



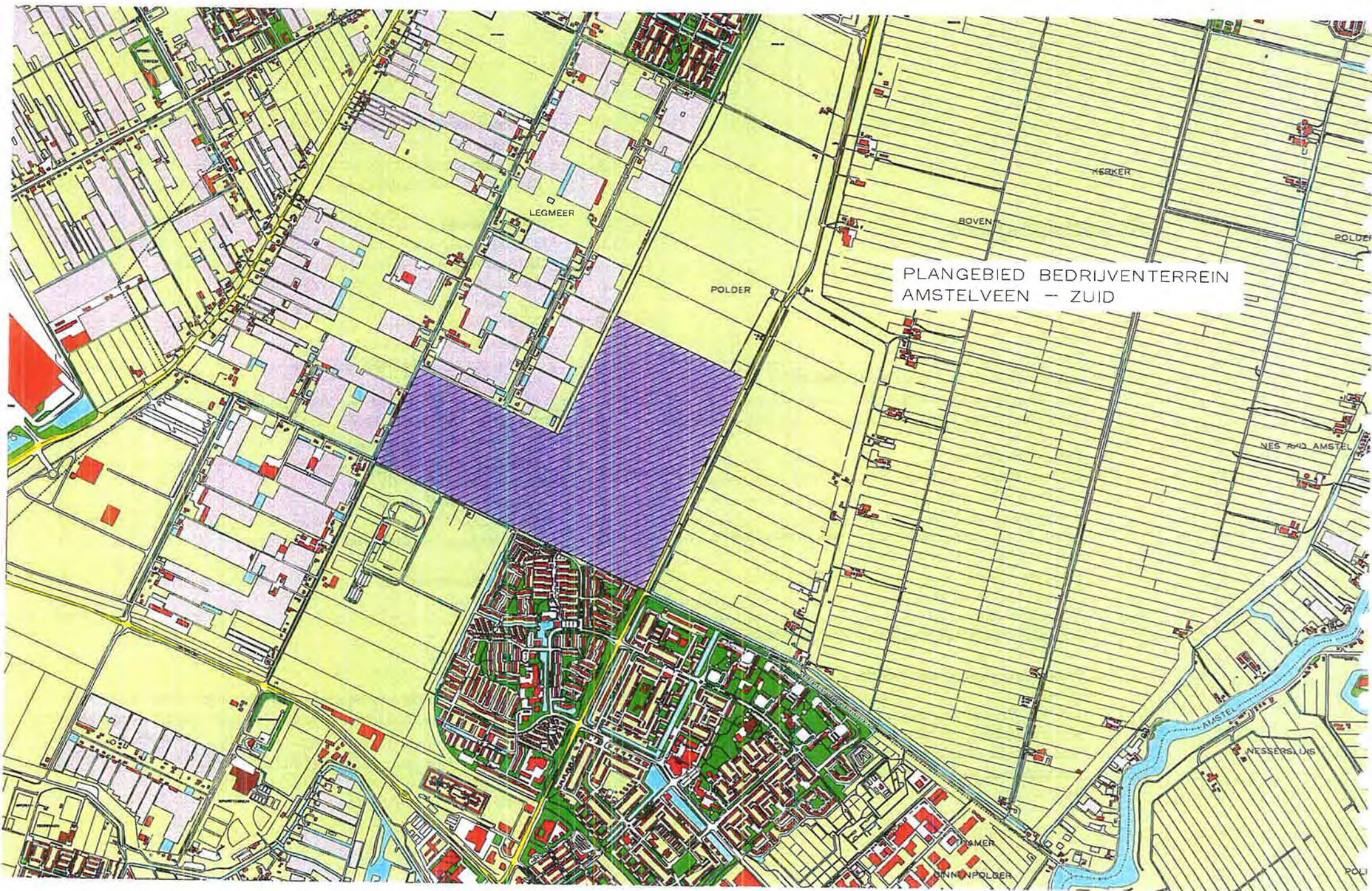
Structuurplan bedrijventerrein Amstelveen zuid



Inhoudsopgave

1	Algemeen	3
1.1	Inleiding.....	3
1.2	Amstelveen richt haar blik naar de toekomst.....	3
1.3	Structuurplanning op onderdelen.....	3
1.4	Plangebied en studiegebied.....	4
2	Ruimtelijke analyse	5
2.1	Huidige situatie.....	5
2.2	Ruimtelijke doelstellingen.....	5
2.2.1	<i>Verlegging van de N201</i>	6
2.2.2	<i>Aanleg Hoogwaardige openbaar vervoersverbinding</i>	7
2.2.3	<i>Ontwikkeling bedrijvenlocatie</i>	7
2.2.4	<i>Groen en recreatie</i>	7
2.2.5	<i>Glastuinbouw en veeteelt</i>	8
2.2.6	<i>Stadsuitbreiding</i>	8
2.3	Ruimtelijke ontwikkeling structuurplangebied.....	9
3	Economische analyse Amstel veen	10
3.1	Inleiding.....	10
3.2	Economische ontwikkeling.....	10
3.3	Achtergronden kantoren- en bedrijventerreinenmarkt.....	11
3.4	Gemeentelijke beleidsuitgangspunten.....	12
3.5	Aanbevelingen ten aanzien van bedrijfslocatie aan de N201.....	13

4	Gewenste ontwikkeling bedrijventerrein Amstelveen Zuid	15
4.1	Inleiding.....	15
4.2	Structuurplan.....	15
4.3	Toelichting Structuurplankaart.....	16
5	Planuitwerking	17
5.1	Inleiding.....	17
5.2	Belemmeringen.....	17
5.3	Kwadranten: stedelijk weefsel bedrijventerrein.....	18
5.3.1	<i>Economisch profiel</i>	18
5.3.2	<i>Bereikbaarheidsprofiel</i>	19
5.3.3	<i>Duurzaamheidsprofiel</i>	19
5.4	Ontsluiting en Bereikbaarheid.....	20
5.4.1	<i>Verlegde N201</i>	20
5.4.2	<i>Hoofdontsluiting studiegebied (doorkijk lange termijn)</i>	20
5.4.3	<i>Hoofdontsluiting plangebied</i>	20
5.4.4	<i>OV-verbinding</i>	21
5.5	Groenblauwe structuur.....	22
5.5.1	<i>Groenblauwe Strip</i>	22
5.5.2	<i>Lange lijnen in de polder</i>	22
5.5.3	<i>Water</i>	23
5.6	Beeldkwaliteit & landschappelijke inpassing.....	24
6	Procedure en vervolg	25
6.1	Procedure.....	25
6.2	Vervolg.....	25
Bijlage I	Relevante landelijke, provinciale, regionale en gemeentelijke plannen	
Bijlage II	Structuurplankaart	
Bijlage III	Milieueffectenstudie	
Bijlage IV	Rapportage Inspraak en artikel 10 overleg	
Verantwoording		36



PLANGEBIED BEDRIJVENTERREIN
AMSTELVEEN - ZUID

1 Algemeen

1.1 Inleiding

In het voorliggende structuurplan wordt voor het gebied tussen Noordammerweg en Zijdelweg in het zuiden van de gemeente Amstelveen de gewenste toekomstige ontwikkeling in hoofdlijnen weergegeven. Het betreft in hoofdzaak de ontwikkeling van het bedrijventerrein Amstelveen Zuid, gekoppeld aan de verlegging van de N201.

Dit eerste hoofdstuk plaats het structuurplan in de bredere context van de ruimtelijke planvorming die thans plaats vindt in Amstelveen. In hoofdstuk 2 is een ruimtelijke analyse weergegeven van het plangebied en de regionale omgeving, waar het plangebied deel vanuit maakt. Hoofdstuk 3 geeft een economische analyse. Hoofdstuk 4 presenteert het structuurplan met de bijbehorende kaart. Tot slot formuleert hoofdstuk 5 mogelijke planuitwerkingen.

1.2 Amstelveen richt haar blik naar de toekomst

De gemeente Amstelveen heeft een Toekomstvisie. Deze Toekomstvisie verwoordt de gewenste duurzame ruimtelijke ontwikkeling van het eigen grondgebied op hoofdlijnen. Een termijn van 20 jaar wordt hierbij gehanteerd, tot 2020. Voorts biedt de Toekomstvisie een integrale visie op de rol en positie van Amstelveen binnen de context van de verwachte regionale ontwikkelingen, aangevuld met het geambieerde sociale

en economisch ontwikkelingsprofiel. De Toekomstvisie is zelf geen uitvoeringsplan, -project of programma, maar moet het kader daarvoor vormen. Ze stelt de gemeente ook in staat stellen te reageren op plannen en ontwikkelingen die door anderen en/of van buiten op Amstelveen af komen.

Bij het opstellen van de Toekomstvisie is aansluiting gevonden met de externe processen van de Intergemeentelijke Gebiedsvisie, het Streekplan, de gebiedsverkenning inrichting Bovenkerkerpolder en de Vijfde Nota.

Het planproces voor de Toekomstvisie draagt nadrukkelijk een open karakter. Dat betekent dat in de verschillende planfasen (bouwstenen, integratie en besluitvorming) aandacht besteed wordt aan goede communicatie. De interne communicatie richt zich op een optimale afstemming van de verschillende onderzoeken. De externe communicatie is gericht op het realiseren van een zo groot mogelijk draagvlak bij de Amstelveense bevolking en andere bij de toekomstige ontwikkelingen van Amstelveen betrokken belanghebbenden - het maatschappelijk krachtenveld- in alle stadia van de besluitvorming. De aanpak van participatie en inspraak past binnen de participatie-verordening van de gemeente Amstelveen.

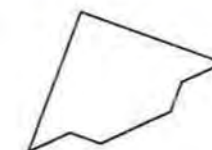
In september 2001 heeft de gemeenteraad de Toekomstvisie vastgesteld.

1.3 Structuurplanning op onderdelen

De Toekomstvisie bevat naast een beleidsontwikkelingstraject een operationeel traject. Het operationeel traject wordt echter apart voorbereid, nadat de beleidsontwikkelingen voor de langere termijn zijn geformuleerd. In het operationeel traject komen zaken aan de orde als kernvoorraad woningen,



- | | | | |
|---|-----------------------------------|---|-------------------------|
|  | BESTAANDE BEBOUWING |  | INDICATIEVE WEGINDELING |
| - + - + | GEMEENTEGRENS |  | PLANGEBIED |
| ● — ● — ● | PLANGRENS | | |
| ● — x — ● | PLANGRENS TEVENS
GEMEENTEGRENS | | |



PLANGEBIED
FIGUUR 1

herstructureringsprogramma, binnenstedelijk bouwprogramma, wijk –en buurtbeheer, leefbaarheid en sociale duurzaamheid en haalbaarheidsstudies naar A9/Amstelplein en herontwikkeling Beneluxlaan. De Toekomstvisie is op dit moment dus niet te beschouwen als een uitvoeringsplan, -project of programma.

Niettemin vraagt de ontwikkeling in de Noorder Legmeerpolder thans om een andere programmering. Als gevolg van de verlegging van de N201 en de daaraan gekoppelde ontwikkeling van bedrijventerreinen meent de gemeente voor het ontwikkelen van het bedrijventerrein Amstelveen Zuid een structuurplanning toe te passen. Deze geeft zicht op de gewenste ruimtelijke ontwikkeling op hoofdlijnen en is gecombineerd met een globale onderbouwing en uitwerking ten aanzien van de inrichting.

Gekozen is voor een structuurplan met een plangebied overeenkomstig de omvang van het geplande bedrijventerrein Amstelveen Zuid. Om dit plangebied in een breder ruimtelijk perspectief te plaatsen is tevens een studiegebied ontworpen. Met het toepassen van een studiegebied is het wel mogelijk om noodzakelijke ruimtelijke dwarsverbanden zichtbaar te maken, zonder het formuleren van stringente beleidsuitspraken. Deze zijn voorbehouden aan de Toekomstvisie.

Het plangebied van het structuurplan Bedrijventerrein Amstelveen Zuid komt overeen met het gebied waar de gemeente sinds december 1999 haar voorlopig voorkeurrecht heeft gevestigd. Middels dit structuurplan wordt het voorkeursrecht onderbouwd en definitief gemaakt.

1.4 Plangebied en studiegebied

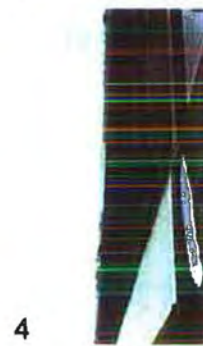
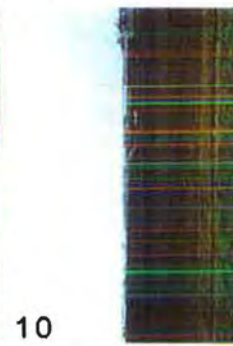
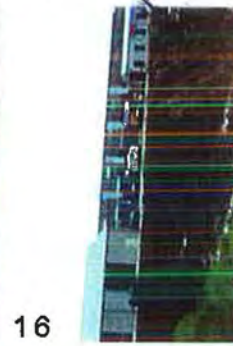
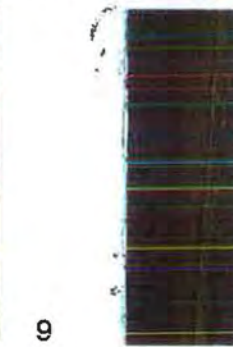
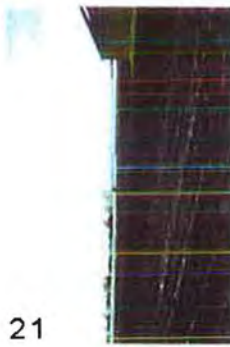
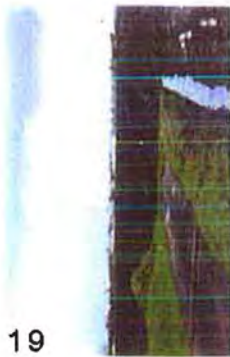
In de gemeente Amstelveen is nog ruimte voor het ontwikkelen van een bedrijvenlocatie van circa 70 ha. Het toekomstig bedrijventerrein is geprojecteerd in het zuiden van het grondgebied van de gemeente Amstelveen, direct grenzend aan het grondgebied van de gemeente Uithoorn.

Het plangebied is als volgt begrensd:

- zuidgrens: Randweg (tevens gemeentegrens);
- westgrens: Noorddammerweg, Meerlandenweg, oude spoordijk;
- noordgrens: sloot tussen Zijdelweg en oude spoordijk;
- oostgrens: Zijdelweg.

De grenzen zijn getrokken door het hart van de omringende sloten.

Het plangebied is opgenomen in een studiegebied waardoor het plangebied in een regionaal ruimtelijk perspectief staat. Het studiegebied in enge zin bestaat uit de Noorder Legmeerpolder (inclusief de stadsrand van Amstelveen), de Thamer polder (tussen Aalsmeer en Uithoorn) en de bebouwing van Uithoorn. Het studiegebied in bredere zin omvat de Westeinderplassen en Vinkeveenseplassen en de noordwestelijke rand van het Groene Hart, een deel van de Haarlemmermeer met Hoofddorp en Schiphol, de bebouwing en bedrijvigheid van Aalsmeer en Oosteinde, uitloopgebieden als Amsterdamse Bos en de Groene Lob tussen Amstelveen en Amsterdam Zuidoost, en de rijkswegen A2, A4 en A9. In tegenstelling tot het plangebied is het studiegebied niet hard omgrensd.



2 Ruimtelijke analyse

2.1 Huidige situatie

Het plangebied van dit structuurplan is thans te beschouwen als een onderdeel van het deels open buitengebied van de gemeente Amstelveen. Gelegen in het zuidelijk deel van de Noorder Legmeerpolder maken de gronden onderdeel uit van een agrarisch complex dat grotendeel gekarakteriseerd wordt door akker- en tuinbouw. Het verkavelingspatroon is rechthoekig en de kavels zijn breed en onregelmatig van grootte (maaiveld tussen 4,0 en 5,3 meter onder NAP). Voorts wordt het gebied doorsneden door oost – west lopende watergangen. De vegetatie op deze gronden is betrekkelijk soortenarm, met uitzondering van slootkanten en bermen. Voorts biedt het gebied onderdak aan diverse weide- en watervogels.

Een belangrijk structurelement in het plangebied wordt gevormd door het dijklichaam, waarop vroeger het spoorlijntje naar Uithoorn heeft gelegen. Het is thans een onderdeel van twee wandelroutes, namelijk het Polderspoorpad en het Vuurlijnpad. Het dijklichaam, met aan weerszijde een sloot (de Amstelveense Tocht), heeft een zandig karakter met schrale, bloemrijke taluds en wegbeplanting.

In het westelijk deel van het plangebied liggen twee tuinbouwbedrijven, aansluitend het kassencomplex van de Noorder Legmeerpolder, langs de Noorddammerweg. Aan de

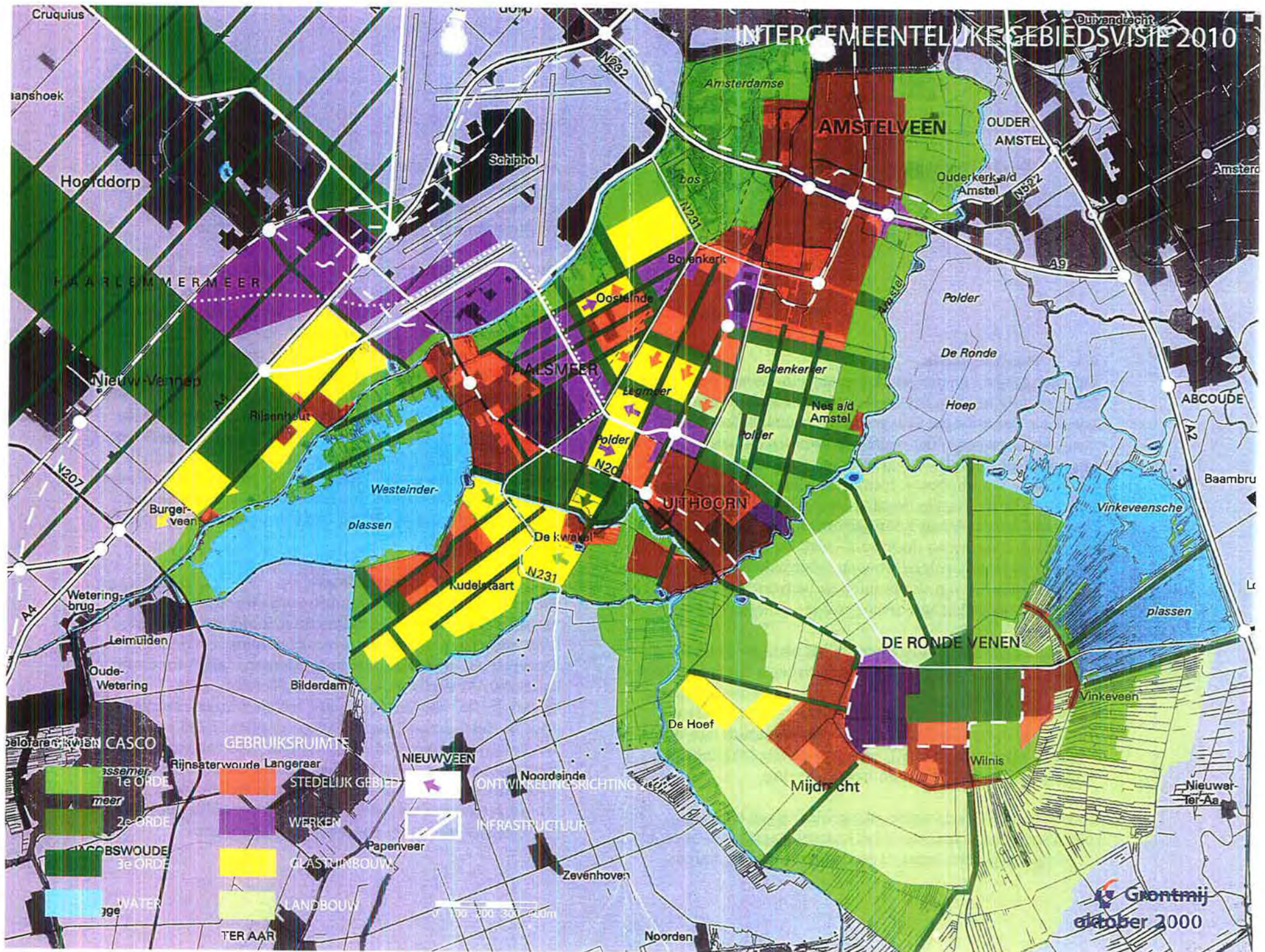
oostgrens van het plangebied, langs de Zijdelweg, zijn, behoudens een boerderij, enkele functies van de stadsrand waar te nemen. Het gaat om een tankstation, transportbedrijf, tapijtgroothandel en autobedrijf met showroom.

De directe omgeving van het plangebied wordt aan de westkant, zoals al eerder is aangegeven, gekarakteriseerd door het kassencomplex van de Noorder Legmeerpolder. De noordkant grenst aan het nog open gebied van de Noorder Legmeerpolder en oostkant grenst aan een open deel van de Noorder legemeerpolder, gevolgd door het open gebied van de Bovenkerkerpolder. Laatstgenoemde polder is niet uniek maar heeft nog sterk het karakter van een 18^e eeuwse Hollands landschap. In deze polder is met name de veeteelt aanwezig. Direct ten zuiden van het plangebied strekt zich de woonbebouwing uit van Uithoorn. Ten zuiden van de Randweg en ten westen van de woonwijk Legmeer heeft de gemeente Uithoorn een slibdepot en een sportterrein gepland.

2.2 Ruimtelijke doelstellingen

Voor het studiegebied en daarmee ook voor het plangebied van dit structuurplan zijn ruimtelijke hoofddoelstellingen geformuleerd in de *Intergemeentelijke Gebiedsvisie (2000)*. Deze visie is opgesteld door de gemeenten Haarlemmermeer, Aalsmeer, Amstelveen, Uithoorn en Ronde Venen. Centrale opgave bij de visievorming is het creëren van een meerwaarde voor de leefbaarheid, het milieu en de ruimtelijke kwaliteit van het grondgebied van de gemeenten. De raad van de gemeente Amstelveen heeft besloten dat de Gebiedsvisie een goede bouwsteen is voor het nieuw op te stellen Streekplan Noord-Holland-Zuid. Ook de overige betrokken publieke partijen hebben een soortgelijk besluit genomen.

INTERGEMEENTELIJKE GEBIEDSVISIE 2010



Figuur 2 geeft de plankaart weer van de Intergemeentelijke Gebiedsvisie. Een belangrijke drager van deze visie wordt gevormd door het zogenaamde casco-concept. Aan de hand van de bestaande landschappelijke structuur is een groen-blauw raamwerk geformeerd, dat als maatgevende factor moet worden gezien voor verdere invulling van de gebruiksruimte 'wonen', 'werken', 'glastuinbouw' en 'landbouw' met bijbehorende ontwikkelingsrichtingen.

De Intergemeentelijke Gebiedsvisie vormt op haar beurt weer een belangrijke onderlegger voor de toekomstvisie: *Amstelveen 2020+, Samen leven in de Vitale Stad (mei 2001)*. In een aantal kernopgaven formuleert Amstelveen de ruimtelijke ontwikkeling van haar eigen grondgebied, rekening houdend met haar rol in de regio. In september 2001 heeft de gemeenteraad de toekomstvisie vastgesteld.

Figuur 3 geeft de plankaart weer van de Toekomstvisie 2020+. Met globale lijnen en vlakken worden ruimtelijke kernopgaven in beeld gebracht.

Het gaat om ontwikkeling van infrastructuurzones (A9 en Beneluxlaan), uitbreiding en verbetering van het openbaar vervoernetwerk, versterking woningvoorraad en voorzieningen. In het westelijk groengebied worden de recreatieve mogelijkheden vergroot en in het oostelijk groengebied is het streven gericht op het behoud van het open veenweidegebied. Het agrarisch en recreatief gebruik van de Bovenkerkerpolder en van een deel van de Noordelijke Legmeerpolder wordt de komende tien jaar gecontinueerd. Daarna is met name de Bovenkerkerpolder een potentieel zoekgebied voor regionale waterberging.

Glastuinbouw in de Noordelijke Legmeerpolder wordt op korte termijn gehandhaafd. Daarna wordt het een zoekgebied voor stadsuitbreiding. Het akkerbouwgebied in die zelf-

de polder wordt op de langer termijn een zoekgebied voor bijzondere woonmilieus en het weidegebied wordt op termijn geschikt voor recreatieve functies.

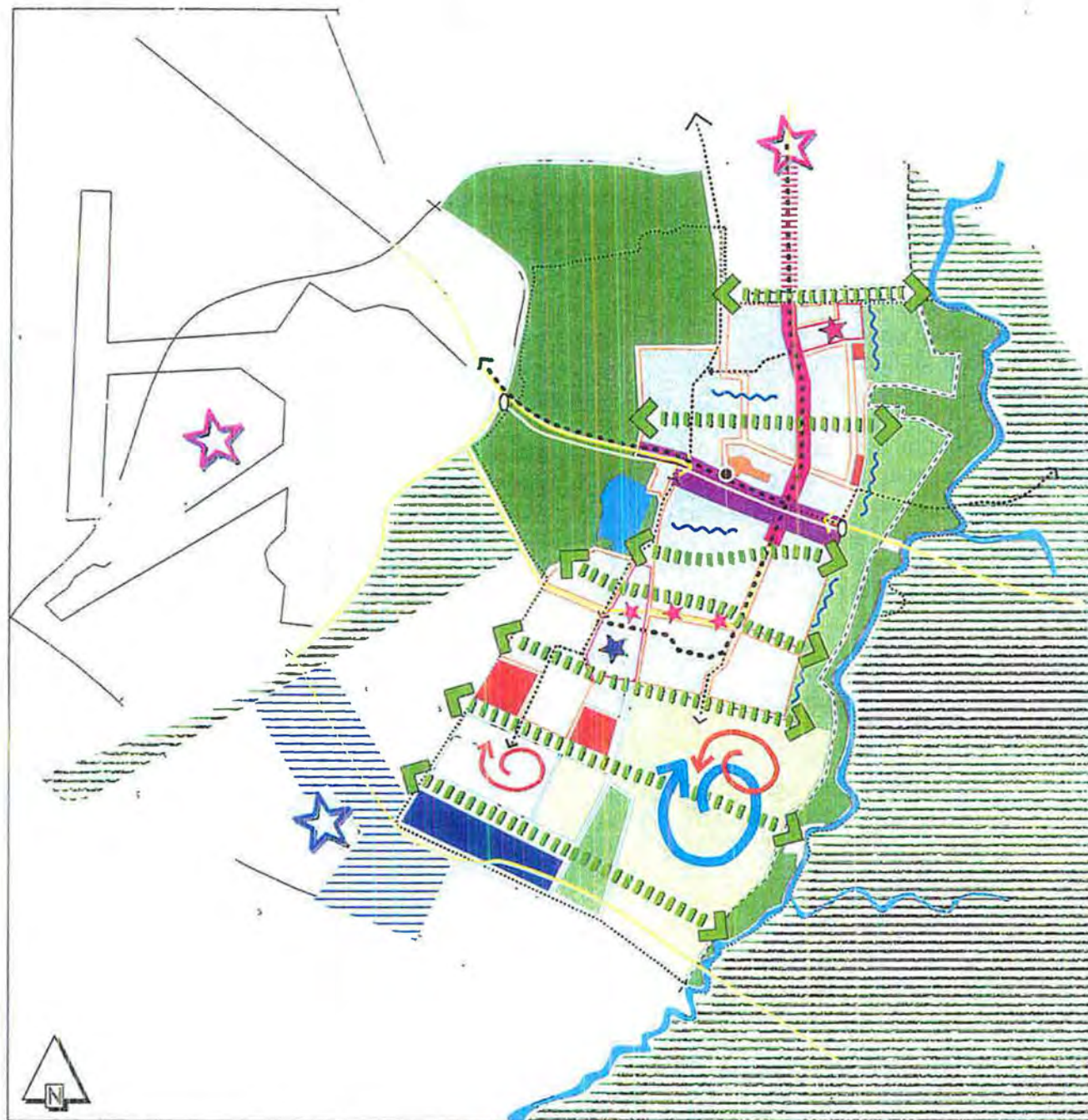
Het hele grondgebied van Amstelveen zal een robuuste groendooradering kennen als onderdeel van het groen-blauwe raamwerk.

Tot slot maakt de Toekomstvisie 2020+ de ontwikkeling van een bedrijfslocatie zichtbaar.

Figuur 4 laat zowel van de plankaart van de Intergemeentelijke Gebiedsvisie als van de plankaart van de Toekomstvisie 2020+ een uitsnede zien, betreffende het plangebied en haar directe omgeving. De Intergemeentelijke Gebiedsvisie en de Toekomstvisie 2020+ brengen voor dit gebied een eensluidend toekomst perspectief in beeld. In onderstaande subparagrafen komen de betreffende onderdelen van het ruimtelijk toekomstperspectief, in beknopte zin, aan de orde.

2.2.1 Verlegging van de N201

De leefbaarheid, veiligheid en beheersing van de automobiliteit vormen belangrijke uitgangspunten in de ruimtelijke planvorming. In het studiegebied wordt uitgegaan van verlegging van de N201. Het gaat om de realisatie van een goede verbinding van Aalsmeer (veiling) en Uithoorn richting het rijkswegennet. De huidige N201 wordt beschouwd als een van de drukste provinciale wegen in Nederland. Uit veiligheids-, leefbaarheids- en bereikbaarheidsoverwegingen wordt deze weg verlegd en zal naar verwachting in 2007 zijn gerealiseerd. De weg zal vanaf de omleiding Aalsmeer tot de Zijdelweg worden uitgevoerd als een weg met 2x2 rijstroken met een reservering voor een weg met 2x3 rijstroken, inclusief kunstwerken. Het oude tracé van de N201 wordt herontwikkeld. De verlegde N201 doorsnijdt het plangebied, het bedrij-



venterrein Amstelveen Zuid. De ruimteclaim voor de N201 bedraagt circa 7,5 ha.

In maart 2001 hebben de provincie Noord-Holland en de gemeenten Haarlemmermeer, Aalsmeer, Uithoorn, Amstelveen en de Ronde Venen een bestuursovereenkomst getekend, waarin men de verplichting aangaat om de omlegging van de N201 te realiseren. Nadrukkelijk wordt aan de omlegging de realisatie van ontwikkelgebieden, dat zijn bedrijventerreinen, gekoppeld.

2.2.2 Aanleg Hoogwaardige openbaar vervoersverbinding
Vanuit de stellingname dat de automobiliteit niet alleen moet worden beheerst maar ook moet worden teruggedrongen is het streven eveneens gericht op de ontwikkeling van een hoogwaardig openbaar vervoerssysteem. Voor het studiegebied betreft het de realisatie van een hoogwaardig OV systeem tussen Amstelveen en Uithoorn. Tot ca. 2010 blijft het OV conventioneel in de vorm van busverkeer over de Zijdelweg. Op termijn kunnen deze worden opgewaardeerd tot een lightrailstelsel.

Zowel de verlegde N201 als de toekomstige HOV vormt een barrière in het plangebied. De kruising van deze twee barrières is het meest centrale punt tussen de hierdoor ontstane vier deelgebieden. Vanuit dit punt zijn alle deelgebieden relatief goed bereikbaar. Daarom heeft deze plek potentie om te worden ontwikkeld tot een (stedenbouwkundig) knooppunt.

2.2.3 Ontwikkeling bedrijvenlocatie

Het studiegebied, en daarmee het plangebied, is gelegen binnen de economische invloedssfeer van de bloemenveiling Aalsmeer, Amsterdam en Schiphol. Dit brengt een aantrekkelijk vestigingsmilieu voor internationaal opererende bedrij-

ven en diensten met zich mee. Schiphol en de bloemenveiling Aalsmeer zijn wereldwijd belangrijke complexen in de handel en bedrijvigheid. Vooral de veiling legt een belangrijke claim op de gronden binnen het studiegebied. Bereikbaarheid speelt hierbij een cruciale rol. In totaal wordt verwacht dat er in de periode tot 2015 ca. 300 ha. netto bedrijventerrein voor Schiphol-gebonden bedrijvigheid nodig is.

Duurzaamheidsthema's zoals water, energie, mobiliteit, natuur, landschap en meervoudig ruimtegebruik zijn belangrijke aspecten bij de ontwikkeling van nieuwe terreinen.

Gekoppeld aan de omlegging van de N201 wordt in het zuiden van de gemeente Amstelveen tegen de bebouwing van Uithoorn een bedrijventerrein ontwikkeld met omvang van ongeveer 70 hectare. De bedrijvigheid zal gerelateerd zijn aan de bloemenveiling van Aalsmeer en aan lokale ondernemers. De ontwikkeling van dit bedrijventerrein vindt plaats in samenhang met de omlegging van de N201.

2.2.4 Groen en recreatie

De Noorder Legmeerpolder biedt niet de cultuurhistorische kwaliteit die de Bovenkerkerpolder bezit. Noch in bebouwing, noch in verkaveling kent de Noorder Legmeerpolder iets van deze historische betekenis.

De Bovenkerkerpolder is niet uniek maar wel typerend voor het 18^e eeuwse Hollandse Landschap. Evenals de polder de Ronde Hoep, de Ronde Venen en de Amstel is het een kerngebied en natuurontwikkelingsgebied binnen de ecologische hoofdstructuur. Ten zuidwesten van het studiegebied is de Uithoornse polder aangewezen als kerngebied binnen de ecologische hoofdstructuur.

De toename van de verstedelijking binnen de regio zal op termijn gepaard gaan met een toename van de vraag naar intensievere recreatie.

Binnen het studiegebied neemt het groenblauwe raamwerk een belangrijke plaats in. Oost-west gericht lijnen krijgen een robuuste groene invulling met mogelijkheden voor recreatief medegebruik. Tevens zijn deze lijnen zoekgebieden voor aanvullende en bijzondere woon- of bedrijfsfuncties, op maat. Voorts dienen de meer noord-zuid gerichte landschapslijnen behouden en versterkt te worden.

Het bedrijventerrein zal landschappelijk ingepast moeten worden, mede met het oog op de aangrenzende woonbebouwing van Uithoorn.

2.2.5 Glastuinbouw en veeteelt

Tot omstreeks 2010 is het streven het totale areaal glastuinbouw in de regio te handhaven. Wel zal er een verschuiving plaatsvinden in het type bedrijven: van zuiver productie tot kennisintensieve veredelings- en kweekbedrijven. Redenen waarom bedrijven hier zich vestigen zijn, naast de fysieke aanwezigheid van de veiling en Schiphol, met name de feeling met de markt (handelaren en potentiële klanten op korte afstand).

Een deel van het areaal wordt gesaneerd, een ander deel komt in aanmerking voor herstructurering. Voor gebieden waar glastuinbouw verdwijnt ten behoeve van andere functies dient wel hervestigingsgebied te worden aangewezen. Dit betreft het gebied rond Rijsenhout en Burgerveen.

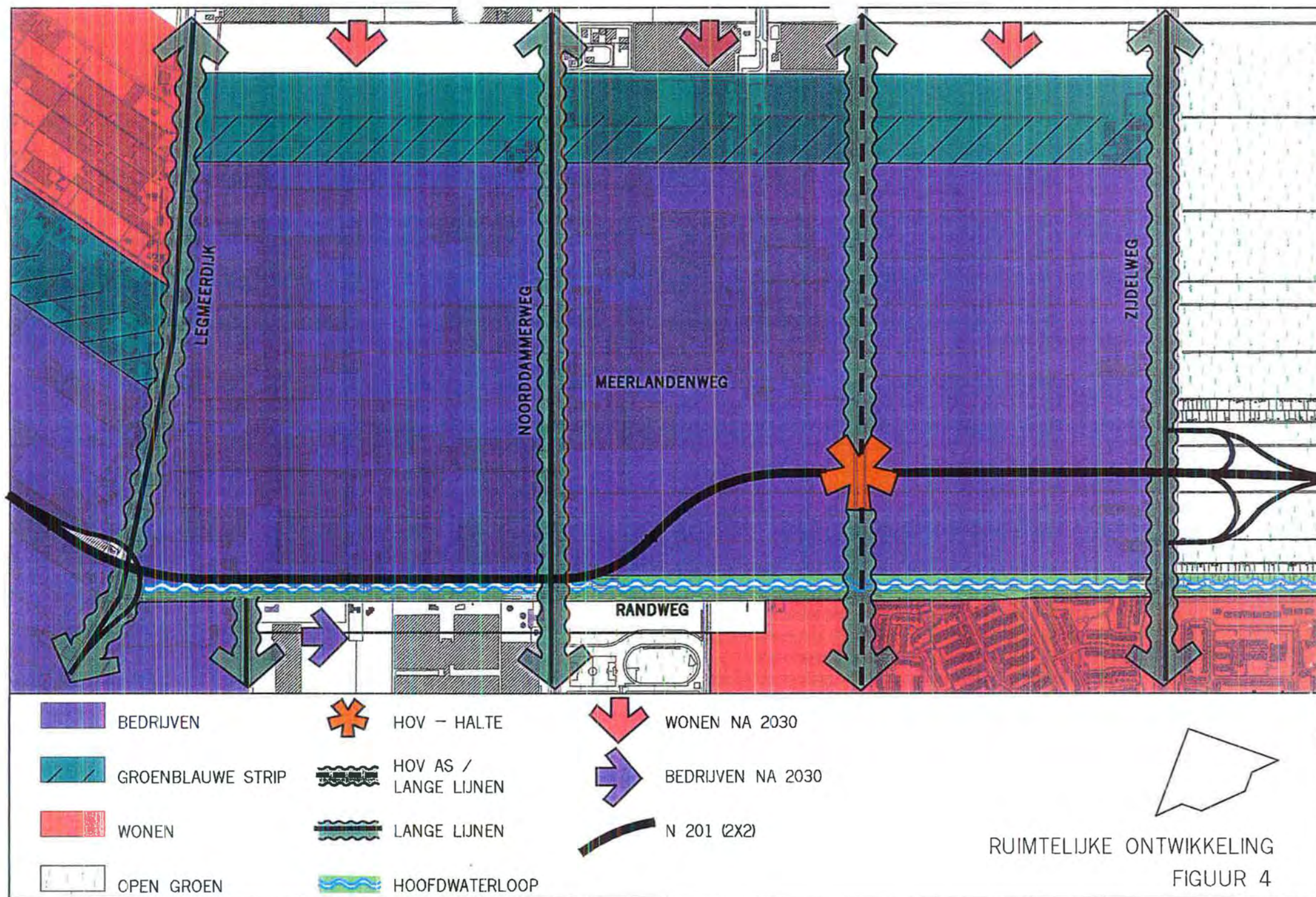
In de veehouderij is de huidige tendens gericht op of schaalvergroting of pakketverbreding. Bij schaalvergroting ontstaan bedrijven tot circa 60 hectare. Bij deze omvang zijn zij, afhankelijk van ontwikkelingen op Europees niveau, voldoende levensvatbaar voor de komende 20 jaar. Veeteelt is dus niet zomaar weg te denken.

Tegenhanger van schaalvergroting is een pakketverbreding. Relatief kleine veehouderijen zoeken naar neveninkomsten uit bijvoorbeeld natuurproductie, recreatief medegebruik en

de levering van specifieke producten. Voor de periode tot 2010 wordt een mix verwacht van beide soorten bedrijven. De glastuinbouwgebieden en de akker- en weidegebieden in de Noordelijke Legmeerpolder zullen op termijn in aanmerking komen voor functieverandering ten behoeve uitbreiding van bedrijventerreinen en woongebieden.

2.2.6 Stadsuitbreiding

Amstelveen vormt een verstedelijkte zuidlob aan Amsterdam. Op basis van het vigerende Groene Hart beleid en de daarbij behorende grenzen, de Bufferzones uit de geactualiseerde Vierde Nota, de beperkingen van de geluidcontouren van Schiphol en de koppeling aan openbaar vervoerslijnen, is een globale verstedelijkingsrichting aan te geven. De voortgaande verstedelijking tussen Amstelveen, Aalsmeer en Uithoorn betekent op de middellange termijn een vergroting van de zuidlob door afronding van bestaande bouwlocaties en bouw mogelijkheden aan de stadsranden. Veel aandacht zal uitgaan naar behoud van het eigen karakter van de betreffende gemeenten en naar een differentiatie in woonmilieus ter onderscheiding van Amsterdam Zuidoost. De bouwopgave zal nog nader gekwantificeerd worden.



2.3 Ruimtelijke ontwikkeling structuurplangebied

Figuur 4 geeft een schets van de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van het plangebied en haar directe omgeving. Het is te beschouwen als een synthese van de ruimtelijke doelstellingen van de Intergemeentelijke Gebiedsvisie en de Toekomstvisie 2020+. Hierdoor wordt ook als het ware ingezoomd op het onderhanden zijnde plangebied en worden de ruimtelijke doelstellingen op een groter schaalniveau in beeld gebracht. Tevens wordt op deze wijze een bijdrage geleverd aan de ingezette cascopanning van de Intergemeentelijke Gebiedsvisie.

De schets van figuur 4 vormt de basis voor de structuurplankaart. De plankaart wordt in hoofdstuk 4 gepresenteerd en toegelicht.

3 Economische analyse Amstelveen

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt aandacht besteed aan het economisch profiel van Amstelveen. In dit kader moet de ontwikkeling van een bedrijventerrein aan de om te leggen N201 worden gezien. Deze economische onderbouwing sluit aan bij de notitie *Ontwikkelgebied N201 Amstelveen (mei 2001)* van de gemeente Amstelveen.

3.2 Economische ontwikkeling

De gemeente Amstelveen heeft een stevige economische structuur en kent een goed vestigingsklimaat. De gemeente is redelijk goed ontsloten en ligt nabij de grote economische centra van Amsterdam en Schiphol. Voor wat de in- en externe bereikbaarheid heeft Amstelveen te kampen met congestie. Deze congestie doet zich voor op de A9 maar ook op de noord-zuidverbindingen binnen Amstelveen.

De werkgelegenheid van Amstelveen komt in belangrijke mate voort uit bedrijven die actief zijn in de zakelijke dienstverlening, de handel en de vervoerssector: samen zijn deze bedrijven goed voor meer dan de helft van het aantal banen in de gemeente. Sectoren die het goed doen en hiermee zorgen

voor een gunstige economische ontwikkeling van de gemeente. Tegelijkertijd betekent de sterke vertegenwoordiging van deze groeisectoren echter ook dat er aandacht moet blijven voor het gevestigde bedrijfsleven in de andere sectoren.

Door de strategische ligging is Amstelveen ten opzichte van Amsterdam (havencomplex), luchthaven Schiphol en het veilingcomplex te Aalsmeer een aantrekkelijke vestigingsplaats voor internationale bedrijven. Een groot deel van deze bedrijven is afkomstig uit Japan en de Verenigde Staten (60 Amerikaanse en 30 Japanse bedrijven). Amstelveen als focuspunt van buitenlandse investeringen levert zo een belangrijke bijdrage aan de regionale economie.

Amstelveen heeft geen duidelijk uitgesproken imago. Velen zien Amstelveen als een keurige stad, met een kwalitatief hoogwaardig woon- en leefmilieu. Binnen de gemeente bevinden zich echter 30.000 arbeidsplaatsen met een ingaande pendel van ca. 65%, waaruit blijkt dat Amstelveen ook een belangrijke regionale rol vervult als werkstad. Bij het bedrijfsleven leeft vooral het imago van “internationaal georiënteerde dienstenstad”. Het merendeel van de bestaande vestigingslocaties van Amstelveen zijn kantoorlocaties, die verspreid liggen over de stad. De belangrijkste bedrijventerreinen liggen aan de zuidzijde van de gemeente, waaronder het bedrijventerrein Bovenkerk-Legmeer.

De economie in Amstelveen heeft te maken met de volgende economische ontwikkelingen:

- Transformatie in Nederland van een traditionele economie gebaseerd op landbouw, industrie en logistiek naar een netwerkeconomie, met een nadruk op kennis, communicatie en dienstverlening;

- Veranderende eisen ten aanzien van vestigingsplaatsfactoren, bijvoorbeeld: representativiteit van het bedrijfsgebouw en kwaliteit van de woon- en leefomgeving;
- Steeds meer is er in economische kerngebieden (waar Amstelveen in ligt) sprake van gemengde terreinen en gebouwen die uitgaan van de functies die een bedrijf uitvoert. Een strikt onderscheid tussen kantoor- en productieactiviteiten is steeds moeilijker te maken; er ontstaat een 'mixed zone';
- Verder toenemend belang van beheer van bedrijventerreinen: belangrijke redenen waarom bedrijven vertrekken zijn slecht onderhoud en beheer en een gebrekkige veiligheid van een bedrijventerrein.

Er is ruimte nodig voor bedrijven van buiten Amstelveen en voor bedrijven uit de gemeente, zeker ook waar het gaat om startende bedrijven. Amstelveen kan deze bedrijven door een zeer centrale ligging en gunstig imago het juiste vestigingsklimaat bieden. Voorwaarde is natuurlijk wel dat er ook ruimte is voor deze bedrijven.

3.3 Achtergronden kantoren- en bedrijventerreinenmarkt

Amstelveen had begin jaren negentig te maken met een overaanbod op de kantorenmarkt. Dit overaanbod is inmiddels weggewerkt. Thans is sprake van krapte op de Amstelveense kantorenmarkt. Deze ontwikkeling is zichtbaar in de hele regio.

In verhouding tot Amstelveen beschikken de nabuurgemeenten Amsterdam (Zuidas en Zuidoost), Haarlemmermeer (inclusief Schiphol) over een grotere capaciteit aan plannen voor het realiseren van kantoorlocaties. Vooral Zuidoost en de Zuidas spelen in op de krappe, regionale kantorenmarkt en realiseren in een rap tempo nieuwe kantoorlocaties. Doordat

in deze gebieden nog voldoende (gekwaliceerde) locaties beschikbaar zijn, is het zaak dat Amstelveen haar positie op de regionale kantorenmarkt behoudt en verder versterkt. Het is dan ook noodzakelijk te investeren in bestaande kantoorlocaties en te bezien waar eventuele nieuwe kantoorlocaties gerealiseerd kunnen worden (bijvoorbeeld langs de A9). Aanvullend op het inzetten op versterking van de kantoorhoudende functies (dus het hogere segment) in Amstelveen, is ruimte nodig voor activiteiten die plaatsvinden in bedrijfsgebouwen. Een te sterke nadruk op de kantorensector zou kunnen leiden tot een eenzijdige economische structuur.

De totale omvang van bedrijventerreinen in Amstelveen is 92 hectare. Het aanbod aan terstond uitgeefbaar bedrijventerrein is slechts 0,88 hectare (Bovenkerk-Legmeer). Verder beschikt Amstelveen over restcapaciteit in Westwijk (0,9 hectare; uitgifte gepland in 2003) en het KNSF-terrein (4,3 hectare). Ook in de regio is het aanbod aan bedrijventerreinen gering. Het gaat daarbij vooral om bedrijventerreinen in Aalsmeer en Uithoorn. De bedrijventerreinen in de Haarlemmermeer (inclusief Schiphol) zijn hoofdzakelijk gericht op luchthavengebonden bedrijvigheid en derhalve niet vergelijkbaar met lokaal georiënteerde bedrijventerreinen zoals in Amstelveen, Aalsmeer en Uithoorn. Uit de CPB-prognoses maar ook uit een onderzoek van Buck Consultants in opdracht van het ROA, is de ruimtebehoefte in de regio berekend op 150 tot 200 hectare.

Het belangrijkste bedrijventerrein - Bovenkerk-Legmeer - voldoet niet meer aan de huidige wensen. Zo is sprake van veroudering en is te weinig ruimte voor uitbreiding beschikbaar. De gemeente heeft derhalve besloten dit bedrijventerrein te revitaliseren c.q. te herstructureren. Dit herstructureringstraject zal naar verwachting niet veel extra

ruimte opleveren. Bovendien is het niet mogelijk bedrijven binnen de gemeente Amstelveen uit te plaatsen omdat hiervoor geen bedrijventerreinen meer beschikbaar zijn. Dit levert een belemmering op voor het herstructureringsproces.

Wel is er nog een klein bedrijventerrein in de Westwijk. Aangezien dit bedrijventerrein in de nabijheid van een woonwijk ligt, is het echter niet geschikt voor alle vormen van bedrijvigheid. Ook is het niet mogelijk bedrijven, die niet in de gemeente zijn gehuisvest maar wel binnen het economisch profiel van Amstelveen passen, ruimte te bieden. Dit levert een bedreiging op voor de economische dynamiek van Amstelveen. Vanwege het tekort aan voldoende bedrijventerreinen in Amstelveen, heeft een aantal bedrijven in de afgelopen jaren besloten Amstelveen te verlaten. Voorbeelden zijn: BCC en Taxibedrijf Verhoef.

Bij voortzetting van de omschreven tendens zal het aantal bedrijven, dat Amstelveen verlaat, (verder) toenemen. In het algemeen betreft het bedrijven die groeien en dus bereid zijn te investeren in de (bedrijfs) omgeving en de werkgelegenheid. Bedrijven, die deze groeipotentie niet hebben, blijven achter. Als gevolg hiervan zullen naar verwachting ook processen, waarbij het aanwezige bedrijfsleven betrokken is of zal worden, zoals bijvoorbeeld de herstructurering van bestaande locaties moeizamer verlopen.

3.4 Gemeentelijke beleidsuitgangspunten

In het kader van de discussie over de Toekomstvisie 2020+ heeft Buck Consultants een rapport uitgebracht waarin is omschreven welke mogelijke scenario's op het gebied van de Amstelveense economie denkbaar zijn. Binnenkort zal hierover met betrokken belangenorganisaties verder worden ge-

discussieerd. Uiteindelijk moeten deze discussies leiden tot een definitieve standpuntbepaling van de gemeenteraad in de tweede helft van 2001.

In de voorstellen van B&W met betrekking tot de Toekomstvisie 2020+ is ten aanzien van werken (economie) het volgende opgenomen:

- handhaven van de goede positie met nadruk op hoogwaardige dienstverlening. Selectief zijn, aansluiten bij Amstelveense karakteristieken;
- nadruk op internationale en startende ondernemingen;
- versterken van de identiteit van mix wonen en werken op kleiner schaalniveau;
- handhaven huidige dynamische structuur;
- sturing op leefbaarheid en bereikbaarheid. Stimuleren slimme mobiliteit i.s.m. bedrijven zelf; de gemeente wil inzetten op multimodale bereikbaarheid dat wil zeggen behalve ontsluiting per auto veel aandacht voor ontsluiting per OV, ICT-infrastructuur en langzaam verkeer.
- samenwerking met de regio: het in Amstelveen huisvesten van Amstelveense bedrijven is ondergeschikt aan het nationale streven profiel;
- bedrijven als toegevoegde waarde voor Amstelveen door bijdrage van bedrijven aan lokale gemeenschap;
- schaalniveau aangepast op Amstelveen, gericht op zorgvuldig grondgebruik en kennisintensieve activiteiten. Niet te grootschalig. Veilinggebonden werkgelegenheid hierop beoordelen;
- ook aandacht voor faciliterende bedrijvigheid.

Uit deze voorstellen is af te leiden dat gestreefd wordt naar een versterking van de lokale economie door niet alleen Amstelveense bedrijven maar ook bedrijven te accommoderen

die aansluiten op de al bestaande bedrijvigheid en passen binnen een aantal nader uit te werken randvoorwaarden (zorgvuldig grondgebruik, kennisintensief e.d.). Dit betekent dat meer ruimte benodigd is dan het aantal hectares dat op basis van de lokale behoefte is berekend. Thans is niet geheel in te schatten om hoeveel extra hectare bedrijventerrein het gaat. Zoals in paragraaf 3.2 reeds is aangegeven, ligt de regionale behoefte tussen 150 en 200 hectare.

3.5 Aanbevelingen ten aanzien van bedrijfslocatie aan de N201

Het tekort aan bedrijventerreinen in Amstelveen en de regio is groot. Een nieuwe bedrijvenlocatie nabij de nieuwe N201 zou hiervoor een oplossing kunnen bieden. Tot dusverre is nog niet bepaald welke bedrijvigheid zich op een nieuw te ontwikkelen bedrijventerrein zou moeten vestigen. Wel gelden er een aantal voorwaarden waaraan een te vestigen bedrijf moet voldoen. Het betreft onder meer deelname aan parkmanagement, intensivering van het ruimtegebruik e.d.

Het te ontwikkelen bedrijventerrein aan de N201 is minder goed per openbaar vervoer bereikbaar en daardoor minder interessant als kantoorlocatie. Bovendien zijn er voor kantoren andere, meer geschiktere locaties denkbaar, zoals de A9-zone. Toch verdient het geen aanbeveling kantoren helemaal voor het nieuw te ontwikkelen bedrijventerrein uit te sluiten. Vooral aan de randen van de vier onderscheiden kwadranten (zie hoofdstuk 5) zouden kantoren zeer goed passen. De minder goede bereikbaarheid per OV zou kunnen worden gecompenseerd door toepassing van vervoersmanagement (te organiseren als onderdeel van het parkmanagement).

De sectoren waarop Amstelveen zich voornamelijk zou moeten richten (Toekomstvisie 2020+) zijn:

- doorstarters (bedrijven in Amstelveen die “uit hun jasje groeien”);
- hoogwaardige, kennis- en ICT-intensieve bedrijven (financiële sector, ICT, reclame en consultancy);
- bloemenveiling Aalsmeer gerelateerde bedrijvigheid en lokale ondernemingen (die veelal indirect een relatie hebben met Schiphol); handel & distributie;
- activiteiten die voor dit terrein geschikt zijn als hoogwaardige productie en distributie, onderzoek en ontwikkeling, verkoop, training, ontwerp/design, reparatie, ondersteunende diensten, handel. Detailhandel wordt uitdrukkelijk uitgesloten¹.

Veilinggebonden bedrijvigheid zou zich op het bedrijventerrein N201 moeten kunnen vestigen, mits deze bedrijvigheid weinig ruimte in beslag neemt, alsmede kennis- en arbeidsintensief is.

Het nieuw te ontwikkelen bedrijventerrein langs de N201 is een “zichtlocatie”. Vandaar dat het noodzakelijk is stringente voorwaarden te verbinden aan de kwaliteit van het beheer van dit bedrijventerrein en de daarop te vestigen bedrijven. Het streven is erop gericht een duurzaam (en dus kwalitatief hoogwaardig) bedrijventerrein te realiseren. In dit verband zijn onder meer de volgende aspecten van belang:

- vestigingsbeleid;
- een zorgvuldig ruimtegebruik;

¹ In dit stadium van de planvorming is nog niet duidelijk of de zittende bedrijven in het terrein worden opgenomen of dat zij zullen worden uitgekocht. Indien zij blijven zitten, dan is de uitsluiting van detailhandel niet op hen van toepassing (m.n. Carpetland).

- hoge kwaliteit van de openbare ruimte;
- collectieve voorzieningen (afval, veiligheid e.d.);
- bereikbaarheid (mobiliteit);
- regionale afstemming.

Een belangrijk instrument om deze aspecten verder uit te werken en uit te voeren, is "parkmanagement".

IGGV	- groenblauw raamwerk als ruimtelijk kader waarbinnen ontwikkelingen wonen, werken (bedrijven), glastuinbouw en landbouw plaatsvinden. - robuuste groenblauwe oost-west gerichte strips met mogelijkheden voor recreatief medegebruik; versterking van de lange noord-zuid lijnen in de polders - OV-lijn op tracé voormalige spoorbaan met knooppunt ter hoogte van de kruising met de verlegde N201. - <u>Bedrijvenontwikkeling langs de verlegde N201</u>
Amstelveen 2020+	- Komende 10 jaar continuering agrarisch en recreatief gebruik Bovenkerkerpolder en gedeelte van de Noorder Legmeerpolder - het glastuinbouw- en akkerbouwgebied in de Noorder Legmeerpolder komt op termijn in aanmerking voor functieverandering tot woongebieden en bedrijventerreinen. - op termijn met name Bovenkerkerpolder zoekgebied voor regionale waterberging - ontwikkeling van een bedrijventerrein tussen de Legmeerdijk en de Zijdelweg - <u>OV-lijn op voormalig spoorlijn</u>
Bestuurs- overeenkomst N201	- vanaf de omleiding Aalsmeer tot aan de Zijdelweg wordt de verlegde N201 op maaiveldniveau uitgevoerd met 2 x 2 rijstroken, met een reservering voor uitbreiding tot 2 x 3 rijstroken (incl. kunstwerken). - Afslagen van de verlegde N201 liggen op de Legmeerdijk en de Zijdelweg. Er is geen ontsluiting via de Noorddammerweg. - Gekoppeld aan de verlegging van de N201 wordt in het zuiden van de gemeente Amstelveen tegen de bebouwing van Uithoorn een bedrijventerrein ontwikkeld van ca. 70 ha (= plangebied). - Kruising van de verlegde N201 met de OV-verbinding en de Noorddammerweg vindt ongelijkvloers plaats.

4 Gewenste ontwikkeling bedrijventerrein Amstelveen Zuid

4.1 Inleiding

Dit hoofdstuk beschrijft de structuurplankaart. Draggers van het structuurplan zijn de IGGV, de toekomstvisie Amstelveen 2020 + (d.d. juni 2001) en de Bestuursovereenkomst N201. Basis voor deze plankaart zijn de in voorgaande hoofdstukken aangegeven uitgangspunten (zie tabel naastliggende pagina).

Overige belangrijke aandachtspunten zijn:

- leefbaarheid: voorkomen dat bedrijventerrein een barrière gaat vormen tussen het woon- en recreatiegebied van Uithoorn, de groenblauwe strip en het woongebied Amstelveen; waarborgen goede recreatieve en ecologische verbindingen;
- ruimtelijke kwaliteit: o.a. vergroten van de leesbaarheid van het landschap, realiseren van een ruimtelijke geleiding van het bedrijventerrein;
- duurzaamheid: bijvoorbeeld het aanleggen van een robuuste groenstructuur, streven naar een duurzaam watersysteem, hanteren van een flexibele planvorming e.d..

4.2 Structuurplan

Een structuurplan beschrijft de meest gewenste ontwikkeling in hoofdlijnen van plangebied en de relatie daarvan met het omringende gebied. Belangrijk is dat een dergelijk plan de nodige flexibiliteit in tijd (fasering) en ruimte (inspelen op vraag vanuit de markt) bezit. Een dergelijke aanpak sluit nauw aan bij de planningsmethode van het cascoconcept van de Intergemeentelijke Gebiedsvisie.

Om de ruimtelijke kwaliteit van zowel het studie- als het plangebied zoveel mogelijk zeker te stellen, is een sterke, heldere en flexibele ruimtelijke structuur opgesteld, waarbinnen kan worden ingespeeld op toekomstige ontwikkelingen. Zo is er in dit stadium van de planvorming bijvoorbeeld nog niet besloten, hoe en waar de ontsluiting van het terrein precies plaats vindt. In het structuurplan is ook nog geen verkavelingstructuur vastgelegd. Wel worden er uitspraken gedaan over de belangrijkste bouwstenen van de structuur van het plangebied en de verankering daarvan in de omgeving. De basis hiervoor is al weergegeven in figuur 4 van paragraaf 2.3.

Op de plankaart worden alleen die elementen weergegeven die in de IGGV of in de Toekomstvisie 2020+ zijn opgenomen*.

* In hoofdstuk 5 wordt aanvullend hierop een aanzet gedaan voor de planuitwerking. Middels een aantal principe-schetsen voor de structuur worden essentiële keuzen, waarover pas in een later stadium besloten worden kan / zal, alvast in beeld gebracht.

4.3 Toelichting Structuurplankaart

De structuurplankaart (figuur 5) betreft een concreet casco-gebied en wordt gekenmerkt door een zestal lijnen (structurende elementen), te weten de N201-zone, de groenblauwe strip, de HOV-as, de Noorddammerweg, de Zijdelweg en de Randweg. Vier van deze lijnen (groenblauwe strip, Noorddammerweg, Zijdelweg en Randweg) vormen de grens van het plangebied en twee lijnen (HOV-as en N201-zone) doorsnijden het plangebied. Deze configuratie levert een viertal vlakken op (kwadranten). Dit zijn de bebouwingvlakken waar de hoofdfunctie bedrijventerrein is.

Voor een goede geleiding van het plangebied is een onderverdeling gemaakt in een drietal sterke structuurdragers en een drietal structuurvolgers. Op deze wijze wordt voorkomen dat het toekomstige bedrijventerrein een barrière vormt in het stedelijk weefsel van de Zuidlob.

De structuurdragers zijn stevige en robuuste lijnen waaraan verschillende functies (kunnen) worden gekoppeld. Dergelijke lijnen hebben een sterk aanwezig karakter in het landschap en geleiden een min of meer intensieve ruimtelijke dynamiek. De structuurvolgers zijn lijnen die zich op bescheidener wijze manifesteren in het landschap, maar wel een belangrijke rol spelen in de structuur van het ruimere studiegebied. Daarom zijn ze eveneens opgenomen in het structuurplan.

De structuurdragers zijn:

- *de verlegde N201*; een oostwest gerichte zone met bijbehorende bebouwing
- *de HOV-as*; de noord zuid georiënteerde hoogwaardige openbaar vervoerverbinding op / langs het tracé van de voormalige trambaan. Ter hoogte van de kruising van de

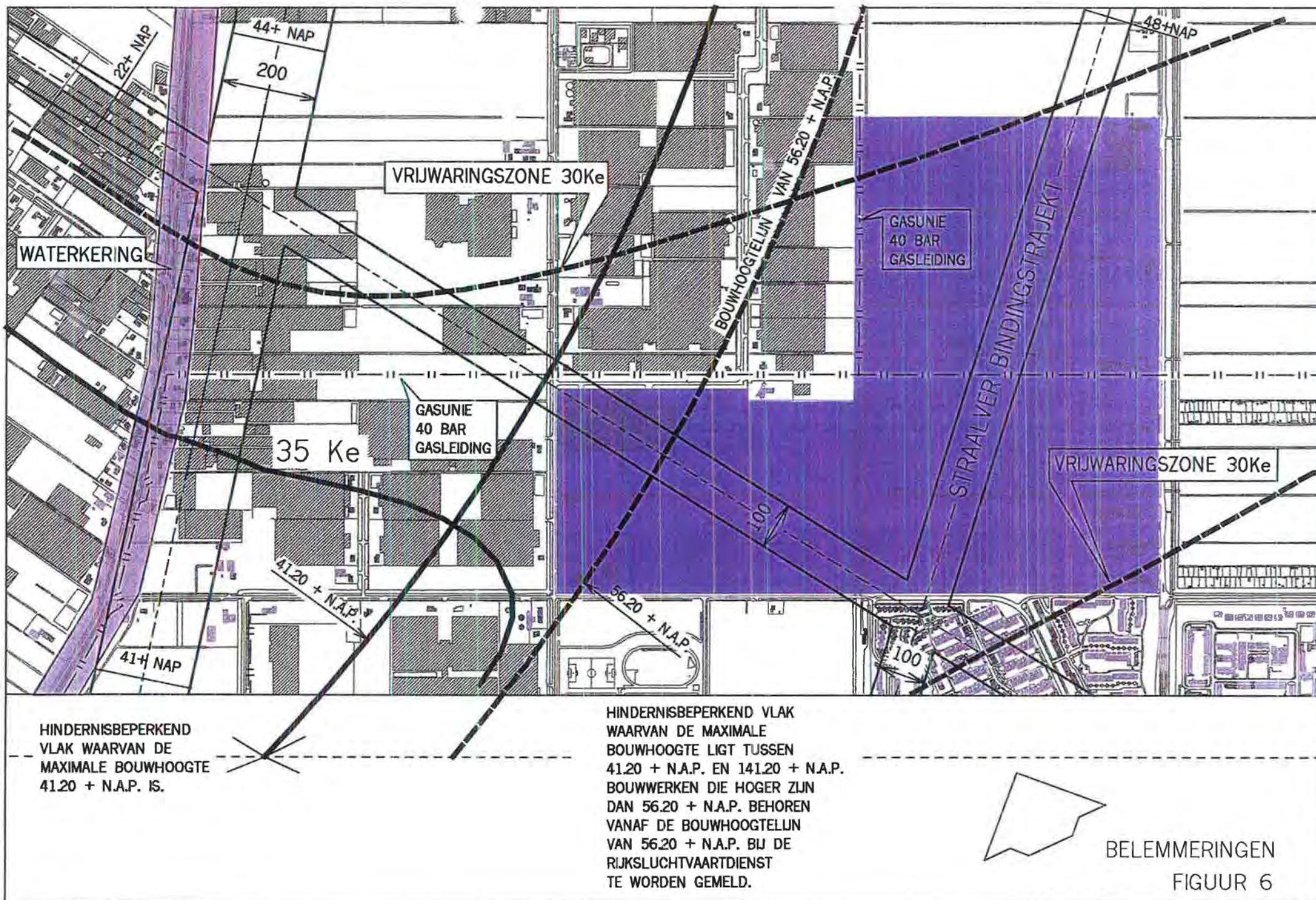
OV-verbinding en de verlegde N201 ontstaat een centrale plek in het plangebied die wordt gebruikt als (stedenbouwkundig) knooppunt².

- *de groenblauwe strip*; oostwest georiënteerde strook aan de noordzijde van het plangebied, die bestaat uit water en groen gecombineerd met bebouwing. Het ruimtebeslag van de bebouwing bedraagt maximaal 25% van de totale oppervlakte van de strip.

De structuurdragers veroorzaken een indeling van het plangebied in 4 kwadranten. Dit zijn de bebouwingvlakken waar de hoofdfunctie bedrijfsterrein is. De bedrijvigheid zal primair gerelateerd zijn aan de bloemenveiling Aalsmeer en aan lokale ondernemingen. De nadere uitwerking van deze kwadranten komt in hoofdstuk 5. Planuitwerking aan de orde.

De Noorddammerweg (op langere termijn ingebed in een bedrijventerrein dat zich opstrekt tot aan de Legmeerdijk), de Zijdelweg (op de overgang bedrijventerrein en agrarisch gebied) en de Randweg Uithoorn + hoofdtocht (overgang bedrijventerrein – woongebied Uithoorn) zijn als structuurvolgers opgenomen in het structuurplan.

² De locatie van het knooppunt op de plankaart is indicatief. De exacte lokalisering en uitwerking van het knooppunt en van de haltes zal nader worden uitgewerkt.



5 Planuitwerking

5.1 Inleiding

Dit hoofdstuk vormt een nadere toelichting van de plankaart. Voor de onderdelen waarover nog geen relevant beleidskader voorhanden is, worden voorzetten gedaan voor de nadere uitwerking ervan. In dit hoofdstuk komen de volgende thema's aan de orde:

- belemmeringen
- kwadranten: stedelijk weefsel van het bedrijventerrein
- ontsluiting en bereikbaarheid
- groenblauwe structuur

5.2 Belemmeringen

De belangrijkste belemmeringen voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein Amstelveen-Zuid zijn:

Schiphol

Het plangebied ligt voor een deel binnen de 35 Ke zone en de vrijwaringszone die gelden voor Schiphol. Deze zones betekenen dat er geen geluidsgevoelige bestemmingen als woningen mogen worden gerealiseerd.

Het vestigingsbeleid voor de vrijwaringszone is gericht op het weren van niet - Schipholgebonden bedrijvigheid³. Tevens geldt dat geen nieuwe risicobronnen, zoals nieuwbouw van opslagplaatsen voor gevaarlijke stoffen en chemische installaties mogen worden gevestigd of uitgebreid.

Bovendien moeten uit veiligheidsoogpunt kantoren met veel werknemers per hectare worden geweerd. Tussen de contouren behorende bij het individueel risico van 10^{-6} en 10^{-7} is een maximale bezetting toegestaan van 10 werknemers / ha. Voor het plangebied is echter een uitzondering voorzien van maximaal 150 werknemers / ha. Buiten de 10^{-7} maar binnen de vrijwaringszone bestaan momenteel geen restricties t.a.v. het aantal werknemers.

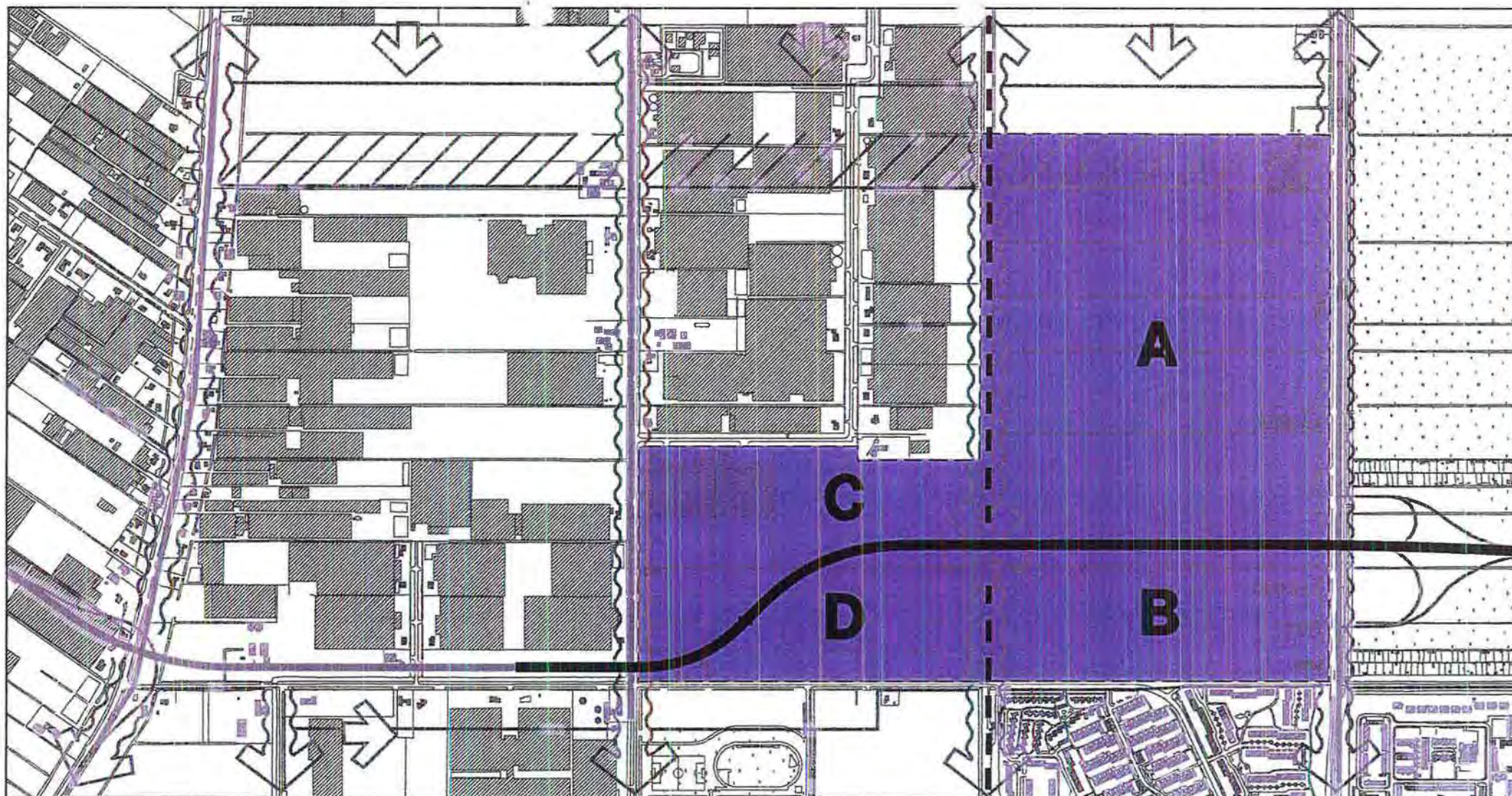
Woonbebouwing

Aanwezigheid van woonbebouwing aan de zuidgrens van het gebied geeft beperkingen in mogelijke milieuoverlast van toekomstige bedrijvigheid. Voor aanwezige bedrijfswoningen in het gebied geldt eveneens een beperking in mogelijke overlast.

Stiltegebied

Het plangebied ligt in de nabijheid van de Bovenkerkerpolder, die is aangewezen als stiltegebied. Hierdoor gelden er beperkingen ten aanzien van bedrijvigheid met een hoge geluidbelasting op de omgeving.

³ Door de provincie Noord-Holland is opgemerkt dat het toelaten van Schipholgebonden bedrijvigheid op dit moment i.v.m. een evenwichtige regionale groei ongewenst is. Uit onderzoek naar behoefte aan bedrijventerreinen vanuit de markt (Kolpron Consultants, 1999) komt een vraag naar ruimte voor lokale bedrijven en VBA-gerelateerde bedrijven naar voren. Deze behoefte wordt door de Kamer van Koophandel Amsterdam bevestigd.



 **BEDRIJVEN**

 **HOV AS**

 **N 201**

C **KWADRANT**



KWADRANTEN
FIGUUR 7

Industrie- en wegverkeerslawaaï

Op dit moment geldt voor zowel industrie- als wegverkeerslawaaï nog de norm uit de *Wet Geluidhinder*: 50 dB(A) en in nieuwe situaties met eventuele ontheffing via Hogere Grenswaardeprocedure. Indien de WGH komt te vervallen en Amstelveen via MIG-beleid een eigen geluidbeleid kan ontwerpen zal de grenswaarde op het bedrijventerrein wellicht hoger komen te liggen. Echter: dat beleid is er nog niet en tot die tijd geldt de Wgh. De toekomstige aanleg van de N201 zal een extra geluidbelasting op het gebied veroorzaken.

Gasleiding

In het plangebied ligt een 12” gasleiding waarvoor een minimale bebouwingsafstand van 5 meter tot gebouwen geldt.

Habitatrichtlijn

In het plangebied zijn geen speciale beschermingszones aangewezen in het kader van de Europese regelgeving (Richtlijn 92/43/EEG) inzake de instandhouding van flora en fauna.

In het kader van de verlegging van de N201 dient te worden nagegaan of er 1 of meer van de te beschermen Noord-Hollandse soorten⁴ voorkomen in het plangebied.

5.3 Kwadranten: stedelijk weefsel bedrijventerrein

De vlakken of kwadranten, die zich tussen de structurerende elementen bevinden, krijgen de hoofdfunctie bedrijventerrein en worden beschreven aan de hand van het economisch profiel, bereikbaarheidsprofiel, beeldkwaliteit en duurzaamheidsprofiel. Bij elk van de profielen zijn aandachtspunten vermeld die nader overleg, onderzoek en uitwerking vergen.

⁴ Een lijst van Noord-Hollandse soorten is opgenomen in de bijlage I van dit rapport.

5.3.1 Economisch profiel

De paars aangegeven bebouwingvlakken hebben als hoofdfunctie bedrijventerrein. De ambitie van de gemeente Amstelveen is het bedrijventerrein Amstelveen-Zuid te ontwikkelen tot een hoogwaardig terrein dat zich helder profileert. De bedrijvigheid zal primair zijn gerelateerd aan de bloemenveiling Aalsmeer en aan lokale ondernemingen⁵. In plaats van een traditioneel bedrijventerrein zal Amstelveen Zuid zich ontwikkelen in de richting van een “mixed zone”. Op een dergelijk terrein worden productie, reparatie en handel gemengd met functies als onderzoek, onderwijs, administratie, marketing, ontwerp.

De bedrijfsgrootte is afhankelijk van de aard van het bedrijf. Gestreefd wordt naar een verdeling van kantooroppervlakte en bedrijvenoppervlakte van 25 / 75 tot maximaal 40 / 60 als balans voor het gehele gebied. In de representatieve zones (binnen bereik van de HOV-halte en langs de N201) kan de verhouding kantoren / bedrijven omhoog (naar bijvoorbeeld 70/30) opschuiven, hetgeen gecompenseerd wordt door in de meer utilitaire zones een lagere verhouding (bijvoorbeeld 10/90) na te streven. Voor de zichtlocaties langs de N201 zal voor de bedrijven, naast de solitaire kantoren, de gebruikelijke bepaling van maximaal 2000 m² bvo administratieve ruimten per bedrijfsvestiging als norm worden genomen.

Met de kavelgrootte zal zoveel mogelijk worden aangesloten bij de behoeften uit de markt. In dit verband liggen marktconforme kavels met een diepte variërend van 40 tot 80 meter

⁵ Ten oosten van de Ringvaart dient geen hoogwaardige Schipholgebonden bedrijvigheid te worden ontwikkeld (Nota Ruimtelijk-economische visie Schipholregio, maart 2001 (bouwsteen voor Streekplanherziening NHZ)).

voor de hand. Het percentage uitgeefbaar terrein is voor Amstelveen Zuid gesteld op circa 70%.

De thans aanwezige bedrijvigheid in het plangebied, zowel aan de Zijdelweg als aan de Noordammerweg, is nog een aandachtspunt. De keuze is deze bedrijvigheid op te nemen in het bedrijventerrein Amstelveen Zuid of juist op te kopen of te verplaatsen.

5.3.2 Bereikbaarheidsprofiel

Binnen het kader van het mobiliteitsbeleid is het plangebied in de huidige situatie een C-locatie met een (gedeeltelijke) potentie voor een B-locatie (zie verder paragraaf 5.4).

Op basis hiervan moet in principe worden uitgegaan van arbeidsextensieve bedrijven, waarbij slechts een onderdeel van het bedrijf mag fungeren als kantoor (tot maximaal 30% van het bedrijfsoppervlak met een maximum van 2000 m² bvo per vestiging).

Binnen het bereik van de OV-halte ligt een verschuiving van de verhouding kantoren / bedrijven voor de hand; in de meer utilitaire zones en buiten het bereik van de halte wordt een lagere verhouding nagestreefd. Het bereikbaarheidsprofiel zal nader met de provincie worden afgestemd.

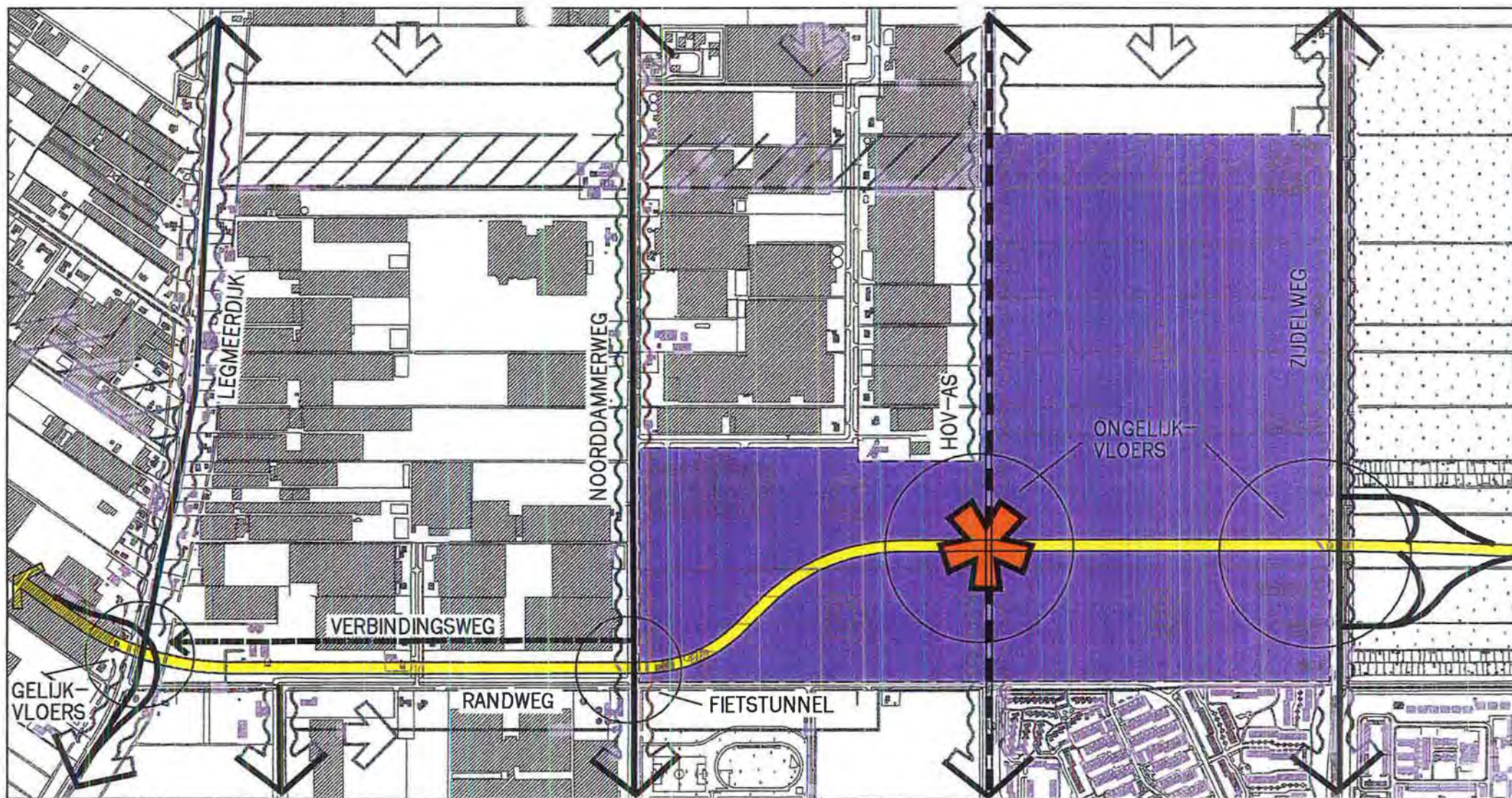
5.3.3 Duurzaamheidprofiel

In principe worden bedrijven toegelaten die vallen in de milieucategorie 1, 2 en 3. Categorie 4 wordt niet helemaal uitgesloten, indien een interne zonering dit toelaat en de aard van de bedrijvigheid niet een onevenredige belasting betekent voor de omgeving. Afhankelijk van het type categorie is een bepaalde milieuzonering van toepassing voor woningen op het terrein en voor bestaande woningen buiten het terrein. Daarnaast is er de voorkeur om grenzend aan de bestaande woonbebouwing 'lichte' bedrijven te plaatsen, waarbij tevens

een bufferzone tussen de bedrijven en de bestaande woningen wordt aangehouden.

Bij het bouwrijp maken van het gebied streeft de gemeente naar een gesloten grondbalans. De grond die vrij komt bij het realiseren van watergangen wordt, mits voldoende schoon, binnen het gebied hergebruikt.

Een belangrijk aandachtspunt wordt, in aansluiting op het economisch profiel, gevormd door het parkmanagement. Niet alleen de gemeente, maar ook de bedrijven die zich gaan vestigen hebben een belang bij het op een goede wijze beheren van het bedrijventerrein. Om dit te waarborgen is voorzien dat een parkmanagementorganisatie zal worden opgericht, waarin alle bedrijven in het plangebied verplicht participeren. Deze organisatie zorgt voor het reguliere beheer en onderhoud van de openbare ruimte, maar zal als uitvloeisel van de duurzaamheidsambities ook initiatieven nemen ten aanzien van onder andere vervoermanagement, duurzaam energiebeheer en koppelen van grondstof- en afvalstromen.



 BEDRIJVEN

 HOV - HALTE

 N 201

ONTSLUITING - BEREIKBARHEID
FIGUUR 8

5.4 Ontsluiting en Bereikbaarheid

Bij de ontsluiting van het bedrijventerrein spelen verschillende elementen een rol. Deze komen in deze paragraaf kort aan de orde. In de MES wordt nader onderzoek naar de effecten van de aanleg van het bedrijventerrein op de verkeerssituatie aanbevolen; de Provincie heeft overleg met RWS over de afstemming wat betreft de capaciteit van de aansluitingen op de A4 en A9.

5.4.1 Verlegde N201

Vanaf de omleiding Aalsmeer tot aan de Zijdelweg wordt de verlegde N201 uitgevoerd als gebiedsontsluitingsweg met 2 x 2 rijstroken, met een reservering voor uitbreiding tot 2 x 3 rijstroken (incl. kunstwerken). Met uitzondering van de kruising met de toekomstige hoogwaardige openbaarvervoer verbinding, vindt de uitvoering plaats op maaiveld (bron: Bestuursovereenkomst N201), op niveau van de Legmeerdijk.

Afslagen van de verlegde N201 liggen op de Legmeerdijk en de Zijdelweg. Het kruispunt van de N201 met de Legmeerdijk wordt zodanig ingericht dat verkeer tussen de veiling en de A4/A9 conflictvrij kan worden afgewikkeld. Het overig verkeer wordt gelijkvloers via verkeerslichten afgewikkeld. De Zijdelweg wordt ongelijkvloers via twee opritten op de verlegde N201 aangesloten. Het fietspad langs de Zijdelweg 'lift' mee met de ongelijkvloerse kruising. (bron: Bestuursovereenkomst N201)

De Noorddammerweg wordt door de verlegde N201 doorsneden; voor het fiets- en voetgangersverkeer wordt een tunneltje gerealiseerd. Het gemotoriseerd verkeer op het noordelijk gedeelte van de Noorddammerweg wordt afgeleid via een nieuwe parallelweg naar de Legmeerdijk. De toekomstige HOV-verbinding langs het spoordijkje en de parallel daar-

aan lopende voetgangersroutes kruisen de N201 ongelijkvloers (bron: Bestuursovereenkomst N201).

5.4.2 Hoofdontsluiting studiegebied (doorkijk lange termijn)

Bij het bepalen van de hoofdontsluiting van het plangebied, speelt de situering van de afslagen van de N201 een belangrijke rol. Afslagen liggen op de Legmeerdijk en de Zijdelweg. Dit betekent dat ontsluiting van het bedrijventerrein Amstelveen-Zuid zowel vanaf de Legmeerdijk als vanaf de Zijdelweg denkbaar is. Er is geen ontsluiting via de Noorddammerweg gewenst, behoudens mogelijk voor kwadrant C.

De ontsluiting van de bedrijventerreinen kan op verschillende manieren worden gerealiseerd. De volgende drie basisprincipes voor de hoofdontsluiting van het gebied zijn:

- parallelweg N201 (mogelijkheid vastleggen ruimtelijke kwaliteit N201-zone)
- centrale ontsluitingsas (centrale ligging)
- circuit per kwadrant (geen kruisingen OV-lijn; kwetsbaar in geval van calamiteiten)

Bij de uitwerking van deze basisprincipes is fasering goed mogelijk. Op korte termijn wordt bijvoorbeeld een circuit gerealiseerd, dat op lange termijn wordt doorgeschakeld tot parallelweg of centrale ontsluitingsas. Aansluiting op de Randweg – west is, met oog op toekomstige ontwikkeling van het gebied tussen Uithoorn en Aalsmeer tot bedrijventerrein en woongebied Uithoorn-West, een aandachtspunt.

5.4.3 Hoofdontsluiting plangebied

Voor het plangebied wordt uitgegaan van de volgende hoofdontsluiting:

- Kwadrant A: wordt ontsloten vanaf de Zijdelweg met een zo centraal mogelijke ligging.



- BEDRIJVEN
- HOOFDONTSLUITING PLANGEBIED
- HOV - HALTE
- BEREIK HALTE
- N201
- ZONE N201

HOOFDONTSLUITING PLANGEBIED
FIGUUR 9

- Kwadrant B: gezien de afmeting van Kwadrant B kan hier volstaan worden met één centrale ontsluitingsweg vanaf de Zijdelweg in oostwest-richting, waarbij de uitmonding wordt gecombineerd met een oprit/afrit van/naar de N201.
- Kwadrant C: wordt ontsloten via de Noordammerweg en via Kwadrant A, het liefst in samenhang met een halte in de O.V.-baan.
- Kwadrant D: wordt ontsloten via kwadrant B, eveneens in samenhang met een halte in de O.V.-baan. Daarnaast dient er een calamiteitenverbinding te worden gerealiseerd met de Meerlandenweg en/of Noorddammerweg.

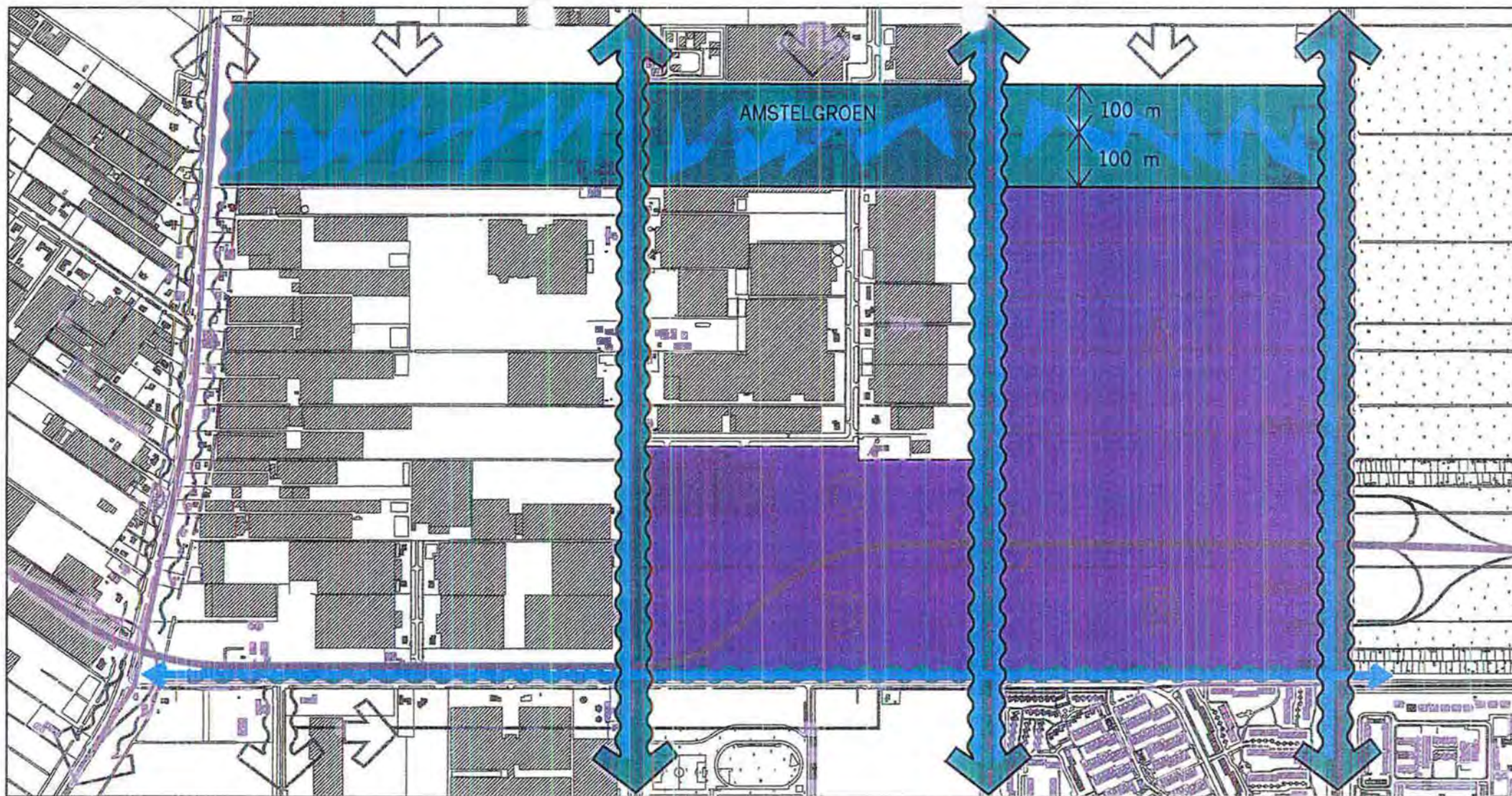
5.4.4 OV-verbinding

Op de plankaart is ter hoogte van de kruising N201 met de HOV-verbinding **indicatief** een (stedenbouwkundig) knooppunt aangegeven. Eén en ander zal in breder verband moeten worden bekeken en uitgewerkt.

Optimaal is dat door de halte(s) alle kwadranten worden bediend. Sociale veiligheid vormt bij de nadere uitwerking een belangrijk aandachtspunt.

Type openbaar vervoer	Afstand hemelbreed (m)
Stadstram / interlokale bus	450
Sneltram/metro	700

(Bron: CROW)



KLUSTEREN WATER, GROEN
(ECOLOGIE) EN RECREATIE
TOT ROBUUSTE STRUCTUUR

GROENBLAUWE HOOFDSTRUCTUUR
FIGUUR 10

5.5 Groenblauwe structuur

Zoals reeds eerder in dit rapport is aangegeven, dient het groenblauwe casco als basis voor het structuurplan. In deze paragraaf wordt ingegaan op de nadere uitwerking van de verschillende onderdelen waaruit dit casco is opgebouwd en die terugkomen in het Structuurplan.

5.5.1 Groenblauwe Strip

De groenblauwe strip aan noordzijde van het plangebied vormt de bedding voor ecologische en recreatieve verbindingen en water. De strip is 200 meter breed. De noordelijke 100 meter is als recreatief groen opgenomen in het Strategisch Groenproject AmstelGroen. De zuidelijke 100 meter valt binnen het plangebied van het structuurplan voor het bedrijventerrein Amstelveen-Zuid. Binnen deze 100 meter is ruimte voor hoogwaardige bedrijven in een groene setting.

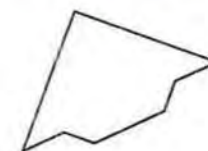
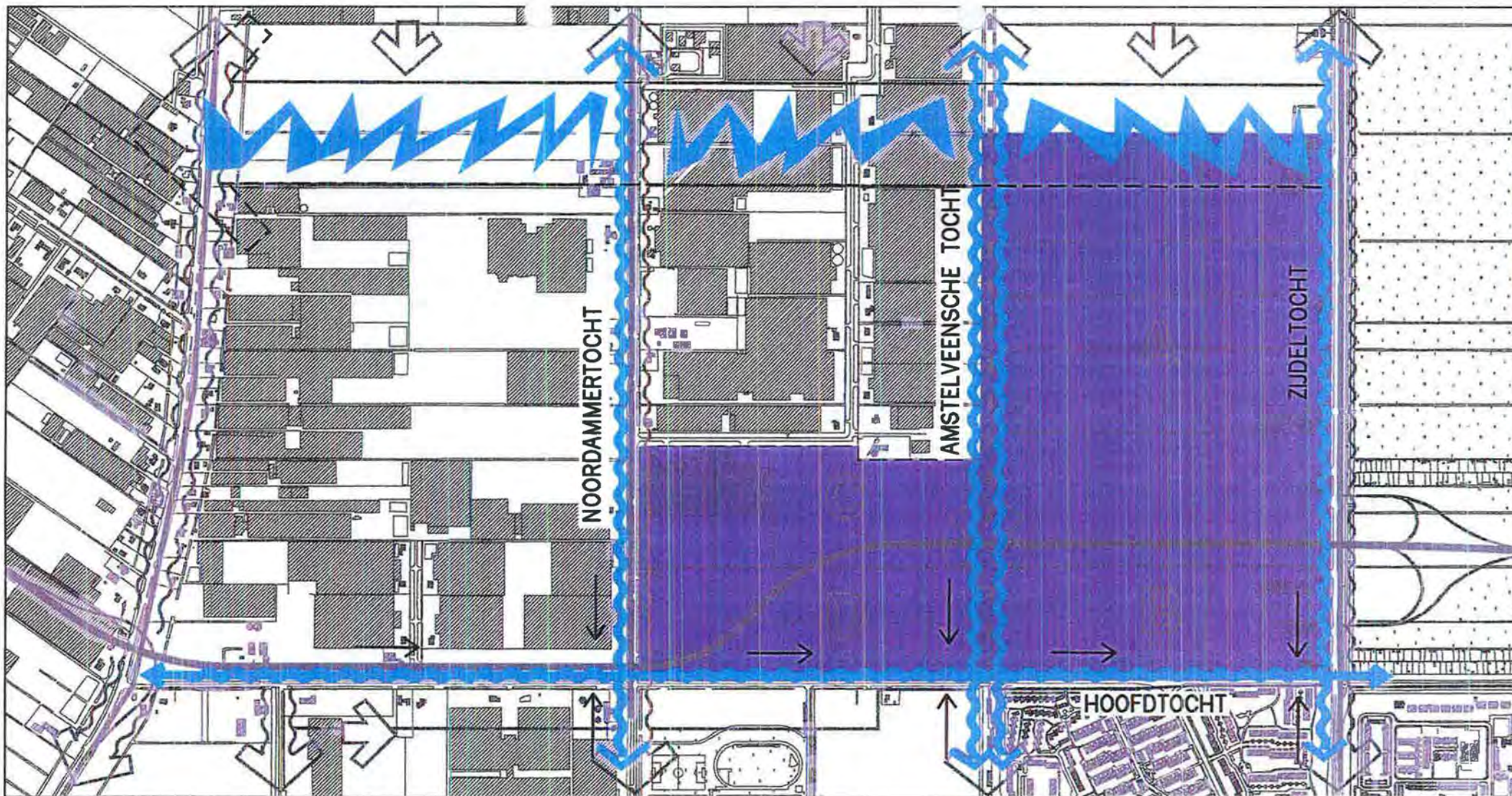
5.5.2 Lange lijnen in de polder

In en direct tegen het plangebied aan betreft het de volgende drie noord-zuid gerichte lange lijnen in de polder:

- de OV-as, dijklichaam van het voormalig spoorlijntje en Amstelveense Tocht. Aan beide zijden van het dijkta-lud bevinden zich sloten. Deze lijn vormt een ecologische verbinding. Over het dijkje lopen twee wandelroutes; het Polderspoorpad en het Vuurlijnpad. De lijn loopt diep door in de woongebieden van Amstelveen en van Uithoorn.
- de Zijdelweg met enkele boerderijen en bedrijven en aan de oostzijde de Zijdeltocht.
- de Noorddammerweg, een polderweg met tocht.

Deze lijnen worden (verder) ontwikkeld als ecologische en recreatieve verbindingen. Actief door inrichting van natuurvriendelijke oevers, wegbepantingen en de aanleg van fiets-

routes. Passief door stimulering van klassieke erfbeplanting e.d. (Zijdelweg). In de Bestuursovereenkomst N201 is opgenomen dat er ter hoogte van de kruising van het voormalig spoorlijntje en de verlegde N201 aanvullende maatregelen zoals faunapassages en dergelijke worden getroffen om de lijn zijn ecologische functie te laten behouden.



WATER
FIGUUR 11

5.5.3 Water

De bestaande waterstructuur in het plangebied valt grotendeels samen met de lijnen in de polder en is goed in te passen in het toekomstige bedrijventerrein. De tocht langs de Hollandse Dijk is de hoofdwaterloop van de Noorder Legmeerpolder en watert af in de Amstel. Vooralsnog wordt ervan uitgegaan dat de bestaande waterstructuur op hoofdlijnen wordt behouden en zoveel mogelijk wordt gecombineerd met de functies ecologie en recreatie.

De realisatie van het bedrijventerrein heeft een toename van het verhard oppervlak tot gevolg. Hiervoor zal compensatie moeten plaatsvinden volgens de daarvoor geldende normen van het Waterschap (zie bijlage 2). Naast de N201 zullen wel sloten gerealiseerd moeten worden.

Grondwaterpeil

Het grondwaterpeil blijft gehandhaafd. In het kader van een op te stellen waterhuishoudingsplan wordt nader onderzoek gedaan naar de mogelijkheden van flexibel peilbeheer. Dit waterhuishoudingsplan is beschikbaar tijdens de bestemmingsplanprocedure bij het ter visie gaan van het ontwerp.

Oppervlaktewater

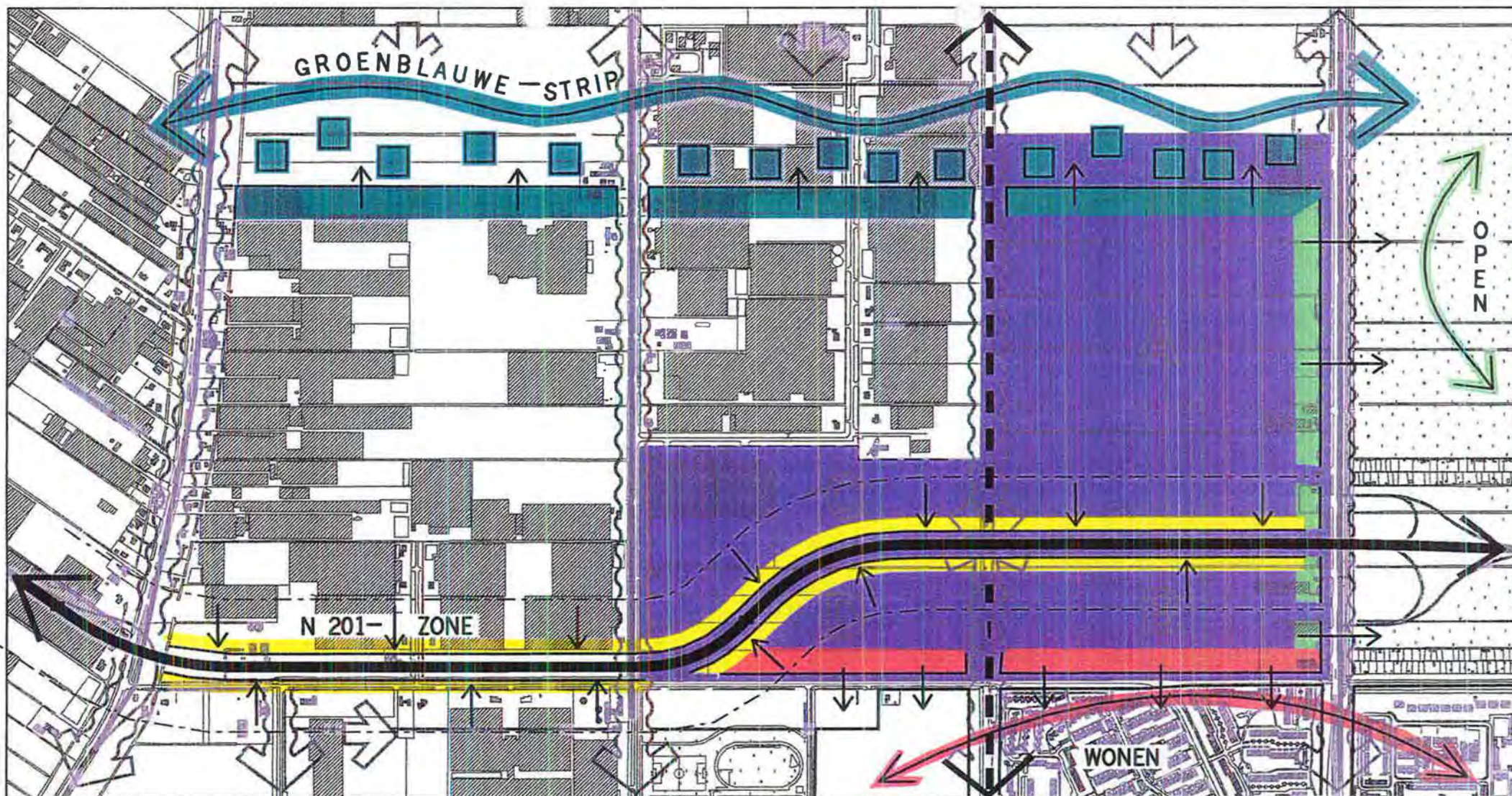
Er wordt gezorgd voor voldoende open water om het bergend vermogen in stand te houden. Op basis van een ingeschat % verhard oppervlak van 75% is er 11% open water noodzakelijk, dit komt overeen met ca 7,7 ha in het plangebied. In de uitwerking van het plan zal het percentage open water (berging) op het bedrijventerrein nader worden vastgesteld. Dit percentage is afhankelijk van de aard en de mogelijkheden van het plangebied en de relatie van het plangebied met zijn omgeving.

Waterkwaliteit

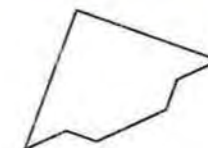
Geen doodlopende watergangen, voldoende diepte en breedte, water stroomt van schoon naar vuil (het is niet wenselijk als af te voeren water vanaf een stedelijke omgeving via een natuurgebied naar de boezem wordt uitgeslagen; beter is andersom; dit om verontreiniging in het natuurgebied tegen te gaan), geen diffuse en ongecontroleerde lozingen.

Riolering en waterafvoer

Uitgegaan wordt van een verbeterd gescheiden stelsel en toepassing van de 'Leidraad aan- en afkoppelen verharde oppervlakken'.



- ORIENTATIE N201-ZONE
- ORIENTATIE GROENBLAUWE STRIP
- 'OVERGANGSZONE' RICHTING 'OPEN' GEBIED
- 'OVERGANGSZONE' RICHTING WOONGEBIED



BEELDKWALITEIT EN RANDEN
FIGUUR 12

5.6 Beeldkwaliteit & landschappelijke inpassing

In dit stadium van de planvorming zijn de randen van het bedrijventerrein en de N201-zone de belangrijkste aandachtspunten ten aanzien van de beeldkwaliteit. Op basis van de randen, de N201-zone en het bereik van de OV-halte wordt een aanzet gedaan voor de gewenste bouwhoogten.

Randen

In de toekomst grenst het plangebied aan de volgende gebieden:

- noord : groenblauwe strip
- oost : landelijk gebied Bovenkerkerpolder
- zuid : woon- en recreatiegebied Uithoorn
- west : glastuinbouwgebied, op termijn bedrijven terrein

Om een goede landschappelijke inpassing van het bedrijventerrein in de omgeving te realiseren, zullen richtlijnen moeten worden geformuleerd voor de inrichting en vormgeving van de randen van het terrein. Met name de zuidrand, waar het terrein grenst aan de woonbebouwing van Uithoorn zal zorgvuldig moeten worden ingepast.

Zone N201

Het plangebied wordt doorsneden door de verlegde N201, een doorgaand element, dat de grenzen van het plangebied overschrijdt. Bij de nadere invulling van de zone rondom de N201 verdient het de voorkeur het doorgaande en bovenlokale karakter van deze weg tot uiting te laten komen. Langs de verlegde N201 ontstaat een doorgaande zone van zichtlocaties. Deze zone is het visitekaartje van bedrijventerrein Amstelveen-zuid. Voor de OV-as geldt, hoewel in minder sterke mate, hetzelfde verhaal, maar dan gericht op het openbaar vervoer en het langzaam verkeer.

Bouwhoogten

Voor de bouwhoogten wordt gedacht aan een zonering met maximaal 3 bouwhoogten:

- een maximum bouwhoogte van 25 meter langs de N201 en in nabijheid van het OV-knooppunt;
- een maximum bouwhoogte van 15 meter centraal in de kwadranten
- een maximum bouwhoogte van 10 meter langs de randen van het plangebied⁶

Aanbevolen wordt een stedenbouwkundig plan en een beeldkwaliteitplan voor het bedrijventerrein op te stellen.

⁶ Voor de westranden van het plangebied geldt een maximum bouwhoogte van 15 meter, aangezien deze rand in de toekomst geen rand meer is, maar onderdeel uitmaakt van de bedrijvenzone die zich opstrekt tussen de Zijdelweg en de Legmeerdijk.

6 Procedure en vervolg

6.1 Procedure

Na behandeling van het concept Structuurplan in het college en de raad van Amstelveen, is het Structuurplan als Voorontwerp vergezeld van een Milieueffectenstudie de inspraak ingebracht, overeenkomstig de participatieverordening van de gemeente Amstelveen. Tevens is aan de hand van het Voorontwerp en de MES overleg gevoerd met belanghebbende partijen en organisaties, waarvan de naburige gemeenten, de provincie Noord-Holland, het rijk en het waterschap de belangrijkste zijn. De reacties zijn verwerkt tot de rapportage 'Structuurplan Bedrijventerrein Amstelveen-Zuid, rapportage inspraak en artikel 10 overleg.' Deze zogenaamde verwerkingsnotitie is als bijlage 2 toegevoegd aan dit Ontwerp Structuurplan.

Op basis van de, door het College goedgekeurde, verwerkingsnotitie is het Voorontwerp aangepast tot Ontwerp Structuurplan. Na vaststelling door de raad wordt het Structuurplan ter goedkeuring aangeboden aan de provincie Noord-Holland.

6.2 Vervolg

In het voorgaande hoofdstuk is in hoofdlijnen de gewenste ontwikkeling van het plangebied, zijnde het bedrijventerrein

Amstelveen Zuid, weergegeven. Deze paragraaf geeft in kort bestek een overzicht van belangrijkste acties en uitwerkingen ten behoeve van het bedrijventerrein Amstelveen Zuid.

- Afstemmen van de fasering van de uitgifte van de bedrijventerreinen gekoppeld aan de verlegde N201 door de Projectorganisatie N201 (provincie + betrokken gemeenten).
- Opstellen van stedenbouwkundig inrichtingsplan met aandacht voor:
 - interne en externe ontsluiting
 - locatie van HOV/N201 knooppunt
 - verkavelingstructuur
 - nadere uitwerking groenblauwe strip
 - landschappelijke inpassing
 - aard van de bedrijvigheid
 - interne en externe milieuzonering
 - beeldkwaliteit en bouwhoogten
- Vaststellen van het bestemmingsplan;
- Bestendiging voorkeursrecht en grondverwerving;
- Bouwrijp maken en gronduitgifte;
- Aanleg en inrichting bedrijventerrein;
- Instellen parkmanagement

Bijlage 1

Relevante landelijke, provinciale en
regionale plannen

Rijksbeleid

"Vierde Nota Over de Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX) en de Vijfde nota

Het huidige nationale beleidskader wordt gevormd door de *"Vierde Nota Over de Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX) en de Vijfde Nota"*. In de VINEX wordt specifiek aandacht besteed aan het beleid ten aanzien van bedrijventerreinen. Dit gebeurt in het kader van locatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen. De essentie is "het juiste bedrijf op de juiste plaats" (het ABC-locatiebeleid). Dat wil zeggen: arbeids- en bezoekersintensieve bedrijvigheid nabij knooppunten van openbaar vervoer (A en B locaties) en transport- en distributiebedrijven op goed door de weg ontsloten locaties (C locaties). Het te ontwikkelen bedrijventerrein in het plangebied is binnen het kader van het mobiliteitsbeleid aangeduid als een "C"-locatie, met een (gedeeltelijke) potentie van een "B"-locatie (realisering O.V.-baan met halte).

Vijfde nota op de Ruimtelijke Ordening

Beleid ten aanzien van bedrijventerreinen is dat bereikbaarheid niet meer de belangrijkste factor is in de planvorming maar;

De economische ontwikkelingsmogelijkheden;

- Het bieden van ruimte voor werkgelegenheid door het creëren van voldoende vestigingsplaatsen voor bedrijvigheid en voorzieningen;

De bereikbaarheid:

- Het optimaal gebruik van vervoersmogelijkheden voor personen en goederen over de weg, het spoor en het water;

De ruimtelijke kwaliteit:

- Efficiënt (zuinig en intensief) ruimtegebruik;
- Kwaliteit en variatie in vestigingsmilieus (inclusief openbare ruimte) voor alle stedelijke activiteiten;
- Functiemenging.

De kwaliteit van de leefomgeving;

- Veiligheid (geen risicovolle bedrijven binnen de bebouwde kom);
- Emissies;

- Geluid.
- Contourenbeleid

Buiten de rode contouren is geen vestiging van bedrijvigheid en voorzieningen toegestaan. Binnen de rode contouren zijn drie typen vestigingsmilieus te onderscheiden. Het Amstelveense bedrijventerrein, dat binnen de rode contour ligt, is te typeren als; "Een specifieke werkmilieus; bedrijventerreinen en andere concentraties zoals multimodale locaties langs vervoersassen en bijzondere winkel en recreatiecomplexen".

Het ABC-beleid "Juiste bedrijf op de juiste plaats" geeft aan dat "arbeids- en bezoekersintensieve bedrijvigheid nabij knooppunten van openbaar vervoer en transport- en distributiebedrijven op goed door de weg ontsloten locaties moeten worden gepland". Binnen het mobiliteitsbeleid is het bedrijventerrein aangeduid als een C-locatie (N201 met aansluiting indirect op het bedrijventerrein), met een (gedeeltelijke) potentie van een B-locatie (realisering van O.V.-baan met halte).

Structuurschema Groene ruimte

De Bovenkerkerpolder is een stiltegebied en maakt onderdeel uit van de rijksbufferzone van het Groene hart en is ook ecologisch kerngebied en natuurontwikkelingsgebied (zie meer informatie bij gemeentelijk landschapsplan 1.3.2).

NBP

De Ecologische Hoofdstructuur (EHS) is een van de belangrijkste onderdelen van het Natuurbeleidsplan [LNV, 1990]. De wezenlijke onderdelen van dit plan zijn verwerkt in het Structuurschema Groene Ruimte [LNV, 1993]. De EHS vormt de aaneenschakeling van vrijwel alle belangrijke natuurgebieden in Nederland. De gebieden die al een hoge natuurwaarde hebben worden 'kerngebieden' genoemd'. Gebieden waarvan de waarde nog niet zo hoog is maar waar de waarde op relatief korte termijn en tegen beperkte inspanning kan worden vergroot zijn aangegeven als 'natuurontwikkelingsgebieden'. De kerngebieden en natuurontwikkelingsgebieden

worden onderling verbonden door een netwerk van 'verbindingszones'. De dichtstbijzijnde gebieden die deel uitmaken van de ecologische hoofdstructuur zijn: het zuidelijk deel van de Westeinderplassen bij Burgerveen in westelijke richting en de Vinkeveense Plassen in zuidoostelijke richting. Er bevindt zich geen EHS in de directe omgeving van het studiegebied. Wel vallen de nabijgelegen Oosteinderpoel en Molenpoel onder de Natuurbeschermingswet. Ingrepen in (onder meer) de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) zijn in principe compensatieplichtig [LNV, 1995]. Dat betekent dat alle schade die wordt aangericht aan de aanwezige of mogelijk te ontwikkelen natuurwaarden elders moeten worden gecompenseerd. 'Ingrepen' kunnen zowel tot het volledig verdwijnen van waarden leiden (bijvoorbeeld de aanleg van woonwijken of een werklocatie) als ook tot het minder groot worden van de waarde van een gebied (bijvoorbeeld bij verdroging ten gevolge van een drinkwaterwinning of bij geluidhinder). Al deze ingrepen zijn in principe compensatieplichtig, voor zover ze gevolgen hebben voor de EHS. Het landelijk van kracht zijnde compensatiebeginsel wordt momenteel uitgewerkt door de provincie Noord-Holland.

De Bovenkerkerpolder = EHS kerngebied en natuurontwikkelingsgebied. De Uithoornse polder = EHS Kerngebied. De Uithoornse polder en de Bovenkerkerpolder worden door middel van een ecologische verbindingszone (tussen deze gebieden gelegen) verbonden met de Houtrakpolder (Spaarnwoude). Dit is eveneens een natuurontwikkelingsgebied en kerngebied binnen de EHS.

PKB "Schiphol en omgeving"

Het plangebied ligt in de nabijheid van Schiphol. De veiligheidszones en geluidszones die gelden voor Schiphol liggen voor een deel over het plangebied heen. De 35 KE zone (Geluid) bestrijkt het hele plangebied. Dit betekent dat er geen geluidgevoelige bestemmingen, zoals woningen gerealiseerd mogen worden. Vanwege veiligheid worden kantoren met veel werknemers per oppervlak in dit soort gebieden geweerd. Ook nieuwbouw van risicobronnen zoals op-

slagplaatsen voor gevaarlijke stoffen en chemische installaties is uitgesloten.

In het C-kwadrant van het plangebied ligt een hindernisbeperkend vlak. Binnen dit vlak bedraagt de maximale bouwhoogte 41.20 +nap tot en met 56.20 + nap.

Provinciaal beleid

Streekplan voor het Amsterdam Noordzeekanaalgebied (ANZKG 1987)

Het grondgebied van de gemeente Amstelveen maakt deel uit van het *Streekplan voor het Amsterdam Noordzeekanaalgebied (ANZKG 1987)*. De verlegging van de N201 is niet opgenomen in het streekplan. Dit geldt ook voor het te ontwikkelen bedrijventerrein. Het plangebied is in het streekplan aangeduid als gebied waar versterking van landelijke functies in samenhang dient plaats te vinden. Momenteel is een herziening van het streekplan in voorbereiding. In deze herziening, het ontwerp-streekplan Noord-Holland-zuid, wordt de mogelijkheid van de verlegde N201 en het bedrijventerrein opgenomen. Ook heeft de provincie een verklaring van geen bezwaar afgegeven ten aanzien van de bedrijventerreinontwikkeling en de omlegging van de N201.

Streekplan ANZKG voor Haarlemmermeer/Schiphol

In de partiële herziening van het *streekplan ANZKG voor Haarlemmermeer/Schiphol* (vastgesteld in december 1995) wordt wel de wens genoemd om de N201 om Aalsmeer om te leggen. Dit om de kwaliteit van woon- en leefmilieu binnen Aalsmeer te verbeteren. De provincie Noord-Holland wil medewerking geven aan de wegverlegging van de N201. Daarom is besloten de nieuwe bestemmingen mee te nemen in de voornoemde streekplanherziening. Tevens heeft de provincie een verklaring van geen bezwaar afgegeven ten aanzien van de bedrijfsterreinontwikkeling langs de N201, waaronder het onderhavige bedrijventerrein Amstelveen-zuid.

Voorontwerp regionaal structuurplan 1995-2005 (VRS)

Het beleid richt zich op het voorzien in de kwantitatieve en kwalitatieve behoefte aan bedrijventerreinen. Dit zal geschieden door het aanbieden van geschikte vestigingsmogelijkheden binnen het ROA, met inachtneming van een zo efficiënt mogelijk ruimtegebruik en de locatie-eisen die mede uit een verantwoord milieubeleid voortvloeien. In het stuk is het veilinggebied nabij Amstelveen aangeduid als een C-locatie. Werkgelegenheid van enige omvang wordt alleen

toegestaan op de aangewezen locaties, waarbij de bedrijvigheid in overeenstemming dient te zijn met het betreffende locatietype. Binnen de deelgebieden zullen de A- en B-locaties die nu reeds aan de bereikbaarheidscriteria voldoen als eerste worden ontwikkeld. Voor ontwikkelen van locaties die op dit moment nog niet aan de criteria voldoen, wordt een relatie gelegd met de fasering van de aanleg van infrastructuur, met name die van het openbaar vervoer en de mogelijkheden die langzaam verkeer kan bieden. Enkele bestaande B-locaties kunnen daardoor evolueren tot A-locaties.

Regionaal Structuurplan ROA

Het streekplanbeleid is in belangrijke mate doorvertaald in het *Regionaal Structuurplan ROA*, dat in september 1995 door de Regioraad is vastgesteld. Naast dat het ROA is afgestemd op het streekplan, speelt het daarnaast in op actuele beleidsontwikkelingen als onder meer de verlegging van de N201 met de te ontwikkelen bedrijvigheid. Deze actuele ruimtelijke ontwikkelingen worden ook vertaald in de momenteel in voorbereiding zijnde partiële herziening van het streekplan ANZKG. In deze herziening, het in opstelling zijnde ontwerp streekplan *Noord-Holland-zuid*, zal de mogelijkheid voor de verlegde N201 en het bedrijventerrein worden opgenomen. Dit geldt ook voor de eveneens in opstelling zijnde MER-Streekplanuitwerking Omlegging N201 Uithoorn.

Masterplan Corridor N201

In 1996 is het *Masterplan Corridor N201* opgesteld. In dit plan zijn voorstellen uitgewerkt voor de omlegging van de N201 om zo de verbetering van de leefbaarheid in de kernen Uithoorn en Aalsmeer en bereikbaarheid van de Bloemenveiling Aalsmeer (VBA), Schiphol en bedrijventerreinen te verbeteren. Om meer grip te krijgen op de mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen die samenhangen met de mogelijke omlegging van de N201 is in opdracht van de stuurgroep Glas en Land een verkenning uitgevoerd genaamd *Ruimtelijke ontwikkelingen N201 (juli 1999)*. Hierin wordt aangegeven dat rondom de N201 bedrijvigheid kan worden ontwikkeld. Het rapport vormt een agendavormend document voor de voornoemde streekplanherziening.

Ruimtelijke ontwikkelingen N201, 1999 Stuurgroep Glas en land
Dit rapport geeft aan dat bedrijvigheid rondom de N201 kan worden ontwikkeld. Het vormt een agendavormend document voor de herziening van het Streekplan.

Notitie Ruimte voor bedrijven

In de beleidsnotitie Ruimte voor Bedrijven [Provincie Noord-Holland, 2000] wordt ingegaan op de vraag en aanbod van bedrijventerreinen en de daaruit resulterende planningsopgave voor de periode 2000-2010. Voor de regio Hoofddorp-niet Schiphol" gaat men voor de periode 2000-2010 uit van een regionale groei van 75 ha. Rekening houdend met de ijzeren voorraad (strategische reserve: 38 ha) en innovatief ruimtegebruik (10% ruimtewinst) resteert een regionale vraagopgave van 101 ha. Uitgaande van een regionaal aanbod van 124 ha in de periode 2000-2010 kan worden geconcludeerd dat er voor de periode 2000-2010 voldoende aanbod is, met een beperkt overschot van 23 ha.

Beleidsnota Natuur en landschap (deelnota Ecologische structuren natuur- en landschapsbouw) (BNL)

In de provinciale beleidsnota Natuur en landschap wordt een aantal gebieden binnen het studiegebied aangegeven met een bijzondere status vanwege de huidige of potentiële natuurwaarden. Deze gebieden, die onderdeel uitmaken van de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS), zullen uiteindelijk een ecologische verbinding vormen tussen het groengebied van Spaarnwoude in het noordwesten en de regio Amstelland en het Groene Hart ten oosten en zuiden van het studiegebied. Op de PEHS is het compensatiebeginsel van toepassing. Dat betekent dat ingrepen als de aanleg van een bedrijventerrein waarvan de noodzaak afdoende is aangetoond, zo min mogelijk effect mogen hebben op de aanwezigheid of te ontwikkelen natuurwaarden. Desondanks optredende effecten moeten in de directe omgeving worden gecompenseerd.

De gebieden met een bijzondere status zijn:

- de Oosteinderpoel/Molenpoel (Natuurbeschermingswet);

- de Schinkelpolder (noordelijk deel: natuurontwikkeling, bosvorming);
- de Bovenlanden (gedeeltelijk aangewezen om steppingstones te ontwikkelen, PEHS);
- de Poel, Amsterdamse Bos (PEHS).

De hoofdlijnen van de gewenste ontwikkelingsrichting voor dit gebied zijn beschreven in het Ontwikkelingsplan De Groene As.

AmstelGroen, keuze hoofdlijnen, 2000 (AG)

De notitie over het AmstelGroen is een uitwerking van het VINAC convenant dat tussen het Rijk en de provincie Noord-Holland en het Regionaal Orgaan Amsterdam is afgesloten. Het dient als één van de bouwstenen voor het nieuwe Streekplan Noord-Holland-Zuid. In het plan wordt gesproken over een natuurlijke verbindingzone welke evenwijdig loopt aan het nieuwe tracé van de verlegde N201 en langs of nabij de Machineweg en bedraagt ca. 43 ha. Deze zone is onderdeel van het bedrijventerrein. Er wordt gepleit voor groen-blauwe zones van formaat en koppelingen van deze zones met het stedelijk groen van de nieuwbouwwijken en de te ontwikkelen bedrijventerreinen.

Waterhuishoudingsplan provincie Noord-Holland 1998-2002 (WpNH)

In het kader van het project 'Glas en land' wordt beleid ontwikkeld en uitgevoerd om in het gebied Uithoorn/Aalsmeer/Amstelveen de akkerbouw en glastuinbouw te herstructureren en om problemen in natuur en landschap op te lossen. Water vormt hierbij een belangrijk aandachtspunt. Ten behoeve van natuur en recreatie wordt gewerkt aan verbetering van de waterkwaliteit en van oevers in de poelen tussen Amstelveen en Aalsmeer en in de ringvaart ten westen daarvan. Vertaald in het programma voor de planperiode wordt gesteld dat:

- optimale herinrichting van het gebied Uithoorn/Aalsmeer/Amstelveen voor landbouw, natuur, recreatie en landschap; sanering van vervuilde locaties.

In de Noorder Legmeerpolder heeft het oppervlaktewater een agrarische hoofdfunctie. Rondom de lintbebouwing in de Noorder Legmeerpolder is aan het oppervlaktewater de functie boezemwater met nevenfunctie natuur en stedelijk toegekend.

Regionaal beleid

Voorontwerp Regionaal Structuurplan 1995-2005 (VRS)

Met het regionaal structuurplan (RSP) zijn door het ROA de hoofdlijnen geformuleerd van het regionaal ruimtelijk beleid. De provincie gebruikt het RSP bij de toetsing van bestemmingsplannen. In de RSP wordt het studiegebied aangegeven als toekomstig (1995-2005) bedrijventerrein in studie.

Intergemeentelijke Gebiedsvisie, IGGV-2000

In dit kader kan worden verwezen naar de *Intergemeentelijke Gebiedsvisie (IGGV-2000)*, die samen met de gemeenten Haarlemmermeer, Amstelveen en Uithoorn is opgesteld. Deze visie vormt de bouwsteen voor het nieuwe streekplan. Centrale opgave bij de visievorming is het creëren van een meerwaarde voor de leefbaarheid, het milieu en de ruimtelijke kwaliteit in het bijzonder. Hierbij is gebruik gemaakt van het cascoconcept. Vanuit dit casco zijn voorstellen gedaan voor het groen-blauwe raamwerk, het infrastructuureel netwerk en de globale verstedelijkingsrichting. In deze visie wordt ten aanzien van het plangebied aangegeven dat hier de mogelijkheid bestaat van bedrijfsontwikkeling in combinatie met de beoogde wegverlegging van de N201.

Aanbod van terreinen in de Intergemeentelijke Gebiedsvisie.

In de tabel op de naastliggende pagina is een overzicht gegeven van het te ontwikkelen bruto oppervlak bedrijventerrein [Grontmij/Twijnstra Gudde, 2000] in de regio, zoals aangegeven in de IGGV. Hierbij wordt de opmerking geplaatst dat het netto uitgeefbaar oppervlak circa 60-70% van het bruto uitgeefbaar oppervlak

is. De rest van de ruimte is nodig voor interne infrastructuur, water, en groen.

Keuze locatie bedrijventerrein

De keuze van de locatie voor het bedrijventerrein en de terreinen in andere gemeenten langs de (omgelegde) N201 is onderbouwd in de Intergemeentelijke Gebiedsvisie [IGGV, 2000].

Basis hierbij is de gehanteerde “lagenbenadering” voor de ruimtelijke planvorming. In deze benadering vormt groen en water de basis voor ruimtelijke keuzes. De lagenbenadering is hieronder nader beschreven.

Omdat de landschapsstructuur de laatste drie tot vier eeuwen de grootste stabiele factor is gebleken, wordt het raamwerk geformeerd aan de hand van de landschappelijke structuur. Te meer omdat aan de landschappelijke structuur direct de functies water, natuur, recreatie en cultuurhistorie zijn verbonden. In het plangebied is, uitgaande van de landschappelijke karakteristieken en kwaliteiten, een driedeling aan te geven:

- het grootschalige landschap van de Haarlemmermeerpolder;
- de uitgestrekte veenweidegebieden van de polder Mijdrecht;
- een conglomeratie van kleinschalige polders (ingeklemd tussen de boezemlanden van Aalsmeer en de Amstel, Amstelveen).

De ruimtelijke ontwikkelingen en ruimteclaims als gevolg van de nabijheid van de luchthaven Schiphol manifesteren zich met name in de Haarlemmermeer, over deze ontwikkelingen bestaat een grote mate van consensus. In de conglomeratie van kleine polders zijn de ruimtelijke ontwikkelingen en ruimteclaims het meest problematisch.

De driedeling heeft geleid tot een indeling waarin het Productielandschap (Haarlemmermeerpolder), de Parkstad (conglomeratie van kleinschalige polders) en de Natte cel (veenweidegebieden) zijn

benoemd. Deze indeling impliceert een herindeling in de belangrijkste functies binnen het studiegebied:

- werken (Schipholgebonden) en glas naar de Haarlemmermeerpolder;
- wonen, werken en recreëren in de Parkstad (waaronder de gemeente Amstelveen);
- rust, ruimte en natuur in de Natte cel.

Binnen de bovengenoemde grondgedachte is het landschappelijk casco vormgegeven dat zowel het groen-blauwe raamwerk, het infrastructurele netwerk en daaraan gekoppeld een globale verstedelijkingsrichting omvat. Het groen-blauwe netwerk vormde daarbij de primaire basis, daaroverheen is het infrastructurele netwerk gelegd. Als laatste stap is gezien welke verstedelijkingsrichtingen dan mogelijk zijn.

Het groen-blauwe raamwerk

Het groen-blauwe raamwerk geeft richting aan de mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen op verschillende schaalniveaus. In het groen-blauwe raamwerk kunnen drie niveaus worden onderscheiden.

Het hoogste schaalniveau wordt gevormd door de boezemlanden langs de ringvaart van de Haarlemmermeer en de Amstel aangevuld met de grote vlakken van het Amsterdamse Bos en de Westeinder- en Vinkeveense Plassen. Deze structuren dienen via de lopende projecten en de strategische groenprojecten (met name langs de bovenlanden) verder te worden versterkt.

Een niveau lager worden dwarsverbindingen tussen de boezems aangelegd. Naast een bedding voor groen en blauwe functies, vormen deze groen-blauwe strips het ontwikkelingskader voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen. In het grootschalige productielandschap van de Haarlemmermeerpolder gaat het om het Park van de 21^e Eeuw en het Groene Carré. In de droogmakerijen tussen Aalsmeer, Uithoorn en Amstelveen vormen de strips het ontwikkelingskader voor de nadere uitwerking van het parkstadprincipe.

Een belangrijke groen-blauwe strip loopt van west naar oost door het plangebied. Deze strip verbindt de Bovenlanden met de Bovenkerkerpolder bij Amstelveen, en met de Amstel. In het hart van de gemeente Ronde Venen wordt een parklandschap ontwikkeld als uitloopegebied van de omliggende stedelijke gebieden.

Het laagste niveau zijn de lange lijnen in de polders, dit zijn over het algemeen de noord-zuid gerichte ontginningsassen (oude bebouwingslinten, hoofdwaterlopen/gouwen en dijken). In het plangebied betreft dit de Noorddammerweg, de Amstelveenseche Tocht (inclusief de oude spoorlijn), de Zijdeltocht en de Zijdelweg. Naast het ruimtelijk en landschappelijk kader is het casco ook een drager voor natuur, recreatie, water en cultuurhistorie.

Het infrastructureel netwerk

Binnen het groen-blauwe raamwerk is vervolgens, aan de hand van het mobiliteitsvraagstuk, de infrastructuur ontworpen. Het beheersen van de mobiliteit is een belangrijke voorwaarde voor de leefbaarheid in het plangebied. De mobiliteit betreft een samenspel tussen het faciliteren van autovervoer, goederenvervoer en openbaar vervoer. Hieraan wordt invulling gegeven door initiatieven zoals het Masterplan N201, Zuidtangent en het Ondergronds Logistiek Systeem.

De globale verstedelijkingsrichting

Op een hoog schaalniveau is de relatie met de zuidlob van Amsterdam (Amsterdam-zuid, Amstelveen e.o.) relevant. Op basis van het vigerende Groene Hartbeleid, de Bufferzones uit de VINAC, de beperkingen van de geluidscontouren van Schiphol en de koppeling aan OV-lijnen, is de globale verstedelijkingsrichting aan te geven. Globaal betekent de voortgaande verstedelijking tussen Amstelveen, Aalsmeer en Uithoorn een vergroting van de zuidlob.

Het groen-blauwe raamwerk biedt samen met het infrastructurele netwerk een kader waarbinnen functies als wonen en werken een

plek kunnen krijgen. Op deze wijze is de beschikbare ruimte voor de ontwikkeling van bedrijventerreinen ingeperkt en gedefinieerd.

Conclusie voor het bedrijventerrein

Het plangebied komt op basis van de lagenbenadering naar voren als een mogelijk ontwikkelingsgebied langs de om te leggen N201. Wonen en glastuinbouw zijn niet mogelijk respectievelijk levensvatbaar. Een bedrijventerrein is dan een zinvolle invulling van dit gebied.

Het IGGV biedt een integraal ontwikkelingskader op regionale schaal. Het bestemmingsplan, waarvoor deze milieueffectenstudie wordt opgesteld, is het kader op lokale schaal.

Onderbouwing van de grootte van de locatie

Naast een motivering van de ligging is ook nader aandacht geschonken aan de grootte van de locatie. Waarom 75 ha en niet meer of minder? Waarom afzonderlijke bedrijventerreinen in Aalsmeer, Amstelveen, Uithoorn en Ronde Venen langs de N201 en geen groot regionaal terrein?

De omvang in Amstelveen is geen afgeleide van een analyse van de vraag tot 2010 of een later jaartal. Maar komt feitelijk voort uit de omvang van het beschikbare gebied, de kansen die de omgelegde N201 voor dat gebied schept, gecombineerd met de wens om met de ontwikkeling geld te verdienen ten behoeve van de realisatie of een voor de gemeente betere inpassing van de om te leggen N201. Hierdoor zijn de mogelijkheden om dit gebied op een andere wijze integraal te herontwikkelen: woningbouw is bijvoorbeeld niet toegestaan. Ontwikkeling van bedrijventerrein is een financieel gezien een meer hoogwaardige invulling dan moderne glastuinbouw. Transformatie van glastuinbouwbedrijven tot veilinggebonden bedrijvigheid is goed denkbaar.

Vanuit de IGGV wordt duidelijk waarom er niet gekozen is voor één groot regionaal bedrijventerrein langs de N201. In de gemeente Amstelveen is geen plaats voor een nog groter terrein. Meer ooste-

lijk liggen de landschappelijk-ecologisch waardevolle zones langs de Amstel en het veenweidegebied in de polder Mijdrecht. Grotere ontwikkelingen, dan op dit moment gepland, zijn eenvoudig niet gewenst in verband met het kwetsbare landschap. Er is dus simpelweg, vanuit de mogelijke effecten, geen locatie beschikbaar voor een groter regionaal bedrijventerrein.

Vraag en aanbod bedrijventerreinen Kolpron Consultants

Door Kolpron Consultants is in 1999 een onderzoek uitgevoerd naar de ontwikkeling van de bedrijventerrein- en kantorenmarkt in de gemeente Haarlemmermeer, Aalsmeer, Amstelveen en Uithoorn. Uit de marktverkenning bedrijvigheid die door Kolpron Consultants is uitgevoerd, blijkt dat de laatste jaren (1996-1998) als gevolg van een toegenomen vraag het nog beschikbare aanbod aan bedrijventerrein in de regio is afgenomen. Indien geen rekening wordt gehouden met het aanhouden van een strategische reserve (reserve om eventuele fluctuaties in de vraag naar bedrijventerrein op te kunnen vangen) kan worden geconcludeerd dat per 1-1-1998 geen sprake is van een daadwerkelijke krapte op de markt. Wanneer wordt uitgegaan van het aanhouden van een strategische reserve met een omvang van 2 à 3 maal de jaarlijkse uitgifte (circa 20 hectare/jaar) kan worden geconcludeerd dat per 1-1-1998 sprake is van een duidelijke krapte op de markt. Per 1-1-1998 was er in de vier betrokken gemeenten circa 65 ha terstond uitgeefbaar, vrijwel volledig binnen de gemeente Haarlemmermeer. Ook in het geval van realisatie van de huidige vastgestelde plannen zal naar verwachting zowel op de korte als de (middel)lange termijn onvoldoende oppervlak bedrijventerrein aan de aanbodzijde worden toegevoegd. Dit biedt perspectief voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein rond de geplande N201.

Vraag op basis van onderzoek Buck Consultants voor Amsterdamse Regio

In de notitie 'Ruimtebehoefte bedrijventerreinen Groot-Amsterdam, een herberekening' [BCI, 2000] wordt ingegaan op de behoefte aan bedrijventerreinen in de regio Amsterdam. In de stu-

die wordt uitgegaan van de perioden 1998-2010 en 1998-2020. Er wordt onderscheid gemaakt in vier typen bedrijventerreinen: gemengd plus (geschikt voor zware industrie), modern gemengd (voor bedrijven t/m hindercategorie 4), transport & distributie en hoogwaardig (dienstverlening/kantoren).

Ruimtebehoefte¹ COROP Groot Amsterdam, periode 1998-2010

Soort bedrijventerrein	1998-2010	1998-2020
Gemengd plus	10	20
Modern gemengd	320	545
Transport & distributie	75	125
Hoogwaardig	55	110
Totaal:	460	800

¹ De ruimtebehoefte is berekend met het eigen model PROVEST

Voor de COROP regio Groot Amsterdam wordt voor de periode 1998-2010 uitgegaan van een aanbod aan bedrijventerreinen van circa 461 ha (bron: Ruimtebehoefte bedrijventerreinen regio Amsterdam in perspectief, BCI).

Hieruit kan worden geconcludeerd dat voor de periode 1998-2010 er evenwicht is tussen de vraag en aanbod van bedrijventerreinen.

Conclusie ten aanzien van vraag en aanbod:

Puur cijfermatig lijkt er voor de periode tot 2010 voldoende aanbod van bedrijventerreinen in de regio. Dit aanbod is echter vrijwel alleen aanwezig in de gemeente Haarlemmermeer. De bedrijventerreinen aldaar zijn specifiek gericht op Schiphol-gebonden bedrijven. Voor andere bedrijven is er (vrijwel) geen gericht aanbod van bedrijventerrein. De kansen voor het bedrijventerrein rond de omgelegde N201 in Amstelveen liggen derhalve, naast de groei van veilinggebonden bedrijvigheid, in bedrijven die niet perse naast Schiphol moeten zitten, maar dit om strategische redenen wel willen. Daarbij leert de praktijk dat aanbod van voldoende kwaliteit ook een eigen vraag creëert.

Plan van Aanpak Glas en Land (PAGL)

Het plan van aanpak Glas en Land is een uitwerking van het vastgestelde Regionaal Structuurplan van het ROA. In het plan van aanpak wordt het bewerkstelligen van een economisch vitale regio als een belangrijke pijler van het gewenste streefbeeld voor de regio gezien. In de nota wordt aangegeven dat om dit te bereiken het noodzakelijk is een impuls te geven aan de herinrichting van de glastuinbouw. Voor deze sector moeten nieuwe gebieden worden aangewezen waar de glastuinbouw optimaal kan worden ontwikkeld en waarbij de lokale ontsluitingsstructuur zowel bestaande als nieuwe glastuinbouwbedrijven wordt verbeterd.

Het uitbreiden van het bedrijfsterrein van de VBA en voor functioneel gerelateerde bedrijvigheid zoals groothandel, expeditie, logistieke bedrijvigheid, etc. wordt als een belangrijk aandachtsveld genoemd. Het gaat hierbij om het optimaliseren van de vervoersrelatie Schiphol-VBA-spoorwegennet en het bieden van een goede verbinding tussen veiling en omliggende rijkswegen. De omlegging van de N201, het OLS en de aanleg van de VBA en overige activiteiten. Het plan van aanpak Glas en Land stelt verder als kwantitatieve eis voor de toekomstige 300 ha. te reserveren voor nieuwe glastuinbouw vestigingen/verplaatsingen en 105 ha. voor bedrijventerreinen.

Landschapsplan gemeente Amstelveen

Het plangebied De Noorder Legmeerpolder is drooggemalen in 1879. Het verkavelingspatroon is rechthoekig, en de kavels zijn breed en onregelmatig van grote (maaiveld tussen 4,0 en 5,3 meter onder NAP). Grondgebruik is grotendeels akker- of tuinbouw. In de afgelopen jaren is de polder veranderd door de zich vanuit Aalsmeer uitbreidende verglazing. Hierdoor werd het landschap verdicht. Het spoorlijntje is min of meer de scheidslijn tussen de verdichting en de openheid van de polder. Bebouwing komt aan de randen van de polder maar ook langs de kruisende wegen voor. Laanbeplanting komt langs de kruisende wegen en het spoorlijntje voor. Ontwikkelen van verbindingzone voor moeras en riet (na-

tuurontwikkelingsgebied) als verbinding van de Bovenkerkerpolder en Amsterdamsbos. (Noordelijk deel van het plangebied. Ook wordt aangegeven dat ten oosten van de spoorlijn kansen voor natuurontwikkeling zijn en herstel door middel van bosaanplant. Het oude spoorlijntje is een belangrijk structuur element in het plangebied. Tevens is het een natte verbinding. Het spoorlijntje dient in de huidige vorm beheert en ontwikkeld te worden. Het heeft een zandig karakter met schrale, bloemrijke taluds. In de toekomst is het aanleggen van een fietspad mogelijk geacht. Het ontwikkelen van verbindingszone voor moeras en riet (natuurontwikkelingsgebied) als verbinding van de Bovenkerkerpolder en Amsterdamsbos is het streefbeeld (Noordelijk deel van het plangebied.) Ook wordt aangegeven dat ten oosten van de spoorlijn kansen voor natuurontwikkeling zijn en herstel door middel van bosaanplant.

Gemeentelijk milieubeleidsplan

Het bedrijventerrein Amstelveen-zuid is in het milieuactieprogramma opgenomen. De doelstelling is dat er een duurzame herontwikkeling van het bedrijventerrein Legmeer/Bovenkerk plaatsvindt. Verder wordt een AMVB glastuinbouw opgezet en een Waterplan voor Amstelveen zuid voor verbeteren kwaliteit stadswater uitgevoerd.

Concept Bestemmingsplan Bedrijventerrein Amstelveen-zuid

Hoofdconclusie: de beoogde ontwikkeling is op basis van beleid en rijks, provinciaal en gemeentelijk niveau mogelijk.

Verantwoording

Dit Structuurplan is opgesteld onder de verantwoordelijkheid van het gemeentebestuur van Amstelveen.

Titel : Structuurplan bedrijventerrein
Amstelveen-Zuid – ONTWERP

Opdrachtgever : Gemeente Amstelveen

Documentnummer : 29939

Projectnummer : 2115161

Datum : 19 november 2001

Auteur(s) : A. van Bohemen, N. Annink, E.W.P. van der Linden

e-mail adres : [Noord-holland@grontmij.nl](mailto: Noord-holland@grontmij.nl)

Gecontroleerd : Bavius de Vries

Goedgekeurd : N. Annink