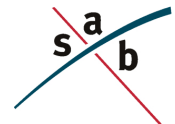


Structuurvisie Amstelveen Zuid

gemeente Amstelveen

vastgesteld door de gemeenteraad op 15 december 2010
projectnummer 80706



adviseurs in ruimtelijke ontwikkeling

INHOUD

1	INLEIDING	1
1.1	NAAR EEN TOTAALPERSPECTIEF	1
1.2	EEN NIEUWE WET	2
1.3	PERIODE STRUCTUURVISIE	2
1.4	VOORKEURSRECHT	2
1.5	LEESWIJZER	2
2	VISIE OP AMSTELVEEN ZUID	3
2.1	INLEIDING	3
2.2	AMSTELVEEN ZUID	3
3	UITVOERING	5
3.1	INLEIDING	5
3.2	UITVOERING IN KADER RUIMTELIJK PLAN (BESTEMMINGSPLAN / PROJECTBESLUIT)	5
3.3	FONDSVORMING	6
3.4	UITVOERINGSMETHODIEK	6
3.5	TOEREKENBAARHEID, PROFIJT EN PROPORTIONALITEIT	7
3.6	VERDEELSLEUTEL	8
3.7	ACTUALISATIE UITVOERINGSPARAGRAAF	10
3.8	VAN STRUCTUURVISIE NAAR BESTEMMINGSPLAN	10
4	PROCEDURE	10
	BIJLAGE 1: SAMENVATTING RIJKS-, PROVINCIAAL EN REGIONAAL BELEID	11
	BIJLAGE 2: SAMENVATTING GEMEENTELIJK BELEID ALGEMEEN	16
	BIJLAGE 3: BESCHRIJVING ONTWIKKELINGEN IN AMSTELVEEN ZUID	19
	BIJLAGE 4: KAARTMATERIAAL	24

1 INLEIDING

1.1 NAAR EEN TOTAALPERSPECTIEF

Er staat veel op stapel in Amstelveen Zuid op ruimtelijk gebied; ontwikkeling van bedrijventerreinen, woningbouw, groen, water en infrastructuur.

Deze structuurvisie voor Amstelveen Zuid beschrijft deze ontwikkelingen. De gemeente Amstelveen wil met dit beleidsdocument haar plannen voor de toekomst voor dit deel van de gemeente verder inzichtelijk en uitvoerbaar maken. Zij wil haar plannen ook kenbaar maken en over deze plannen communiceren. Zij legt deze structuurvisie daarom ook graag voor aan een ieder die belang heeft bij of belangstelling heeft voor de toekomst van dit deel van Amstelveen. Zij wijst er hierbij op dat deze structuurvisie een verankering is van beleid dat reeds in de Toekomstvisie 2020+ en het Structuurplan Bedrijventerrein Amstelveen Zuid is vastgelegd.

1.1.1 *Inzichtelijk*

De structuurvisie kent twee sporen: het beleidsspoor en het spoor van de economische haalbaarheid.

In 2001 is de Toekomstvisie 2020+ vastgesteld; het ruimtelijk lange termijn beleidskader voor het volledige gemeentelijke grondgebied. Dit kader geldt nog steeds als richtinggevend ruimtelijk lange termijn beleid voor de gemeente.

Dit beleidskader is dus ook richtinggevend voor Amstelveen Zuid.

De Toekomstvisie 2020+ is dus het uitgangspunt voor de totaalontwikkeling, zoals in deze structuurvisie beschreven. Aangezien er sinds 2001 sprake is van verdere beleidsontwikkeling wordt het in de struc-

tuurvisie beschreven beleidsspoor een optelsom van datgene wat sinds 2001 beleidsmatig voor dit deel van Amstelveen relevant is. Zo is er in 2008 een Planologische Verkenning Legmeerpolder (2008) verschenen, die ingaat op de nieuwe doelstellingen voor een duurzame lange termijnontwikkeling.

1.1.2 *Uitvoerbaar*

Een structuurvisie is meer dan alleen een beleidsverhaal. De visie brengt ook in beeld hoe de gemeente denkt de gewenste ontwikkelingen economisch haalbaar te maken.

De nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) die per 1 juli 2008 in werking is getreden stelt namelijk dat in een structuurvisie moet worden aangegeven hoe de gemeenteraad het in de structuurvisie neergelegde beleid gaat verwezenlijken. Hiertoe moet in de visie een zogenaamde uitvoeringsparagraaf (hoofdstuk) worden opgenomen. In deze paragraaf moet de uitvoerbaarheid van de visie worden onderbouwd. Tevens moet in dit hoofdstuk de basis worden gelegd voor eventueel kostenverhaal bij ontwikkelingslocaties.

1.1.3 *Communiceren*

Een structuurvisie is ook communicatie. Wat wil de gemeente, met wie, voor wie, op welke plek, hoe, wanneer, waarom en door wie betaald tegen welke prijs? Als verankering van beleid dat reeds in de Toekomstvisie 2020+ is vastgelegd, richt deze communicatie zich met name op de uitvoeringskant als verwoord in 1.1.2.

Een ontwerp structuurvisie is daarbij het middel om reacties van belanghebbenden en belangstellenden te verzamelen in de vorm van een inspraaktraject. Deze reacties worden vervolgens verwerkt in de door de raad vast te stellen structuurvisie. Op deze wijze kan de raad een goed beeld krijgen van de ideeën, wensen en opmerkingen die leven en daarover een afgewogen beslissing nemen.

Op een structuurvisie is overigens geen bezwaar en beroep mogelijk.

1.2 EEN NIEUWE WET

De nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) schrijft voor dat elke gemeente een of meerdere structuurvisies dient op te stellen voor het gehele grondgebied van de betreffende gemeente.

De gemeente Amstelveen heeft weliswaar een toekomstvisie, maar deze visie kan in juridische zin niet worden beschouwd als een structuurvisie onder de Wro. Door een structuurvisie nieuwe stijl op te stellen ontstaat een instrument, dat, naast het in beeld brengen van kerndoelen voor de lange termijn, de uitvoering van concrete projecten op de korte termijn vergemakkelijkt. De structuurvisie kan ingezet worden om te sturen op ruimtelijke kwaliteit en het ordenen van de ruimteclaims.

Onderdeel van de Wro is de Grondexploitatiewet (Grexxwet). Met deze Grexxwet legt de Wro een directe link met de nieuwe mogelijkheden voor kostenverhaal. In de uitvoeringsparagraaf in hoofdstuk 3, wordt deze link verduidelijkt.

Kort gezegd komt het er op neer dat de betaalbaarheid, zoals in de vorige paragraaf verwoord, aan de hand van een overzicht van projecten die baat kunnen opleveren en projecten die kosten met zich meebrengen in beeld wordt gebracht en toegelicht. Een verdeelsleutel geeft aan hoeveel welk project bij kan dragen aan welk ander project. De zogeheten bovenwijkse werken en voorzieningen (voortaan enkel bovenwijkse voorzieningen te noemen) zijn kostenprojecten die zijn gelegen buiten of binnen de te ontwikkelen locaties (ook wel exploitatiegebieden te noemen), maar die ook van belang zijn voor andere aan te leggen projecten / exploitatiegebieden van Amstelveen. De zogeheten 'ruimtelijke ontwikkelingen' zijn kostenprojecten die niet specifiek aan bepaalde exploitatiegebieden zijn toe te rekenen, maar die wel een waarde hebben voor heel Amstelveen inclusief het hele visiegebied.

1.3 PERIODE STRUCTUURVISIE

De structuurvisieperiode voor Amstelveen Zuid sluit aan op de realisatieperiode of -horizon van de ruimtelijke opgave. De ruimtelijke plannen, waaronder met name bestemmingsplannen, die ontwikkelingen procedureel mogelijk maken beslaan de gebruikelijke termijn van 10 jaar. Voor deze structuurvisie wordt deze termijn ook gehanteerd. Dit betekent dat er uitgegaan wordt van een periode van tien jaar. In deze structuurvisie vertaalt zich deze tien jaar in een visie voor de toekomst op de 'korte' en de 'middellange' termijn. Een deel van de projecten staan namelijk reeds in de komende jaren op stapel, een deel tegen het einde van de tien jaar.

1.4 VOORKEURSRECHT

In de Wet Voorkeursrecht gemeenten is aangegeven op welke wijze en onder welke voorwaarden een structuurvisie kan dienen als grondslag voor vestiging van gemeentelijk voorkeursrecht.

1.5 LEESWIJZER

In hoofdstuk 2 wordt het beleidsspoor beschreven, in hoofdstuk 3 het uitvoeringsspoor en in hoofdstuk 4 kort de procedure van de structuurvisie. In bijlage 1 is het Rijks-, Provinciaal- en Regionaal beleid voor zover van toepassing op het visiegebied opgenomen, in bijlage 2 het gemeentelijk beleid, in bijlage 3 de ontwikkelingen in Amstelveen Zuid in specifieke zin en in bijlage 4 een weergave van het kaartmateriaal.

2 VISIE OP AMSTELVEEN ZUID

2.1 INLEIDING

In dit hoofdstuk wordt van algemeen naar bijzonder gewerkt, van een beschrijving van het visiegebied naar een beschrijving van de verschillende ontwikkellocaties.

In de Toekomstvisie 2020+ geeft de gemeente aan dat zij haar identiteit als 'Vitale Stad in een Groene Omgeving' wil versterken, waarbij in regionaal verband wordt samengewerkt. Het na te streven economische profiel wat daarbij hoort is complementair aan de economische centra om Amsterdam heen; Schiphol, het veilingcomplex van Aalsmeer, de Zuidas en Amsterdam Zuid-Oost. Het ontwikkelen van nieuwe uitbreidingslocaties is een belangrijk speerpunt in de versterking van de woningvoorraad. Economie en wonen wordt ingepast in een doelmatig, veilig en duurzaam functionerend verkeer- en vervoerssysteem waarbij een goede bereikbaarheid gehaald wordt. Leefbaarheid en duurzaamheid wordt met name versterkt door vergroting van groen en de aanwijzing van ecologische verbindingzones en duurzaam waterbeheer / waterberging.

De gemeentelijke ambities voor de Noorder Legmeerpolder zijn vastgelegd in de planologische verkenning die door de gemeenteraad is aangenomen (november 2008). Door bij de toekomstige inrichting van de Noorder Legmeerpolder een nadrukkelijke koppeling te maken tussen bestemmingen, biedt dit gebied unieke kansen op het gebied van woningbouw, economie, innovatie en milieu. De planologische verkenning geeft onder andere de Amstelveense visie op een duurzame herstructurering van glastuinbouw in de Noorder Legmeerpolder. Hierbij wordt ingezet op (her)ontwikkeling van duurzame glastuinbouw in combinatie met energielevering aan woningen. Verder

wordt in relatie met de ontwikkelingen van de bedrijventerreinen De Loeten en Amstelveen-Zuid ingezet op een duurzame bereikbaarheid en de werkgelegenheid.

2.2 AMSTELVEEN ZUID

2.2.1 *Gebiedsbegrenzing*

Het visiegebied is opgesplitst in 2 delen, te weten: een zuidelijk deel en een noordwestelijk deel van het zuidelijk deel van het grondgebied van Amstelveen. Het zuidelijk deel van het visiegebied grenst grofweg zuidelijk aan de Randweg (gemeentegrens), westelijk aan de Legmeerdijk en oostelijk aan de Bovenkerkerweg (met een deel oostelijk van de Zijdelweg). Noordelijk wordt de grens gevormd door het centrale deel van de Legmeerpolder. Het noordwestelijk deel van het visiegebied wordt zuidelijk begrenst door de 20ke-geluidscontour van De Scheg en noordelijk door Westwijk.

Er is kaartmateriaal opgenomen in bijlage 4. De grenzen zijn daarop aangegeven.

2.2.2 *Ontwikkellocaties*

De in paragraaf 2.1 beschreven versterking van de identiteit vindt in het plangebied zijn concrete invulling in de realisatie van de volgende ontwikkelingen:

- bedrijventerrein Amstelveen Zuid (1);
- bedrijventerrein De Loeten (2);
- woningbouwproject De Scheg, bestaande uit ca. 1.250 woningen in de Noorder Legmeerpolder (3);
- recreatiegebied AmstelGroen (4);
- verlegging N201 (5) inclusief de ongelijkvloerse kruising N201 (bestaande uit op/afrit Noord en Zuid N201) (6).

De begrenzing van deze zes ontwikkelingen is ook te zien op het kaartmateriaal in bijlage 4.

De versterking van de woningvoorraad krijgt zijn beslag in de ontwikkeling van De Scheg, versterking van het economisch profiel in de ontwikkeling van de bedrijventerreinen en versterking van de leefbaarheid en duurzaamheid in AmstelGroen mogelijk met inbegrip van de PEHS en natuur (compensatie N201). Een goede doelmatige bereikbaarheid wordt gerealiseerd door de verlegging van de N201 en de aanleg van de ongelijkvloerse kruising N201.

Op de lange termijn zullen deze ontwikkelingen naar verwachting verbonden worden met een opwaardering van het openbaarvervoersysteem. Dit kan plaatsvinden in de vorm van het doortrekken van de Noord-Zuidlijn.

Ook kan de ontwikkeling van De Scheg gevolgd worden door een volgende fase in de ontwikkeling. Deze tweede fase is echter onderdeel van een mogelijke lange termijn ontwikkeling, die geen onderdeel uitmaakt van deze structuurvisie. Zodra de lange termijn ontwikkeling concretere vormen aanneemt kan deze uiteraard wel onderdeel uitmaken van een actualisatie van deze structuurvisie te zijner tijd.

3 UITVOERING

3.1 INLEIDING

Dit hoofdstuk wordt ook wel de uitvoeringsparagraaf genoemd. Deze wordt jaarlijks geactualiseerd.

In paragraaf 1.1.2 is al aangegeven dat een structuurvisie meer is dan alleen een beleidsverhaal. Het beleidsverhaal wordt in een structuurvisie gelijk gekoppeld aan de betaalbaarheid (economische haalbaarheid), waardoor gelijk ook de uitvoerbaarheid van plannen wordt aangetoond. Dit vergroot aanzienlijk de realiteitswaarde van de visie ten opzichte van visies van voor de Wro.

De betaalbaarheid komt in de zogenaamde 'uitvoeringsparagraaf' aan bod. In dit jaarlijks aan te passen hoofdstuk wordt de uitvoering van de in de visie benoemde plannen in actuele zin beschreven.

Het visieverhaal: wat wil de gemeente, met wie, voor wie, op welke plek, hoe, wanneer, waarom? wordt in dit hoofdstuk voorzien van een globaal 'boekhoudkundig verhaal': door wie of uit welk project betaald tegen welke prijs? Dit hoofdstuk bevat het 'huishoudboekje' van de ruimtelijke opgave op het zogeheten bovenlocatiegericht niveau aan de hand van een lijst van projecten (ook wel een meerjarenprogramma genoemd).

De verdeling van de 'plussen over de minnen' op het niveau van de structuurvisie wordt inzichtelijk gemaakt aan de hand van een planologische motivering.

Er wordt gerekend met ramingen. Naarmate het verhaal qua uitvoering concretere vormen aanneemt valt het 'boekhoudkundig verhaal' door de tijd heen steeds beter in te schatten.

Wat is de logica achter deze vorm van kostenverhaal? Zodra er kosten worden gemaakt voor voorzieningen, die zijn gelegen buiten of binnen de te ontwikkelen locatie (ook wel om in boekhoudkundige termen te blijven een exploitatiegebied genoemd), maar die ook van belang zijn voor andere aan te leggen exploitatiegebieden en / of bestaande wijken, biedt het instrument van de structuurvisie een uitstekende mogelijkheid kosten te verdelen naar mate van dit belang, gedekt door fondsbijdragen op basis van anterieure overeenkomsten of exploitatieplannen.

Uit de structuurvisie moeten wel te herleiden zijn hoe de balans van kosten en opbrengsten naar verhouding uitvalt. Dit wordt uitgedrukt in percentages en meegenomen in de zogeheten uitvoeringsparagraaf. Deze uitvoeringsparagraaf is een vast onderdeel van een structuurvisie. Een jaarlijks te actualiseren uitvoeringsparagraaf kan vervolgens de gewenste rekenschap bieden voor de economische uitvoerbaarheid van een structuurvisie.

3.2 UITVOERING IN KADER RUIMTELIJK PLAN (BESTEMMINGSPLAN / PROJECTBESLUIT)

Wat de structuurvisie ook doorrekent, het bestemmingsplan of het projectbesluit dient wel financieel haalbaar te zijn. Dit is een standaard eis bij de vaststelling van dit soort ruimtelijke plannen. Indien er sprake zou zijn van een onhaalbare exploitatie, omdat de gemeentelijke kosten die verhaald zouden worden, te hoog zouden zijn voor een haalbare exploitatie, dan zal de gemeente, indien zij inderdaad medewerking wil verlenen aan de realisatie van een ontwikkeling, zelf bij moeten springen uit de algemene middelen. Medewerking is in die zin dus een bewuste keuze.

3.3 FONDSVORMING

Ruimtelijke ontwikkelingen dienen elk apart met behulp van gemeentelijke fondsvorming gefinancierd dan wel voorgefinancierd te worden, ook wel verplichte fondsvorming genoemd (fonds 'bijdrage ruimtelijke ontwikkeling'). Deze specifieke fondsvorming is een financieel-administratieve oplossing voor het labelen van bijdragen. Bijdragen aan ruimtelijke ontwikkelingen komen dus voorzien van een etiket als het ware in een aparte 'kluis'. Jaarlijks wordt de 'kluis' doorgelicht om het actuele overzicht te houden over de bestedingen en dekkingen van dat jaar, onder meer door de beginstand en de eindstand van dat jaar te noteren en verantwoording af te leggen.

De (voor)financiering van bovenwijkse voorzieningen kent de gebruikelijke financieel-administratieve werkwijze, waarbij de in anterieure overeenkomsten dan wel exploitatieplannen opgenomen bijdrage aan deze bovenwijkse voorzieningen van een label wordt voorzien. Dit kan ook als fondsvorming worden bestempeld.

Hiermee wordt onder meer eenvoudig duidelijk welk deel van de kosten door welke opbrengstlocatie is ingevuld.

In een nader op te stellen nota Bovenwijkse Voorzieningen kan voor Amstelveen een optelsom gemaakt worden van het totaal aan bovenwijkse voorzieningen.

3.4 UITVOERINGSMETHODIEK

De gemeente wil met deze structuurvisie voor Amstelveen Zuid dus een 'structuurvisie volgens de Wro vaststellen. Deze vaststelling is nodig om deze 'structuurvisie nieuwe stijl' te laten dienen als juridisch kader voor bovenlocatiegericht kostenverhaal, uitgesplitst in verhaal van twee soorten 'minnen':

- Verhalen van kosten van bovenwijkse voorzieningen in de exploitatieopzet op projecten, welke toerekenbaar zijn aan het exploitatieplan (in anterieure overeenkomsten of exploitatieplannen), conform artikel 6.13.6 Wro;
- Verhalen van kosten van 'ruimtelijke ontwikkelingen' op projecten in het structuurvisiegebied (in anterieure overeenkomsten), conform artikel 6.24.1 sub a.

•

Daartoe wordt in dit hoofdstuk inzichtelijk gemaakt:

- om welke bovenwijkse voorzieningen het gaat;
- om welke 'ruimtelijke ontwikkelingen' het gaat;
- om welke globale kosten het voor deze voorzieningen of 'ruimtelijke ontwikkelingen' gaat; gevolgd door:
- op welke wijze deze globale kosten voor deze bovenwijkse voorzieningen omgeslagen worden over de projecten die opbrengsten kunnen genereren (planologische motivering).

3.4.1 *Bovenwijkse voorzieningen*

De ontwikkelingen die als bovenwijkse voorzieningen beschouwd kunnen worden, zijn:

- de aanleg van de verlegging N201 inclusief de aanleg van de ongelijkvloerse kruising N201.

3.4.2 *Ruimtelijke ontwikkelingen*

De ontwikkelingen die als 'ruimtelijke ontwikkelingen' beschouwd kunnen worden, zijn:

- de aanleg van het natuur- en recreatie project AmstelGroen.

3.4.3 Planologische motivering

Aan de planologische motivering met betrekking tot bovenwijkse voorzieningen liggen de volgende criteria ten grondslag ex artikel 6.13.6 Wro.:

- Profijt;
- Toerekenbaarheid;
- Proportionaliteit.

Voor verduidelijking van de bedoelingen van de wetgever inzake deze drie criteria bij kostenverhaal kan, naast de wetteksten uit de Wro en Bro, gebruik gemaakt worden van met name de Kamerstukken I 2006/07, de Kamerstukken II 2005/06, aangevuld door de handreikingen van auteurs in de Handreiking Grondexploitatiewet 2008 Sdu.

De minister geeft als toelichting van de drie criteria het volgende:

*'Allereerst wordt getoetst of een deel of het geheel van de grondexploitatie **profijt** heeft van een bepaalde uitgave;*

*Vervolgens wordt getoetst of de kosten **toegerekend** kunnen worden aan de grondexploitatie. (...) Gekeken wordt of de kosten mede met het oog op de grondexploitatie gemaakt worden. (...);*

*Vervolgens worden de meerwijkse kosten (de kosten waarvan niet alleen het exploitatiegebied, maar ook andere gebieden profiteren) aan de hand van een geschikte maatstaf, zoals bijvoorbeeld de woningaantallen of de geschatte verkeersbewegingen vanuit die gebieden, **naar rato** verhaald op de grondexploitatie'.*

Aan de terminologie meerwijkse kosten word in deze structuurvisie de terminologie kosten van bovenwijkse voorzieningen verbonden.

De essentie van het betoog van de minister betreft dus de toepassing van **alle** drie de criteria. En er moet sprake zijn van profijt. En er moet sprake zijn van toerekenbaarheid. En er moet sprake zijn van proportionaliteit.

Profijt valt al snel te beargumenteren, toerekening naar profijt en toerekening naar rato vraagt om een complexere argumentatie.

Als de kosten *mede met het oog op de grondexploitatie gemaakt worden* (toerekening), is de eerste vraag: over welke gebieden hebben we het? De tweede vraag is: waarom moeten die gebieden gaan bijdragen? De derde vraag is: hoeveel moeten die gebieden elk gaan bijdragen?

Toegepast op Amstelveen Zuid leiden deze criteria tot de beschrijving in de volgende paragraaf.

3.5 TOEREKENBAARHEID, PROFIJT EN PROPORTIONALITEIT

Op 7 oktober 2008 heeft de raad van Amstelveen ingestemd met de Samenwerkingsovereenkomst provincie Noord-Holland - gemeente Amstelveen inzake de Amstelveense bijdrage aan de verlegging van de N201 voor een bedrag van 18 miljoen Euro en de realisatie van een ongelijkvloerse kruising N201 voor een bedrag van 7,6 miljoen Euro. In de Samenwerkingsovereenkomst wordt verwezen naar de Visie rijksweg A9 uit december 2005. In deze visie wordt de link gelegd tussen de aspecten bereikbaarheid, leefbaarheid, volksgezondheid en veiligheid en het scala aan ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen die met de centrale ligging van Amstelveen in de Randstad is verbonden. De verlegging van de N201, als derde ring van Amsterdam, wordt hierbij ter vermindering van de verkeersdruk verbonden aan de nieuwe bedrijven- en woningbouwlocaties ten zuiden van de A9. Dit vormt dus met elkaar het nieuwbouwgebied tussen de 2^e en de 3^e ring van Amsterdam. De verlegging van de N201 kan dan ook beschouwd worden als infrastructuur die gerealiseerd wordt, omdat ook de ruimtelijke ontwikkelingen eromheen gerealiseerd worden. De situatie van de bestaande stad geeft geen directe aanleiding tot deze ingreep. Hiermee is de toerekenbaarheid in de zin van artikel 6.13.6 Wro verzekerd.

De nieuwe bedrijven- en woningbouwlocaties hebben verder evident profijt van de opwaardering van de N201 als het gaat om de afwikkeling van het verkeer van en naar de locaties. De kosten van bovenwijkse voorzieningen moeten voorts proportioneel, dus naar rato omgeslagen worden over de verschillende profijtlocaties. Hiertoe wordt een verdeelsleutel bepaald en toegelicht in de volgende paragraaf.

Overigens zijn kosten die op een andere wijze plegen te worden gedekt, zoals de kosten van aanleg van nutsvoorzieningen, vervanging van rioleringen en aanleg van ondergrondse afvalinzameling niet toerekenbaar.

De criteria profijt, toerekenbaarheid en proportionaliteit gelden voor ruimtelijke ontwikkelingen alleen indirect. Dat wil zeggen dat er van de opbrengstlocaties een bijdrage gevraagd kan worden voor de realisatie van AmstelGroen op basis van redelijkheid en billijkheid, gezien het te verwachten gebruik door bewoners en gebruikers van de opbrengstlocaties / nieuwbouw en bestaande bouw. Het gebruik van AmstelGroen door de gebruikers van het bedrijventerrein De Loeten kan als nihil beschouwd worden gezien de afstand. Vandaar dat van deze locatie geen bijdrage wordt verwacht.

3.6 VERDEELSLEUTEL

Verkeerstudie

De doorrekening van het kostenverhaal is planologische gebaseerd op de verkeerstudie 'Verkeerskundige uitgangspunten kostentoerekening Structuurvisie Amstelveen Zuid, april 2010', uitgevoerd door Goudappel Coffeng.

Uit deze verkeerstudie blijkt hoeveel verkeer en op welke wijze dit verkeer gebruik zal gaan maken van de nieuwe situering van de N201 inclusief de ongelijkvloerse kruising N201, in vergelijking tot de huidige situering van de N201. Het beeld van dit nieuwe verkeer - verkeer dat profijt heeft van de nieuwe infrastructuur - maakt hiermee heel

goed een verdeling mogelijk voor wat betreft het specifieke aandeel van Amstelveen in de kosten van deze nieuwe infrastructuur, onderverdeeld in het aandeel van de te ontwikkelen deelgebieden en het aandeel van de rest van Amstelveen.

Het gaat in de verkeerstudie om afwikkeling van verkeer van en naar de te ontwikkelen deelgebieden bedrijventerrein Amstelveen Zuid, bedrijventerrein De Loeten, woningbouwlocatie De Scheg in relatie tot overig Amstelveen (bestaande bouw en geplande nieuwbouw). Het verkeer wordt daarbij uiteraard geraamd. De verkeersbewegingen van en naar deze geplande nieuwbouw worden overigens vergelijkbaar geraamd als die van en naar De Scheg.

Er is uiteraard ook sprake van afwikkeling van ander verkeer via de verlegging N201 inclusief de ongelijkvloerse kruising N201, ook wel doorgaand verkeer te noemen. Dit verkeer kan echter bij de verdeling buiten beschouwing worden gelaten, aangezien het om 'aandelen Amstelveen' gaat in de context van deze structuurvisie en niet om 'aandelen van elders'.

Het verkeer is daarbij opgesplitst in personenautoverkeer en vrachtverkeer.

Vertaling verkeerstudie naar uitvoeringsschema

In het onderstaande uitvoeringsschema worden de resultaten van de verkeerstudie omgezet in verhoudingen 'aandelen' te ontwikkelen deelgebieden en overig Amstelveen; of te wel verhoudingen opbrengstlocaties en de bijdrage die blijft staan voor de gemeente Amstelveen vanuit de eigen middelen. Deze verhoudingen hebben de vorm van proportionele percentages.

AmstelGroen

In het onderstaande uitvoeringsschema worden de resultaten van de verkeerstudie tevens toegepast op de verdeling van bijdragen voor de realisatie van AmstelGroen over de opbrengstlocaties, waarbij het bedrijventerrein De Loeten is uitgesloten, zie vorige paragraaf. Het gebruik door bewoners en gebruikers van de opbrengstlocaties /

nieuwbouw en bestaande bouw mag vergelijkbaar worden geacht met het verkeersgebruik in personenautovervoer van de nieuwe infrastructuur.

Uitvoeringschema

Opbrengst 		Toelichting	Investeringsen			Realisatie	Fonds	Toetsing-criteria art. 6.13.6 Wro	Nieuwbouw			
Kosten 			Raming kosten	Subsidies/bij dragen	Netto om te slaan				Bedrijventer rein Zuid	De Loeten	De Scheg	Amstelveen overig
Ontwik- keling nr. 5, zie kaart bijlage 4	Verlegging N201 inclusief de realisering van de ongelijkvloerse kruising	Bovenwijks, deels toerekening aan opbrengstlocaties, deels aan bestaande bouw. Het bedrag is samengesteld uit 18.000.000,00 voor de verlegging N201 en 7.600.000,00 voor de realisering van de ongelijkvloerse kruising N201	25.600.000,00		25.600.000,00	2010 - 2020	Bovenwijkse voorziening	Profijt	Ja	Ja	Ja	Ja
								Toerekenbaarheid	Ja	Ja	Ja	Ja
								Proportionaliteit	28%	21%	4%	4%
Ontwik- keling nr.4, zie kaart bijlage 4	Realisatie AmstelGroen	Ruimtelijke ontwikkeling, geen direct profijt / toerekening. Proportionaliteit is gebaseerd op indirect profijt / toerekening voor alle opbrengstlocaties m.u.v. De Loeten	650.000,00		650.000,00	2010 - 2020	Ruimtelijke ontwikkeling	Profijt	Ja	Ja	Ja	Ja
								Toerekenbaar	Ja	Nee	Ja	Ja
								Proportionaliteit	32%	0%	5%	5%
Totaal												

Win-win

Met deze vertaling ontstaat een win-win situatie voor alle betrokkenen gebaseerd op wederkerigheid. Een redelijk en billijk bedrag in brede zin voor die infrastructuur die nodig is om de deelgebieden te ontsluiten, opgebracht door die deelgebieden. Een redelijk en billijk bedrag in brede zin voor infrastructuur waar de bestaande stad ook voordeel van heeft, opgebracht door de gemeente Amstelveen zelf.

3.7 ACTUALISATIE UITVOERINGSPARAGRAAF

Een structuurvisie behelst als globaal verhaal in zekere zin een opdracht tot realisatie en is in die zin dus niet vrijblijvend. Deze opdracht krijgt stap voor stap gestalte door middel van een jaarlijkse actualisatie van de uitvoeringsparagraaf.

De jaarlijkse begrotingscyclus kan zich goed lenen voor deze actualisatie. Hiermee krijgt de gemeente jaarlijks haar bovenlocatiegericht 'huishoudboekje' op orde.

3.8 VAN STRUCTUURVISIE NAAR BESTEMMINGSPLAN

De structuurvisie inclusief uitvoeringsparagraaf heeft geen directe bindende werking voor de burger; op basis van de structuurvisie worden nog geen ontwikkelingen daadwerkelijk mogelijk gemaakt. Wel biedt het document het financieel-ruimtelijke kader voor bijdragen uit exploitaties van concrete plannen en projecten. De uitvoering / uitwerking van de structuurvisie inclusief uitvoeringsparagraaf vindt plaats door middel van de optelsom van vast te stellen bestemmingsplannen inclusief exploitatieplannen dan wel bestemmingsplannen waarbij anterieure exploitatieovereenkomsten zijn gesloten voor diverse ontwikkelingslocaties.

Op het moment dat het bestemmingsplan wordt vastgesteld wordt tevens vastgesteld dat er wel of niet een exploitatieplan wordt vastgesteld. Ligt er een anterieure overeenkomst, dan wordt er vastgesteld

dat er geen exploitatieplan vastgesteld wordt. Als het gaat om ontwikkelingen waarvoor het bestemmingsplan al is vastgesteld, is het niet zinvol deze in de structuurvisie op te nemen.

Het bestemmingsplan voor de De Loeten is in voorbereiding. Het bestemmingsplantraject voor Amstelveen Zuid zal nog in gang gezet worden.

4 PROCEDURE

De ontwerpstructuurvisie doorloopt een inspraaktraject, conform de gemeentelijke inspraakverordening, waarna de reacties op het ontwerp verwerkt worden in de structuurvisie. De raad stelt vervolgens de structuurvisie vast. Jaarlijks wordt de uitvoeringsparagraaf geactualiseerd en opnieuw vastgesteld.

BIJLAGE 1: SAMENVATTING RIJKS-, PROVINCIAAL EN REGIONAAL BELEID

Rijk

Nota Ruimte (2004)

De Nota Ruimte bevat de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland en de belangrijkste bijbehorende doelstellingen. De nota bevat, in overeenstemming met het Hoofdlijnenakkoord van het kabinet, de ruimtelijke bijdrage aan een sterke economie, een veilige en leefbare samenleving en een aantrekkelijk land. In de Nota Ruimte wordt het nationaal ruimtelijk beleid vastgelegd tot 2020, waarbij de periode 2020-2030 geldt als doorkijk naar de lange termijn. De Nota Ruimte vervangt de ruimtelijk relevante rijksnota's c.q. de planologische kernbeslissingen (PKB's), behorend bij de Vierde nota over de ruimtelijke ordening Extra (en de Actualisering daarvan in de Vinac) en het Structuurschema Groene Ruimte.

Hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is ruimte te scheppen voor de verschillende ruimteveragende functies op het relatief beperkte oppervlak van Nederland. Meer specifiek richt het kabinet zich hierbij op vier algemene doelen: versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland, bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland, borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden, en borging van de veiligheid.

In de Nota Ruimte zijn alleen uitspraken opgenomen die een specifiek nationaal ruimtelijk belang dienen of die zorgen voor een gegarandeerde basiskwaliteit voor alle bewoners van Nederland. Rode contouren komen daarom in de nota niet meer voor; een goede waarborging en ontwikkeling van de kwaliteit van specifieke natuurgebieden en landschappen wel.

In de Nota Ruimte wordt een Nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur onderscheiden. Deze omvat gebieden en netwerken, die voor de ruimtelijke structuur en het functioneren van Nederland van grote betekenis zijn. Amstelveen ligt in deze hoofdstructuur en daarmee in het nationale stedelijke netwerk en in of nabij een economisch kerngebied, de mainport Schiphol, greenport Aalsmeer en hoofdverbindingen.

Geluidscontour Schiphol

In het noordwestelijke deel van het structuurvisiegebied is de ontwikkeling van woning-bouwproject De Scheg, met 1250 woningen, geprojecteerd. Dit deel van het visiegebied maakt tevens deel uit van de Legmeerpolder. In aanvulling op het uitsluitingsbeleid (de 20 Ke zone) in de Nota Ruimte is de Legmeerpolder eveneens als uitsluitingsgebied aangewezen om ontwikkelruimte voor de luchthaven Schiphol te behouden. Met deze aanwijzing zou het woningbouwproject De Scheg binnen de zone van het uitsluitingsbeleid komen te liggen en dus uit het oogpunt van geluidhinder niet gewenst zijn.

De toenmalige minister van VROM heeft echter op basis van nieuwe inzichten aangegeven geen reden (meer) te zien om de bouwbeperking voor het uitsluitingsgebied te handhaven. Wel is door VROM aangegeven om bij de planontwikkeling rekening te houden met de geluidhinderproblematiek en de ontwikkeling daarop af te stemmen. Het woningbouwproject De Scheg grenst namelijk direct aan de 20 Ke zone, waarbij in het plangebied een toename van geluidhinder(beleving) zal optreden. Overigens vindt de uitwerking van planontwikkeling van De Scheg niet plaats in het kader van voorliggende structuurvisie.

Nationaal landschap het Groene Hart

Het zuidoostelijke deel van het structuurvisiegebied ligt in het nationaal landschap het Groene Hart. Voor dit deel van het Groene Hart

(het Hollands-Utrechts veenweidegebied) zijn in de AMvB Ruimte de volgende kernkwaliteiten benoemd: de grote mate van openheid, de strokenverkaveling met een hoog percentage waterland en het veenweidekarakter. Deze kwaliteiten moeten behouden blijven en waar mogelijk versterkt worden.

In de planvorming van het provinciaal Recreatie Om De Stad Project “AmstelGroen” zijn deze kernkwaliteiten dan ook uitgangspunt van ontwerp. Overigens vindt de uitwerking van dit deelgebied (project AmstelGroen) niet plaats in het kader van voorliggende structuurvisie.

Provincie

Provinciale Structuurvisie Noord-Holland 2040 (2010)

De Structuurvisie geeft de ruimtelijke ambities weer van de provincie Noord-Holland. De provincie is veelzijdig met een aantal belangrijke economische motoren van Nederland, bruisende steden, natuurparken, het strand en open grasland vol weidevogels. Dit bijzondere karakter wil de provincie bewaken. Tegelijkertijd zijn er ontwikkelingen als globalisering, klimaatverandering en trends zoals vergrijzing en krimp die een grote ruimtelijke impact hebben.

In de structuurvisie beschrijft de provincie hoe en op welke manier ze met deze ontwikkelingen en keuzes omgaat en schets ze hoe de provincie er in 2040 moet komen uit te zien.

De “metropoolregio Amsterdam” neemt een bijzondere plaats in in de structuurvisie, als internationaal concurrerende duurzame stedelijke regio.

De provincie heeft drie hoofdbelangen die samen de ruimtelijke hoofddoelstelling vormen van de provincie Noord-Holland. Deze drie hoofdbelangen zijn Ruimtelijke kwaliteit, Duurzaam Ruimtegebruik en Klimaatbestendigheid. Onder deze hoofdbelangen vallen een twaalftal onderliggende provinciale ruimtelijke belangen. Deze belangen zijn uitgewerkt en hieraan zijn instrumenten gekoppeld die door de provincie worden ingezet om deze tot uitvoering te brengen.

Onder duurzaam ruimtegebruik verstaat de Provincie Noord-Holland het plaatsen van de juiste functies op de juiste plek. Deze juiste plek wordt bepaald door verschillende factoren zoals de aanwezige milieukwaliteit, de behoefte aan voorzieningen zoals passende huisvesting voor bewoners en bedrijven op specifieke locaties en de bereikbaarheid van die locaties. Uitgangspunt is een zorgvuldige afweging tussen verschillende belangen, waarbij milieukwaliteiten als (externe) veiligheid, luchtkwaliteit, bodemkwaliteit, geur en geluid, maar ook waterkwaliteit belangrijke randvoorwaarden zijn. Hierbij streeft de Provincie naar oplossingen die ruimte laten voor veranderende omstandigheden en die zo efficiënt mogelijk gebruik maken van de beschikbare ruimte.

De Provincie Noord-Holland wil steden optimaal benutten en de landschappen open houden, maar ook ruimte bieden aan de economie en woningbouw. De Provincie Noord-Holland streeft daarom naar verdere stedelijke verdichting en helpt gemeenten bij het optimaliseren van het gebruik van het Bestaand Bebouwd Gebied, met name waar het gaat om bedrijventerreinen, ondergronds bouwen, hoogbouw, stations-omgevingen en knooppunten.

Nieuwe bedrijventerreinen

De Provincie wil het aanbod aan bedrijventerreinen zowel kwantitatief als kwalitatief zo goed mogelijk laten aansluiten op de vraag. Een zorgvuldige planning van bedrijventerreinen gaat uit van de SER-ladder. Dat betekent dat eerst gekeken wordt naar de noodzaak van een nieuwe locatie op basis van een realistische vraag naar nieuwe terreinen en de mogelijkheden van herstructurering en intensivering van bestaande locaties, voordat gekozen wordt om nieuwe bedrijventerreinen aan te leggen. Nieuwe terreinen zullen echter wel nodig blijven om te voorzien in specifieke behoeften van bedrijven, maar ook om met deze nieuwe terreinen schuifruimte te creëren voor het in gang zetten van herstructurering op andere terreinen.

De Provincie ziet erop toe dat op bedrijventerreinen of delen daarvan voldoende vestigingsruimte aanwezig blijft voor bedrijven met grote

milieuhinder en/of veiligheidsrisico's. Zo'n 30 procent van de huidige bedrijventerreinen is verouderd. De opgave om deze terreinen op te knappen met het doorlopen van de SER-ladder is dus groot. De Provincie spant zich hier extra voor in door herstructurering te bevorderen. Door het invoeren van duurzaam beheer wordt voorkomen dat nieuwe veroudering optreedt.

Streekplanuitwerking Bedrijventerrein Amstelveen-Zuid (2005)

Eerder kende de Provincie het Streekplan Noord Holland-Zuid dat is uitgewerkt voor het bedrijventerrein Amstelveen-Zuid.

Het streekplan biedt ruimte aan de economische groei tot 2020. Becijferd is dat er ongeveer 1000 ha netto nieuw bedrijventerrein moet worden gerealiseerd binnen de streekplangrenzen.

Daarnaast is nog 240 ha door intensivering van nieuwe locaties en een betere benutting van bestaande locaties te realiseren.

Het bedrijventerrein Amstelveen Zuid is in het streekplan als te ontwikkelen locatie aangegeven. Het bedrijventerrein draagt bij aan de behoefte aan regionale en lokale bedrijventerreinen, zoals die in het streekplan is omschreven.

In het streekplan is voor de realisatie van bedrijventerreinen het volgende viersporenbeleid vastgelegd:

- 1 Verbetering van de benutting van bestaande bedrijventerreinen.
- 2 Planologisch mogelijk maken van nieuwe bedrijventerreinen.
- 3 Accommodatie van bedrijven in het stedelijk gebied.
- 4 Overloop naar andere regio's.

In het geval van het bedrijventerrein Amstelveen Zuid is spoor 2 van toepassing. Dit geeft aan dat de bestaande streekplan capaciteit voorziet in de mogelijkheid tot aanleg van bedrijventerreinen. Het is aan de gemeenten om voor deze nieuwe bedrijventerreinen bestemmingsplannen te maken, waarbij de voorwaarde is dat de ontwikkeling pas

daadwerkelijk kan worden gestart als planologisch en financieel de realisering van de benodigde infrastructuur is veiliggesteld. Het planologisch mogelijk maken van deze bedrijventerreinen betekent dus nog niet dat alle locaties tijdig in ontwikkeling worden genomen. Veel hangt af van het tijdig beschikbaar zijn van een goede bereikbaarheid.

In het streekplan Noord-Holland Zuid is bij de confrontatie tussen vraag en aanbod van bedrijventerreinen geconstateerd dat voor het streekplangebied tot 2020 sprake is van een aanzienlijke ruimteopgave voor regionale en lokale bedrijvigheid. In meerdere regio's in Noord-Holland Zuid is geen enkele substantiële nieuwe locatie meer voorhanden. Amstelveen is in de berekeningen naar ruimte voor economische ontwikkeling meegenomen in de berekeningen van Amsterdam (IRO Amsterdam). Daarin is gebleken dat Amstelveen op dit moment nagenoeg geen uitgeefbaar bedrijventerrein meer heeft. Om vraag en aanbod in Amstelveen en nabije omgeving in balans te brengen, is besloten om de realisatie van circa 75 hectare bruto nieuw regionaal bedrijventerrein in Amstelveen Zuid via een streekplanuitwerking planologisch mogelijk te maken.

Met de locatie Amstelveen Zuid, doorsneden en ontsloten door het nieuwe tracé van de N201, wordt gekozen voor het concentreren van bedrijfseconomische activiteiten langs de oost-west gerichte corridor. De toekomstige verlegging van de N201 biedt een goede ontsluiting en een vlotte afvoer van het autoverkeer naar de rijkswegen A4 en A9, waardoor de woonkernen van Uithoorn, en Aalsmeer worden ontzien. De nabijgelegen economische activiteiten (veilingcomplex Aalsmeer, GreenPark Aalsmeer, bedrijventerrein Uithoorn en glastuinbouw) maken Amstelveen Zuid aantrekkelijk voor bedrijfsvestiging. De aanwezigheid van de bestaande bedrijvigheid genereert nieuwe ketenactiviteiten (dat wil zeggen: activiteiten in de aanvoer- en afzetmarkt). Bovendien zal de wisselwerking tussen de bedrijven die voort-

vloeit uit deze concentratie- of clusteraanpak meer kansen bieden op hogere kwaliteit, hogere productiewaarden, meer innovatiekracht en meer concurrerend vermogen.

Bij het bepalen van de mogelijke bedrijfsfuncties is nieuw locatiebeleid ontwikkeld, getiteld 'Een Goede Plek voor Ieder Bedrijf'. Het doel van het locatiebeleid is voldoende ruimte voor bedrijvigheid en grootschalige voorzieningen te reserveren en richtlijnen te geven voor een goede ruimtelijke ordening. Voor de vraag naar de wenselijke locatie van een bepaalde bedrijvenvestiging zijn twee zaken van belang: de bereikbaarheid en de ligging ten opzichte van andere bedrijfslocaties. De locatie is gunstig gelegen ten opzichte van hoogwaardige regionale weginfrastructuur. Voor de ligging van de locatie ten opzichte van het nabij gelegen bedrijfslocaties zijn van belang het veilingcomplex Aalsmeer, het toekomstige Greenpark Aalsmeer en het bedrijventerrein Uithoorn. Als aan beide aspecten van dit locatiebeleid getoetst wordt zijn in het plangebied de volgende vestigingsmilieus mogelijk:

B2b moderne gemengde terreinen: bedrijventerreinen voor lichte industrie, bouw, groothandel en eventueel voor detailhandel voor volumineuze goederen;

B4a transport- en distributierrein (logistiek): bedrijventerreinen voor distributie, (inter-)nationaal transport en toegevoegde waardeactiviteiten;

B4b agribusiness-terreinen: bedrijventerreinen voor allerlei aan de landbouw gerelateerde activiteiten, inclusief transport.

Gelet op de ligging nabij Aalsmeer en op de nadruk die de ontwikkeling van het glastuinbouwcomplex ter plekke in het streekplan Noord-Holland Zuid krijgt ligt een keuze of mix van de laatste 2 typen bedrijventerreinen hier het meest voor de hand.

Regionaal

Regioakkoord Masterplan N201+

Dit is een uitwerking van de bestuursovereenkomst N201+. In deze overeenkomst hebben de betrokken gemeenten en provincies hun intenties ten aanzien van het project N201+ vastgelegd. De hoofdlijnen van het Masterplan zijn:

- weg om Aalsmeer en Uithoorn heen leggen;
- verkeersafvoer via verbeterde aansluiting op rijkswegen A4, A5 en A9;
- verkeersstroom richting A2 bij De Ronde Venen ontmoedigen.

Middellangetermijnvisie 2025 van de Greenport Aalsmeer (MLT)

De Middellangetermijnvisie 2025 van de Greenport Aalsmeer (MLT) is een ruimtelijk-economische visie en vormt een onderlegger voor (inter)gemeentelijke en publiek-private samenwerkingsverbanden, gericht op een integrale aanpak en hoogwaardige gebiedsontwikkeling. De MLT is opgesteld in overleg met de partners van het samenwerkingsverband Greenport Aalsmeer¹. De doelstelling van de visie is dat de gezamenlijke partijen middels concrete acties en projecten werken aan vraagstukken op het gebied van ruimte, duurzaamheid, bereikbaarheid, kennis en innovatie, onderwijs en arbeidsmarkt, imago, profilering en organiserend vermogen. Overkoepelende doelstelling is versterking van het sierteeltcluster van de Greenport Aalsmeer. De visie sluit aan op het Greenportconcept zoals beschreven in de Nota Ruimte en is geaccordeerd door B&W (juni 2008).

In de MLT 2025 zijn twee veilinggerelateerde bedrijventerreinen opgenomen: De Loeten in Amstelveen en Greenpark Aalsmeer in de gemeente Aalsmeer. Tegelijkertijd is geconstateerd dat er een over-

¹ Provincie Noord-Holland, FloraHolland Aalsmeer, de Vereniging van Groothandelaren in Bloemisterijproducten (VGB), Kamer van Koophandel Amsterdam, LTO Noord Glaskracht en de gemeenten Uithoorn, Haarlemmermeer, Aalsmeer en Amstelveen.

aanbod van veilinggerelateerde bedrijventerreinen in de Greenport Aalsmeer is.

Naar aanleiding hiervan heeft de Greenport Aalsmeer aan het adviesbureau Buck Consultants International (BCI) gevraagd om opnieuw naar de bedrijventerreinenramingen te kijken en een investeringsstrategie voor het Hart van de Greenport (gemeenten Amstelveen, Aalsmeer en Uithoorn) op te stellen.

Tot voor kort is bij bedrijventerrein De Loeten ingezet op veilinggerelateerde bedrijvigheid. Naar aanleiding van het onderzoek van BCI naar de regionale ruimtebehoefte van veilinggerelateerde bedrijven is afgesproken dat de partners in Greenport Aalsmeer nadere afspraken maken over hoe om te gaan met het mogelijke overaanbod en wat dit betekent voor de bedrijventerreinen.

Amstelveen onderkent het mogelijke overaanbod en zet in – in lijn met het advies van BCI – op verruiming van de bestemming van bedrijventerrein De Loeten van “veilinggerelateerd” naar “gemengd”, waarbij veilinggerelateerd niet wordt uitgesloten. Dit maakt een flexibelere ontwikkeling van het bedrijventerrein mogelijk.

Daarnaast vindt er actualisatie plaats van de uitvoeringsstrategie PLABEKA (Platform Be-drijven Kantoren Metropoolregio Amsterdam). Ontwikkeling en fasering van bedrijventerreinen zijn mede afhankelijk van nog te maken afspraken in regionaal verband.

De structuurvisie Amstelveen Zuid is voldoende globaal opgesteld om de bedrijventerreinen flexibel en gefaseerd te kunnen ontwikkelen, inspeland op veranderende marktomstandigheden en nog te maken regionale afspraken.

BIJLAGE 2: SAMENVATTING GEMEENTELIJK BELEID ALGEMEEN

Inleiding

Naar de gemeentelijke beleidsstukken wordt op twee manieren gekeken: bevatten ze aan elkaar gekoppelde ontwikkelingen in Amstelveen Zuid ('bovenwijkse ontwikkelingen') en/of aan elkaar gekoppelde ontwikkelingen tussen Amstelveen Zuid en Amstelveen totaal ('ruimtelijke ontwikkelingen' die verhaald zouden kunnen worden op Amstelveen Zuid)?

Toekomstvisie 2020+ (2001) -

- *Ontwikkelingen in Amstelveen Zuid*

In 2001 is de Toekomstvisie 2020+ vastgesteld: het ruimtelijk lange termijn beleidskader voor het volledige gemeentelijke grondgebied. Dit kader geldt nog steeds als richtinggevend ruimtelijk lange termijn beleid voor de gemeente.

In het zuiden van de gemeente Amstelveen zijn de volgende Kernopgaven Ruimte vermeld in de Toekomstvisie:

- Bovenkerkerpolder eerst agrarisch, daarna zoekgebied regionale waterberging met bijzondere woonfuncties (G);
- Noordelijke Legmeerpolder: eerst glastuinbouw, op termijn zoekgebied stadsuitbreiding (J);
- De ontwikkeling van veilinggerelateerde bedrijvigheid: (K).

Uitbreidingmogelijkheden voor bedrijvenlocaties buiten de bestaande stad doen zich voor in het zuiden van Amstelveen langs de N201. Voor de financiering van de verlegging van deze provinciale weg is het noodzakelijk dat een bedrijventerrein langs deze ontsluitingsweg ook werkelijk gerealiseerd wordt. De ontwikkeling van Bedrijventerrein Amstelveen-Zuid biedt hierbij uitkomst. Deze nieuwe bedrijfslocatie ligt

weliswaar in de gemeente Amstelveen, maar vormt een functionele eenheid met het bedrijfsgebied rondom de veiling in Aalsmeer. De invulling van het bedrijventerrein zal dus ook afgestemd worden met de gemeente Aalsmeer en de gemeente Uithoorn. De voorkeur wat betreft de invulling ligt bij het ontwikkelen van logistieke functies (Value-Added-Logistics) en veilinggerelateerde bedrijvigheid, omdat de locatie met name geschikt is voor bedrijven die veel (vracht)autoverkeer aantrekken. De ontwikkeling zal gepaard gaan met hoge gestelde eisen aan duurzame inrichting van het terrein (dubbel grondgebruik, milieuaspecten). Ook dient, bij de inpassing van bedrijven, rekening te worden gehouden met nabijgelegen bestaande en nieuw te bouwen woongebieden in Uithoorn. Naast de financiering van de verlegging van de N201, wordt ook de financiering van de groene dooradering gekoppeld aan investeerders van de bedrijven.

- *Ontwikkelingen in Amstelveen (ruimtelijke ontwikkelingen)*

In de gemeente Amstelveen zijn de volgende Kernopgaven Ruimte vermeld in de Toekomstvisie die gezien kunnen worden als 'ruimtelijke ontwikkelingen' (fondsbijdrage) waar Amstelveen Zuid aan kan bijdragen:

- Robuuste groendooradering van de stad (H);

Stedelijk Waterplan Amstelveen (2007)

De gemeente Amstelveen en het Hoogheemraadschap Amstel- Gooi en Vechtstreek (AGV) hebben in het Stedelijk Waterplan Amstelveen beschreven wat de ambities zijn met betrekking tot water, wat ze willen bereiken en hoe dit te financieren. Deze ambities zijn ingedeeld in zeven thema's van waterbeheer, die zij samen op lokaal niveau willen realiseren. Een belangrijk onderdeel van het waterplan vormt de realisatie van vijf kilometer natuurvriendelijke oevers. Verder is de ruimtelijke impact van het Stedelijk Waterplan beperkt.

Woonvisie (2004)

Ambities die in de Woonvisie van Amstelveen worden genoemd zijn onder andere het binden van jonge gezinnen aan Amstelveen en meer kansen creëren voor starters, de kernvoorraad voor de lage inkomens (goedkope huur en koop) op peil houden, meer kwaliteit bieden aan het toenemende aantal gevorderde gezinnen en inspelen op de behoeften van senioren en mensen met een functiebeperking. Dit alles om de pluriformiteit van de bevolking in Amstelveen te behouden.

Amstelveense verkeers- en vervoersvisie (2008)

In deze verkeers- en vervoersvisie wordt aangegeven dat voorkomen moet worden dat bestemmingsverkeer aantrekkelijke routes door het stedelijk gebied van Amstelveen naar de rijksweg A9 zoekt. Routing via de Fokkerweg (richting rijksweg A9) en de N201 (richting rijksweg A2) is hierbij noodzakelijk. Dit heeft een capaciteitsuitbreiding van de Fokkerweg/Schipholdijk tot gevolg.

Amstelveen heeft de ambitie het openbaar vervoer als volwaardig systeem van transport te laten functioneren. De omgelegde en opgevaardeerde N201 gaat hierbij een rol spelen in de vorm van een transferium ter hoogte van de N201, waardoor het voor automobilisten uit het zuiden aantrekkelijker wordt de auto hier te laten staan en verder te reizen met openbaar vervoer.

Groenstructuurplan (2008)

Het groenstructuurplan is het beleidsplan waarmee Amstelveen de koers voor beleid, inrichting en beheer van het groen in het totale grondgebied vaststelt. Hierbij is het doel de ambities ten aanzien van de ontwikkeling van de groenstructuur te bepalen en het behouden en versterken van het al aanwezige groen in de bebouwde kom en in het buitengebied van Amstelveen. Enkele in dit document genoemde ontwikkelingen, met betrekking tot het Bedrijventerrein Amstelveen

Zuid, zijn Amstelgroen, de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur en de Natuurcompensatie N201.

Structuurplan Bedrijventerrein Amstelveen Zuid (2002)

Het plangebied van het structuurplan Bedrijventerrein Amstelveen-Zuid komt overeen met het gebied waar de gemeente haar voorlopige voorkeursrecht op heeft gevestigd in 1999. Dit gebied wordt aan de zuidkant begrensd door de Randweg en de gemeentegrens. Ten westen geldt hier de Noorddammerweg, De Loeten en de oude spoordijk als grens. De noordgrens wordt gevormd door de sloot tussen de Zijdelweg en de oude spoordijk en de oostgrens bestaat uit de Zijdelweg. Middels het structuurplan wordt het voorkeursrecht voor dit gebied onderbouwd en definitief gemaakt. Het plangebied maakt onderdeel uit van een studiegebied, waartoe de Noorder Legmeerpolder, de Thamerpolder en de bebouwing van Uithoorn ook behoren.

Het plangebied ligt in de economische invloedssfeer van Schiphol, Amsterdam en de bloemenveiling Aalsmeer. Dit brengt een aantrekkelijk vestigingsmilieu voor internationale bedrijven en diensten met zich mee. Alleen al voor Schiphol-gebonden bedrijvigheid wordt in de periode tot 2015 een vraag van 300 ha netto aan bedrijventerrein verwacht. Om aan deze vraag te kunnen voldoen, kan in Amstelveen 70 ha bedrijventerrein worden ontwikkeld in het plangebied Bedrijventerrein Amstelveen-Zuid.

De N201 zal uit zowel veiligheids-, leefbaarheids- als bereikbaarheidsoverwegingen worden verlegd. Hierbij ontstaat een goede verbinding met Aalsmeer en Uithoorn richting het rijkswegennet. Het oude tracé van de N201 zal worden herontwikkeld.

Om de automobilität enigszins terug te dringen is het streven een hoogwaardig openbaar vervoerssysteem te ontwikkelen tussen Amstelveen en Uithoorn.

Binnen het studiegebied speelt het groenblauwe raamwerk een belangrijke rol. Zowel door de robuuste groen invulling alsmede door de mogelijkheden voor recreatie.

Bestemmingsplan Bedrijventerrein Amstelveen Zuid (2005)

Het bestemmingsplan is vastgesteld in 2005. Het bedrijventerrein is bedoeld voor lokale en regionale bedrijven. De verschillende percelen worden gefaseerd uitgegeven.

Van het bestemmingsplan is deels goedkeuring onthouden.

Milieueffectrapport BAZ - samenvatting (2004)

De gemeente Amstelveen heeft een MER laten opstellen voor het ontwerp bestemmingsplan Bedrijventerrein Amstelveen-Zuid. Dat is op 1 juli 2004 tezamen met het ontwerp bestemmingsplan ter visie gelegd.

Raadsvoorstel: Vaststelling begrenzing en verdere realisatie project AmstelGroen (2007)

AmstelGroen is een recreatieproject, waarvan het ontwerp nog niet definitief is vastgesteld. Wel is al bekend dat het oostelijk deel, gelegen in de Bovenkerkerpolder, een extensief recreatief karakter zal krijgen met veel open ruimte, weide en water. Het westelijk deel, dat behoort tot de Noorder Legmeerpolder, zal een meer intensief recreatiegebied worden met een parkachtige opzet. Dit is ook het deel van het AmstelGroen dat grenst aan het toekomstig bedrijventerrein. Het bedrijventerrein kan hierdoor profiteren (denk aan lunchpauzes etc.) van de aanleg van AmstelGroen, wat een mogelijkheid biedt voor kostenverhaal. Daarnaast zal AmstelGroen zich ontwikkelen tot een bovenlokale functie, wat dekking vanuit overige delen van Amstelveen mogelijk maakt.

Planologische verkenning Legmeerpolder (2008)

Door de komst van de Nota Ruimte en het 20Ke-beleid zijn oude bestuurlijke uitgangspunten, zoals in de toekomstvisie 2020+, in een ander daglicht komen te staan. De komst van het grootschalige woningbouwproject is onzeker, waardoor de Planologische Verkenning Legmeerpolder ingaat op de nieuwe doelstellingen voor een duurzame lange termijnontwikkelingen in dit gebied.

De Noorder Legmeerpolder bestaat, zoals verwoord in deze planologische verkenning, uit de deelgebieden / -projecten,:

- Scheg (gebied tussen 20 Ke-contour en bestaande Westwijk, waarvan wordt uitgegaan dat er geen bouwverbod voor geldt);
- zoekgebied waterberging;
- woningbouw (180 ha, tussen PEHS en Westwijk, ca 5.000 woningen);
- toekomstige duurzame glastuinbouw (62 ha);
- toekomstig bedrijventerrein De Loeten;
- toekomstig bedrijventerrein Amstelveen Zuid;
- natuur- en recreatie project AmstelGroen;
- Provinciale Ecologische Hoofdstructuur.

BIJLAGE 3: BESCHRIJVING ONTWIKKELINGEN IN AMSTELVEEN ZUID

3.1 Inleiding

In deze bijlage wordt ingegaan op de ontwikkelingen in Amstelveen Zuid, opgedeeld in:

- ontwikkelingen die een bijdrage dienen of kunnen leveren;
- en ontwikkelingen die bijdragen behoeven.

Hierbij worden per ontwikkeling die een bijdrage dienen of kunnen leveren de volgende zaken beschreven:

- Wat is de begrenzing van de ontwikkeling?
- Wat houdt de ontwikkeling in?
- Voor welke bovenwijkse voorzieningen voorziet de ontwikkeling in een bijdrage?
- Voor welke 'ruimtelijke ontwikkeling' wordt een bijdrage gevraagd?
- Wat is de (geplande) fasering van de ontwikkeling?

En per ontwikkeling die een bijdrage behoeven:

- Wat is de begrenzing van de ontwikkeling?
- Wat houdt de ontwikkeling in?
- Van welke ontwikkeling dient een bijdrage te komen of wordt een bijdrage verwacht?
- Wat is de motivering daarvoor?
- Wat is de (geplande) fasering van de ontwikkeling?

Het structuurvisiegebied wordt gevormd door een groot deel van de Noorder Legmeerpolder. Bestuurlijke uitgangspunten uit de Toekomstvisie 2020+ zijn aangepast aan nieuwe beleidsontwikkelingen gebaseerd op de Nota Ruimte en het 20Ke-beleid in 2006.

De Noorder Legmeerpolder bestaat uit de volgende ontwikkelingen:

- bedrijventerrein Amstelveen Zuid;
- bedrijventerrein De Loeten;
- woningbouwproject De Scheg, bestaande uit ca. 1.250 woningen in de Noorder Legmeerpolder;
- recreatiegebied AmstelGroen;
- verlegging N201 inclusief realisering ongelijkvloerse kruising N201.

3.2 Ontwikkelingen die een bijdrage dienen of kunnen leveren

3.2.1 Bedrijventerrein Amstelveen Zuid

Begrenzing

Het plangebied van het Bedrijventerrein Amstelveen-Zuid wordt aan de zuidkant begrensd door de Randweg en de gemeentegrens. Ten westen geldt hier de Noorddammerweg, De Loeten en de oude spoorlijn als grens. De noordgrens wordt gevormd door de sloot tussen de Zijdelweg en de oude spoorlijn en de oostgrens bestaat uit de Zijdelweg.

Wat is de ontwikkeling?

Aangezien het plangebied in de economische invloedssfeer van Schiphol, Amsterdam en de bloemenveiling Aalsmeer ligt, brengt dit een aantrekkelijk vestigingsmilieu voor internationale bedrijven en diensten met zich mee. De voorkeur wat betreft de invulling ligt dan ook bij het ontwikkelen van logistieke functies (Value-Added-Logistics) en regionale en lokale bedrijvigheid. De ontwikkeling zal gepaard gaan met hoge gestelde eisen aan duurzame inrichting van het terrein (dubbel grondgebruik, milieuaspecten). De maximale oppervlakte van de bedrijven zal bij elkaar naar verwachting 69 ha bedragen, waarbij naar verwachting netto 46 ha uitgeefbaar is.

Voor welke bovenwijkse voorzieningen voorziet de ontwikkeling in een bijdrage?

Vanuit het BAZ dient een bijdrage te komen aan de volgende bovenwijkse werken en voorzieningen:

- De verlegging van de N201 inclusief de realisering van de ongelijkvloerse kruising van de N201.

Voor welke ruimtelijke ontwikkelingen kan een bijdrage worden gevraagd?

- De realisering van AmstelGroen

Wat is de fasering?

De aanleg van deze ontwikkeling zal naar verwachting plaatsvinden in de periode 2010 - 2020.

3.2.2 Bedrijventerrein De Loeten

Begrenzing

Het plangebied van het bedrijventerrein De Loeten ligt in het uiterste zuidwesten van de gemeente Amstelveen. De maximale oppervlakte van de bedrijven zal bij elkaar naar verwachting 48,3 ha bedragen, waarbij naar verwachting netto 32,2 ha uitgeefbaar is.

Het gebied kent drie belangrijke wegen als harde grenzen, te weten de Legmeerdijk, de Noorddammerweg en de omgelegde N201. De noordgrens is getrokken langs een kadastrale grens die ook in de door het college vastgestelde Planologische Verkenning Legmeerpolder benoemd is als grens tussen bedrijvigheid en duurzame glastuinbouw.

Wat is de ontwikkeling?

Binnen de Greenport Aalsmeer en het Greenpark Aalsmeer (het bedrijventerrein van de gemeente Aalsmeer aan de westzijde van de Legmeerdijk) worden de volgende categorieën van veilinggerelateerde bedrijvigheid herkend:

- Bloemverwerkende bedrijven: bedrijven die de producten van de veiling, bloemen en planten, samenvoegen met direct ge-

relateerde producten, zoals potten of andere verpakkingen, tot nieuwe producten. Ook gaat het om groothandelsbedrijven in verpakkingsmaterialen;

- Specialistische handel: hieronder vallen de zogenaamde Cash and Carries, oftewel de specialistische groothandel die direct verkoopt aan bloemisten. Dat het woord "specialistisch" wordt genoemd komt omdat deze bedrijven zeer vraaggericht zijn en er vrij marktgevoelige producten worden ontwikkeld;
- Innovators: dit betreft alle, vrij hoog opgeleide, werkgelegenheid aan de randen van de sierteeltsector. De design en lifestylesector valt hieronder, maar ook juridisch en financieel adviseurs;
- Business Knowledge Center: hieronder vallen een kenniscentrum, een onderwijsinstelling of een onderzoeksinstituut;
- Toeristische attracties: idee is om bezoekers en toeristen structureel iets te kunnen aanbieden rondom de bloemenveiling en vooral ook het gehele productie- en veilingproces te laten zien.

Tot voor kort is bij bedrijventerrein De Loeten ingezet op veilinggerelateerde bedrijvigheid. Naar aanleiding van het onderzoek van BCI naar de regionale ruimtebehoefte van veilinggerelateerde bedrijven is afgesproken dat de partners in Greenport Aalsmeer nadere afspraken maken over hoe om te gaan met het mogelijke overaanbod en wat dit betekent voor de bedrijventerreinen.

Amstelveen onderkent het mogelijke overaanbod en zet in – in lijn met het advies van BCI – op verruiming van de bestemming van bedrijventerrein De Loeten van "veilinggerelateerd" naar "gemengd", waarbij veilinggerelateerd niet wordt uitgesloten. Dit maakt een flexibelere ontwikkeling van het bedrijventerrein mogelijk.

Daarnaast vindt er actualisatie plaats van de uitvoeringsstrategie PLABEKA (Platvorm Be-drijven Kantoren Metropoolregio Amsterdam). Ontwikkeling en fasering van bedrijventerreinen zijn mede afhankelijk van nog te maken afspraken in regionaal verband.

De structuurvisie Amstelveen Zuid is voldoende globaal opgesteld om de bedrijventerreinen flexibel en gefaseerd te kunnen ontwikkelen, inspeland op veranderende marktomstandigheden en nog te maken regionale afspraken.

Het idee is verder dat ten noorden van het plangebied duurzame glastuinbouw een plek zal vinden. Ten oosten van bedrijventerrein De Loeten zal bedrijventerrein Amstelveen-Zuid voor reguliere bedrijvigheid worden ontwikkeld. Deze zone ligt geheel aan de overzijde van de Noorddammerweg maar vormt een ruimtelijke eenheid met het deel aan de westzijde van deze weg omdat ook hier de vestiging van veilinggerelateerde bedrijvigheid mogelijk wordt.

Voor welke bovenwijkse voorzieningen voorziet de ontwikkeling in een bijdrage?

Vanuit het bedrijventerrein De Loeten dient een bijdrage te komen aan de volgende bovenwijkse werken en voorzieningen:

- De verlegging van de N201 inclusief de realisering van de ongelijkvloerse kruising van de N201.

Wat is de fasering?

De aanleg van deze ontwikkeling zal naar verwachting plaatsvinden in de periode 2010 - 2020.

3.2.3 De Scheg

Begrenzing

De grens van De Scheg wordt gevormd door de bestaande bebouwing van Westwijk en de 20 ke-geluidscontour rondom Schiphal, vandaar ook de typische omlijsting van het gebied.

Wat is de ontwikkeling?

De aanleg van De Scheg betreft de realisering van ca. 1.250 woningen. Met deze ontwikkeling wil de gemeente niet alleen een bijdrage leveren aan de lokale woningbehoefte, maar ook de woningbehoefte op regionaal niveau.

Bij de planontwikkeling wordt rekening gehouden met de geluidhinderproblematiek en de ontwikkeling wordt daarop afgestemd. Het woningbouwproject De Scheg grenst namelijk direct aan de 20 Ke zone, waarbij in het plangebied een toename van geluidhinder(beleving) zal optreden.

Overigens vindt de uitwerking van planontwikkeling van De Scheg niet plaats in het kader van voorliggende structuurvisie.

Voor welke bovenwijkse voorzieningen voorziet de ontwikkeling in een bijdrage?

Vanuit De Scheg dient een bijdrage te komen aan de volgende bovenwijkse werken en voorzieningen:

- De verlegging van de N201 inclusief de realisering van de ongelijkvloerse kruising van de N201.

Voor welke ruimtelijke ontwikkelingen kan een bijdrage worden gevraagd?

- De realisering van AmstelGroen.

Wat is de fasering?

De aanleg van deze ontwikkeling zal naar verwachting plaatsvinden in de periode 2010 - 2020.

3.2.4 Verdere nieuwbouwprojecten ten zuiden van de A9

Ten zuiden van de A9 worden in Amstelveen naast woningbouwlocatie De Scheg ook meerdere andere woningbouwprojecten gerealiseerd in de komende jaren. De aantallen woningen van deze andere woningbouwprojecten zijn exclusief de gebiedsontwikkeling A9 ten zuiden van

de A9 circa 2.700 woningen, waarbij het aantal nog afhankelijk is van nog te maken keuzes bij de ontwikkeling van deze woningbouwprojecten.

Voor welke bovenwijkse voorzieningen voorziet de ontwikkeling in een bijdrage?

Vanuit deze andere woningbouwprojecten dient een bijdrage te komen aan de volgende bovenwijkse werken en voorzieningen:

- De verlegging van de N201 inclusief de realisering van de ongelijkvloerse kruising van de N201.

Voor welke ruimtelijke ontwikkelingen kan een bijdrage worden gevraagd?

- De realisering van AmstelGroen.

Wat is de fasering?

De aanleg van deze ontwikkeling zal naar verwachting plaatsvinden in de periode 2010 - 2020.

3.3 Ontwikkelingen die bijdragen behoeven

3.3.1 AmstelGroen

Begrenzing

Aan de westkant grenst AmstelGroen aan de Zijdelweg, aan de zuidkant aan de randweg (gemeentegrens), oostelijk op enige afstand van de Amstel en noordelijk aan het centrale deel van de Bovenkerkerpolder.

Wat is de ontwikkeling?

In de verstedelijkingsopgave van de Randstad heeft de rijksoverheid eveneens als doel gesteld 1000 ha multifunctioneel groen aan te leggen. De Bovenkerker- en (een gedeelte van de) Legmeerpolder van

Amstelveen komen daarbij in aanmerking voor respectievelijk 110 en 65 ha.

Naast de invulling van natuur en recreatieve groenfuncties wordt in AmstelGroen rekening gehouden met de behoefte aan agrarische activiteiten in beide polders. Het oostelijk deel, gelegen in de Bovenkerkerpolder, zal een extensief recreatief karakter zal krijgen met veel open ruimte, weide en water. Het westelijk deel, dat behoort tot de Noorder Legmeerpolder, zal een meer intensief recreatiegebied worden met een parkachtige opzet. AmstelGroen zal verder mogelijk een van noord naar zuid (of omgekeerd) gericht onderdeel van de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS) bevatten. In het streekplan Noord-Holland Zuid is namelijk als onderdeel van de PEHS een groenzone door de Legmeerpolder opgenomen van 19 ha.

De inrichting van de Legmeerpolder zal leiden tot een toename van het bebouwd oppervlak. Dit betekent dat ook de waterberging een belangrijke ruimtelijke factor is bij de realisatie. Circa 11% van het plangebied zal hiervoor gereserveerd moeten worden.

De exacte hoeveelheid waterberging zal nog onderwerp zijn van nadere studie.

Er geldt overigens een oppervlaktegrenswaarde van 3 ha voor waterpartijen in het kader van het Luchthavenindelingsbesluit.

Welke ontwikkelingen zouden een bijdrage kunnen leveren?

AmstelGroen is voor wat betreft het element natuur en recreatie en het element PEHS een ruimtelijke ontwikkeling waaraan kan worden bijgedragen.

De volgende activiteiten zouden hieraan een bijdrage kunnen leveren:

- bedrijventerrein Amstelveen Zuid;
- woningbouwlocatie De Scheg, en
- verdere nieuwbouwprojecten ten zuiden van de A9.

Wat is de motivering daarvoor?

Het groen- en recreatiegebied met inbegrip van de PEHS is van algemeen nut voor Amstelveen. Vanuit bovengenoemde activiteiten mag verder recreatief gebruik van AmstelGroen verwacht worden, waaronder lunchwandelen vanuit bedrijventerrein Amstelveen Zuid.

Wat is de fasering?

De aanleg van deze ontwikkeling zal naar verwachting plaatsvinden in de periode 2010 - 2020.

3.3.2 Verlegging N201 inclusief de realisering van de ongelijkvloerse kruising N201

Begrenzing

De omgelegde N201 loopt van oost naar west aan de zuidkant van de gemeente Amstelveen (tegen de gemeentegrens met Uithoorn aan). De ongelijkvloerse kruising betreft het knooppunt van de bovenkerweg (Zijdelweg) met de omgelegde N201.

Wat is de ontwikkeling?

De N201 zal uit zowel veiligheids-, leefbaarheids- als bereikbaarheids-overwegingen worden verlegd. Hierbij ontstaat een goede verbinding met Aalsmeer en Uithoorn richting het rijkswegennet. Het oude tracé van de N201 zal worden herontwikkeld; hier ontstaat o.a. de mogelijkheid tot het realiseren van het bedrijventerrein Amstelveen Zuid.

De ongelijkvloerse kruising wordt aangelegd om verkeersdoorstroming en veiligheid te bevorderen. Met de ongelijkvloerse kruising wordt ook voorzien in de mogelijkheid voor een vrije doorgang/kruising van toekomstig HOV (Hoogwaardig openbaar vervoer) tussen Amstelveen en Uithoorn/Aalsmeer met de N201.

De gemeente heeft een overeenkomst met de provincie gesloten dat zij een bijdrage aan de verlegging betaalt.

Van welke ontwikkeling dient een bijdrage te komen of wordt een bijdrage verwacht?

De om te leggen N201 is een bovenwijkse voorziening waarvoor de kosten verhaald dienen te worden. De volgende activiteiten worden geacht hieraan bij te dragen:

- bedrijventerrein De Loeten;
- bedrijventerrein Amstelveen Zuid;
- woningbouwlocatie De Scheg, en
- verdere nieuwbouwprojecten ten zuiden van de A9.

Wat is de motivering hiervoor?

Er kan directe relatie gelegd worden tussen de verlegging van de N201 inclusief de realisering van de ongelijkvloerse kruising van de N201 en de ontsluiting / bereikbaarheid van bovengenoemde ontwikkelingen, zoals ook uiteengezet in paragraaf 3.5.

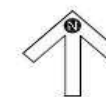
Wat is de fasering?

Met de aanleg van de verlegging is reeds een start gemaakt in 2007. De aanleg van de ongelijkvloerse kruising zal naar verwachting plaatsvinden in de periode 2010 - 2020.

BIJLAGE 4: KAARTMATERIAAL



- ① bedrijventerrein Amstelveen Zuid
- ② bedrijventerrein De Loeten
- ③ De Scheg (woningbouw)
- ④ AmstelGroen
- ⑤ verlegging N201
- ⑥ ongelijkvloerse kruising N201



gemeente Amstelveen
structuurvisie

schaal: 1 : 25000 datum : 27-04-2010 project nr. : 80706

