Gemeente Amstelveen



Herziene Ontwikkelvisie Legmeer 2024

Colofon

Ontwikkelvisie Legmeer
Gemeente Amstelveen
februari 2024

In samenwerking met
Bureau B+B Stedebouw en Landschapsarchitectuur



Visualisatie van een mogelijk ontwerp.
Aan dit beeld kunnen geen rechten worden ontleend

Inhoudsopgave

Voorwoord 6
Inleiding 8

1. Opgave en positionering 10
1.1 Opgave en kansen voor Amstelveen 10
1.2 De essentie van Nieuw Legmeer 11

2. Basisprincipes en spelregels 12
2.1 Gemengde stadswijk (ontwikkelprogramma) 12
2.2 Stedelijk karakter 16
2.3 Nieuwe mobiliteit 26
2.4 Legmeer, duurzaam en circulair 30

3. Ontwikkelstrategie 36
3.1 Stapgewijs en gezamelijk 36
3.2 Uitgangspunten voor de transformatie 38
3.3 Vervolgproces 39

Samenvatting 40



Voorwoord

Nieuw Legmeer: kans op duizenden woningen

Amstelveen ligt in het hart van de economisch sterke Metropoolregio Amsterdam en is een bijzonder geliefde plek om te wonen en te werken. Ook Amstelveen bouwt woningen bij, grotendeels binnenstedelijk met de ambitie de leefkwaliteit van buurten te vergroten. We kiezen ervoor om de Amstelscheg en onze parken groen te houden, vanuit cultuurhistorische en landschappelijke waarden en vanwege de belangrijke bijdrage die ze leveren aan recreatie en waterberging. Vanwege geluidsbeperkingen van luchthaven Schiphol komen andere delen van Amstelveen vaak niet in aanmerking voor grootschalige woningbouw.

Dé plek voor een unieke dynamische woonwerkwijk

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 woningen kunnen toevoegen, zonder groen te verliezen en zonder de geluidsbeperkingen van Schiphol. Binnenstedelijk bouwen vraagt om investeringen in goede infrastructurele ontsluiting, maar heeft ook economische voordelen. Het vergroot de draagkracht van voorzieningen en vergroot de aantrekkingskracht. In de huidige vorm is het bedrijventerrein niet toekomstbestendig. Veel van de bebouwing is verouderd en voldoet niet aan huidige eisen van werkplekken en duurzaamheid en de openbare ruimte is niet klimaatbestendig. Aan de zuidgrens van Amstelveen realiseren we een nieuw toekomstbestendig Bedrijventerrein Amstelveen Zuid (BTAZ), waar ruimte is voor groei of verplaatsing van bedrijven van Legmeer.

Herziene visie

Door veranderende marktomstandigheden bleek de ontwikkelvisie uit 2020 niet langer financieel haalbaar. Het was noodzakelijk de plannen aan te passen om het project zowel financieel als ruimtelijk haalbaar te maken mét oog voor de Amstelveense groene kwaliteit. Deze Herziene Ontwikkelvisie Legmeer 2024 biedt een kansrijk toekomstperspectief in het licht van onze maatschappelijke doelen. Een visie die kan rekenen op de interesse en lange termijn commitment van marktpartijen, andere overheden en woningbouwcorporatie(s). Dat commitment is belangrijk, want de opgave die voor ons ligt is fors.

Unieke uitstraling

Door de unieke menging van wonen en werken en bijbehorende voorzieningen (winkels, scholen, zorg, recreatie en horeca) in combinatie met een duurzame ontwikkeling, ontstaat hier een wijk met toegevoegde waarde voor Amstelveen: woonruimte bereikbaar voor alle doelgroepen, duurzaam, in een innovatief stedelijk milieu met ruimte voor voorzieningen voor de stad. Nieuw Legmeer krijgt een uniek karakter. Een kans voor Amstelveen.

Lange adem

Binnenstedelijke ontwikkeling is een zaak van lange adem. Dit onderstreept het belang van een toekomstvisie op Nieuw Legmeer, die bestand is tegen conjunctuurwisselingen. In de afgelopen jaren bleek dat er een herziening op de in 2020 vastgestelde Ontwikkelvisie Legmeer noodzakelijk was. 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 en eigenaren kunnen we geleidelijk verder bouwen aan onze stad en een stip op de horizon plaatsen voor de wijk Nieuw Legmeer.

Zorgvuldige en gefaseerde aanpak

Deze visie schetst hoe de transformatie naar Nieuw Legmeer heel geleidelijk vorm kan krijgen met een zorgvuldige aanpak. Want ook het huidige bedrijventerrein is van economisch belang voor Amstelveen en de Amstelland regio. Fasering van de transformatie maakt het mogelijk om de komende decennia flexibel te blijven en - waar nodig - aan te passen aan veranderende omstandigheden. Tegelijk moet deze ontwikkelvisie genoeg houvast bieden om de beoogde kwaliteit en het unieke karakter te borgen.

Woord van dank

De Herziene Ontwikkelvisie Legmeer 2024 bevat ruimtelijke en programmatische kaders, context, spelregels en uitgangspunten voor een ontwikkelstrategie. 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 Ontwikkeling



Inleiding

Voor u ligt de herziene Ontwikkelvisie Nieuw Legmeer 2024. Deze beschrijft op welke manier bedrijventerrein Legmeer de komende jaren geleidelijk transformeert naar een unieke woonwerk wijk met toegevoegde waarde voor Amstelveen. Omdat de transformatie van Legmeer een gebiedsontwikkeling betreft, mag deze visie beschouwd worden als een gebiedsgerichte deelvisie, die uiteindelijk onderdeel gaat uitmaken van de nog vast te stellen Omgevingsvisie Amstelveen. Dit houdt in dat in deze visie tevens extra is nagedacht over (nieuwe) thema's die onderdeel van de Omgevingswet zijn geworden, zoals: gezondheid, duurzaamheid, klimaat en leefbaarheid. Gebiedsgericht houdt tevens in dat we op sommige uitgangspunten afwijken van het bestaand beleid, omdat dit niet goed meer aansluit bij de huidige ontwikkelingen en gebiedskenmerken.

Een gebiedsvisie (en nu dus gebiedsgerichte deelvisie) heeft op zichzelf geen juridische status. Er is geen procedure voorgeschreven in de wet. De gemeente bepaalt zelf hoe ze de gebiedsvisie opstelt en met welke procedure ze dit doet. Deze visie zal de basis vormen voor op te stellen vervolgdocumenten, om zo toe te werken naar een omgevingsplan. Bij het omgevingsplan zijn de procedures uit de Wet ruimtelijke ordening van toepassing.

Historische context

De mogelijkheid om woningen te bouwen op Legmeer leeft al jaren. In 2016 is het idee van woningbouw actiever opgepakt en dat heeft in 2018 na participatie geleid tot vaststelling van een Nota van Uitgangspunten. De eerste woonbebouwing is inmiddels ook al gerealiseerd naar aanleiding van de transformatie van een leegstaand kantoorgebouw en er staat inmiddels een hotel. Dit proces, waarbij het gebied stap voor stap van kleur verschiet, zal zich de komende jaren verder voltrekken, en daarbij is het van belang om duidelijke kaders vast te stellen. In 2020 leidde dit daarom tot vaststelling van de Ontwikkelvisie Legmeer 2020, met als kern de wens tot realisatie van een duurzame wijk met 3000 woningen en ca. 2400 arbeidsplaatsen op basis van het scenario Productieve Stad.

Daarna is met marktpartijen veelvuldig overlegd over, en gerekend aan, een inhoudelijk aantrekkelijk en financieel/ruimtelijk haalbare ontwikkeling. De uitgangspunten van 2020 zijn echter achterhaald door de tijd. Bouwkosten, regels, stikstof, de omgevingswet en rente hebben ertoe geleid dat er aan een aantal uitgangspunten geschaafd moest worden om de gebiedsontwikkeling financieel haalbaar te krijgen en ruimtelijk haalbaar te houden.

Het voorlopig eindresultaat, waarin reeds veel is heroverwogen en geactualiseerd (zoals ook gedeeld in diverse raadsgesprekken), is in de kern het voorstel om in een periode van ca 15 jaar een wijk te realiseren (op basis van het scenario Innovatief Hoogstedelijk uit de Nota van Uitgangspunten) met 4400 woningen, ca. 30.000 meter bvo werkruimte (ca. 1100 arbeidsplaatsen.[1]), waaronder een basisschool, diverse maatschappelijke voorzieningen, kantoor- en bedrijfsruimte. Hierbij geldt een woningverdeling van 20 procent sociaal, 40 procent middenduur en 40 procent duur.[2] Hierbij blijven we zeer dicht bij het afgesproken bouwvolume uit de Ontwikkelvisie Legmeer 2020.
Op basis hiervan wordt de Ontwikkelvisie Legmeer 2020 vervangen door de Herziene Ontwikkelvisie Legmeer 2024.

En daarmee ligt er een kans om met de transformatie van Legmeer een nieuwe 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 – Uithoorn stedenbouwkundig weer zichtbaar gemaakt, worden er singels en grachten geïntroduceerd en krijgt het gebied een centraal gelegen hart met een park waaraan grondgebonden kan worden gewoond. Rondom dit hart ligt een dynamische ring van woonbebouwing langs een carré, met enkele hoogteaccenten, maar ook met verschillende gebouwen met werkfuncties voor de maakindustrie en voor creatieve bedrijvigheid en voorzieningen zoals een supermarkt, wijkcentrum en basisschool.

[1] Gebaseerd op een inschatting n.a.v. het te realiseren aantal van ca. 30.000 m2 aan werkfuncties/voorzieningen. Dit gedeeld door 20 m2 werkplek per arbeidsplaats. Hierbij is rekening gehouden met een mix van kantoren en bedrijven.

[2] op basis van de Amstelveense Woonagenda 2017-2023

Leeswijzer

Deel I van deze visie schetst de opgave en positionering van Nieuw Legmeer. Deel II van deze visie omvat het basisprincipe en de spelregels van de transformatie, zowel stedenbouwkundig als programmatisch. Vervolgens schetst deel III de uitgangspunten langs welke weg de gewenste transformatie van bedrijventerrein Legmeer zich voltrekken kan.



1. Opgave en positionering

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.

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 vrijwel de enige binnenstedelijke locatie in de gemeente waar nog ruimte is om forse aantallen (lees: duizenden) woningen toe te voegen.[3] 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 een zekere 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 liever een vestigingsplaats midden in het stedelijk gebied, ook omdat hun medewerkers zich daar veel meer thuis voelen. Nieuw Legmeer kan een uitgelezen locatie worden voor dat soort bedrijvigheid. Ondertussen veranderen trouwens ook de productieprocessen van bedrijven, bijvoorbeeld in de richting van “schoon” maakindustrie 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. Ook zal een deel van de bestaande arbeidsplaatsen verhuizen naar andere locaties (bijvoorbeeld BTAZ), wanneer deze niet ingepast kan worden. Daartoe is het bestemmingsplan BTAZ inmiddels onherroepelijk.



[3] Op Kronenburg zou daar ook ruimte voor zijn (maar dan vooral voor studenten), maar die zekerheid is er in het kader van het Luchthavenindelingsbesluit nog niet.

1.2 De essentie van Nieuw Legmeer

De essentie van de transformatie van bedrijventerrein 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, werken/ondernemen, mobiliteit/infrastructuur 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 voor de stad te behouden, geldt dat de transformatie kansen biedt om het gebied 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 ingesloten midden in de gemeente, omgeven door woonwijken. Het terrein 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.

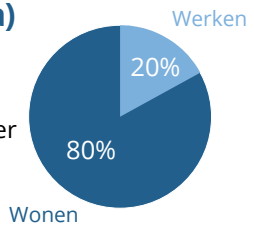


Visualisatie van een mogelijk ontwerp.
Aan dit beeld kunnen geen rechten worden ontleend

2. Basisprincipes en spelregels

2.1 Gemengde stadswijk (ontwikkelprogramma)

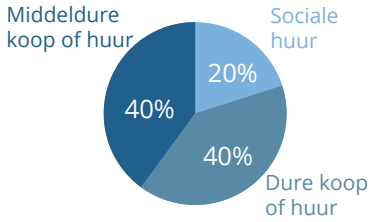
In deze ontwikkelvisie voor de transformatie van Legmeer wordt het scenario Hoogstedelijk Innovatief geschetst, waarin de beschikbare ruimte op Nieuw Legmeer wordt verdeeld in ongeveer 80% wonen en 20% werken



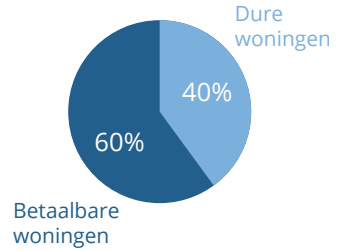
Woningen voor alle doelgroepen

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 wordt hoe zo goed mogelijk kan worden ingespeeld op welke behoefte er aan woningen is. Amstelveen wil haar bijdrage leveren aan deze woningbouwopgave en tegelijkertijd de grootste knelpunten op de lokale woningmarkt aanpakken. De woningen op Nieuw Legmeer zijn bedoeld voor alle doelgroepen die een woning zoeken binnen de gemeente Amstelveen, waarbij placemaking vaak ontstaat vanuit jongeren, starters en in tweede instantie senioren. In nauwe samenwerking met woningcorporaties, exploitanten/aanbieders van zorgwoningen en ouderenwoningen zal de gemeente zich sterk maken dat ook deze doelgroepen binnen Nieuw Legmeer kunnen gaan wonen. Het toevoegen van ca. 4400 woningen, zoals voorzien in het scenario Hoogstedelijk Innovatief, biedt daartoe voldoende mogelijkheden. Niet voor elke doelgroep is Nieuw Legmeer geschikt. Nieuw Legmeer is gezien de ligging, op aanzienlijke afstand van de voortgezette onderwijsinstellingen, een minder geschikte locatie voor studentenwoningen, deze categorie wordt uitgesloten. We streven naar een wijk waar inwoners, werkfuncties en voorzieningen zich gaan associëren met de plek waar ze wonen of verblijven. Dit is essentieel bij het succesvol functioneren van nieuwe wijken, omdat het de sociale cohesie en leefbaarheid versterkt. Om die reden worden nieuwe functies uitgesloten waarbij inwoners een vluchtig verblijf kennen. Hierbij doelen we op: (toeristen)hotels, short stay (voor o.a. kenniswerkers/arbeidsmigranten). Uitzondering hierop is de huisvesting van de doelgroepen n.a.v. een taakstelling vanuit (Rijks)overheid.

Om de betaalbaarheid van de woningen voor een brede verscheidenheid aan doelgroepen te waarborgen, wordt er een woningdifferentiatie toegepast met een verdeling van 20% sociale huur, 40% middeldure koop of huur en 40% dure koop of huur. Hierbij geldt:



- Het woonprogramma uit de woonvisie wordt niet gebruikt voor Legmeer.
- Het aandeel koopwoningen is groter of minimaal even groot als het aandeel huur.
- Het aandeel aan betaalbare woningen (max. NHG-grens) op basis van de woningbouwimpuls (Wbi) is niet lager dan 60% van het totaal van 2157 woningen, die programmatisch onderdeel uitmaken van de Wbi-aanvraag.
- Het aandeel aan betaalbare woningen op basis van de Amstelveense Woonagenda 2017-2023 is niet lager dan 60% van het totaal van 4400 woningen.
- De kaders uit de woonagenda voor slaapkamertoetsing in het kader van woninggroottes zijn van toepassing. Zodra de Nota Passend en Betaalbaar Wonen is vastgesteld, wordt op basis van de kaders uit die nota getoetst.



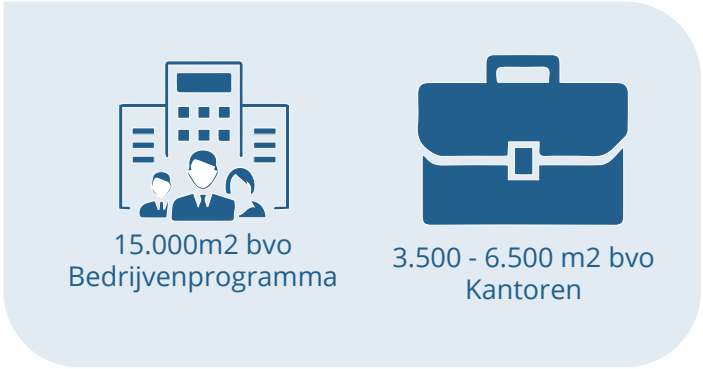
Het streven is om het aandeel aan betaalbare woningen op basis van de Wbi minimaal 50% te laten zijn van het totaal van 4400 woningen.

Bestaande en nieuwe bedrijvigheid

Legmeer is op het moment een belangrijke economische 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-/werk omgeving met hogere dichtheden zal werken veelal op de begane grond gevestigd blijven, wonen komt daarboven.

Nieuw Legmeer wordt een gemengde woon-/werkwijk me een programma van sociaal-maatschappelijke en commerciële voorzieningen (o.a. detailhandel en horeca) en bedrijvigheid (kantoor- en bedrijfsruimte) van in totaal ca. 30.000 m^2 bvo. Van belang voor de leefbaarheid en de economie is dat werken en wonen goed samengaan.

Als gemeente vinden we het belangrijk dat zittende bedrijven, voornamelijk (stadsverzorgende) MKB-bedrijven, een toekomst hebben en dat werkplekken behouden blijven voor Amstelveen. Uitgangspunt is om zoveel mogelijk bestaande bedrijvigheid en werkgelegenheid te behouden (in te passen) op Nieuw Legmeer zelf en als dat niet lukt deze te verplaatsen naar het nieuw te ontwikkelen bedrijventerrein Amstelveen Zuid (BTAZ) of elders in Amstelveen. De gemeente faciliteert de ontwikkeling en realisatie van dit bedrijventerrein. Dit houdt het volgende in:



- Waar dit bedrijfstechnisch (o.a. ruimtelijk en financieel) en milieukundig mogelijk is, kunnen huidige bedrijven in Nieuw Legmeer blijven; bedrijven met categorie 1 en 2 kunnen in principe goed samengaan met woningbouw.[4] Voor bedrijven met categorie 3 en hoger wordt specifieker gekeken naar de inpasbaarheid en zijn maatwerkoplossingen nodig. Daarvoor worden eisen in het omgevingsplan opgenomen.
- Er is voldoende markt in de gemeente Amstelveen voor bedrijfsruimte. Het marktonderzoek van STEC heeft aangetoond dat de totale marktruimte 25.800 m2 tot ca 62.000 m2 bedraagt en hier zijn meerdere locaties voor beschikbaar. Het aantal m2 aan bedrijvenprogramma in Nieuw Legmeer zal tenminste 15.000 m2 bvo bedragen en maximaal de (dan geldende) marktbehoefte. Dat mogen dan ook te handhaven, goed in te passen bedrijven zijn.
- Als een bedrijf zich vestigt in de plint van een woongebouw, blijft een volwaardige woonentree ook een vereiste.
- Nieuw Legmeer is geen primaire locatie voor kantoren. De marktruimte voor kantoren ligt op basis van onderzoek van STEC en Bureau BUITEN tussen de 5.000-15.000 m2. CBRE, Fakton en Brockhoff schatten deze in op tussen de 0 en 5.000 m2. Voor kantoorruimte wordt minimaal 3.500 m2 en maximaal 6.500 m2 bvo in het programma opgenomen. Hiermee wordt aangehaakt bij de meest actuele cijfers.
- De in de ontwikkelvisie uit 2020 opgenomen ambitie om 2.400 arbeidsplaatsen op Nieuw Legmeer zelf te realiseren, lijkt met voortschrijdend inzicht niet haalbaar. In het geval van verplaatsingen van bedrijven naar BTAZ of elders binnen Amstelveen, blijven die arbeidsplaatsen in ieder geval zoveel mogelijk voor Amstelveen behouden. Maar mogelijk daalt de mkb werkgelegenheid van bedrijven. Dit is een stads brede ontwikkeling en geldt dus ook voor Legmeer, vanwege de lastige inpasbaarheid van bedrijven met milieucategorie 3.1 of hoger in woon-/werk gebieden.

[4] Waar wonen boven bedrijvigheid zit, is vanwege de afstand wel specifieke aandacht nodig voor de inpassing van beide functies. Hierdoor heeft inpassing op basis van bedrijfscategorieën nog nader onderzoek nodig richting Omgevingsplan.

Voorzieningen

De ontwikkeling van Nieuw Legmeer levert voldoende draagvlak op voor het toevoegen van detailhandel en horeca. Dit concludeert bureau BRO naar aanleiding van een behoeftenonderzoek. Dit zorgt ervoor dat met Nieuw Legmeer een complete wijk gebouwd wordt, inclusief voorzieningen.

Voor het uiteindelijk vaststellen van de minimale en maximale hoeveelheid horeca en detailhandel in het omgevingsplan, vindt een 'laddertoets nieuwe stedelijke ontwikkeling' plaats, samen met een markttoets. Vooralsnog wordt er in ca. 1200 m2 horecameters voorzien en tussen de 3900 en 6000 m2 aan detailhandel meters (zie verder in afbeelding).

Gedurende de transformatieperiode van Legmeer (ca 15 jaar) kan leegstand ontstaan door veranderende marktbehoefte. Leegstand is niet per definitie erg, indien dit tijdelijk en kortdurend is. Leegstand zorgt voor doorstroming en nieuwe kansen.

Langdurige leegstand kan echter effect hebben op de leefbaarheid van de wijk. Om te voorkomen dat er langdurige leegstand ontstaat, moet er flexibel ingespeeld kunnen worden op de marktvraag. Dit kan door in het omgevingsplan een functie "gemengd, niet wonen" op te nemen, waarin een poule van alle niet-locatiegebonden werkfuncties te realiseren zijn tot de maximale hoeveelheid aan programma. Onder niet-locatiegebonden functies wordt verstaan: bedrijven, kantoren en daghoreca. In het totaal bedraagt dit ca. 22.000 m2 aan programma.

Voorstel commercieel voorzieningenprogramma Legmeer (februari 2024)
Onderstaand programma is een te realiseren ambitie op basis van bovenstaande uitgangspunten in 4.1 en 4.2. Het definitieve programma wordt vastgelegd in het omgevingsplan.

Functie	m2 BVO
Bedrijfsruimte in plint*	Min. 15.000
Detailhandel	Min. 3900 – max. 6000
Horeca	Ca. 1200
Kantoren (zakelijke dienstverlening)	Min. 3500 – max. 6500

Detailhandel (soort)	Min m2 BVO	Max m2 BVO
Dagelijks (ex supermarkten)	630	800
Niet dagelijks	1250	2500
Full service Supermarkt	1800	2100
Doelgroepen supermarkt (To Go/Eco)	300	500

Horeca	Min m2 BVO	Max m2 BVO
Snackbar, afhaal, restaurants en drankverstrekkers	800	1550

* Ruimte voor bedrijven mag ook op de verdieping worden gerealiseerd. Het minimale aantal is 15.000 m2 en dat is gebaseerd op de beschikbare plintruimte.

Bewegen/sporten in de buitenruime, parken en binnensport zijn onmisbaar in een hedendaagse woon-/werkwijk. Het draagt bij aan betrokkenheid, interactie, binding en gezondheid. Naast openbare parken en semi-openbare buitenruimten is er marktbehoefte voor ca. 1700 m2 aan gebouwde (commerciële) sportvoorzieningen voor Legmeer. Te denken valt aan fitness en vechtsport.

In de verdere uitwerking van het gebiedsgerichte programma richting omgevingsplan zal dit samen met de marktpartijen op wijkgebonden schaal verder worden ingepast.

Het toevoegen van voldoende sociaal-maatschappelijke voorzieningen (ca. 6.000 m2) draagt bij aan een leefbare wijk, dit resulteert in het volgende programmatische ambities:

- Zorgcentrum
- Basisschool + BSO + gymzaal
- Kinderdagverblijf
- Vestiging voor voortgezet onderwijs[5]
- Wijk/cultureel centrum (met o.a. een digitaal informatiepunt overheid)[6]

Dynamische plint, gedeelde voorzieningen

Bedrijvigheid en voorzieningen worden zoveel mogelijke 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-/werkruimte).

De plinten bieden niet alleen plek voor werken (en soms wonen) maar ook voor een aanbod van gedeelde voorzieningen. Denk daarbij aan faciliteiten zoals flexplekken, maatschappelijke voorzieningen, wasserette, buurtwinkel, horeca en sport. Zowel bewoners als werknemers maken gebruik van deze voorzieningen.

[5] Onderzocht wordt nog of en op welke manier voortgezet onderwijs stedenbouwkundig kan worden ingepast.
[6] Amstelveen ambieert in haar vastgestelde cultuurbeleid ‘De stad als podium’ een kwaliteitsslag te maken en kunst en cultuur dichter bij 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 kan ook in allerlei gemengde bestemmingen of door slimme stapeling van functies, bijvoorbeeld in combinatie met een wijkcentrum, gezondheidscentrum, school of gebouwde parkeervoorziening. 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.

2.2 Stedelijk karakter

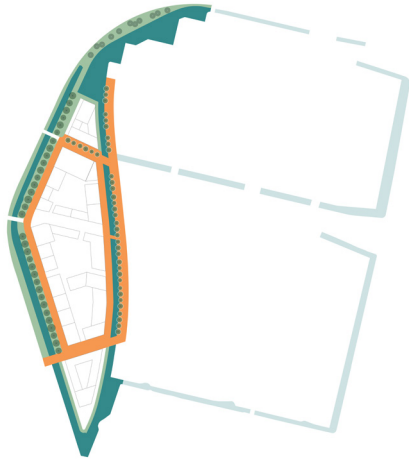
Amstelveen wil met de transformatie naar Nieuw Legmeer gaan verdichten en intensiever bouwen. Zo wordt optimaal gebruik gemaakt van het stedelijk gebied en blijft de groene buitenruimte gespaard. Tegelijkertijd is het streven om een kwalitatief hoogwaardig en aantrekkelijk woon-/werkgebied tot stand te brengen. Amstelveen stelt duidelijke grenzen aan hoogbouw, om het karakter van de 'stad tussen de bomen' te behouden. In de Hoogbouwvisie van Amstelveen (2019) is dit beleid vastgelegd. Nieuw Legmeer zal zich conformeren aan de Hoogbouwvisie.

De stedenbouwkundige opzet van Nieuw Legmeer is gericht op een compacte en gemengde stad met een herkenbaar karakter. Hiermee onderscheidt het 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 luwer 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.

De structuur van Nieuw Legmeer wordt gevormd door een helder en krachtig raamwerk van openbare ruimte zoals wegen, water- en groenstructuren. Dit raamwerk definieert tevens clusters bestaande uit bebouwing en onbebouwde ruimte. De verhouding bebouwd/onbebouwd op een cluster is bepaald op 70/30%. Hierbij geldt dat de bebouwing wordt gevormd door meerdere gebouwen die zich in vorm en grootte van gebouw van elkaar onderscheiden, zowel in de breedte en de hoogte. De onbebouwde ruimte binnen een cluster is in basis altijd openbaar toegankelijk en zo groen mogelijk ingericht. Zowel het de openbare ruimte als de op te stellen bouwplannen dienen te voldoen aan het op te stellen Stedenbouwkundig plan en Beeldkwaliteitsplan Legmeer waarin aanvullende 'spelregels' worden beschreven om de ruimtelijke kwaliteit en samenhang te borgen.



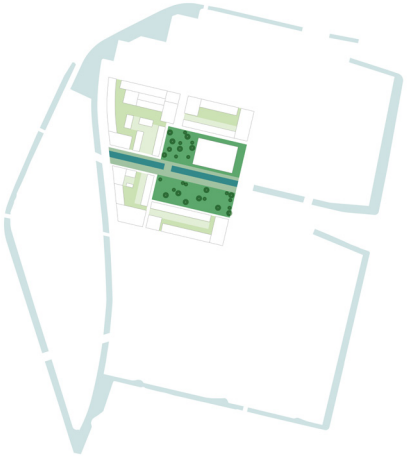
Landschappelijk-/ stedenbouwkundig raamwerk



Het Eiland



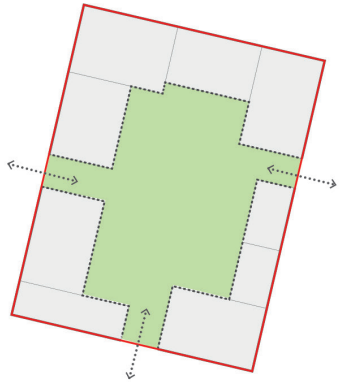
Het Carre



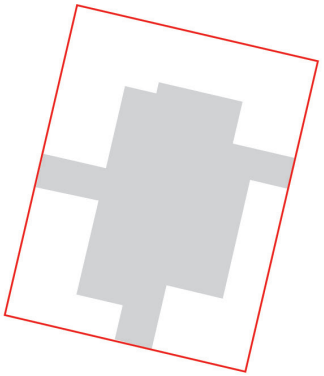
Het Hart



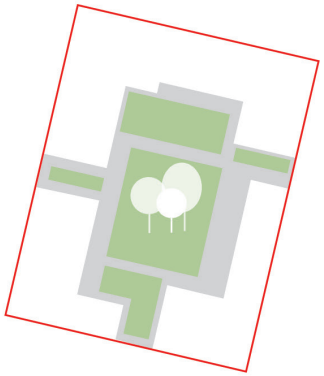
De Groene Mantel



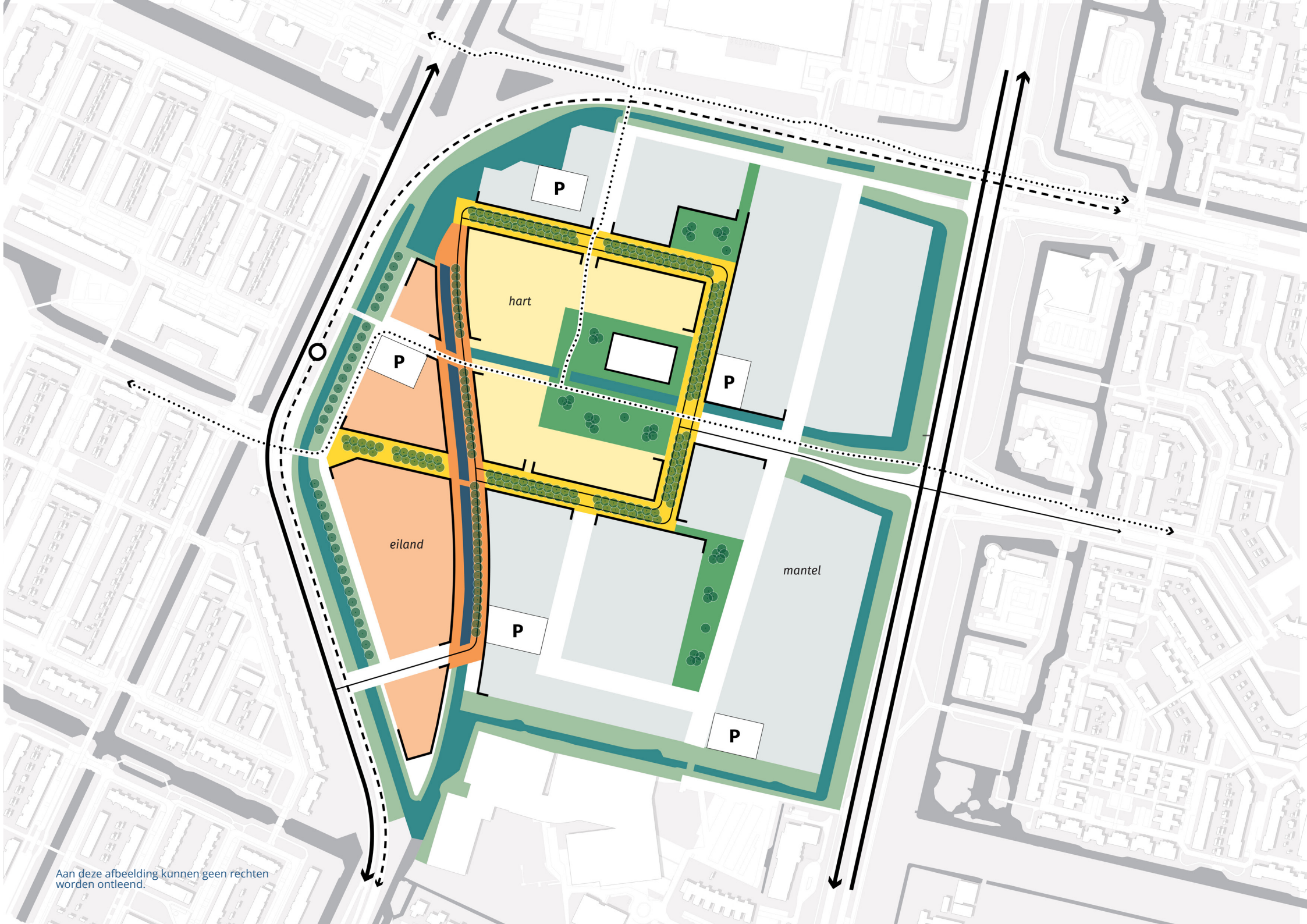
Doorwaardbare blokken met openingen



Minimaal 30% onbebouwd



Minimaal 70% van onbebouwde ruimte krijgt groene inrichting

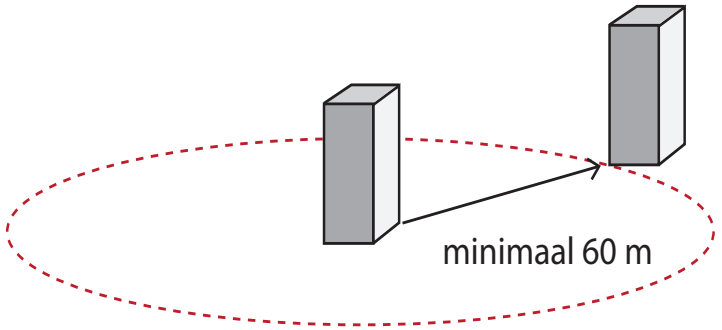


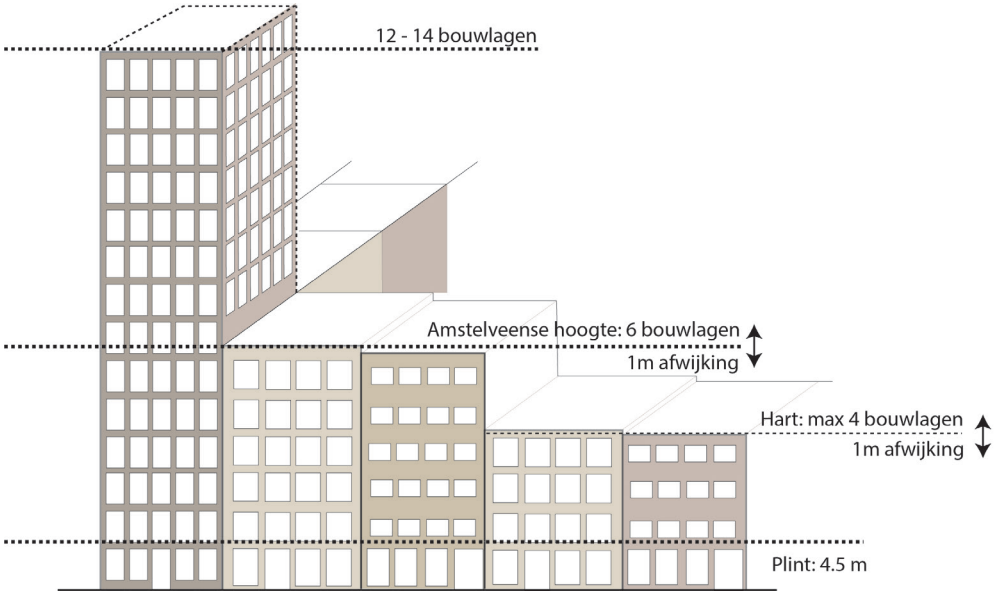
Aan deze afbeelding kunnen geen rechten worden ontleend.

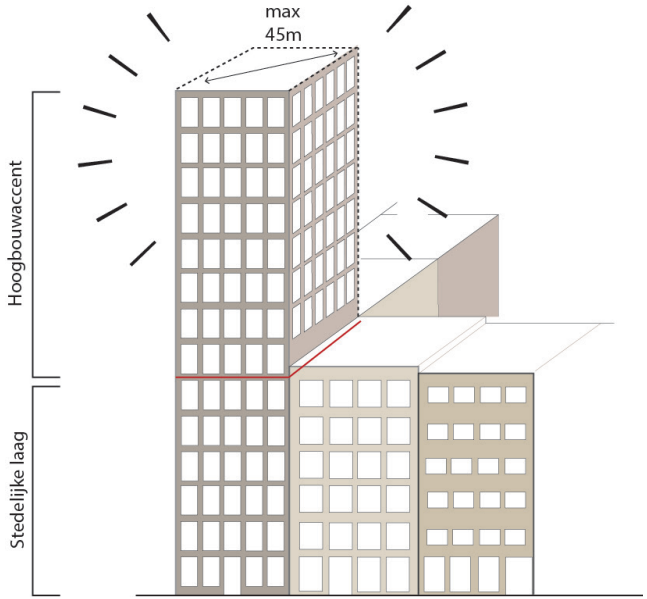
Basishoogte met daarboven torens

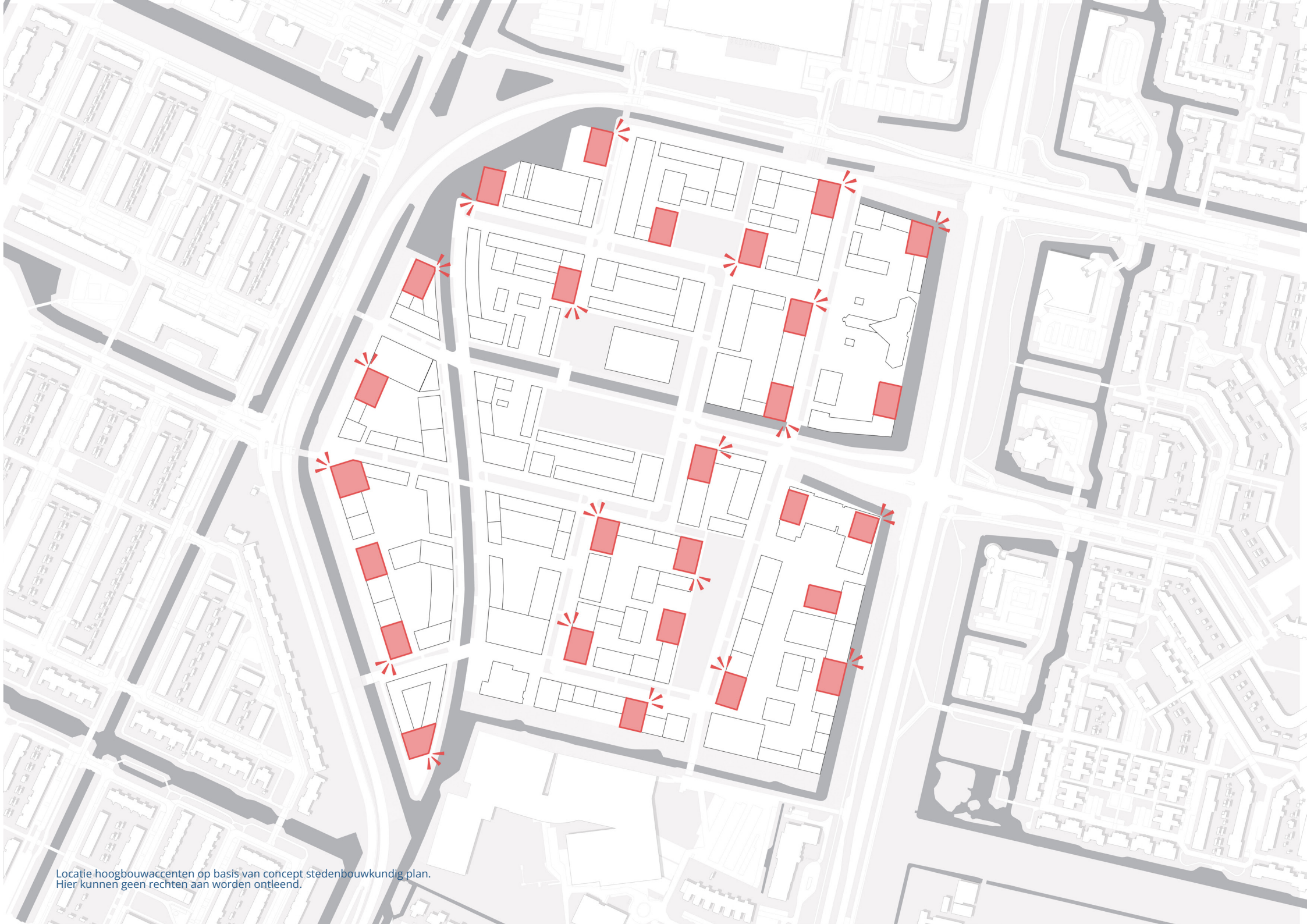
De basis bouwhoogte van de gebouwen van Legmeer wordt bepaald door een bebouwing van 4 lagen in het hart en 6 lagen aan de randen.

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 tussen 12 tot 14 bouwlagen. Uitgangspunt is dat hoogbouwaccenten op tenminste 60m onderlinge afstand van elkaar staan. Dit geldt ook voor hoogteaccenten die buiten het plangebied liggen ten opzichte van Legmeer. Vanuit de woningen in de hoogbouw wordt de bewoners een uitzicht over de stad en het omliggende landschap geboden.







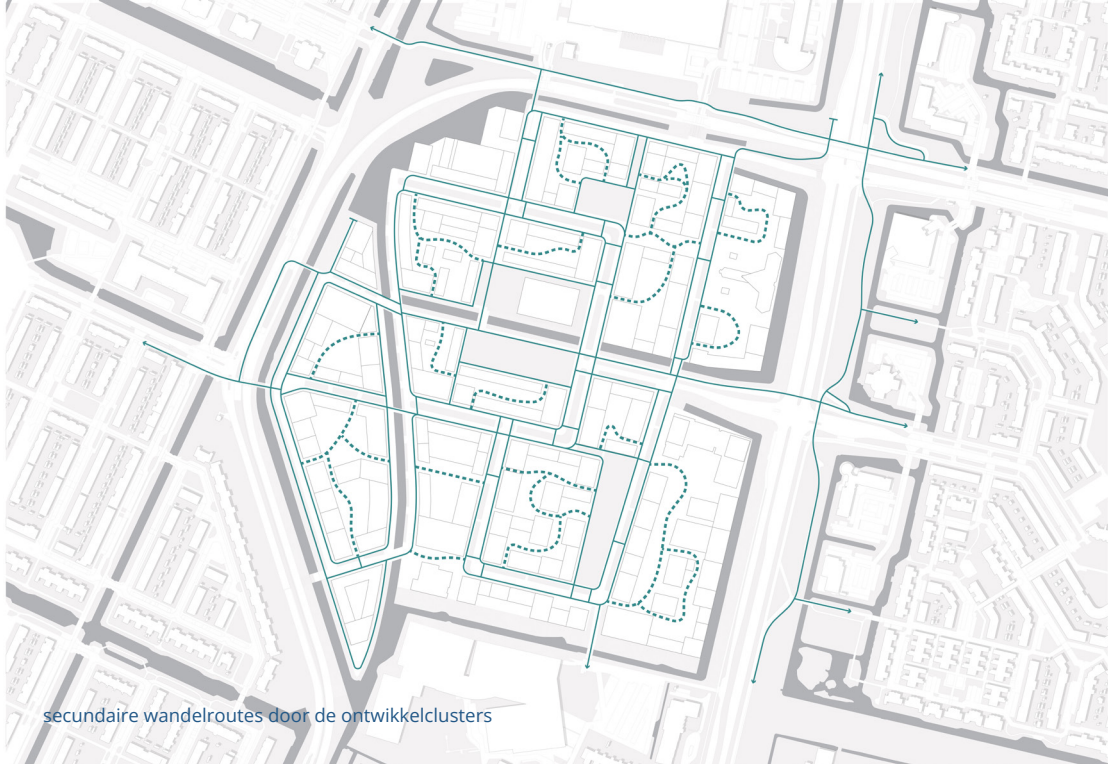


Locatie hoogbouwaccenten op basis van concept stedenbouwkundig plan.
Hier kunnen geen rechten aan worden ontleend.

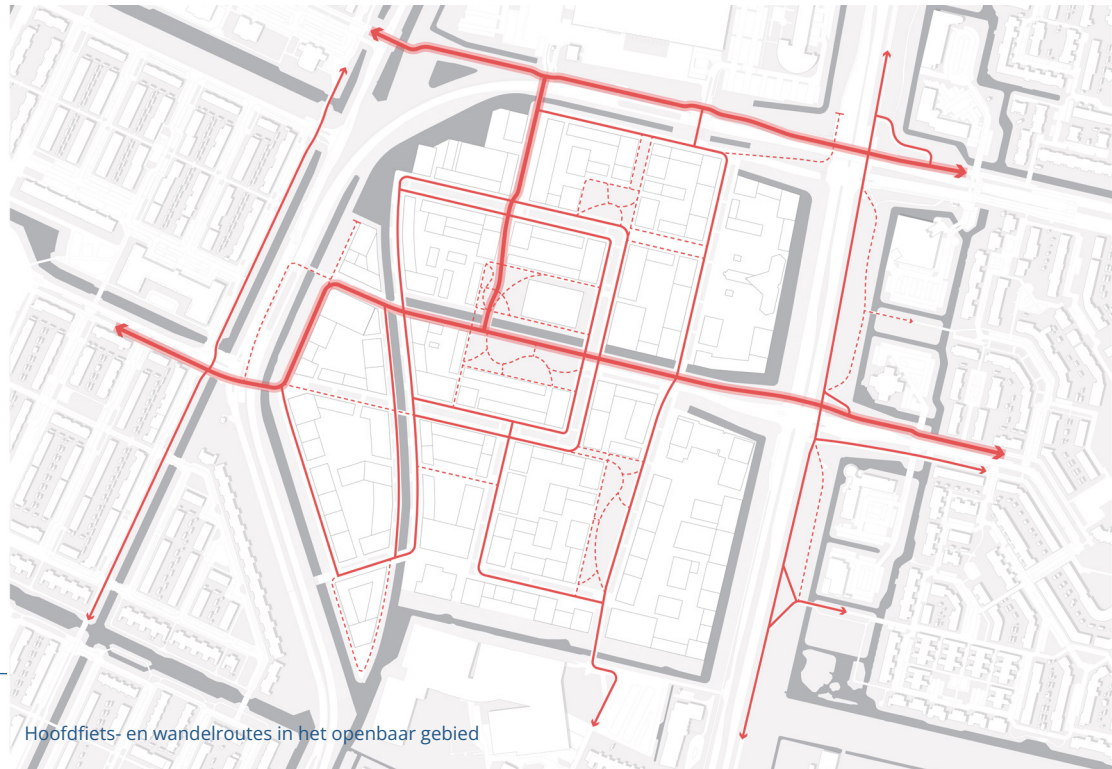
Openbare ruimte

Een kwalitatieve openbare ruimte is een cruciale factor in het maken van een stadswijk waar het fijn wonen is. Leefbaarheid krijgt in Nieuw-legmeer prioriteit, bijvoorbeeld in de vorm van groene straatprofielen waar ruimte is voor bomen en maatregelen in het kader van klimaatadaptatie. Om deze kwaliteit te borgen stelt het beeldkwaliteitplan eisen ten aanzien van de inrichting van het openbaar- en openbaar toegankelijk gebied. De belangrijkste spelregels zijn:

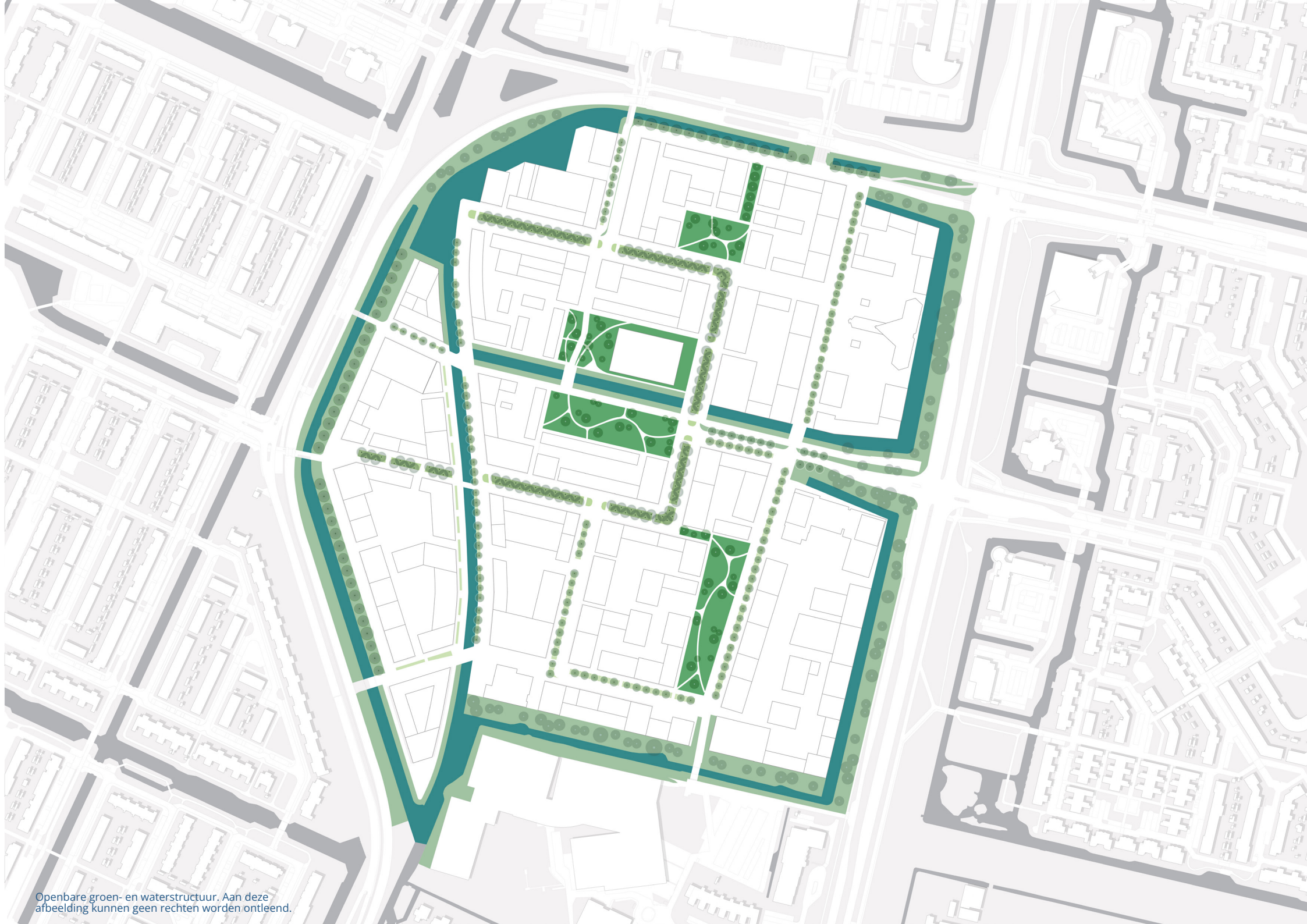
- Nieuw Legmeer richt zich op de voetganger en fiets en minder op de automobilist. Er zijn, met uitzondering van laad-/losplekken daarom geen parkeerplaatsen op straat aanwezig.
- In Nieuw-Legmeer wordt een hoofdstructuur van vrijliggende fietspaden aangelegd.
- In elk straatprofiel zijn bomen te vinden die naast hun kwalitatieve inbrengen ook helpen in het verminderen van hittestress tijdens warme dagen.
- Commerciële functies en gebouwentrees zijn minimaal vanuit de publieke/openbare ruimte ontsloten.
- de verplichte publiek toegankelijker routes door de clusters sluiten op een herkenbare en toegankelijke manier aan op de openbare ruimte.



secundaire wandelroutes door de ontwikkelclusters



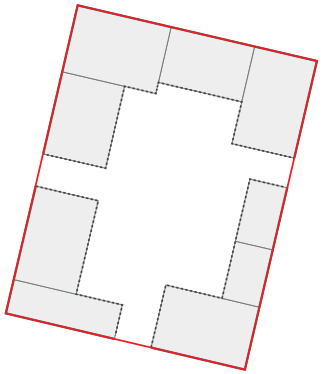
Hoofdfiets- en wandelroutes in het openbaar gebied



Openbare groen- en waterstructuur. Aan deze afbeelding kunnen geen rechten worden ontleend.

Kwalitatieve binnenhoven

Parken, pleinen en de primaire straten worden omsloten door de bebouwing dat op deze plekken veelal schouder aan schouder staat. Doordat de bebouwing in deze randen (clustergrenzen) voor minimaal 80% in de rooilijn staat, worden heldere wanden gevormd die de openbare ruimte structuur geven. Door bebouwing in hoofdzaak aan de randen van de ontwikkelclusters te bouwen ontstaan kwalitatieve, groene binnenterreinen. Deze binnentuinen zijn overdag openbaar toegankelijk en de inrichting voldoet aan de eisen uit het Beeldkwaliteitsplan Nieuw Legmeer waar ondermeer regels ten aanzien van klimaatadaptatie, speelplaatsen en toegankelijkheid worden opgenomen. Voorzieningen op openbaar (toegankelijk) gebied dienen te voldoen aan inrichtingseisen van de gemeente Amstelveen (LIOR).

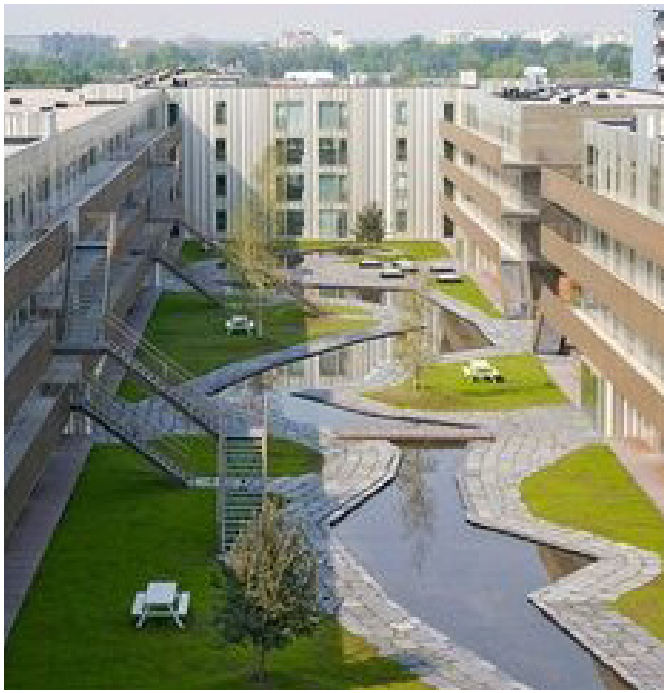


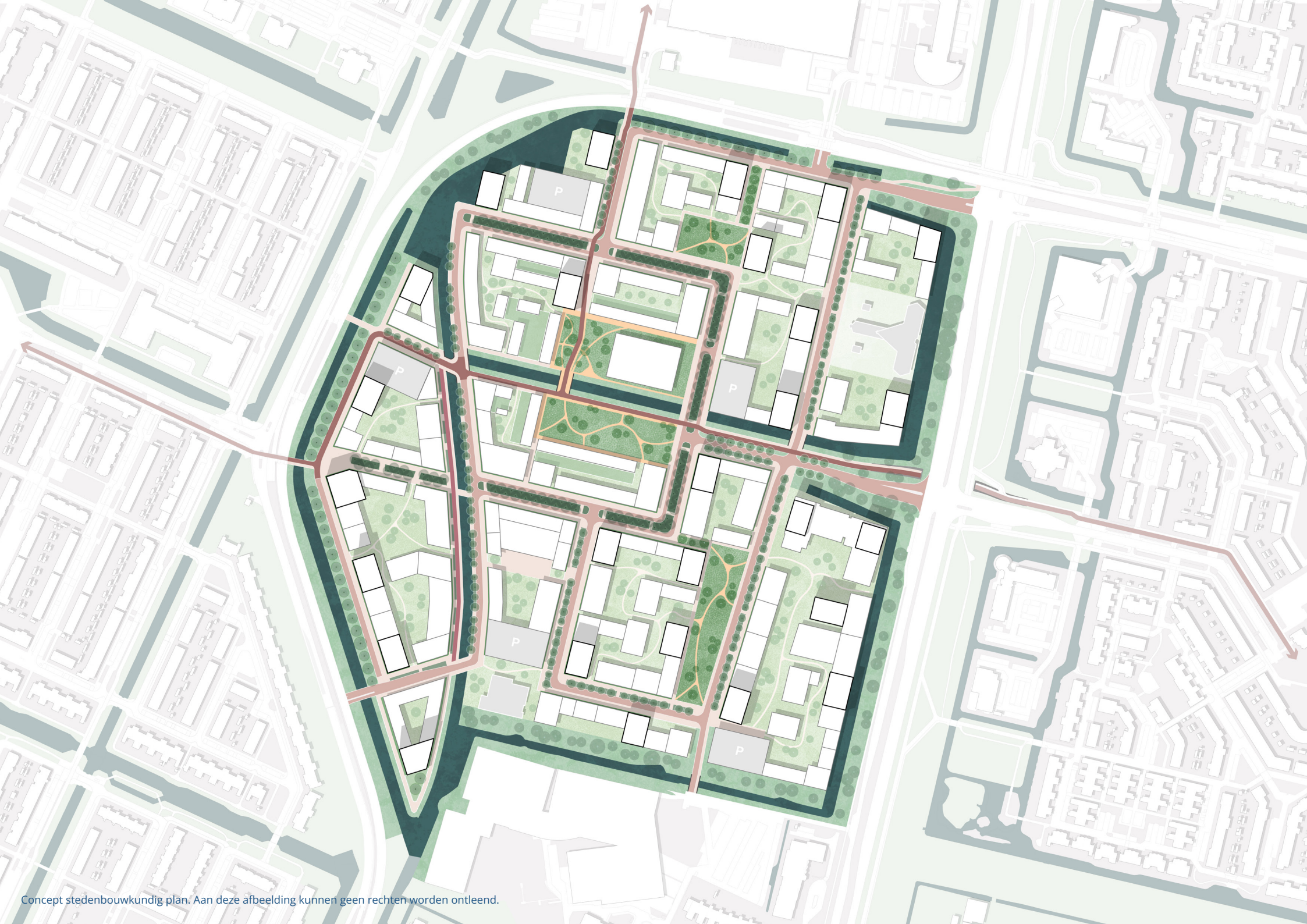
Verplichte rooilijn

Geen verplichte rooilijn









Concept stedenbouwkundig plan. Aan deze afbeelding kunnen geen rechten worden ontleend.



Visualisatie van een mogelijk ontwerp.
Aan dit beeld kunnen geen rechten worden ontleend

2.3 Nieuwe mobiliteit

Er vinden de komende jaren veel ruimtelijke ontwikkelingen plaats in Amstelveen en de regio. Als gevolg hiervan groeit het aantal inwoners, werkenden en bezoekers en neemt het aantal verplaatsingen toe. Tegelijkertijd komt het regionale én lokale mobiliteitssysteem steeds meer aan zijn grenzen, is er weinig fysieke (uitbreidings-) ruimte voor nieuwe infrastructuur en spelen nieuwe mobiliteitsvormen als de e-bike en deelmobiliteit een steeds grotere rol in ons mobiliteitssysteem.

Om Amstelveen toekomstbestendig, duurzaam en veilig bereikbaar te maken is in februari 2020 de Mobiliteitsvisie Amstelveen vastgesteld. Momenteel wordt gewerkt aan een Omgevingsvisie voor Amstelveen. Hier worden de beleidsdoelen uit de Mobiliteitsvisie overgenomen, maar wordt ook de STOMP-systematiek opgenomen. STOMP is een afkorting van Stappen, Trappen Openbaar vervoer, Mobiliteitsdiensten en Personenauto en gaat er van uit dat bij grote ontwikkelingen eerst gekeken wordt naar duurzame en actieve mobiliteit en pas aan het eind naar de personenauto. Deze systematiek is ook door de Vervoerregio Amsterdam opgenomen in haar Beleidskader Mobiliteit.

Bij de ontwikkeling van Nieuw Legmeer is vanaf de start al uitgegaan van de focus op duurzame en actieve mobiliteit en is de rol van de auto bewust lager gehouden. Er is ook al een Mobiliteitsprogramma van Eisen opgesteld die op deze uitgangspunten is gebaseerd en daar is ook al de STOMP-systematiek toegepast. Aandachtspunten qua mobiliteit zijn:

- Voorzieningen op de best bereikbare plekken realiseren;
- De ontwikkeling van de halte Sacharovlaan tot Mobiliteitshub, met mogelijk ook toevoegen bus naar Schiphol;
- Extra aandacht voor fietsparkeren, in de openbare ruimte en inpandig;
- Fijne veilige looproutes;
- Lagere parkeernorm, gebundeld parkeren;
- Duurzame logistiek, om bewegingen door de wijk te voorkomen, bijvoorbeeld door pakkethubs.

Mobiliteits Programma van Eisen Legmeer
Het MPvE voor Nieuw Legmeer is opgesteld, en daarvan worden de belangrijkste keuzes, uitgangspunten en uitwerkingsvragen voor de ontwikkeling van Nieuw Legmeer in deze Mobiliteitsparagraaf op een rij gezet.

Uitgangspunt 1: Voorrang voor duurzame en actieve modaliteiten en openbaar vervoer
In volgorde van importantie wordt in de gebiedsontwikkeling Nieuw 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. Nieuw 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 wegennet van Amstelveen vol begint te raken.

Het gebruiken van autodeelconcepten in Nieuw Legmeer is zeer wenselijk bij het terugdringen van het aantal auto's. Dit vraagt om goede en veilige 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 Nieuw 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 Nieuw 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 dé 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 stallingsmogelijkheden. 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 Nieuw 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 Nieuw 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 Nieuw Legmeer

In Nieuw 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.

Autoparkeren

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. Zo ook in Nieuw Legmeer, waar de uitgangspunten uit het MPvE worden toegepast.

Dit komt ook tot uiting in de parkeernormen:

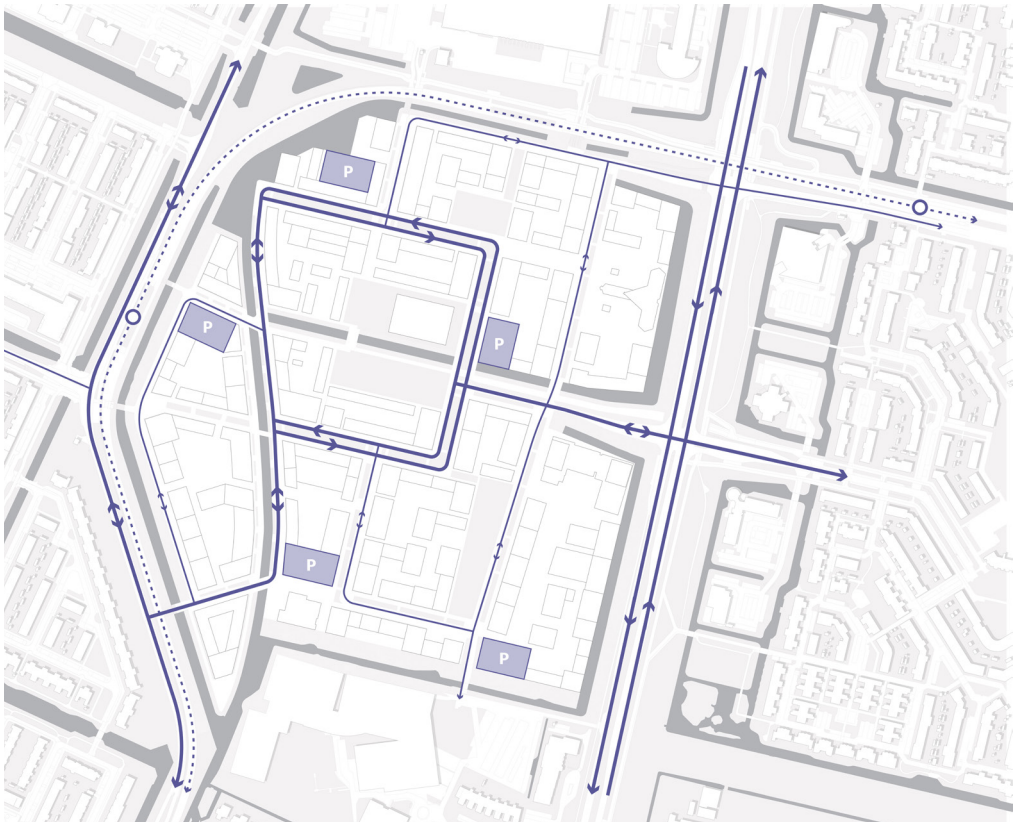
- De parkeernormen voor Nieuw Legmeer worden gebaseerd op de normen die gelden in Zone B1 Amstelveen-Noord (0,6 sociaal -1,1 incl. bezoekers). In de Nieuwe Parkeernota zal zone B1 worden opgenomen voor Nieuw Legmeer.
- Deze norm kan voor woningbouw met maximaal 20% verlaagd worden: 10% door deelauto's en/of 10% door extra fietsvoorzieningen, in combinatie met gereguleerd parkeren in omgeving en investeringen in OV.
- Daarbovenop kan door middel van dubbelgebruik het aantal benodigde parkeerplekken worden verminderd.
- Uitgangspunt voor deelmobiliteit is dat de gehele wijk gebruik kan maken van het aanbod.
- De parkeernormen voor een woning zijn inclusief 0,1 bezoeker per woning.

Overige uitgangspunten voor parkeren zijn:

- De parkeeropgave bij het ontwikkelprogramma per cluster dient door de ontwikkelende partij als onderdeel van het bouwplan gerealiseerd te worden.
- Parkeren op het maaiveld (op privaat of in de openbare ruimte) weren we uit het straatbeeld van Nieuw Legmeer, met uitzondering van halen en brengen of laden en lossen.
- Een ondergronds gebouwde parkeeroplossing prefereert, maar maatwerk is mogelijk mits dit in overeenstemming met het beeldkwaliteitsplan en in afstemming met stedenbouw gebeurt.
- De parkeeropgave van een bepaald ontwikkelcluster mag elders in het plangebied worden gerealiseerd, indien aangetoond wordt dat de eigenaren van het betreffende cluster onvoorwaardelijk en unaniem daarmee instemmen. Er gelden hierbij geen afstandscriteria. Tevens moet worden aangetoond wanneer deze parkeervoorzieningen gerealiseerd zijn en dat dit voor oplevering van het bouwplan plaatsvindt.
- Voor de functies supermarkt, onderwijs (halen en brengen) en (woon)zorg is een parkeervoorziening in het betreffende ontwikkelcluster altijd onderdeel van het betreffende bouwplan.
- De parkeerbehoefte en parkeerbalans in het gebied en de omgeving zullen gedurende de transformatie worden gemonitord. Naar aanleiding daarvan is er flexibiliteit mogelijk en kunnen er aanvullende of aangepaste maatregelen worden genomen, waaronder: bouwen tijdelijke (evt. modulair) of extra collectieve parkeergarage, handhaving, aanpassing normen.
- Invoering van gereguleerd parkeren in Legmeer en in een ruime omgeving is een voorwaarde. Amstelveen is bezig met het invoeren van gereguleerd parkeren in de hele gemeente.

Betaald parkeren in Legmeer krijgt als volgt vorm:

- Bij alle woningen kan een parkeerplaats worden gehuurd of gekocht. Daarbij is de huur- of koopprijs van de parkeerplek niet inbegrepen bij de huur of v.o.n. prijs van de woning. Het afnemen van een parkeerplaats door een bewoner is geen verplichting.
- Bezoekers en werknemers van overige functies betalen toegang tot de parkeergarage.



Verkeersafwikkeling en parkeergebouwen. Aan deze afbeelding kunnen geen rechten worden ontleend.

Fietsparkeren

- Fietsparkeren wordt opgelost per cluster of kavel; eventuele (gebouwde) fietsenstallingen zijn eenvoudig toegankelijk en doen geen afbreuk aan een levendige plint.

- Als uitgangspunt voor fietsparkeren hanteren we bij Nieuw Legmeer de uitgangspunten zoals die geformuleerd zijn in de Amstelveense bouwbrief voor gemeenschappelijke fietsbergingen. Daarbij wordt niet alleen aandacht besteed aan de fietsnormen per type woning, maar ook aan de wijze van stallen en de bereikbaarheid van de collectieve fietsbergen.

- Naast fietsparkeren voor bewoners dient ook rekening gehouden te worden met fietsparkeren voor bezoekers van woningen en werknemers en bezoekers van voorzieningen. Voor fietsparkeren van bezoekers van woningen hanteren we een bezoekersnorm van 0,2 pp per woning. Het bezoekersaandeel van fietsparkeren dient uitpandig op maaiveld ruimte gefaciliteerd te worden.

- Het voldoen aan de uitgangspunten van de Amstelveense bouwbrief voor fietsparkeren is, in combinatie met het aanbieden van deelmobiliteit, een voorwaarde om de voorgeschreven parkeernormen in Nieuw Legmeer met maximaal 20% verder te kunnen verlagen.

2.4 Legmeer, duurzaam en circulair

Een toekomstbestendige wijk

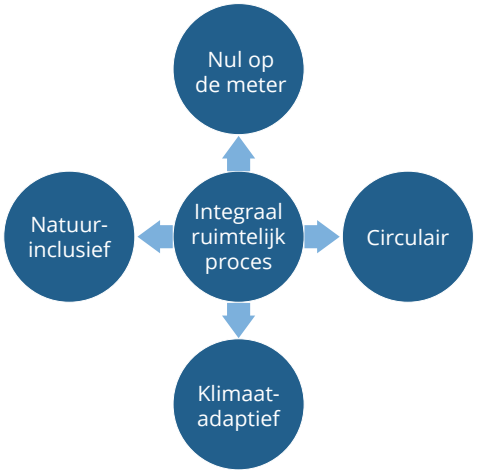
Gemeente Amstelveen werkt aan een toekomstbestendige stad. De stad moet volledig onafhankelijk zijn van fossiele brandstoffen (in 2040), en bestand zijn tegen extreme weersomstandigheden. Dit is uitgewerkt in vier gemeentelijke pijlers: energietransitie, circulaire economie, natuurinclusief en klimaatadaptatie. De ontwikkeling van Nieuw Legmeer biedt kansen om deze te laten voldoen aan de gemeentelijke ambities, en dat draagt niet alleen bij aan de ambities van de stad, maar ook aan de realisatie van een leefbare, gezonde en toekomstbestendige buurt:

1. Alle energie die in 2040 gebruikt wordt, is afkomstig van hernieuwbare energie. Dit heeft betrekking op vervoer en het energiegebruik in woningen, gebouwen, bedrijven en instellingen.
2. De gemeente is in 2050 klimaatrobuust ingericht. Dit heeft betrekking op wateroverlast, droogte, hitte en waterveiligheid.
3. Houtstook is op Nieuw Legmeer niet toegestaan.

Duurzaamheidsambities

Nieuw Legmeer heeft de ambitie om de energieneutrale wijk van Amstelveen te worden met oog op het veranderende klimaat en de circulaire economie.

Gezien de hoge bebouwingsdichtheid is een integrale benadering van de verschillende onderwerpen waarbij regie in de ruimte van zowel de boven- als ondergrond noodzakelijk is om daadwerkelijk de ambities ook waar te maken. De ambities worden ingegeven, naast gemeentelijk beleid, door landelijke en Europese regelgeving. Een overgang naar een duurzame energievoorziening en een klimaatadaptieve inrichting is belangrijk om klimaatverandering tegen te gaan.



Energietransitie

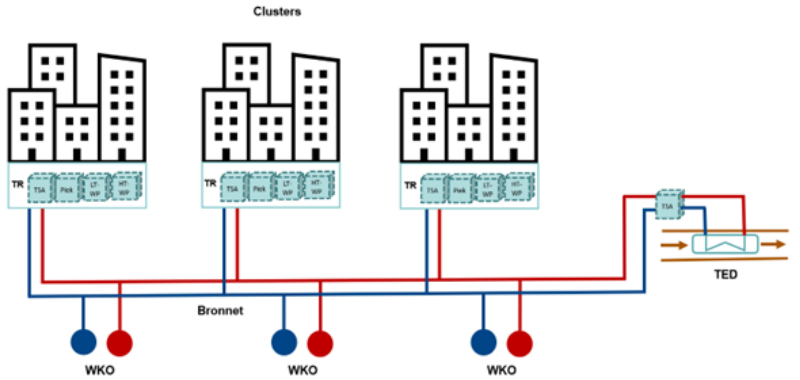
Nieuw Legmeer is een ontwikkeling van ca. 15 jaar en moet toekomstbestendig zijn. Er dient vanuit energiewetgeving te worden ingespeeld op de gemeentelijke, landelijke én Europese ambities. Momenteel wordt getoetst aan het bouwbesluit en geldt BENG als norm. Bij de start van de bouw zal volgens verwachting ENG (Energieneutraal) de geldende norm zijn en daarmee het uitgangspunt in de planvorming. Onder ENG wordt verstaan dat de gebouw gebonden elektriciteit, voor 100% wordt opgewekt door hernieuwbare energie binnen het ontwikkelgebied. De uitgangspunten voor de ligging van de energiebronnen worden vastgelegd in een op- en vast te stellen bodemenergieplan.

Voor de berekening van het totale elektriciteitsverbruik moet een onderscheid gemaakt worden in gebouwgebonden (warmte/koude, ventilatie en verlichting) en gebruiksgebonden elektriciteit. Bij de start van de bouw zal naar verwachting energieneutraal (ENG) de geldende norm zijn en daarmee het uitgangspunt in de planvorming. Onder ENG wordt verstaan dat de gebouwgebonden elektriciteit voor 100% wordt opgewekt door hernieuwbare energie binnen het plangebied. Door in de toekomst in te spelen op de voortschrijdende techniek of gebruik te maken van hernieuwbare bronnen elders, kan gedurende de transformatie de energienorm naar Nul op de Meter (NOM) worden bijgesteld.

Bodemenergie (WKO)

Om Nieuw Legmeer op een duurzame wijze van warmte en koude te voorzien is gekeken naar de toepassing van warmte- en koudeopslagsystemen. Deze open systemen, ook wel warmte-/koudeopslag (WKO) genoemd, bestaan uit bronnen die grondwater onttrekken en infiltreren.[7]

Om optimaal gebruik te maken van de ruimte in de ondergrond prefereert een collectief WKO- systeem. Door binnen het gebied de verschillende WKO's aan elkaar te koppelen, ontstaat een collectief systeem. Het voordeel hiervan is dat de WKO's op maximale capaciteit worden ontworpen om optimaal gebruik te maken van de bodem en om schaalvoordeel in het aantal WKO's te halen. Als regeneratie[8] wordt gebruik gemaakt van één preferent systeem: thermisch energie drinkwater (TED). Het TED-systeem levert in de zomerperiode direct warmte voor warm tapwater en in de winter om warmte te regenereren voor de WKO-systemen.



Principetekening collectieve WKO met thermische energie uit drinkwater (TED). Elk cluster is voorzien van een centrale technische ruimte. De WKO-bronnen worden op collectieve basis aangelegd en staan in verbinding met het bronnet. De clusters onttrekken of geven vervolgens de warmte af aan het bronnet.

[7] Energie in de vorm van warmte en koude wordt opgeslagen in een ondergrondse watervoerende laag. Deze wordt vervolgens onttrokken om in de winter te verwarmen (in combinatie met warmtepompen) of in de zomer te koelen.
[8] De bodem van het ontwikkelgebied is geschikt voor het toepassen van een open bodemenergiesystemen. Voor een optimale werking van het systeem en om de bodem niet te verstoren, moet een open WKO-systeem in balans zijn. Het is wettelijk verplicht om eens in de vijf jaar in balans te draaien. De warmtevraag in het plangebied is echter groter dan de koudevraag. Hierdoor ontstaat een onbalans in de bodem. Met behulp van regeneratietechnieken is het mogelijk om de onbalans te herstellen

Bodemenergieplan

De gemeente staat de komende jaren voor grote uitdagingen in het fysieke domein, die een steeds groter beroep doen op de ondergrondse ruimte. In de overgang naar hernieuwbare bronnen, zal het gasnet geleidelijk uitgefaseerd worden. Er zal dan ook een periode zijn dat meerdere energienetten
naast elkaar moeten worden gefaciliteerd. Door de fasegewijze herontwikkeling gaat immers niet iedereen op hetzelfde moment van het gas af.

Door regie te voeren op de ondergrond kunnen zoveel mogelijk partijen, die zich vestigen in Nieuw Legmeer, gebruikmaken van duurzame bodemenergie. Door vooraf een collectief leidingnetwerk te tekenen en te delen met haar ontwikkelpartners, zorgt ervoor dat ongewenste interferentie (negatieve interactie) tussen bodemenergiesystemen onderling of met andere ondergrondse functies wordt voorkomen.

Een bodemenergieplan geeft de gemeente de mogelijkheid om de ondergrondse inrichting van Nieuw Legmeer te regisseren.

BalansWijk

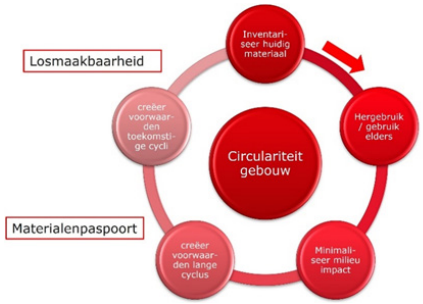
Naast de krapte in het fysieke domein kan ook het huidige stroomnet een vertragende factor zijn. Door de sterke groei van de opwek van hernieuwbare (duurzame) energie, kan het net niet overal de elektriciteitsproductie aan. Netcongestie treedt op als de vraag naar transport van elektriciteit groter is dan de capaciteit van het elektriciteitsnet. Woningontwikkeling en netbeheer zijn aparte werelden. Samenwerking is de sleutel om woningbouw en energietransitie van het slot te krijgen: sámen een integraal wijkconcept maken. Met balans in energie en balans in belangen: de BalansWijk.

Op deze manier kan er integraal nagedacht worden over de dag van (over)morgen: datamanagement tussen de verschillende woongebouwen, inspelen op dal en piektarieven, hoe om te gaan met elektrisch rijden (geregisseerd parkeren) of seizoensgebonden opslag

Circulair bouwen

Nederland zet in op een volledig circulaire bouweconomie in 2050. Het betekent dat we binnen 30 jaar moeten overstappen op een andere en vooral slimmere manier van ontwerpen.

Weten is meten, ook bij circulair bouwen. De Milieu Prestatie Gebouwen (MPG) is een belangrijke maatstaf voor de duurzaamheid van een gebouw. Hoe lager de MPG, hoe duurzamer het materiaalgebruik. De milieuprestatie van materialen van gebouwen zal een steeds belangrijker factor worden in de totale milieubelasting van een gebouw. Daarbij wordt gewerkt met onderstaande cyclus:



De milieubelasting van materialen kan worden uitgerekend. Hiervoor wordt een MPG-berekening gebruikt. Omdat de Energieprestatie Gebouwen (EPG) steeds lager wordt, wordt de MPG van een gebouw steeds belangrijker als maat voor de duurzaamheid. De MPG is bij elke aanvraag voor een omgevingsvergunning verplicht. Voor de berekening volgt de gemeente de landelijke rekenregels. Verwacht wordt dat bij aanvang van de bouw deze 0,5 zal zijn.[9]

Er wordt naast (woon)gebouwen ook nieuwe openbare ruimte aangelegd. Bij de inrichting van de openbare ruimte is de gemeente zelf aan zet. Hier zal de eigen inkoopkracht worden gebruikt, door maximaal circulair in te kopen. Sloopmaterialen vanuit de gebouwen worden ingezet in nieuwe producten, landschapselementen worden geselecteerd op basis van de milieu-impact en modulair opgebouwd. Hiermee draagt de gemeente niet alleen bij aan de doelstelling, maar ook aan de profilering van het gebied. De openbare ruimte toont de uitwerking van de ambities in het gebied.

[9] De MPG bedraagt momenteel 0,8.

Klimaatadaptief

Nederland en ook Amstelveen bereiden zich voor op extreme weersomstandigheden. De recente KNMI klimaatscenario's schetsen voor de komende jaren een beeld van een (zeer) sterke toename van de gemiddelde temperatuur en hitte, nattere tot veel nattere winters, redelijk tot zeer sterke toename van extreme zomerbuien en redelijk tot zeer sterke toename van droogte. Door de leefomgeving van Nieuw Legmeer robuust en klimaatadaptief in te richten, kunnen de gevolgen van klimaatverandering worden gereduceerd of voorkomen. Deze thema's worden geborgd in het stedenbouwkundig plan en het omgevingsplan (via beeldkwaliteitsplan).

Om richting te geven aan deze opgave is een basisveiligheidsniveau voor klimaatbestendige nieuwbouw opgesteld voor de Metropoolregio Amsterdam (MRA) en de provincie Noord-Holland. Het beschrijft een totaalpakket aan doelvoorschriften waar nieuwbouw binnen de MRA en de provincie aan zou moeten voldoen om klimaatbestendig te zijn, schade door het veranderende klimaat te verminderen en leefbaarheid te vergroten. Mocht er aanleiding toe zijn, dan wordt het basisveiligheidsniveau geüpdatet. De gemeente Amstelveen, als onderdeel van de Metropoolregio, onderschrijft het totaalpakket en heeft de ambitie deze over te nemen binnen het gemeentelijke beleid.

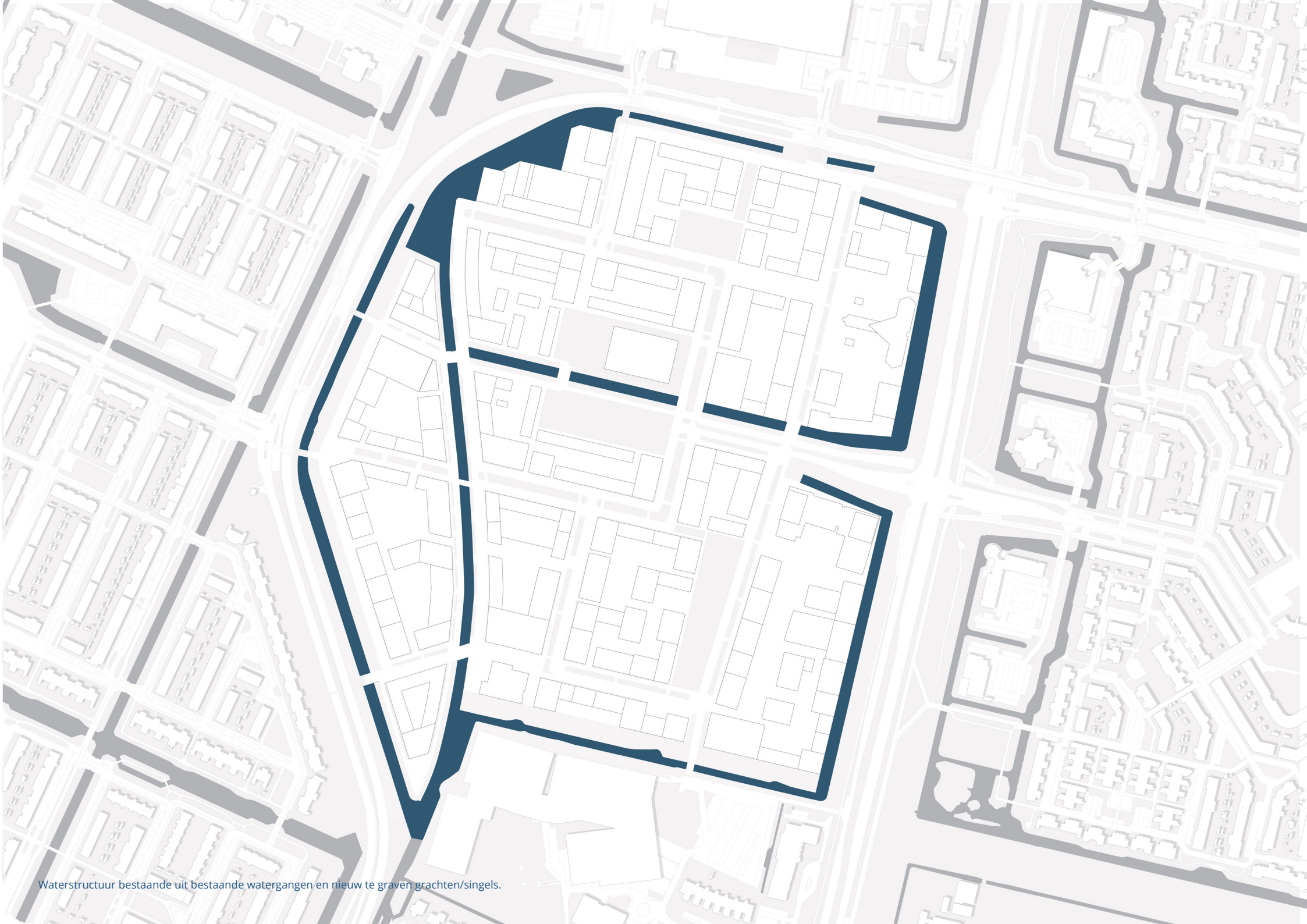


Water

De buitenruimte wordt klimaatadaptief ingericht, waarbij binnen de publieke en openbare ruimte maximaal wordt ingespeeld om het water binnen het plangebied vast te houden, te bergen en in laatste instantie pas gescheiden af te voeren. Er geldt een waterbergingseis van 70 mm voor het te ontwikkelen gebied en bij een hevige bui van 90 mm in 1 uur mag er geen schade optreden aan de vitale infrastructuur of gebouwen. Hiervoor is de voorwaarde dat het gebied goed wordt ingericht, zodat het water zijn weg kan vinden naar de plekken waar het geborgen en vastgehouden kan worden. Tevens is het belangrijk dat de bodem over voldoende infiltratiecapaciteit beschikt. Wanneer al het water in het gebied wordt vastgehouden heeft dit geen peilstijging tot gevolg. Voor Nieuw Legmeer geldt dat zal worden onderzocht naar wat gebiedsgericht mogelijk is en het beste scenario geeft.

In de publieke en openbare ruimte wordt op basis van het beste scenario voldoende waterberging gecreëerd. Dit kan aan de ene kant met voldoende groen en open water (minimaal 10%), waterpleinen en/of ondergrondse bergingen. Aan de andere kant kunnen de gebouwen een 'watervrije' drempel krijgen, voor als het water toch hoog komt te staan. 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.[10]

[10] Bescherming tegen overstromingen is primair een verantwoordelijkheid van het waterschap (AGV), samen met de Veiligheidsregio.



Waterstructuur bestaande uit bestaande watergangen en nieuw te graven grachten/singels.

Droogte

Onze zomers worden steeds warmer, wat met de toenemende verstedelijking zorgt voor “hittestress”. Dat kan leiden tot klachten als verminderende concentratie, slaapgebrek, lagere productiviteit en in extreme gevallen ook tot voortijdige sterfte onder kwetsbare groepen als senioren en zuigelingen. Hiervoor wordt vooral op de aanleg van groen (bomen) ingezet. Er komen koele verblijfsplekken van minimaal 200m2 op maximaal 300 meter loopafstand. Er wordt (stromend) water gerealiseerd en het ontwerp wordt getoetst op bezonning en 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). Hitte(stress) kan niet volledig worden voorkomen, maar deze maatregelen kunnen het wel reduceren.

Door de 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. Er wordt 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 worden soorten geplant doe dit aankunnen en groen wordt altijd in groepen geplant, zodat ze elkaar beschutting geven.

Leidraad duurzaam bouwen

In Nederland verandert het klimaat. De natuur kan goed helpen bij klimaatadaptatie en het voordeel van de maatregelen is dat Nederland groener en leefbaarder wordt. Met de wetenschap van nu zijn de belangrijkste maatregelen samengevat in de leidraad duurzaam bouwen Nieuw Legmeer. Dit is een ‘levend’ document. Door de steeds stringentere gemeentelijke, landelijke en Europese eisen kunnen deze wettelijke maatregelen aangepast worden.

Natuurinclusief

Een goede waterkwaliteit bestaat uit 2 elementen: de ecologische en chemische waterkwaliteit. Een goede leefomgeving voor planten en dieren waar voldoende voedsel en beschutting is (ecologie). Een robuust ecosysteem kan zich beter aanpassen aan de klimaatverandering. Ook mag het water geen afvalstoffen bevatten. Dit is de chemische waterkwaliteit. Beide zaken zijn van levensbelang voor mensen, dieren en planten. De handhaving en controle ligt bij Waternet.

De Europese Kaderrichtlijn water stelt doelen voor al het oppervlaktewater. Zo mag bestaand water niet achteruitgaan in ecologische waterkwaliteit en is uitgangspunt voor nieuw aan te leggen water binnen Nieuw Legmeer.

De ontwerpeisen waaraan nieuw water moet voldoen, zijn gebaseerd op de systematiek van de Ecologische Sleutelfactoren (ESF) en bestaan uit 8 factoren (zie afbeelding). Deze factoren zijn onderhevig aan bestaande en toekomstige wet- en regelgeving. In de leidraad duurzaam bouwen zijn de actuele randvoorwaarden van de ESF opgenomen.



Bron: Informatiepunt Leefomgeving

3. Ontwikkelstrategie

3.1 Stapgewijs en gezamelijk

De gemeente kiest binnen Nieuw Legmeer voor de strategie van “Clusterontwikkeling” waarin het gebied stapsgewijs tot ontwikkeling komt. 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 gezamenlijke ontwikkeling van een cluster ontstaat.

Ontwikkelclusters

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 plannings-strategie gebaseerd op ontwikkelclusters (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. Elk cluster heeft een clusterpaspoort met spelregels en uitgangspunten voor onder andere woon-/werkprogramma, parkeerprogramma, dichtheid, bouwhoogtes met aansluiting op ander gebieden variatie in architectuur.

De begrenzing van de ontwikkelclusters is gebaseerd op het zoveel mogelijk handhaven van bestaande kadastrale grenzen/percelen en begrenzingen vanuit essentiële structuren/elementen uit het stedenbouwkundig raamwerk, zoals grachten, parken en een minimale breedte van openbare profielen (wegen). Een cluster kan daarom uit één of meerdere eigenaren bestaan. Om een ontwikkelcluster tot ontwikkeling te kunnen brengen, moet sprake zijn van draagvlak onder alle eigenaren binnen het cluster. Daarnaast is een integraal bouwplan met programma nodig. Daarbinnen krijgen eigenaren, ontwikkelaars en andere initiatiefnemers de ruimte om zélf integrale bouwplannen op te stellen. Hierbij dient afstemming te hebben plaatsgevonden met de mede- clustereigenaren en met de omgeving en dient er overeenstemming te zijn binnen het cluster over het bouwplan en het ontwikkelprogramma.

Realisatie van bouwplannen binnen een ontwikkelcluster kunnen tot stand komen via zelfrealisatie. Gekoppeld aan de keuze voor clusterontwikkeling kiest de gemeente daarom voor een ontwikkelstrategie waarin we per cluster, zoveel mogelijk in overleg met de betrokken eigenaren, werken met een eigen clusterpaspoort. Waar mogelijk kunnen specifieke deellocaties worden samengevoegd als kwalitatieve overwegingen, haalbaarheid en/of het ontwikkeltempo daar aanleiding toe geven.

Gemeente als facilitator

Iedere grondeigenaar heeft de mogelijkheid zijn of haar kavel grond te herontwikkelen. De gemeente zal daarbij de rol van facilitator innemen. Doel is om de transformatie van Legmeer tot stand te laten komen door zoveel mogelijk zelfrealisatie uit de markt.

Binnen het plangebied heeft de gemeente zelf twee locaties (met vastgoed) in eigendom, het afvalbrengstation en de gemeentewerf. Net als iedere andere grondeigenaar binnen het plangebied heeft de gemeente haar huiswerk te doen. Beide locaties zijn onderwerp van onderzoek (o.a. vanwege milieucontouren).

Verplaatsing van de gemeentewerf, het afvaloverslagstation en het afvalbrengstation naar BTAZ is noodzakelijk en voorzien. Daarmee wordt het realiseren van woningen binnen die contour mogelijk. Na verplaatsing gaat de gemeente actief op zoek naar geschikte partners om deze gebieden te herontwikkelen.

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.

Bovenwijkse voorzieningen

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 Nieuw Legmeer en de rest van Amstelveen ten goede komen. Deze investeringen geven een kwalitatieve impuls aan Nieuw Legmeer, dragen bij aan de waardeontwikkeling in en om Nieuw Legmeer en daarmee de haalbaarheid van vastgoedprojecten. Gebiedseigen kosten van deellocaties/ clusters zoals sloop, bouw- en woonrijp maken komen voor rekening van de initiatiefnemers zelf.

Fasering

Ten behoeve van behoud van de leefbaarheid in het gebied, zal er een uitvoeringsfasering worden opgesteld. Dit is ook belangrijk om te zorgen voor voldoende onderscheid in het woningaanbod en een onderlinge fasering van de ontwikkelingen binnen de verschillende woonmilieus. Een fasering kan door de gemeente worden gebruikt om een bepaalde 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.

De volgende uitgangspunten bepalen mede de fasering (in willekeurige volgorde):

1. Mogelijkheden voor bedrijven om te verplaatsen
   - Staat huidige bedrijf
   - Nieuwe locatie
   - Investeringsruimte
   - Inpassingsmogelijkheden bestaand versus nieuw op Legmeer
2. Financiële haalbaarheid in beschikbare middelen voor de benodigde investeringen in de openbare ruimte
3. Omgevingsaspecten (milieucontouren, stikstof)
4. Omgevingsveiligheid
5. Mogelijkheden om te bouwen
   - Bouwlogistiek
   - Materieel
   - Marktvraag
6. Civiele techniek
   - Duurzame energievoorzieningen
   - Waterhuishouding
   - K+L (Electra)
7. Verkeerveiligheid
   - Scheiding werk, woon en bouwverkeer
   - Bereikbaarheid door de jaren heen
8. Stedenbouwkundige samenhang
   - Aantrekkelijke woonkwaliteit versus mogelijkheden om bedrijf voort te zetten
   - Aanwezigheid voorzieningen
9. Mogelijkheden om voldoende parkeerplaatsen te creëren gedurende de transformatie, voor alle op dat moment aanwezige functies
10. Woningbouwimpuls
11. Beschikbaarheid om te kunnen starten!

3.2 Uitgangspunten voor de transformatie

De inhoudelijke lijn van deze ontwikkelvisie wordt in de clusterpaspoorten nader uitgewerkt. De clusterpaspoorten maken onderdeel uit van het nog op- en vast te stellen stedenbouwkundig plan. Het op- en vaststellen van het stedenbouwkundig plan valt onder de bevoegdheid van het college van B en W. Er zal participatie op het stedenbouwkundig plan plaatsvinden. Na vaststelling vormt het de basis voor de vervolgstappen richting een op te stellen omgevingsplan.

Concrete bouwplannen van initiatiefnemers worden doorgaans op een vastgesteld en onherroepelijk omgevingsplan getoetst. De gemeenteraad is het bevoegd gezag om het omgevingsplan vast te stellen. Op het omgevingsplan zijn de wettelijke inspraakregels van toepassing.
In het geval van Nieuw Legmeer is het voor de toetsing van een bouwplan van belang dat er zicht is op een financieel haalbare gemeentelijke buisness case, dat het kostenverhaal is geregeld en dat er sprake is van een ruimtelijke onderbouwing (inclusief milieu-onderzoeken/planMER). Dit laatste wordt geregeld middels het omgevingsplan.

Kostenverhaal

Alvorens over te gaan tot de realisatie van een Bouwplan, moet het kostenverhaal verzekerd zijn. Dit kan door het afsluiten van een anterieure overeenkomst tussen gemeente en initiatiefnemer/exploitant, of anders gebruik te maken van de kostenverhaalregels in het omgevingsplan (voormalig exploitatieplan).[11]

Aangezien de gemeente zelf ook investeert in bovenwijkse voorzieningen, die de ontwikkeling van Nieuw Legmeer en de rest van de stad ten goede komen, onderzoeken we 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 en collectieve maatregelen op het vlak van duurzaamheid) kunnen worden verhaald op ontwikkelaars. Gebiedseigen kosten van deellocaties, zoals sloop, en bouw- en woonrijp maken, komen voor rekening van de initiatiefnemers zelf.

[11] Inclusief bovenplanse/bovenwijkse kosten

3.3 Vervolgproces

De Nota van Uitgangspunten voor de transformatie van bedrijventerrein Legmeer is door het college begin 2018 vastgesteld en destijds in de toenmalige 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 opstellen van de Ontwikkelvisie Legmeer 2020.

Op basis van de spelregels van de Ontwikkelvisie Legmeer 2020 en bijbehorende clusterpaspoorten bleek de ontwikkeling van Productieve Stad met 3000 woningen na een marktconsultatie met alle eigenaren zowel ruimtelijk als financieel niet haalbaar te zijn. Daarna zijn de spelregels, of uitgangspunten, opnieuw onderzocht door de gemeente, samen met de markt. Naar aanleiding daarvan zijn nieuwe uitgangspunten opgesteld welke zijn verwerkt in voorliggende Herziene Ontwikkelvisie Nieuw Legmeer 2024, op basis van Hoogstedelijk Innovatief met ca 4400 woningen.

Nadat deze Herziene Ontwikkelvisie Legmeer 2024 is vastgesteld, zal worden gestart met het opstellen van een stedenbouwkundig plan en vervolgens met de gemeentelijke buisness case (waaronder Grex). Na vaststelling van het stedenbouwkundig plan en de gemeentelijke buisness case zal worden gestart met het plan MER/ OER(met als onderdeel kostenverhaalregels, bodemenergieplan, een planMER en een beeldkwaliteitsplan). Het omgevingsplan is het juridische toetsingkader voor vergunningsaanvragen voor bouwplannen. Op het omgevingsplan gelden de wettelijke inspraak vereisten. Vaststelling van het omgevingsplan is voorbehouden aan de gemeenteraad.

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 hebben geboden deze ontwikkelvisie mede vorm te geven.

Nadat de ontwikkelvisie is vastgesteld wordt er gestart met de uitwerking van de verschillende clusterpaspoorten richting een stedenbouwkundig plan. Het spreekt voor zich dat stakeholders in die clusters en in de omgeving hierbij betrokken worden.

Samenvatting

Zowel landelijk als ook binnen onze gemeente is er grote behoefte aan woningen. Bedrijventerrein Legmeer is een locatie waar grootschalige woningbouw mogelijk is. Het zal daartoe transformeren naar een levendige, duurzame, kwalitatief hoogstaande en toekomstbestendige Amstelveense woon- en werkwijk: Nieuw Legmeer. Met deze transformatie ontstaan er kansen om een unieke nieuwe wijk toe te voegen aan Amstelveen, waar mensen graag wonen, werken en verblijven. Er ontstaat hier een wijk van de toekomst: innovatief stedelijk, levendig en dynamisch.

De stedenbouwkundige opzet van Nieuw Legmeer is gericht op een compacte en gemengde stad met een herkenbaar karakter. Hiermee onderscheidt het 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 luwer 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.

De eerder in 2020 vastgestelde Ontwikkelvisie Legmeer schetst hoe de transformatie vorm kan krijgen en op welke wijze alle betrokken partijen daaraan een bijdrage leveren. Daarbij was de opdracht om het scenario Productieve stad uit de Nota van Uitgangspunten 2019 uit te werken en te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn om door te groeien richting het scenario Hoogstedelijk Innovatief.

In 2021 is een marktconsultatie uitgevoerd op basis van de uitgangspunten behorende bij het scenario Productieve stad met ca. 3000 woningen en 2400 arbeidsplaatsen. Zowel ruimtelijk als financieel bleek de ontwikkeling van dat scenario, op basis van die uitgangspunten, niet haalbaar. Omwille van de haalbaarheid zijn vervolgens, in samenwerking met marktpartijen, nieuwe uitgangspunten opgesteld, waarmee het scenario Hoogstedelijk innovatief vorm kreeg. Deze uitgangspunten zijn verwerkt in deze herziene Ontwikkelvisie Legmeer 2024. De belangrijkste wijziging is de ophoging van het aantal woningen naar 4400, waarbij de beoogde ruimtelijke kwaliteit en totale maximale bouwvolumes gehandhaafd blijven, maar beter worden gevuld. Daartegenover staat dat het programma aan kantoormeters aan de hand van de meest actuele marktonderzoeken naar beneden is bijgesteld naar ca. 1100 arbeidsplaatsen.

Een gebiedsontwikkeling van deze omvang vergt een zorgvuldige voorbereiding, is een kwestie van een lange adem en vraagt flexibiliteit, omdat de omstandigheden in de loop van de tijd veranderen. Met de herziene Ontwikkelvisie Legmeer 2024 wordt op hoofdlijnen geschetst hoe de transformatie van bedrijventerrein Legmeer naar Nieuw Legmeer geleidelijk vorm kan krijgen. Deze visie is tot stand gekomen na consultatie van eigenaren, marktpartijen, gebruikers en omwonenden.

Het gebied kent ca. 145 eigenaren, waaronder de gemeente zelf met de openbare ruimte, de gemeentewerf en het afvalbrengstation. Het is van belang dat we er met elkaar uitkomen. Als gemeente vinden we het belangrijk dat de huidige bedrijven een toekomst hebben en de werkplekken behouden blijven voor Amstelveen. Dat kan betekenen dat ze terugkomen op Nieuw Legmeer of een nieuwe plek vinden elders in Amstelveen. Voor het verplaatsen van bedrijven vanuit Legmeer, het uitbreiden en de groei van bedrijvigheid in de regio is bedrijventerrein Amstelveen Zuid in ontwikkeling.

Gedurende de komende 15 jaar biedt deze ontwikkelvisie houvast om de beoogde kwaliteit en het unieke karakter te borgen. Deze visie vormt de basis voor nader op te stellen vervolgdocumenten, om zo toe te werken naar een omgevingsplan.

Gemeente Amstelveen