binnen het betreffende woonmilieu.

Uitgangspunt is dat de volgende deellocatie/cluster binnen een woonmilieu van start kan gaan als duidelijk is hoe de programmatische en stedenbouwkundige uitgangspunten van de deellocatie uit de voorgaande fase er uit zien vastgelegd in bijvoorbeeld een anterieure overeenkomst, grondverkoop en/of bestemmingsplan/omgevingsplan. De fasering is niet bedoeld als een blauwdruk, maar wordt door de gemeente gebruikt om een minimale mate van regie te houden op de totale ontwikkeling van Legmeer, om overprogrammering van specifieke woningtypen te voorkomen en ruimtelijke samenhang van verschillende deellocaties te borgen.



Spelregelkaart

Legenda

Raamwerk

= bouwblok nummer

Bouwhoogte

■ basishoogte ≤ 6 bouwlagen + torens tot 14 lagen

■ basishoogte ≤ 6 bouwlagen

■ basishoogte ≤ 4 bouwlagen

Hoge gebouwen

* stedelijk accent (torens tot 14 lagen)

Openingen in het bouwblok

n n: minimum aantal openingen

⇄ opening, nader te bepalen positie aan deze zijde

□ binnentuin is publiek toegankelijk

■ publieke toegankelijkheid niet verplicht

Rooilijn

— >80% panden in de rooilijn

⋯ >50% panden in de rooilijn

- - - plangrens

- - - spoorlijn fietspad (mogelijkheid)

- - - gasleiding locatie

3.3 SPELREGELS VOOR DE TRANSFORMATIE

De gemeente Amstelveen kiest voor een organische ontwikkeling van Legmeer. De transformatie krijgt vorm in samenspraak met alle belanghebbenden in het gebied, waarbij de gemeente vooral faciliteert. Om die rol goed te kunnen vervullen formuleert de gemeente heldere kaders voor de transformatie van Legmeer, te beginnen met deze ontwikkelvisie.

Wij formuleren in dit hoofdstuk de spelregels voor de transformatie van Legmeer. Concrete plannen van initiatiefnemers worden hieraan getoetst. Daarbinnen krijgen eigenaren, ontwikkelaars en andere

initiatiefnemers de ruimte om zélf bouwplannen op te stellen en te realiseren. Indien een plan van uitgesproken kwaliteit is, zonder dat het de omliggende kwaliteit schaadt kan beargumenteerd worden afgeweken van de spelregels.

Nadat deze Ontwikkelvisie is vastgesteld zal worden gestart met het opstellen van een structuurvisie en een beeldkwaliteitsplan, dat een omschrijving biedt van de ruimtelijke kernkwaliteiten van het nieuwe Legmeer en de gewenste samenhang in ruimtelijke kwaliteit tussen projecten.

Spelregels

DICHTHEID EN PROGRAMMA

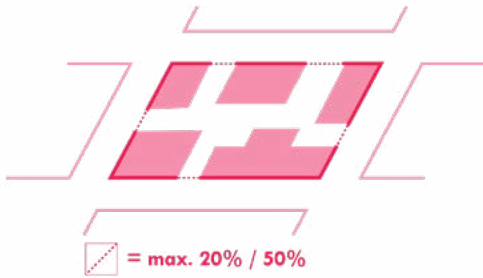
Spelregel 1: het maximale bouwvolume voor Legmeer is 550.000 m²

De 550.000 m² omvat al het bovengronds programma in Legmeer conform de NEN norm, dus exclusief uitkragende balkons.

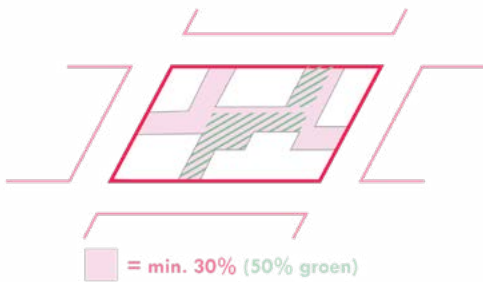
Spelregel 2: Het maximaal bouwvolume per cluster wordt bepaald.

Op basis van onder andere de positie (in het Kwadrant, of daarbuiten) en de omvang van een cluster wordt een maximale dichtheid voor de bouwblokken bepaald. Dit wordt bij het opstellen van de clusterpaspoorten nader uitgewerkt.

Rooilijnen spelregels



De rooilijnen zijn voornamelijk bebouwd.

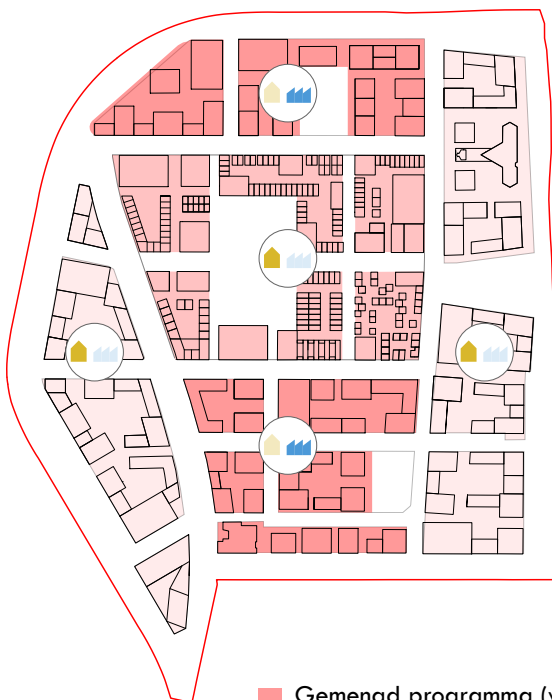


Een deel van het bouwblok is onbebouwd en heeft een groene inrichting.



In de binnentuinen is ruimte voor bomen van voldoende omvang.

Programma Mix



- Gemengd programma (woon en werk)
- Gemengd programma (woon en voorzieningen)
- Gemengd programma (woon en beperkt werk)

ROOILIJNEN, BINNENTUINEN EN VOORZIENINGEN

Spelregels

ROOILIJNEN EN BINNENTUINEN

Spelregel 3: de bebouwing staat grotendeels in de rooilijn.

Het plaatsen van de bebouwing in de rooilijn helpt om de samengestelde bouwblokken afzonderlijk van elkaar te lezen. Op enkele plekken in het plan is dit voor minimaal 80% verplicht omdat daarmee een plein of een park wordt omsloten. Op andere plekken staan gebouwen voornamelijk in de rooilijn en kan een gering aantal gebouwen beperkt worden teruggelegd ten opzichte van de rooilijn. De gevelzijde van deze bouwblokken zijn voor minimaal 50% bebouwd. Gebouwen in het binnengebied zijn ondergeschikt aan de gebouwen in de rooilijn.

Spelregel 4: Bouwblokken zijn niet geheel gesloten.

De openingen in een bouwblok hebben een tweetal doelen. Enerzijds gaat het om het doorwaadbaar maken van de bouwblokken, waardoor iedereen zich door de blokken kan bewegen. Dit geldt met name voor de grotere bouwblokken. Anderzijds helpen de openingen om (zon)licht tot diep in straten te laten doordringen en de binnenterreinen en het bouwblok transparant te houden zodat mogelijke woningen aan het binnenterreinen nog steeds een (indirecte) relatie hebben met de openbare ruimte. Daarnaast zijn de bouwblokken onder wisselend regime toegankelijk.

Spelregel 5: De binnenterreinen zijn groen, waar mogelijk collectief en tenminste overdag publiek verbonden met het netwerk van straten, pleinen en parken.

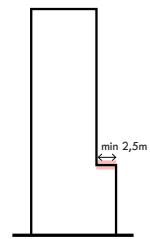
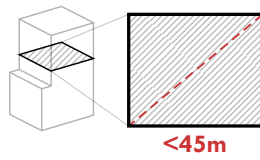
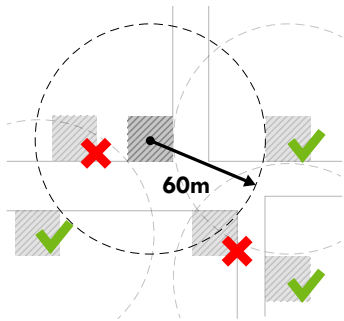
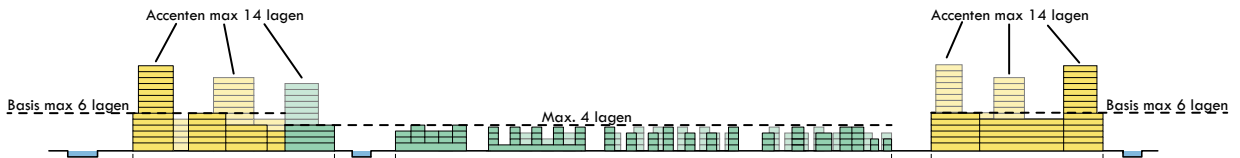
Een bouwblok is voor minimaal 30% onbebouwd, waarvan minimaal 50% een groene invulling krijgt. Het groen is kwalitatief goed, robuust en bestaat bij binnentuinen uit voldoende bomen in verhouding tot de maat en schaal van het bouwblok.

VOORZIENINGEN

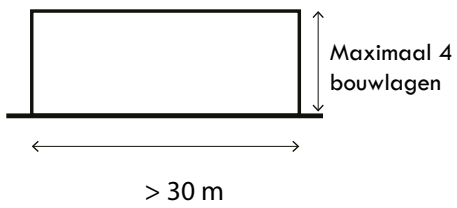
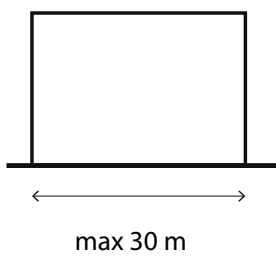
Spelregel 6: Een cluster bestaat uit een mix van wonen, werken en voorzieningen

In de clusterpaspoorten wordt de mix voor een ontwikkelcluster nader bepaald.

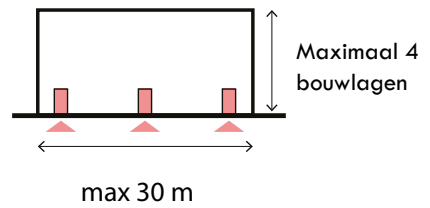
BOUWHOOGTE



GEBOUWKORREL



Legmeer



Het Kwadrant

BOUWHOOGTE EN GEBOUWKORREL

Spelregels

BOUWHOOGTE

Spelregel 7: de basishoogte is zichtbaar gevarieerd, met een maximum van 4 tot 6 bouwlagen*.

- De maximale basishoogte ligt tussen de 4 (Kwadrant) en 6 bouwlagen
- De plint heeft een ruime verdiepingshoogte (minimaal 4 meter), is actief en draagt bij aan de belevingskwaliteit op straatniveau;

Spelregel 8: Torens variëren in verschijningsvorm, met een maximum van 14 bouwlagen*.

- Torens (bebouwing boven de Amstelveense hoogte) zijn minimaal 12 bouwlagen en hebben een maximale hoogte van 14 bouwlagen.
- De afstand tussen de torens bedraagt minimaal 60 meter (van de kern tot de gevel van de andere toren)
- De horizontale diagonaal van een toren heeft een maximale maat van 45 meter
- Hoogteaccenten zijn alzijdig ontworpen en hebben aan de straatzijde een setback van 1:10 (circa 2,5 meter), met uitzonderingen van de Bovenkerkerweg en de zuidelijke rand van het plangebied.

* Indien in een bouwlaag twee verdiepingen (vide) kunnen worden gemaakt, worden deze als zodanig gerekend (met uitzondering van entrees).

GEBOUWKORREL

Spelregel 9: Bouwblokken bestaan uit samengestelde gebouwen met wisselende breedtes.

- Een zijde van een bouwblok bestaat uit minimaal 2 gebouwen.
- Gebouwen (met uitzondering van het Kwadrant) hebben een maximale lengte van 30 meter van 6 bouwlagen hoog, indien langer geldt een maximale basishoogte van 4 bouwlagen. Daarboven zijn torens (met een setback) toegestaan.
- Gebouwen in het Kwadrant hebben een maximale lengte van 30 meter, waarbij alle woningen met een eigen (voor)deur op maaiveld worden ontsloten.

3.4 VERVOLGPROCES

De Nota van Uitgangspunten voor de transformatie van Legmeer is door het college begin 2018 vastgesteld en in de commissie Ruimtelijke Ordening Wonen en Natuur van 5 februari 2019 behandeld. Naast het vrijgeven voor participatie van deze nota is de opdracht meegegeven het scenario “Productieve Stad” verder uit te werken met doorgroeimogelijkheden naar het scenario “Hoogstedelijk Innovatief”. Direct daarna zijn we gestart met het participatietraject en het opstarten van het opstellen van deze ontwikkelvisie. Er zijn diverse onderzoeken uitgevoerd, onder andere naar de vraag wie de toekomstige bewoner van Legmeer zal zijn, de mobiliteit in en om het plangebied en de vertaalslag ambities duurzaamheid.

Daarnaast hebben wij enkele besprekingen gevoerd met de eigenaren van grote(re) grondposities binnen het plangebied, diverse vastgoedontwikkelaars en experts over de ontwikkeling van Legmeer. De waardevolle inzichten uit die gesprekken vormen, in combinatie met een integrale beleidsanalyse en de inhoudelijke bijdragen van verschillende vakspecialisten binnen de gemeente, de Omgevingsdienst, de basis voor deze Ontwikkelvisie Legmeer.

Participatie en communicatie

Amstelveen werkt aan Legmeer ‘in de geest van de Omgevingswet’. Dat houdt in dat we werken vanuit een flexibele integrale visie en dat we vroegtijdig eigenaren, (toekomstig) bewoners, ondernemers en overige geïnteresseerden de kans bieden deze ontwikkelvisie mede vorm te geven.

Begin 2019 heeft het college van Amstelveen de Nota van Uitgangspunten voor Legmeer vastgesteld. Op basis van deze nota is van eind februari 2019 tot en met april 2019 een breed participatietraject doorlopen. De opgehaalde resultaten gebruiken we als input voor deze ontwikkelvisie. Het streven is om in Q 1 2020 de ontwikkelvisie vast te stellen. Nadat de ontwikkelvisie is vastgesteld wordt er gestart met de planontwikkeling van de verschillende clusters /deellocaties. Het spreekt voor zich dat stakeholders in die clusters en in de omgeving bij de planontwikkeling en besluitvorming worden betrokken.

Het college van B en W legt vervolgens diverse stukken ter besluitvorming voor aan de gemeenteraad: een ontwikkelvisie Legmeer, startnotitie BTAZ, beeldkwaliteitsplannen, structuurvisie en uiteindelijk omgevingsplannen.

Van Ontwikkelvisie tot gebouw

Ontwikkelvisie: Met deze ontwikkelvisie geeft de gemeente richting aan de ontwikkeling van Legmeer. Zo bepaalt de gemeente op welke plekken wel, of juist niet gebouwd mag worden. Daarbij geeft de gemeente aan waarvoor aandacht moet zijn, bijvoorbeeld het zoekgebied voor (maatschappelijke) voorzieningen. Nadat deze visie is vastgesteld door de gemeenteraad, kan een initiatiefnemer / ontwikkelaar besluiten te willen herontwikkelen/bouwen.

Structuurvisie: De structuurvisie vormt de ruimtelijke vertaling van de Ontwikkelvisie Legmeer 2020. De borging van ruimtelijke kwaliteit van het plangebied staat hierbij voorop. Voorafgaand aan het opstellen van de structuurvisie is er een uitgebreide analyse uitgevoerd naar zowel het vigerend beleid als de ruimtelijke kwaliteiten van de omgeving.

Beeldkwaliteitsplan: In een beeldkwaliteitsplan formuleert de gemeente richtlijnen voor de bebouwde ruimte en openbare ruimte met als doel de ruimtelijke kwaliteit te waarborgen. De richtlijnen garanderen dat de samenhang, de ambitie en uitgangspunten van de ontwikkelvisie Legmeer, verder uitgewerkt in het clusterpaspoort overeind blijven en worden versterkt.

Clusterpaspoort: Een gebied van zo'n 30 hectare kunnen we niet in één keer ontwikkelen. Dat willen we ook niet, want we willen kunnen inspelen op veranderingen. Hoe kun je flexibel ontwikkelen en toch pioniers het gevoel geven dat hun buurtje af is? De basis voor de ontwikkeling van Legmeer is een flexibele planningsstrategie gebaseerd op clusters (logische ruimtelijke eenheden omsloten door bestaande wegen of water). Het gaat om een diversiteit aan plots variërend in grootte. De plots verschillen in dichtheid van bebouwing maar hebben gemeen dat ze een afgemaakt buurtgevoel oproepen. Elke cluster heeft een clusterpaspoort met uitgangspunten voor onder andere dichtheid, bouwhoogtes met aansluiting op ander gebied en variatie in architectuur. De clusters zijn nog niet helemaal uitgewerkt, om zo in te kunnen spelen op toekomstige (duurzaamheids-) wensen en eisen en/of mogelijkheden van vergroting van de cluster. Een belangrijke eis in het paspoort is dat deze aansluit op een groter gebied. Het clusterpaspoort zal via het College van B&W aan de gemeenteraad worden aangeboden ter vaststelling.

Anterieure Overeenkomst/Exploitatieplan: Met initiatiefnemer/ontwikkelaar zal een traject worden gestart te komen tot kostenverhaal van plankosten en bovenplanse/bovenwijkse kosten. Dit zal of via een anterieure overeenkomst of exploitatieplan plaatsvinden. Voorafgaand aan het starten van het clusterpaspoort zal een zogenaamde voorovereenkomst worden gesloten. Daarna wordt gestart met het opstellen van het clusterpaspoort.

Omgevingsvergunning: Nadat de omgevingsvergunning is aangevraagd en verleend kan de bouw pas echt starten.

Placemaking

Placemaking is gericht op het geven van meer gebruikswaarde aan plekken (in de openbare ruimte). Het werkt vanuit de filosofie dat het maken van een plek draait om mensen, niet om stenen. Waar het vroeger in Nederland gebruikelijk was dat de overheid alles bepaalde, wordt vanuit Placemaking onderzocht in hoeverre de gemeenschap meer het heft in eigen handen kan nemen. Met Placemaking kun je onderzoeken of een gemeenschap plekken kan creëren die voldoen aan de wensen en behoeften van diezelfde gemeenschap. De methode is kansrijk voor Nederland en dus ook voor Legmeer. Vooral als je bedenkt dat co-creatie en participatie hoog op de agenda van overheden staan.

Uit onderzoek van Bureau Motivaction blijkt dat voor placemaking Legmeer een gefaseerde aanpak wenselijk is. Voor de eerste fase richt de placemaking zich op de 'pioniers' van de woonbeleving. Denk daarbij aan postmoderne hedonisten en kosmopolieten. In de tweede fase komen dan de (relatieve) volgers aan bod: postmaterialisten en opwaarts mobielen.

Achtergrond

GEBIEDSEXPLOITATIE

Uitgangspunt is dat we een toekomstbestendige ontwikkeling willen realiseren en de haalbaarheid van de ontwikkeling niet in gevaar willen brengen door een te grote stapeling van eisen. Om dit in de praktijk te brengen, doorlopen we dit traject waar mogelijk in co-creatie met de betrokken marktpartijen. Op deze manier kan de haalbaarheid direct in de praktijk worden getoetst.

Kostenverhaal

Als onderdeel van dit ontwikkelperspectief zal de gemeente zelf ook investeren in bovenwijkse voorzieningen, die de ontwikkeling van Legmeer en de rest van de stad ten goede komen.

De gemeente onderzoekt of naast de gebruikelijke kosten voor het wijzigen van de bestemming en de herinrichting van de openbare ruimte ook de aanleg van (bovenwijkse) voorzieningen, zoals extra toegangswegen, culturele voorzieningen en collectieve maatregelen op het vlak van duurzaamheid kunnen worden verhaald op ontwikkelaars. De ontwikkelingen moeten financieel haalbaar en uitvoerbaar zijn. De gemeente stelt pas een bestemmingsplan vast als er afspraken zijn gemaakt over de door gemeente op marktpartijen te verhalen wettelijke kosten. Gebiedseigen kosten van deellocaties, zoals sloop en bouw- en woonrijp maken, komen voor rekening van de initiatiefnemers zelf.

TOT SLOT

Begin dit jaar boog de Raadscommissie Ruimtelijke Ordening, Wonen en Natuur zich over de verschillende toekomstscenario's voor Legmeer uit de Nota van Uitgangspunten. Daaruit kwam een heldere opdracht voort: werk het scenario Productieve Stad uit, en onderzoek daarbij wat de mogelijkheden zijn om door te groeien richting het scenario Hoogstedelijk Innovatief.

Deze Ontwikkelvisie laat zien dat het mogelijk is om op Legmeer de aantallen woningen te realiseren die passen bij het scenario Productieve Stad, en misschien nog belangrijker: om een nieuwe stadswijk tot stand te brengen waarin wonen en werken op een bijzondere manier wordt samengebracht. Legmeer heeft de potentie om een buitengewoon aantrekkelijke stadswijk te worden, waar mensen graag wonen, werken en recreëren.

De transformatie wordt een grote inspanning voor de gemeente, de ondernemers in het gebied en de ontwikkelaars. Het opbouwen van de nieuwe stadswijk zal vele jaren in beslag nemen.

In deze visie zijn mogelijkheden opgenomen, indien nodig, meer woningen en ruimte voor werken toe te voegen aan het reeds genoemde programma. Deze ruimte komt alleen beschikbaar als aantoonbaar de nu geplande solitair gebouwde parkeervoorzieningen niet (meer) nodig zijn. Ook kan gekozen worden deze (mogelijk) vrijkomende ruimte te gebruiken als openbare ruimte.

Amstelveen heeft grote ambities met het transformeren van het bedrijventerrein Legmeer. Deze Ontwikkelvisie laat zien dat de ambities kunnen worden waargemaakt.

COLOFON

Opdrachtgever en samenwerking



Projectteam

Roy van Pamelan	Programmamanager
Martie de Boer	Programmasecretaris
Menno Abrahams	Adviseur infrastructuur
Gauke Adamse	Landschapsarchitect
Jantien Beukema	Adviseur wonen
Tom Brons	Stedenbouwkundige
Marcel Clewits	Adviseur water
Tom van Dijk	Sr accountmanager
Wilco Eindhoven	Coordinator ondergrondse infra
Paul Gillissen	Verkeerskundige
Clement Jager	Adviseur verkeer en parkeren
Anne Kaiser	Adviseur circulaire economie
Wim Kok	Adviseur klimaatadaptatie
Isabelle Kuiper	Sr jurist grondzaken
Rogier van der Laan	Procesmanager energietransitie
Richard van Leeuwen	Adviseur energietransitie
Martin Panday	Adviseur ruimtelijke ordening
Daniel van der Ree	Adviseur wonen
Esther de Rooij	Milieuregiseur
Kyriakos Tsolakidis	Adviseur milieu
Bram van Uden	Sr planeconoom
Ad van der Ven	Sr planeconoom
Anne-Marie Vreman	Sr jurist grondzaken
Juke Warmerdam	Adviseur communicatie
Femke van der Zanden	Adviseur economische zaken
Saskia Zorge	Adviseur duurzaamheid

Adviseurs

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

Team

Marco Broekman
Onno van Rieven
Jordy Stamps
William Priestley
Martha Seitaniidou
Giel Wiegers

Royal Haskoning DHV

Mariska Rüter
Miquel Blokland
Rein Bruinsma
Patrick de Baat
Mark Huskes

Rogeo

Rosa de Witte

De Wijde Blik

Theo Dohle
Danielle Hasenbos

Motivaction

Marco Sodderland
Pieter Paul Verheggen
Rebecca van der Grient

Eindredactie en vormgeving

marco.broekman

Disclaimer

Niets uit deze publicatie mag worden veelevoudigd en/of openbaar gemaakt worden zonder naam- en bronvermelding. Dit document betreft een ontwikkelvisie 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.



OPDRACHTGEVER

Gemeente  Amstelveen

OPDRACHTNEMER

marco.broekman
urbanism research architecture