

**Bureau Stedelijke Ontwikkeling**

gemeente@amstelveen.nl

Aan de leden van de raad  
van de Gemeente Amstelveen

Postbus 4, 1180 BA Amstelveen  
*Vermeld bij reactie ons kenmerk en datum  
van deze brief*

Disclaimer: deze brief is ongetekend op pers-  
portal geplaatst. Aan deze versie kunnen geen  
rechten worden ontleend. Alleen de onderte-  
kende schriftelijke versie is bindend.

**Datum** 23 april 2015

**Betreft** Onderzoek Movares 2007

Geachte Raadsleden,

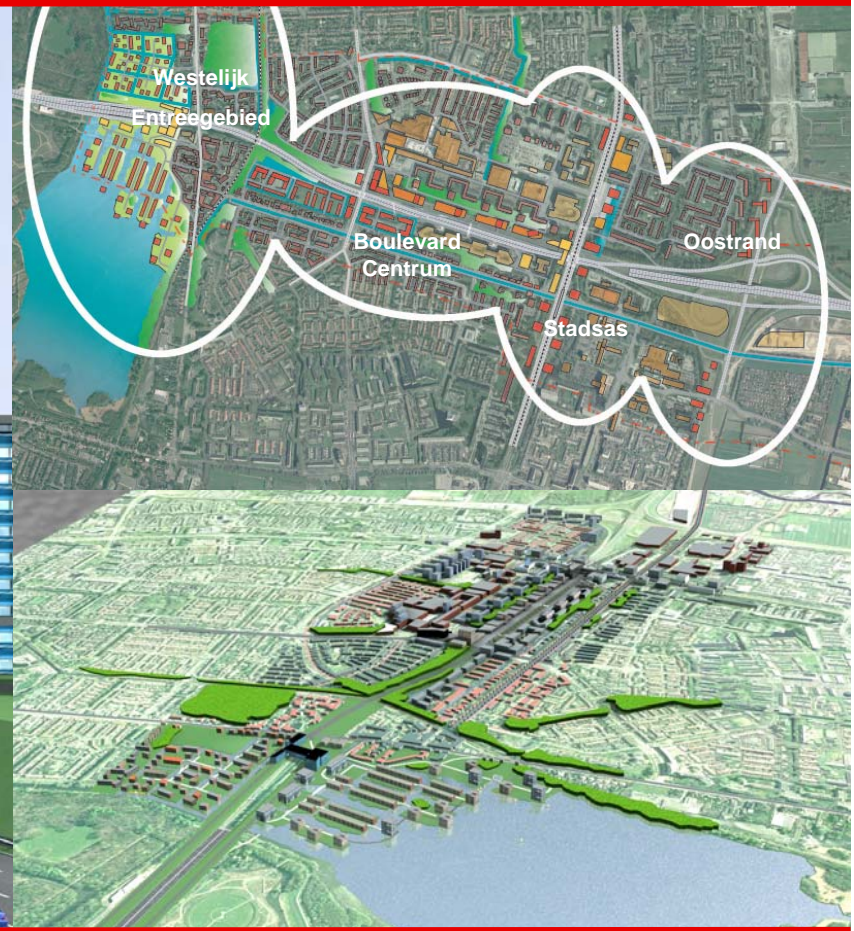
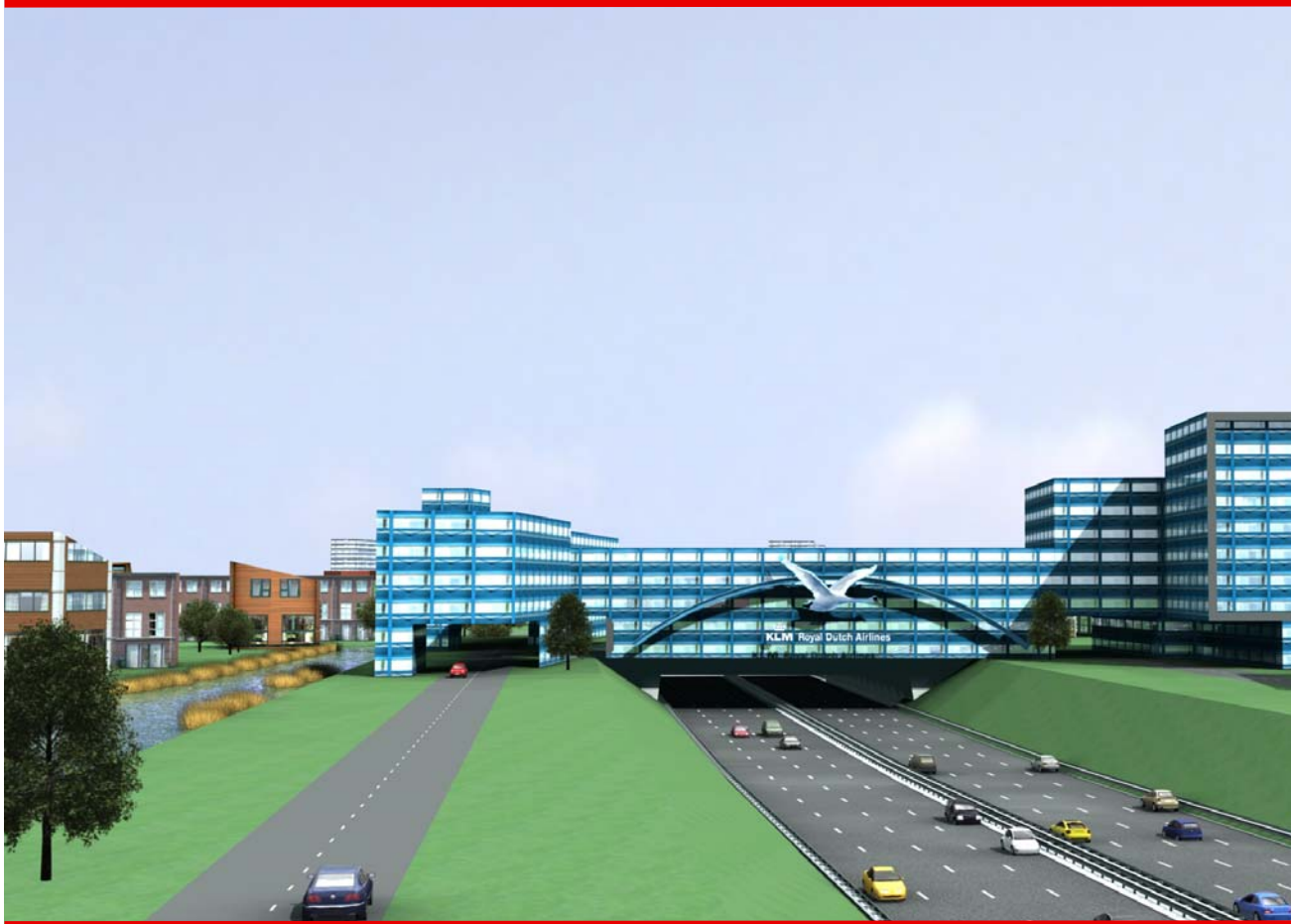
Hierbij doe ik u het onderzoek van Movares toekomen, zoals toegezegd aan de heer Ver-  
venne in de commissie RWN van 14 april 2015. Deze stukken hebben ook vertrouwelijk ter  
inzage gelegen voor de raad voorafgaand aan het raadsbesluit over de Stroomlijnovereen-  
komst op 30 oktober 2007 om € 100 miljoen bij te dragen aan de verbreding van de A9.  
Het betreft een ruimtelijke verkenning uit juni 2007 met aanpassingen uit oktober 2007 en  
een financiële bijlage waarin de kosten en opbrengsten becijferd werden.

Inmiddels is duidelijk dat de ondertunneling en de bijbehorende gebiedsontwikkeling finan-  
cieel een onbegaanbare weg was. Daarom hebben we in 2011 besloten het contract met  
het Rijk om € 100 miljoen bij te dragen aan de ondertunneling van de A9 open te breken.

Met vriendelijke groet,

Herbert Raat  
Wethouder Financiën

**Bijlagen** 4



# RUIMTELIJKE VERKENNING GEBIEDSONTWIKKELING A9-ZONE

BIJ ONDERTUNNELING A9 AMSTELVEEN

Movares

Gemeente  Amstelveen

*Deze beelden zijn vervaardigd door Movares Nederland b.v. in opdracht van de Gemeente Amstelveen.*

*© 2007 Movares*

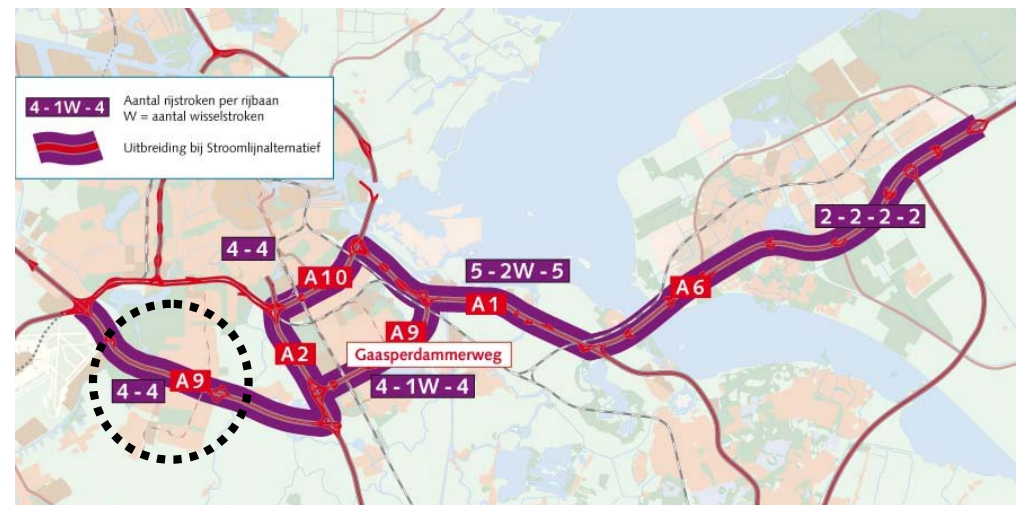
*Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen, of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Movares.*

# INHOUDSOPGAVE

0 - Intro	5
1 - Kansen voor Amstelveen	7
2 - Schets Gebiedsontwikkeling	13
3 - Karakteristieken deelgebieden	19
A. Westelijk entreegebied	21
B. Boulevard Centrum	25
C. Stadsas	31
D. Oostrand	37
Colofon	39



De noordvleugel met de as schiphol – Amsterdam - Almere



Stroomlijnalternatief

# 0 - INTRO

In het kader van de planstudie A6-A9 van het Rijk, het onderzoek naar de uitbreiding van het wegennet tussen Almere, Amsterdam en Schiphol, heeft de gemeente Amstelveen een visie ontwikkeld een eigen voorstel voor de ondertunneling van de A9 ingebracht.

Op dit moment doorsnijdt de A9 het stedelijk gebied van Amstelveen. Dit gaat ten koste van de leefbaarheid: omwonenden ondervinden veel last van geluidhinder en luchtverontreiniging en ervaren de A9 als een flinke barrière in de stad. De negatieve invloed van de A9 op de leefbaarheid, volksgezondheid, veiligheid en bereikbaarheid in deze gemeente zal in de toekomst alleen maar toenemen.

Uit een scala aan toekomstige ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen in de directe omgeving van de Gemeente Amstelveen blijkt dat de rijksweg A9 door Amstelveen zal blijven fungeren als belangrijkste oost-west verbinding voor doorgaand verkeer.

In het kader van het stroomlijnalternatief van de planstudie A6 – A9 wordt uitgegaan van een verbreding van de A9 tot 4 rijbanen per richting.

Deze benodigde capaciteitsuitbreiding van de A9 vraagt om een structurele oplossing met veel aandacht voor de directe leefomgeving van de A9.

De gemeente beschouwt de planstudie als een unieke kans om een duurzame oplossing voor de A9 zone en de gehele stad te realiseren. Ondertunneling van de A9 in het stedelijk gebied van Amstelveen is dé oplossing voor de problemen ten aanzien van leefbaarheid, volksgezondheid, veiligheid en bereikbaarheid (m.u.v. het probleem vervoer gevaarlijk stoffen).

Op deze manier wordt een duurzame oplossing gecreëerd waarbij de stadsdelen aan weerszijden met elkaar verbonden kunnen worden. Gebiedsontwikkeling in de vrijkomende strook van de A9 zorgt hierbij voor een kwaliteitsimpuls van het stedelijk gebied. Door het opheffen van hinder en barrièrewerking kan een aantrekkelijk milieu gecreëerd worden dat aansluit bij de stedelijke ambities van Amstelveen. Bovendien kan door de opbrengst van de gebiedsontwikkeling een bijdrage geleverd worden door de gemeente aan de kosten van het ondertunnelingsproject.

Deze verkenning heeft als doelstelling de kansen voor gebiedsontwikkeling globaal in beeld te brengen in de vorm van een schets van het projectgebied. Dit vormt nog geen stedenbouwkundig ontwerp, dat zal in een later fase kunnen gebeuren. In deze schets zijn de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden in beeld gebracht en die in artist impressions verder zijn verbeeld.

**HUIDIGE KARAKTERISTIEK A9-ZONE**



*De A9 als barrière door Amstelveen*



*Oude structuren: de Amsterdamseweg*



*Kantoorontwikkeling op zichtlocaties*



*De Beneluxbaan, profiel met sneltram en vrije kruisingen*

## **KARAKTERISTIEKEN**

### **A9**

Op dit moment vormt de A9 een enorme barrière tussen Amstelveen noord en zuid. Aan de westkant ligt de A9 verdiept ten opzichte van het maaiveld en kruisen de oude structuren van de Amsterdamseweg / Dorpsstraat en de spoorlijn hier overheen. Naar het oosten klimt de A9 omhoog en kruisen de Keizer Karelweg en de Beneluxbaan onderlangs. Over het gehele traject zijn hoge geluidsschermen geplaatst aan weerszijden van de A9. Hierdoor vormt het een grote visuele barrière, de overzijde is niet zichtbaar. Bovendien kan de gemeente is er geen visuele relatie tussen de A9 en Amstelveen, waardoor het de stad voor de doorgaande automobilist niet zichtbaar is. Aan de A9 zijn wel enkele zichtlocaties voor kantoren gelegen. Het kantoor van KPMG is zichtbaar vanaf de snelweg, evenals het bedrijventerrein aan de oostkant. De stad heeft geen duidelijke entree vanaf de A9.

### **BEBOUWING**

Met uitzondering van de enkele kantoorbebouwing reageert de bebouwing in de zone op de A9 als barrière: de bebouwing keert zich af van de A9, wat de barrière alleen maar vergroot. De diversiteit van de bebouwing is groot in maat en in uitstraling. Naast de grootschalige kantoorbebouwing zijn er hoge flats van de Meander en kleinschalige grondgebonden woningen. Aan de oostkant ligt wat hogere woonbebouwing. Mede hierdoor is een duidelijk centrum niet zichtbaar vanaf de weg. De functies variëren van kantoren en woonbebouwing tot de voorzieningen in het stadshart en de ziekenhuizen in Langerhuizen.

## **BEBOUWING**

Met uitzondering van de enkele kantoorbebouwing reageert de bebouwing in de zone op de A9 als barrière: de bebouwing keert zich af van de A9, wat de barrière alleen maar vergroot. De diversiteit van de bebouwing is groot in maat en in uitstraling. Naast de grootschalige kantoorbebouwing zijn er hoge flats van de Meander en kleinschalige grondgebonden woningen. Aan de oostkant ligt wat hogere woonbebouwing. Mede hierdoor is een duidelijk centrum niet zichtbaar vanaf de weg. De functies variëren van kantoren en woonbebouwing tot de voorzieningen in het stadshart en de ziekenhuizen in Langerhuizen.

### **GROEN EN WATER**

Hoewel zich achter de geluidsschermen een groene berm met smalle slootjes bevindt, is dit een ondoordringbaar en niet toegankelijk gebied, waar geen recreatieve waarde vanuit gaat.

De A9 zone in Amstelveen is een waterrijk gebied dat problemen kent op het gebied van waterberging. Waterplas de Poel ligt aan de rand van de stad, waar de (visuele) kwaliteiten niet ten volle tot uitdrukking komen.

### **RELIEF**

Door de ontginning van het gebied zijn er hoogteverschillen ontstaan in het gebied. De combinatie van dit reliëf en de A9 die hier doorheen snijdt ontstaat een wat rommelig beeld waar de cultuurhistorie moeilijk uit af te lezen is.





# 1 - KANSEN VOOR AMSTELVEEN

Met het grotendeels opheffen van de barrière van de A9 en de bijbehorende milieuproblematiek worden er kansen gecreëerd voor Amstelveen. Allereerst ontstaan met het vrijkomen van ruimte en het vervallen van de milieuhinder de mogelijkheid voor gebiedsontwikkeling. Deze gebiedsontwikkeling zorgt voor een impuls voor Amstelveen en creëert de mogelijk Amstelveen Noord en Zuid weer tot één geheel te maken. Er ontstaan kansen om een aantal stedelijke en landschappelijke structuren te versterken.

Hiermee wordt de leefbaarheid vergoot, wordt Amstelveen ruimtelijk en functioneel weer één kern en is het Stadshart ook echt het hart door de sterk verbeterde bereikbaarheid en uitgebreide winkelaanbod. De belangrijkste kansen voor Amstelveen worden hieronder toegelicht:

## **VERSTEVIGEN BESTAANDEN LINTSTRUCTUREN**

- Het kleinschalige karakter van de Amsterdamse weg / Dorpsstraat versterken met grondgebonden woningen met een kleinschalige en gevarieerde vorm;
- De verlengen van het profiel van de Ouderkerkerlaan (met vaart) richting de Groenelaan en de Amstel.

## **VERSTEVIGEN WATERSTRUCTUUR**

- Nieuwe woningbouw langs het tracé van de voormalige A9 vindt plaats in 'waterkamers'. Hiermee bieden we voldoende waterberging, versterken we de identiteit van Amstelveen en ontstaat een aantrekkelijk woonmilieu;
- De Poel uitbreiden richting de A9 door middel van brede watergangen. Hiermee ontstaat een aantrekkelijk woonmilieu voor grondgebonden woningen en urban villa's.

## **VERSTEVIGEN GROENE ROUTES**

- Met een nieuwe parkstrook langs de Mr. F.A. van Hallweg ontstaat een aantrekkelijke recreatieve route tussen het Stadshart van Amstelveen en de Poel;
- De Poel zowel ruimtelijk als recreatief beter koppelen aan de oude dorpskern van Amstelveen. Hiermee wordt de identiteit en leefbaarheid van Amstelveen versterkt.

## **VERSTEVIGEN STADSHART AMSTELVEEN**

- Met de regionale 50 km weg op en bebouwing langs het voormalige tracé van de A9 ontstaat een uitbreiding van de wandelroute door het Stadshart. Zo ontstaat een winkelcircuit rondom het groene eiland van de Meanderflats en de heemtuin;
- Met het verplaatsen van het busstation en het gemeentehuis naar de knoop A9 – Beneluxbaan ontstaat een OV-knooppunt met de sneltram 51, de Zuidtangent en een goede aansluiting op het centrum.

## **VERSTEVIGEN POSITIE AMSTELVEEN**

- De A9-zone biedt de ruimte voor verschillende woningbouwprogramma's welke inspelen op de marktvraag in de Noordvleugel.
- Realisatie van een flink woningbouwprogramma creëert draagvlak voor een uitgebreid stadshart.
- Hoogstedelijke ontwikkeling zet Amstelveen op de kaart als belangrijk en herkenbaar onderdeel van de Noordvleugel, met een sterk centrum, een goede bereikbaarheid en een eigen identiteit.

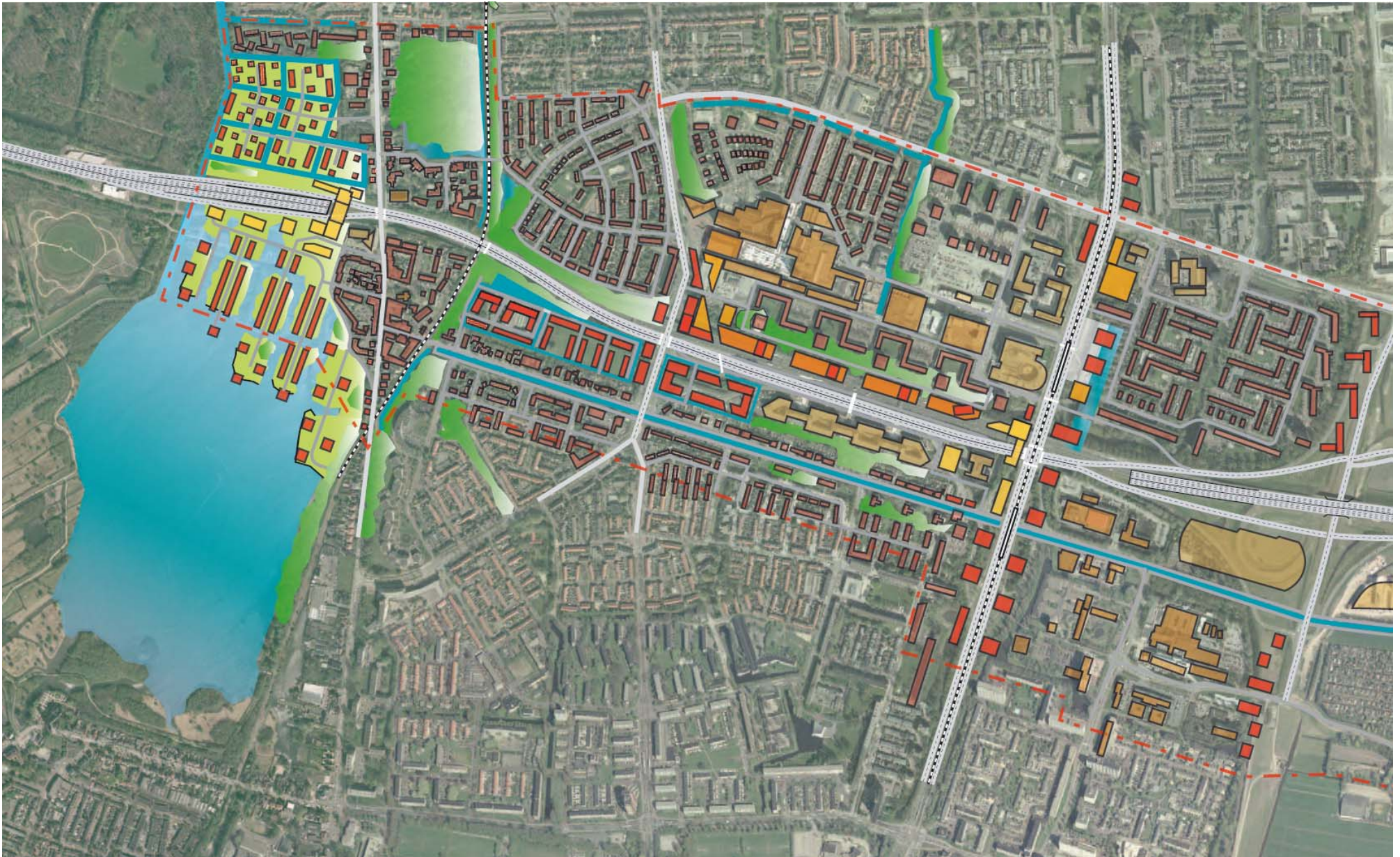


Zoekgebied gebiedsontwikkeling A9 zone

## UITGANGSPUNTEN

Voor de stedenbouwkundige schets van de A9 zone zijn de volgende uitgangspunten geformuleerd:

- De ondertunneling van de A9 zoals geschets door Rijkswaterstaat (maart 2007), aangevuld met aannames:
- Ligging onder maaiveld
- Fasering van de infrastructuur is buiten beschouwing gelaten.
- Dichte tunnelbak vanaf ca. 150m ten westen van de Amsterdamseweg tot aan ca. 200m ten oosten van de Beneluxbaan.
- Aan de oostkant kruist de A9 bovenlangs de Burgemeester Boersweg, aansluitend op het huidige kunstwerk.
- Aan de westkant kruist de A9 bovenlangs de Landscheidingsvaart, aansluitend op het huidige kunstwerk. De vaart kan door kleine bootjes worden gebruikt als verbinding.
- Aan beide uiteinden van de tunnel is een aansluiting op de stadsboulevard, welke de stadsontsluitingsfunctie van de A9 overneemt.
- Deze weg wordt uitgevoerd als 50 km weg en kent een profiel van 2 x 2 rijbanen. De weg komt grotendeels op de tunnel te liggen.
- De inrichting van de Beneluxbaan zal sterk veranderen: De sneltram/toekomstige Noordzuidlijn zal op niveau plus 1 komen te liggen. Dit heeft als voordeel dat de wegen gelijkvloers kunnen kruisen en de Beneluxbaan hiermee meer het karakter van een stadsweg krijgt.
- Op de tunnel wordt geen bebouwing toegestaan vanwege de veiligheidseisen. Enkele overbouwingen (niet gefundeerd op tunnel, zwevend boven maaiveld t.p.v. de tunnel) zijn wel toegestaan.



# 2 – SCHETS GEBIEDSONTWIKKELING



Op de bladzijde hiernaast is de schets weergegeven voor de gebiedsontwikkeling A9 -zone in Amstelveen.

Hierin is het toegevoegd programma duidelijk herkenbaar.

Dit bestaat voor het overgrote deel uit woningen, waarbij de nadruk ligt op appartementen in de vrije sector. Het toe te voegen programma, bestaat voor ca. 90% uit woningbouw.

In deze schets is een aantal van ca. 3850 woningen opgenomen, waarvan ca. 500 grondgebonden.

Daarnaast zien we een kantoorlocatie aan de westentree en aan de knoop van de regionale weg ofwel de stadsboulevard met de Beneluxbaan.

Voorzieningen zijn gecentreerd en vormen een aanvulling op het Stadshart van Amstelveen.



*Vogelvlucht gezien vanuit het oosten,  
met de Beneluxbaan op de voorgrond*



*Vogelvlucht gezien vanuit het westen, zicht over de Poel*

## **STEDENBOUWKUNDIGE ACCENTEN**

In de schets voor de gebiedsontwikkeling is een aantal stedenbouwkundige accenten opgenomen om de oriëntatie op Amstelveen op zowel regionale schaal als op lokale schaal te vergroten. Hierbij is een tweetal overbouwingen geschetst, welke over de tunnel en over de regionale weg heen gebouwd worden en op deze manier een poortfunctie vervullen.

- Op regionale schaal zorgt het KLM gebouw boven de westelijke tunnelmond voor de poortfunctie van Amstelveen.
- Op lokale schaal accentueren hoge stedenbouwkundige accenten bij de Keizer Karelweg en de Beneluxbaan (overbouwing regionale weg) het Stadshart van Amstelveen.

Met de komst van de tunnel kan aan twee zijden een duidelijk poort gemaakt worden. Waardoor de automobilist op de stadboulevard én op de doorgaande A9 Amstelveen als een bijzondere en stedelijke omgeving ervaart.

## **WATER EN GROEN**

Met de ondertunneling van de A9 ontstaan mogelijkheden om de groenstructuur te versterken en het onderdeel uit te laten maken van het langzaam verkeers- en recreatienetwerk.

De aansluiting met het Amsterdamse bos wordt gezocht in een groene karakteristiek aan de westkant. Ook voor de waterberging ontstaan mogelijkheden, die gecombineerd worden met het creëren van een aantrekkelijke omgeving met recreatieve gebruiksmogelijkheden.

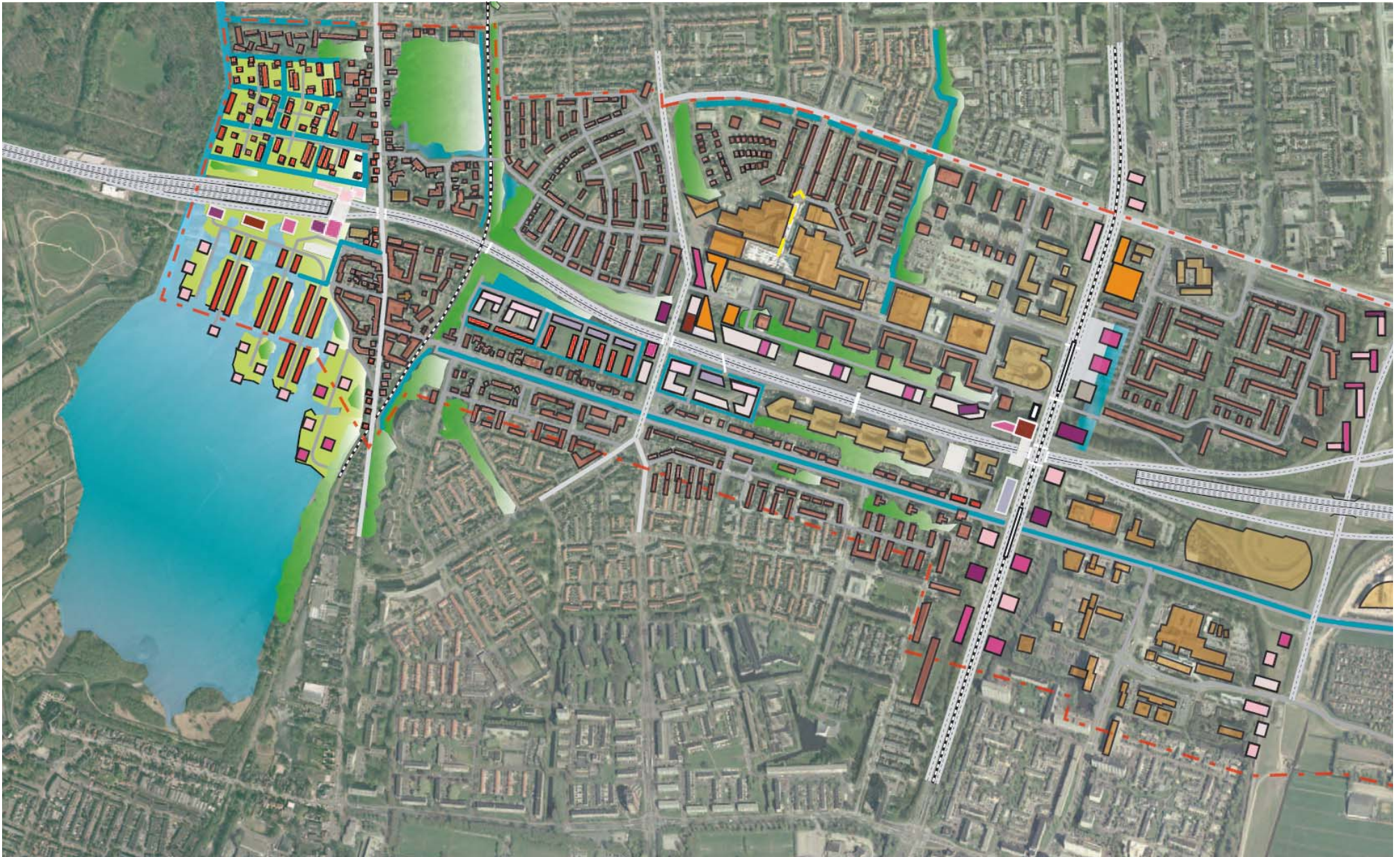
## **PROGRAMMA**

Amstelveen heeft een strategische positie in de Noordvleugel en het economisch kerngebied van Schiphol tot Almere. Met de ondertunneling is het aantrekkelijk hier een hoogstedelijk bouwprogramma te realiseren. De vergelijking met de Zuidas-ontwikkeling is snel gemaakt. Ook hier wordt een multifunctioneel stedelijk programma gerealiseerd op en aan infrastructuur. Het is echter niet de bedoeling om te concurreren met de internationale centrum ontwikkeling van de Zuidas. Enkele kantoren kunnen een plek krijgen in Amstelveen, maar de nadruk ligt op (gevarieerde) woningbouw. Het hoge voorzieningenniveau in Amstelveen kan in de A9-zone verder verrijkt worden met winkels en publieke functies in de plint van de woongebouwen.

Met de ondertunneling van de A9 kan een deel van de aanzienlijke woningbouwopgaven op een goede manier gerealiseerd worden. De nieuwe bebouwing zal dan ook voor een groot deel uit woningbouw bestaan (ca. 90 %). Deze zal bestaan uit zowel grondgebonden woningen (vooral in het westelijk deel) als appartementen in woonblokken variërend van 4 tot 8 hoog, met enkele accenten tot wel 15 lagen.

De nieuwe bebouwing sluit qua functie en karakteristiek aan op de omgeving: stedelijk wonen met veel groen en water in de directe omgeving. Natuurlijk is ook een goede aansluiting op de markt gezocht.







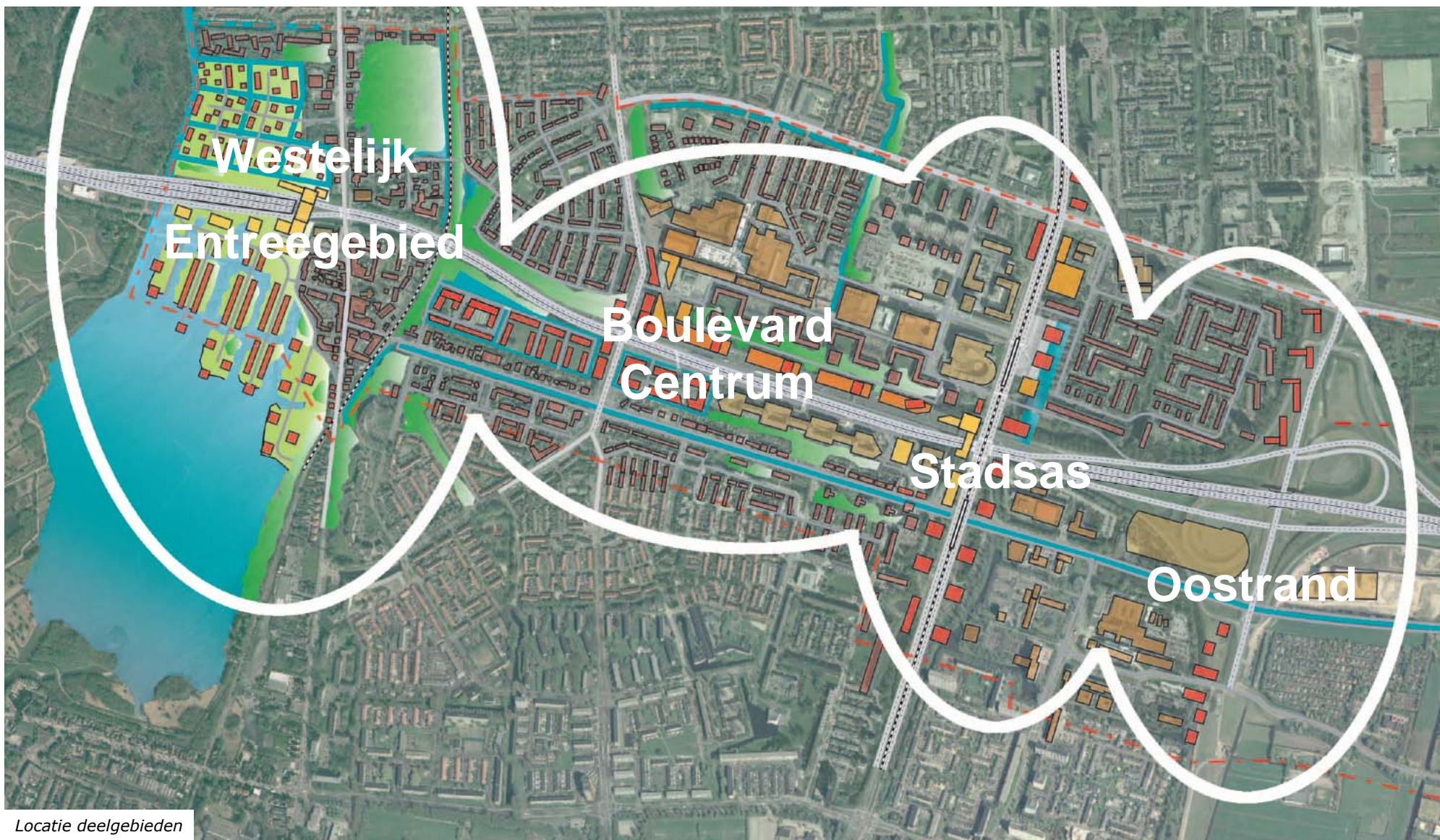
### AANTAL BOUWLAGEN

Het aantal bouwlagen van de toegevoegde bouwblokken is hiernaast weergegeven.

Hierbij is aan de westkant nog ruimte voor grondgebonden woningen, terwijl hogere accenten luxe appartementen huisvesten. In het centrumgebied we een hogere basismaat van ca 4 lagen, waarop hogere woontorens staan.

Verder naar het oosten, aan Beneluxbaan en de Burgemeester Boersweg kennen de bouwblokken een hoogte van 6 tot 12 lagen.

De hoogte van de bebouwing is behalve voor het huisvesten van het programma van belang voor het creëren van stedenbouwkundige accenten. Zo zijn de overbouwingen eerder genoemd als stadspoorten, maar wordt door hoge accenten ook een richting aangegeven wanneer het gaat om de centrum functie. Het uitgebreide stadshart is aan de oostkant te herkennen door de overbouwing, aan de westkant juist door de hoge appartementenflats aan de noordkant. Aan de randen zorgen hoge elementen voor een open begrenzing die van verre de stadsrand markeert.



Locatie deelgebieden

# 3 - KARAKTERISTIEKE DEELGEBIEDEN

Vier belangrijke deelgebieden worden onderscheiden:

- A. Westelijk entreegebied Amstelveen
- B. Boulevard Centrum
- C. Stadsas
- D. Oostrand

In de volgende paragrafen worden deze deelgebieden toegelicht. Hieronder zijn de belangrijkste nieuwe karakteristieken opgesomd.

## **Westelijk entreegebied Amstelveen**

De karakteristiek van dit gebied wordt nu bepaald door de groene randen van het Amsterdamse Bos. Bij ondertunneling van de A9 komt hier de westelijke tunnelmond te liggen. De regionale weg zal hier via parallelwegen aan weerszijden van de tunnelmond omhoog gaan.

De bestaande kantoren van KLM worden herontwikkeld op een markante plek, waarbij een goede zichtbaarheid vanaf de doorgaande weg van belang is. Hierdoor ontstaat aan de noordzijde van de A9 ruimte voor grondgebonden woningen in groene waterkamers op het huidige KLM-terrein.

## **Boulevard Centrum**

Dit deelgebied ligt tussen de museumlijn en de Beneluxbaan.

De nieuwe regionale weg verschuift richting het KPMG gebouw, dat een goede voorkant vormt aan deze weg. Hierbij wordt aan de noordzijde ruimte gecreëerd voor stedelijke ontwikkeling. Woontorens komen op een plint van voorzieningen. Hiermee ontstaat een levendige boulevard met een prettig verblijfsklimaat waardoor, met een groot aanbod aan retail, het stadscentrum van Amstelveen wordt uitgebreid.

## **Stadsas**

De huidige Beneluxbaan vormt een flinke barrière in de stad. Door de tram onder of bovengronds aan te leggen ontstaat de mogelijkheid de Beneluxbaan in te richten als een stadsas met gelijkvloerse kruisingen. Door het wegvallen van toeritten e.d. is het mogelijk langs de stadsas te intensiveren, bijvoorbeeld met grootschalige woningbouw en kantoorblokken.

## **Oostrand**

Woningbouw in het groen, als begrenzing van Amstelveen. In de toekomst wordt deze grens mogelijk geaccentueerd door opwaardering van de randweg. Deze kan voorlopig als een soort bebouwingsgrens gehanteerd worden, met uitzondering van de reeds aanwezige bebouwing langs de A9.

Aan de oostkant van de A9-zone worden in dit stadium geen stedelijke ontwikkeling voorzien. Pas na het voltooiën van de Zuidas kan op deze markante locatie verdere kantoorontwikkeling plaatsvinden.

Met het opschonen van het voormalig klaverblad kan tevens een nieuwe woonwijk ontstaan. In dit geval zou dit gebied sneller tot ontwikkeling kunnen komen



*Deelgebied Westelijk entreegebied*

# A - Westelijk entreegebied

Aan de westkant ontstaat een prettige woonomgeving aan beide zijden van de tunnelmond A9.

Uitbreiding van de waterstructuur sluit aan op veenbodem, het voorkomt inklinken van de grond. Aan de zuidkant wordt de Poel uitgebreid, die dan vanaf de weg zichtbaar is. Hierin kan op eilanden gewoond worden in grondgebonden woningen of urban villa's. De eilanden worden zijn rondom de urban villa's openbaar en vormen recreatieve routes van de oude dorpsstructuur naar de Poel en het Amsterdamse Bos. De eilanden met grondgebonden woningen zijn opgebouwd uit een woonstraat met aan weerszijden strookbebouwing waar ieder een tuin aan het water heeft.

Aan de noordkant verdwijnen de KLM-kantoren en wordt de waterstructuur versterkt. Hierdoor ontstaat een zeer aantrekkelijk woonmilieu. Hier kunnen luxe grondgebonden woningen worden ontwikkeld. Bij de grondgebonden woningen kan voor een grootdeel op maaiveld worden geparkeerd, bij de urban villa's moet worden worden gedacht aan een gebouwde voorziening in de onderste lagen.

Tussen deze twee wijkjes ligt de tunnelmond van de A9, die hier in de huidige situatie al omlaag loopt. Hier krijgt KLM een zichtlocatie op de tunnelmond, met flankerende kantoorbebouwing aan de zuidkant. Hierdoor wordt tevens een geluidsschild gevormd voor de achterliggende bebouwing. De voorgestelde bebouwingstructuur is afgestemd op de bezonning in het gebied. De verwijzing naar Schiphol uit zicht ook in de goede bereikbaarheid.

De huidige functies in het gebied worden veelal verplaatst. Het raadhuis verhuist naar de centrumlocatie, de KLM-kantoren verplaatsen binnen het gebied, net als de BMW-dealer. De woonwagewoners zouden wellicht een plek aan de oostkant kunnen krijgen.

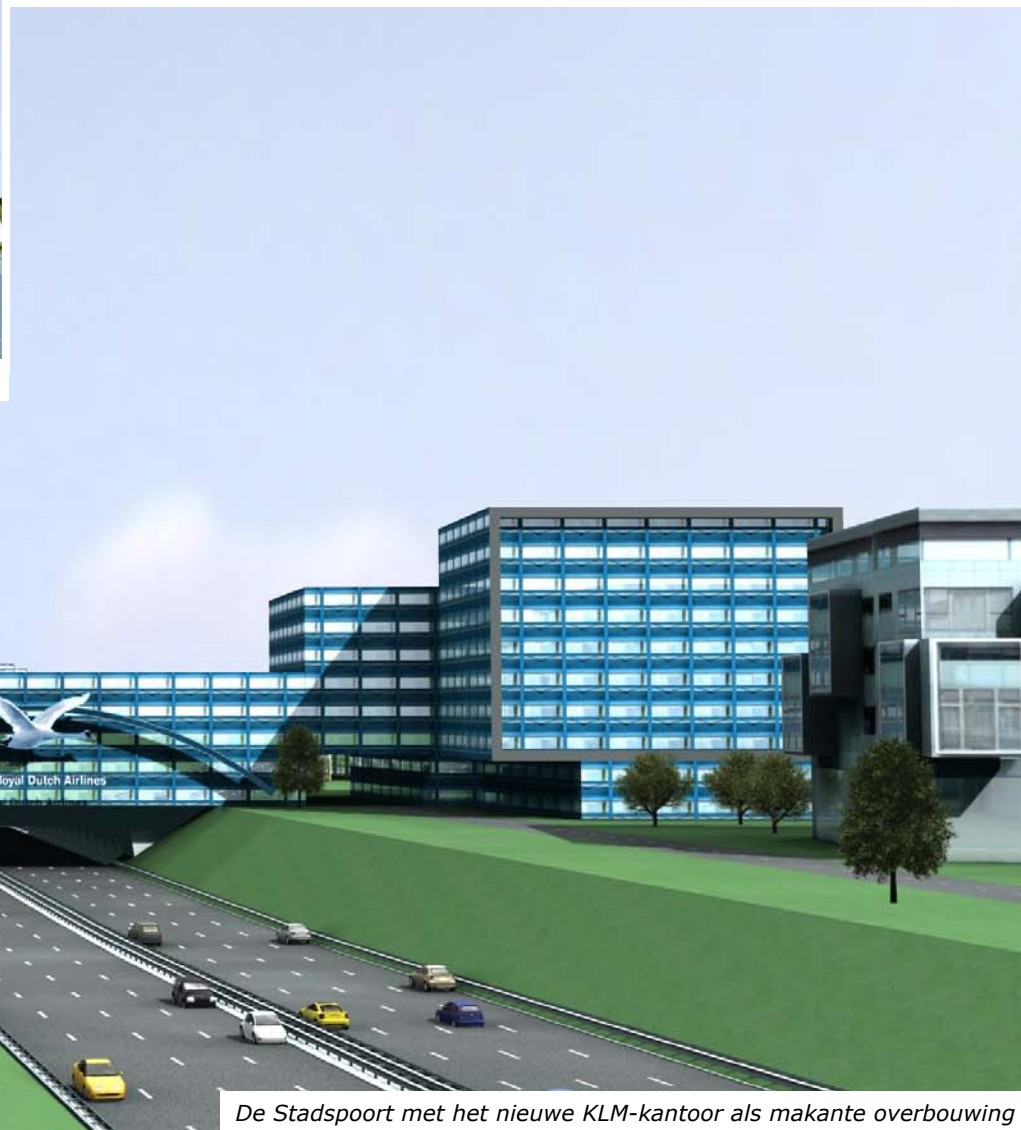
In dit gebied is ten westen van deze ontwikkeling in deze schets geen nieuw bouwprogramma voorzien. Hier is de aandacht gericht op het versterken van de bestaande structuren; Het cultuurhistorische lint kan versterkt worden (eventueel aangevuld met enkele kleinere bouwvolumes die het lint versterken. De spoorlijn en de groenverbinding in noord-zuidrichting wordt opgevaardeerd. Bovendien komt langs de stadsboulevard een ruimte groene inrichting waarin routes de relatie tussen het Stadshart met alle voorzieningen en het oude centrum met de nieuwe ontwikkelen naar het Amsterdamse Bos.



*Rand aan het Amsterdamse Bos laagbouw bij water en groen*

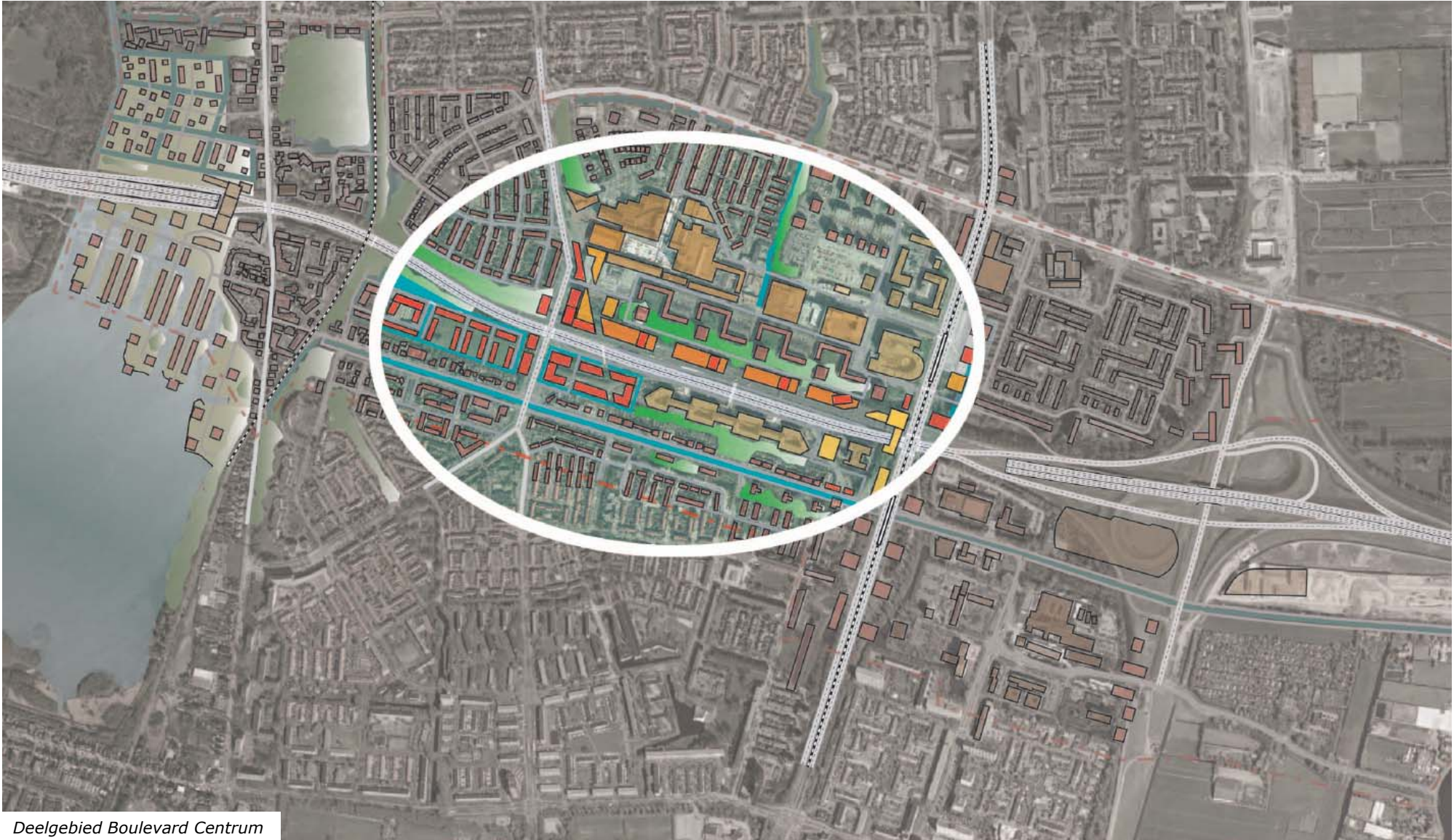


*Urban villa's vanaf De Poel*



*De Stadspoor met het nieuwe KLM-kantoor als makante overbouw*





*Deelgebied Boulevard Centrum*

# B –Boulevard Centrum

In het zuiden van de A9 zone wordt de structuur van de Ouderkerkerlaan herstelt volgens continu profiel. Deze loopt van de Amstel tot aan het oude centrum en vormt net als de nieuwe stadsboulevard één van de belangrijkste oost-west structuren.

Het gebied tussen het museumspoor en de Keizer Karelweg benutten voor bebouwing, hieronder parkeren. Hiervoor wordt voorgesteld de aanwezige school te verplaatsen naar de Beneluxbaan. Het sportveld kan verplaatsen naar de nieuwe ontwikkellocatie voor sportvoorzieningen aan de oostkant. De school kan deze sportvelden gebruiken voor haar sportactiviteiten.

De bebouwing komt te liggen in waterkamers, waarbij grondgebonden woningen kunnen komen en de koppen van de waterkamers worden ingericht als appartementenblokken. Deze kunnen eventueel uit te voeren met dubbele gevel en vormen de geluidsafscherming voor het zuidelijke gebied.

Met het verdwijnen van de afrit op de A9 verzorgt een kruispunt de aansluiting van het verkeer. De ruimte die hierdoor vrij komt wordt ingericht met appartementenblokken, waaronder geparkeerd wordt.

Het knooppunt van de Keizer Karelweg en de stadsboulevard wordt geaccentueerd met woningbouwblokken, waarbij aan de noordzijde het de entree tot het Stadshart wordt gemarkeerd door hoogbouw.

Een monumentale zichtas tussen het Cobramuseum en het nieuwe bouwblok direct ten zuiden van de regionale weg verbindt symbolisch Amstelveen aan elkaar. Hoewel het scala aan dergelijke culturele voorzieningen niet uitgebreid wordt, wordt de positie versterkt doordat het in het hart van de stad komt te liggen waar een goede bereikbaarheid en leefbaarheid geldt.

Het KPMG gebouw is direct bereikbaar vanaf de stadsboulevard, vanaf hier kan men parkeren op het huidige parkeerterrein. Tussen KPMG en Zwitser Leven is ruimte vooreen enkel kantoorblok

Aan de noordzijde van de stadsboulevard wordt het stadshart uitgebreid. Hierbij wordt in aanvulling op het huidige aanbod een nieuwe winkelstraat gecreëerd die de meer grootschalige winkelvoorzieningen huisvest. Hierdoor ontstaat een winkelcircuit met twee kanten; het huidige Stadshart en de nieuwe winkelboulevard waar het ruime trottoir ingevuld kan worden met enkele kiosken en terrassen. Het circuit laat het gebied van de Meander ongemoeid, waardoor een groen eiland met de Meanderflats wel midden in het gebied ligt, maar geen onderdeel uitmaakt van de verkeersstructuur. Het aanwezige reliëf wordt ingezet om de ontsluiting van de verdiepte parkeerfuncties voor gemengd gebruik te regelen. Op de dubbelhoge voorzieningenlaag komen twee woonlagen, met hogere accenten in de vorm vanaf appartemententorens.





*Stadsboulevard gezien in noordwestelijke richting, links KPMG*



*Stadsboulevard gezien in zuidoostelijke richting*

*Stadsboulevard gezien in noordoostelijke richting, staand voor KMPG*



*Ruimte om te flaneren over de winkelboulevard*



Deelgebied Stadsas

# C - Stadsas

De sneltram wordt omgebouwd tot metro en zal als Noordzuidlijn de centra van Amsterdam en Amstelveen direct verbinden. Verschillende voorzieningen zijn gericht op deze belangrijke OV-verbinding. Het nieuwe OV-knooppunt komt hieraan te liggen, zodat de metro van de Noordzuidlijn, de Zuidtangente en het busstation één geheel vormen. De Noordzuidlijn komt boven maaiveld te liggen, terwijl de weg van de Beneluxbaan op maaiveld blijft. Hierdoor kan het autoverkeer gelijkvloers kruisen, terwijl de metro bovenlangs rijdt. Hierdoor verdwijnen de toe- en afritten van de ongelijkvloerse kruisingen. De ruimte die hierdoor vrij komt kan benut worden voor ruimtelijk ontwikkeling. Bovendien kan ook het profiel van de Ouderkerkerlaan worden doorgezet over de Groenelaan tot de Amstel.

De Beneluxbaan behoudt zijn functie als belangrijkste verkeersweg in noord-zuidrichting, het karakter zal echter drastisch veranderen. Nu vormt het een barrière door de onoversteekbaarheid en de achterkantsituatie door de afwezigheid van op de as georiënteerde (woon-)bebouwing. De Beneluxbaan zal een stadsas worden met grootschalige bouwblokken, georiënteerd op deze as. Hiermee wordt een stedelijke weg gecreëerd waar ook het langzaam verkeer veilig gebruik van kan maken. Bovendien komen de voorzieningen en woningen direct aan de Noordzuidlijn te liggen waardoor deze optimaal benut wordt. Aan deze as kunnen verschillende doelgroepen wonen, waarbij ook gedacht wordt aan studenten aansluitend op de onderwijsvoorzieningen langs de lijn. Het parkeren voor de voorzieningen en appartementenblokken zal voor een deel ondergronds opgelost worden, voor een deel aan de achterliggende ontsluitingsstructuren.

Het raadhuis wordt verplaatst van De Poel naar het nieuwe knooppunt van Beneluxbaan en Stadsboulevard. Bebouwing over de weg zorgt voor een tweede poort, die het regionale centrum begrenst. De verplaatsing van het raadhuis dient als trekker voor ontwikkelingen en gezicht van de gemeente Amstelveen. De Bovendien is het raadhuis nu zeer herkenbaar en goed bereikbaar voor elke inwoner van Amstelveen, en mensen buiten de stad.

Aan deze zijde van het stadshart zal een parkeergarage de huidige garage boven het busstation vervangen, zodat het stadshart wordt opgespannen tussen de twee parkeergarages.



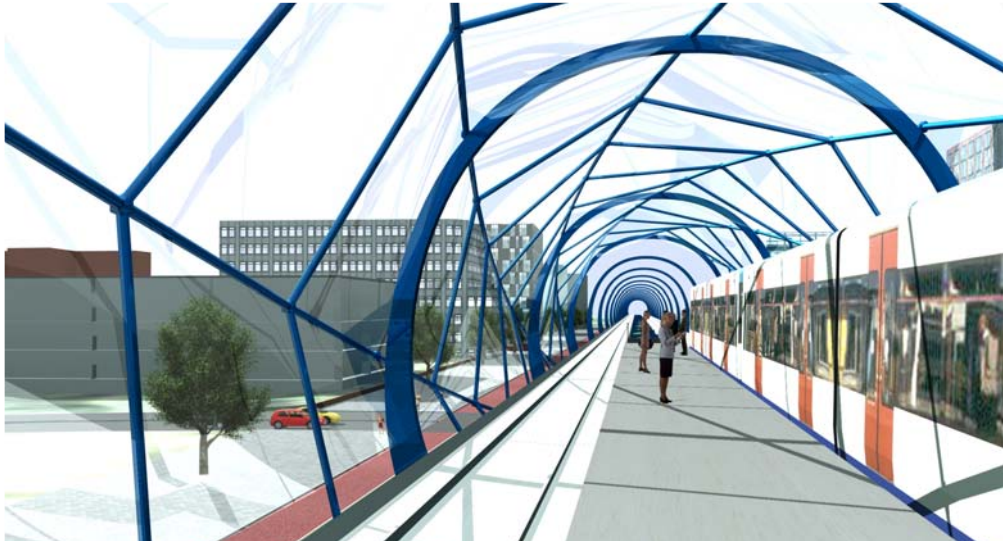


*Vogelvlucht van hooggelegen Noordzuidlijn*





*Stadsas Beneluxbaan vanaf Oudekerkerlaan naar het noorden*



*Zicht vanaf het metroperron*



*Noordzuidlijn vanaf de oostkant, hierachter het stadskantoor*



Deelgebied Oostrand

# D - Oostrand

In de plannen voor de ondertunneling is de A9 hier al weer bijna boven. Mogelijk wordt in de toekomst de Burgemeester Boersweg uitgebreid tot volwaardige stadsrandweg. In ieder geval vormt de weg nu al een begrenzing van de bebouwde kom van Amstelveen. Ruimtelijk laat de begrenzing nog wat te wensen over. Daarom wordt voorgesteld een beperkt aantal bouwblokken toe te voegen, aansluiten op de bestaande structuur. Noord en zuid kant zijn verschillende in functie, hoogte en richting, maar zullen beiden de begrenzing van het gebied aangeven. Aan de noordkant worden 4 grote appartementen blokken toegevoegd die de rand vormen. Aan de zuidkant kunnen seniorenwoningen een aanvulling vormen op het aanbod aan zorgvoorzieningen in Langerhuizen.

Zo ontstaat een stadsrand, die niet bijzonder dicht is maar de begrenzing van Amstelveen markeert voor bijvoorbeeld de automobilisten op de A9, komend uit het oosten.

Aan de oostkant van de randweg is ruimte voor leisurfuncties en tijdelijke functies. Hierbij wordt gedacht aan een sportvelden en volkstuinten, maar ook hoogwaardige sportvoorzieningen als een TOP-sporthall en een golfbaan. De woonwagens die verdwijnen aan de westzijde kunnen hier ook wellicht een plek toegewezen krijgen.



*Vogelvlucht Oostrand vanaf noordoost over de wijk*

# COLOFON

	RUIMTELIJKE VERKENNING GEBIEDSONTWIKKELING A9-ZONE – BIJ ONDERTUNNELING A9 AMSTELVEEN
<b>In opdracht van</b>	Gemeente Amstelveen Arjan van Rijn
<b>Uitgave</b>	Movares Nederland B.V. 8 juni 2007
<b>Telefoon</b>	030 2653734
<b>Projectteam</b>	Nicole van der Waart Geert de Vries Jan Jonker Afdeling Visuals
<b>Projectnummer</b>	IF142502 - 200



TOTAAL grondexploitatie OKT

Amstelveen, grondexploitatie  
start jaar  
aantal jaren

	2007 16	rente	6,0% kostenstijging opbrengstenstijging					2,5% 2,5%													
boekwaarde	2007 1	2008 2	2009 3	2010 4	2011 5	2012 6	2013 7	2014 8	2015 9	2016 10	2017 11	2018 12	2019 13	2020 14	2021 15	2022 16	2023 17	2024 18	2025 totaal 19		
<b>KOSTEN</b>																					
verwerving	0	0	0	0	0	1.800.000	2.400.000	0	1.920.000	0	30.000	0	0	0	0	0	0	0	0	6.150.000	
aankoop RWS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
sloop	0	0	0	0	0	0	0	600.000	0	1.200.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.800.000	
sanering	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
bouwrijpmaken	0	0	696.094	1.888.144	0	0	749.700	2.225.925	3.815.550	2.469.825	1.825.200	2.521.294	1.160.494	464.400	0	0	0	0	0	17.816.625	
eilanden	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
woonrijpmaken	0	0	0	0	850.781	2.307.731	0	1.832.600	1.832.600	3.367.925	2.282.225	3.422.100	3.778.500	3.075.531	1.774.781	0	0	0	0	24.524.775	
waterwerken	0	0	0	0	0	0	0	298.500	298.500	792.000	0	0	162.000	0	0	0	0	0	0	1.551.000	
kademuren	0	0	0	0	0	0	0	0	900.000	180.000	150.000	150.000	0	0	0	0	0	0	0	1.380.000	
bruggen	0	0	0	0	0	0	0	0	270.000	72.000	72.000	180.000	0	0	108.000	0	0	0	0	702.000	
overig	0	0	0	0	0	0	0	900.000	1.800.000	600.000	1.560.000	2.220.000	1.410.000	1.410.000	0	0	0	0	0	9.900.000	
stadsas	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
VAT 30%	0	0	208.828	566.443	255.234	692.319	224.910	1.757.108	2.674.995	2.604.525	1.766.828	2.548.018	1.953.298	1.484.979	564.834	0	0	0	0	17.302.320	
afkoop p-plaatsen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
overig	0	0	0	0	0	0	0	0	1.260.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.260.000	
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
<b>totaal kosten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>904.922</b>	<b>2.454.587</b>	<b>1.106.016</b>	<b>4.800.051</b>	<b>3.374.610</b>	<b>7.614.133</b>	<b>14.771.645</b>	<b>11.286.275</b>	<b>7.686.253</b>	<b>11.041.412</b>	<b>8.464.292</b>	<b>6.434.911</b>	<b>2.447.616</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>82.386.720</b>	
kostenstijging	1	1,00	1,03	1,05	1,08	1,10	1,13	1,16	1,19	1,22	1,25	1,28	1,31	1,34	1,38	1,41	1,45	0,00	0,00	0,00	
rente	2,54	2,54	2,40	2,26	2,13	2,01	1,90	1,79	1,69	1,59	1,50	1,42	1,34	1,26	1,19	1,12	1,06	0,00	0,00	0,00	
totaal kosten EW	0	0	0	2.149.517	5.638.015	2.456.558	10.309.312	7.008.506	15.291.154	28.685.783	21.193.685	13.956.885	19.387.261	14.371.446	10.565.021	3.885.877	0	0	0	154.899.021	
totaal kosten SW	60.975.424																				
<b>OPBRENGSTEN</b>																					
soc. Huur	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
appart. < 149.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5.107.146	0	0	0	0	0	0	5.107.146	
appart. 150.000 - 199.000	0	0	0	0	0	3.213.389	0	3.374.059	3.374.059	0	0	8.526.192	1.119.063	9.378.812	0	0	0	0	0	28.985.573	
appart. 200.000 - 224.000	0	0	0	2.092.050	5.355.649	0	0	0	0	0	1.422.594	5.583.682	3.543.096	2.845.188	0	0	0	0	0	20.842.259	
appart. 225.000 - 249.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3.389.121	0	5.124.029	0	0	0	0	0	8.513.150	
appart. 250.000 - 299.000	0	0	0	6.410.640	0	0	0	0	0	0	4.602.510	0	10.826.360	6.434.175	2.219.068	0	0	0	0	30.492.753	
appart. 300.000 - 399.000	0	0	0	4.897.639	0	0	0	0	0	0	0	0	1.664.301	2.958.757	0	0	0	0	0	9.520.696	
appart > 400.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.129.707	753.138	753.138	0	0	0	0	0	0	0	2.635.983	
won. 200.000 - 299.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
won. 300.000 - 349.000	0	0	0	0	0	0	7.788.132	642.678	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8.430.810	
won. 350.000 - 399.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
won. 400.000 - 499.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
won. > 500.000	0	0	0	0	0	0	0	0	20.106.504	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20.106.504	
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
kantoren 300	0	0	0	0	0	0	1.102.500	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.102.500	
kantoren 350	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11.587.500	0	0	0	0	0	0	11.587.500	
kantoren 400	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
stadskantoor	0	0	0	0	0	0	0	15.360.000	25.320.000	0	20.992.500	5.250.000	4.320.000	5.460.000	0	0	0	0	0	76.702.500	
kantoren klm	0	0	0	0	0	0	0	0	0	21.000.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	21.000.000	
detailhandel	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	450.000	1.260.000	2.520.000	0	0	0	0	0	0	4.230.000	
school	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
parkeergarage	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
<b>totaal opbrengsten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>13.400.329</b>	<b>5.355.649</b>	<b>3.213.389</b>	<b>8.890.632</b>	<b>19.376.736</b>	<b>48.800.563</b>	<b>21.000.000</b>	<b>28.597.312</b>	<b>21.373.013</b>	<b>44.829.725</b>	<b>27.076.932</b>	<b>7.343.096</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>249.257.376</b>	
opbrengstenstijging	1	1,00	1,03	1,05	1,08	1,10	1,13	1,16	1,19	1,22	1,25	1,28	1,31	1,34	1,38	1,41	1,45	0,00	0,00	0,00	
rente	2,54	2,54	2,40	2,26	2,13	2,01	1,90	1,79	1,69	1,59	1,50	1,42	1,34	1,26	1,19	1,12	1,06	0,00	0,00	0,00	
totaal opbrengsten EW	0	0	0	30.779.623	11.895.369	6.901.558	18.464.370	38.913.516	94.768.210	39.434.391	51.927.696	37.528.187	76.115.994	44.455.684	11.658.027	0	0	0	0	462.842.627	
totaal opbrengsten SW	182.196.280																				
<b>saldo nominaal</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-904.922</b>	<b>10.945.742</b>	<b>4.249.633</b>	<b>-1.586.662</b>	<b>5.516.022</b>	<b>11.762.604</b>	<b>34.028.918</b>	<b>9.713.725</b>	<b>20.911.059</b>	<b>10.331.601</b>	<b>36.365.433</b>	<b>20.642.021</b>	<b>4.895.481</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>166.870.656</b>	
<b>saldo EW</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-2.149.517</b>	<b>25.141.608</b>	<b>9.438.810</b>	<b>-3.407.753</b>	<b>11.455.864</b>	<b>23.622.362</b>	<b>66.082.427</b>	<b>18.240.706</b>	<b>37.970.811</b>	<b>18.140.926</b>	<b>61.744.548</b>	<b>33.890.663</b>	<b>7.772.150</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>307.943.606</b>	
<b>SALDO SW</b>	<b>121.220.856</b>																				



# AANPASSINGEN OP DE VERKENNING GRONDEXPLOITATIE GEBIEDSONTWIKKELING A9 ZONE

Movares

Gemeente  Amstelveen

BIJ ONDERTUNNELING A9 AMSTELVEEN

*Deze beelden zijn vervaardigd door Movares Nederland b.v. in opdracht van de Gemeente Amstelveen.*

*© 2007 Movares*

*Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen, of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Movares.*

# INTRO

In juni 2007 is een ruimtelijk verkenning uitgevoerd naar de gebiedsontwikkeling in de A9 zone bij ondertunneling van de snelweg in dit gebied. Hierbij is een verkenning van de bijbehorende grondexploitatie uitgevoerd.

Nu, oktober 2007 dient deze verkenning te worden aangepast op een aantal punten. Doel hiervan is enerzijds risico te mijden en de meest actuele grondprijzen e.d. te gebruiken, zodat een meer betrouwbaar beeld ontstaat.

Voorliggende notitie omschrijft de aanpassingen t.o.v. de versie in juni 2007. Hiertoe is hoofdstuk 3 gekopieerd uit deze notitie en zijn de wijzigingen per deelgebied in blauw weergegeven.

Tot slot zijn de belangrijkste wijzigingen opgesomd en de consequenties voor de totale exploitatie benoemd.



## **INHOUDSOPGAVE**

INTRO	Blz. 3
AANGEPASTE VISIE GEBIEDSONTWIKKELING	7
UITGANGSPUNTEN	8
DEELGEBIEDEN	9
OVERZICHT AANPASSINGEN	15
RESULTAAT	16
Colofon	17
Bijlage: Overzicht grondexploitatie december 2007	18



# AANGEPASTE VISIE GEBIEDSONTWIKKELING



Naar aanleiding van het overleg van 24 oktober 2007 te Amstelveen is op een aantal punten de ontwikkelvisie voor de A9 zone gewijzigd en aangepast. Dit heeft geleid tot een afname van een aantal risico's waardoor een beter gevoel ontstaat bij de financiële potentie van deze visie.

De schets hiernaast geeft de aangepaste visie voor de gebiedsontwikkeling weer, op basis waarvan de nieuwe uitgangspunten.



# UITGANGSPUNTEN

De kosten voor bouw- en woonrijpmaken zijn globaal ingeschat op basis van eenheidsprijzen per hectare. Voor specifieke kostenelementen zoals kademuren, bruggen, aanleg eilanden of bijzondere infrastructurele maatregelen zijn afzonderlijke inschattingen gemaakt.

Geen kostenpost is meer opgenomen voor het onrendabele deel voor het gebouwd parkeren voor de appartementen tot een VON prijs van < € 150.000 en de sociale woningbouw.

Daarnaast is rekening gehouden met plankosten ter grootte van 30% van de kosten voor de civiele werkzaamheden.

Geen rekening is nog gehouden met de kosten voor aanleg van de nieuwe regionale weg in oost-westrichting die de A9 op lokale schaal vervangt en eventuele consequenties hiervan voor de bestaande aansluitingen op bijvoorbeeld de Beneluxbaan. Ook de benodigde ingrepen om de basisvariant met de hooggelegen Noordzuidlijn verhoogd aan te leggen ter plaatse van het centrumgebied zijn niet verwerkt in de kosten.

## OPBRENGSTEN

Het woningbouwprogramma is quick scan-matig gebaseerd op gangbare marktprijzen in Amstelveen en het gemeentelijke grondprijnsbeleid. Een meer gedegen studie van deze marktprijzen leidt wellicht tot optimalisatie. De grondprijzen voor de kantoren en voorzieningen zijn eveneens gebaseerd op het gemeentelijke grondprijnsbeleid.

## KOSTEN

Ten opzichte van de rapportage van juni 2007 zijn de ruimtelijke ontwikkelingen enigszins aangepast. Dit heeft geleid tot aanpassing van een aantal uitgangspunten en reductie van kosten. Zo zijn de risico's ten aanzien van de verwerving van het gemeentehuis en het KLM hoofdkantoor vervallen. Tevens zijn de aankoopbedragen voor het Keizer Karel College alsmede de Meanderflat komen te vervallen. Tot slot is geen aankoopbedrag meer opgenomen voor de gronden van RWS (huidig A9 tracé).

Naast minder woningen zijn binnen het te ontwikkelen programma ook woningen omgeruild voor kantoren, sociale huur woningen omgeruild voor woningen in een hoger marktsegment en zijn de grondquotes meer in overeenstemming gebracht met het gemeentelijke grondprijnsbeleid.

Al deze wijzigingen hebben geleid tot een optimalisatie van het resultaat.

# DEELGEBIEDEN

## INDELING DEELGEBIEDEN

He totaal beschouwde plangebied is ca. 360 ha groot. Dit bestaat voor het overgrote deel uit bebouwd gebied. De ruimte die benut kan worden voor nieuwe ontwikkelingen is ruim 80 ha. Voor de berekening van de financiële haalbaarheid is het gebied opgesplitst in een 10-tal logische aaneengesloten gebieden:

1. Aan de Poel
2. Nieuw KLM kantoor over A9
3. Aan Amsterdamse Bos
4. Huidige school/sportveld
5. Centrum Zuid
6. Uitbreiding Stadshart
7. Nieuw raadhuis
8. Beneluxlaan Zuid
9. Beneluxlaan Noord
10. Oostrand

Voor elk van de deelgebieden volgt op de volgende bladzijden een opsomming met de belangrijkste elementen.

In de tabel is een overzicht gegeven van de deelgebieden met de corresponderende oppervlakte. Hierin is de oude ondergrond weergegeven, met de verkende ontwikkelingsmogelijkheden van juni 2007.

Naam deelgebied	ha
1 Aan de Poel	17,3
2 Nieuw KLM kantoor over A9	7,4
3 Aan Amsterdamse Bos	8,8
4 Huidige school/sportveld	9,8
5 Centrum Zuid	3
6 Uitbreiding Stadshart	7,6
7 Nieuw raadhuis	3,7
8 Beneluxlaan Zuid	7,5
9 Beneluxlaan Noord	8,8
10 Oostrand	7,4
<b>Totaal</b>	<b>81,3</b>



## DEELGEBIED 1 –AAN DE POEL

### Ontwikkeling

- 2014-2019

### Oppervlak

- Ca. 17,3 ha

### Programma

- 112 grondgebonden woningen (2015-2017)

### Kosten

- Eilanden, kademuren, bruggen
- Bouw- en woonrijpmaken

### Saldo

- Kosten: € 10,2 miljoen
- Opbrengsten € 20.1 miljoen
- Saldo € 7,8 miljoen (per 1-1-2007)

### Aanpassing t.o.v. rapport juni 2007:

Raadhuis blijft behouden, hierdoor worden minder woningen gerealiseerd.

Verplaatsing van de woonwagens vindt doorgang.

## DEELGEBIED 2 –NIEUW KLM KANTOOR OVER A9

### Ontwikkeling

- 2013 – 2019

### Oppervlak

- Ca. 7,4 ha

### Programma

- 72.050 m2 kantoren incl. BMW (2016 en 2017)

### Kosten

- Verwerving en sloop BMW
- Overig: aansluiting wegenstructuur / gebouw
- Bouw- en woonrijpmaken

### Saldo

- Kosten: € 10,3 miljoen
- Opbrengsten € 41.9 miljoen
- Saldo € 22,9 miljoen (per 1-1-2007)

### Aanpassing t.o.v. rapport juni 2007:

Kantoorontwikkeling zal doorgang vinden, maar niet per definitie ingevuld worden door KLM.

Aan de noordzijde zijn ontwikkelingsmogelijkheden beperkter door instandhouding KLM-kavel, hierdoor wordt 18.050 m2 bvo kantoren minder ontwikkeld.

De opbrengsten worden verhoogd van 400 naar 600,-/m2 bvo

### DEELGEBIED 3 – AAN AMSTERDAMSE BOS

Ontwikkeling

- nvt

Oppervlak

- Ca. 8,8 ha

Programma :

- nvt

Kosten:

- nvt

Saldo:

- nvt

#### **Aanpassing t.o.v. rapport juni 2007:**

Dit deelgebied wordt vooralsnog niet in ontwikkeling genomen en levert derhalve geen bijdrage aan de exploitatie en ruimtelijke kwaliteit. Mogelijk kan het in de toekomst alsnog ontwikkeld worden, waarbij een bedrag per woning kan worden verkregen in het kader van de nieuwe grondexploitatiewet.

### DEELGEBIED 4 – HUIDIGE SCHOOL / SPORTVELD

Ontwikkeling

- 2012 – 2020

Oppervlak

- Ca. 9,8 ha

Programma

- 71 grondgebonden woningen (2013)
- 297 appartementen koop, allen starterswoningen (2017 – 2020),

Kosten

- Waterwerken, kademuuren, bruggen
- Bouw- en woonrijpmaken

Saldo

- Kosten: € 14,2 miljoen
- Opbrengsten € 23,7 miljoen
- Saldo € 6,1 miljoen (per 1-1-2007)(\*\*)

#### **Aanpassing t.o.v. rapport juni 2007:**

Het Keizer Karel college blijft gehandhaafd op de huidige locatie (besparing op verwervingskosten).

Hierdoor kunnen minder woningen worden ontwikkeld in dit deelgebied. Het sportveld kan op de tunnel komen te liggen, zodat de huidige locatie van het sportveld wel bestemd wordt voor woningbouw. De 144 sociale huurwoningen zijn vervangen door een duurder segment en de gehanteerde grondquotes komen overeen met het gemeentelijke beleid.

## DEELGEBIED 5 –CENTRUM ZUID

### Ontwikkeling

- 2017 – 2021

### Oppervlak

- Ca. 3,0 ha

### Programma

- 182 appartementen koop (2018 – 2020)
- 25.050 m2 bvo kantoren

### Kosten

- Verwerving grond KPMG,
- Bruggen
- Aanpassen wegstructuur
- Bouw- en woonrijpmaken
- Afkoop parkeerplaatsen

### Saldo

- Kosten: € 3,6 miljoen
- Opbrengsten € 23.1 miljoen
- Saldo € 13.0 miljoen (per 1-1-2007)

### Aanpassing t.o.v. rapport juni 2007:

Omzetting woningbouw (van 353 appartementen naar 182) in een kantoorprogramma aan de randen, grenzend aan stadsweg.

## DEELGEBIED 6 –UITBREIDING STADSHART

### Ontwikkeling

- 2016 – 2021

### Oppervlak

- Ca. 7,6 ha

### Programma

- 328 appartementen koop (2017 – 2020)
- 27.650 m2 detailhandel (2017-2020)
- 2.000 m2 parkeergarage (2017)

### Kosten

- Verwerving en sloop parkeergarage, busstation
- Hoogwaardige inrichting openbare ruimte
- Herinrichting heempark Meander (deels)
- Bouw- en woonrijpmaken
- Afkoop parkeerplaatsen

### Saldo

- Kosten: € 10,7 miljoen
- Opbrengsten € 19.2 miljoen
- Saldo € 5,8 mln miljoen (1-1-2007)(\*)

### Aanpassing t.o.v. rapport juni 2007:

De Meanderflat wordt niet aangekocht en gesloopt. De ontwerppoging om tot een goede ruimtelijke invulling van dit gebied te komen dient later te worden ingevuld.

Daarnaast is voor de opbrengsten van de woningbouw aangesloten op het gemeentelijk grondprijsbeleid.

## DEELGEBIED 7 – NIEUW RAADHUIS

### Ontwikkeling

- 2014 – 2020

### Oppervlak

- Ca. 3,7 ha

### Programma

- 8 grondgebonden woningen (2014)
- 55.150 m2 kantoren (2015 en 2019)

### Kosten

- Aanpassen wegenstructuur
- Bouw- en woonrijpmaken

### Saldo

- Kosten: € 6,9 miljoen
- Opbrengsten € 29,9 miljoen
- Saldo € 16,8 miljoen (1-1-2007)

### Aanpassing t.o.v. rapport juni 2007:

De kantoorbebouwing zal niet als raadhuis gebruikt worden, maar krijgt een commerciële kantoorfunctie. De grondprijs is overeenkomstig het gemeentelijke grondprijsbeleid.

## DEELGEBIED 8 – BENELUXBAAN ZUID

### Ontwikkeling

- 2017 -2021

### Oppervlak

- Ca. 7,5 ha

### Programma

- 666 appartementen koop, allen starterswoningen (2018 – 2020)

### Kosten

- Bouw- en woonrijpmaken

### Saldo

- Kosten: € 6,3 miljoen
- Opbrengsten € 20,5 miljoen
- Saldo € 9,4 miljoen (1-1-2007)

### Aanpassing t.o.v. rapport juni 2007:

Geen verwervingskosten RWS. Grondopbrengsten conform gemeentelijk grondprijsbeleid.

## DEELGEBIED 9 – BENELUXBAAN NOORD

### Ontwikkeling

- 2010-2017

### Oppervlak

- Ca. 8,8 ha

### Programma

- 518 appartementen koop, waarvan 346 starterswoningen (2011 – 2016)
- 41.550 m2 kantoren (2011 - 2013)
- 1.280m2 parkeergarage (2012) (geen grondopbrengsten)
- Busstation (niet uitgewerkt)

### Kosten

- Stelpost voor busstation (*Aanname inrichtingskosten nieuw busstation €1,0 miljoen, 3.500 m2*).
- Waterwerken
- Bouw- en woonrijpmaken
- Afkoop parkeerplaatsen t.b.v. goedkope (sociale huur)appartementen

### Saldo

- Kosten: € 11,7 miljoen
- Opbrengsten € 39.5 miljoen
- Saldo € 22,3 miljoen (1-1-2007)

**Aanpassing t.o.v. rapport juni 2007:** De school wordt niet verplaatst, hier is ruimte voor extra woningbouw. Rondom het busstation ontstaat een verschuiving in het programma van wonen naar kantoorfuncties. De dichtheid wordt hier hoger met een hoogstedelijke uitstraling.

## DEELGEBIED 10 – OOSTRAND

### Ontwikkeling

- 2009 -2021

### Oppervlak

- Ca. 7,4 ha

### Programma

- 583 appartementen koop, (2010 en 2018-2021)

### Kosten

- Grond RWS
- Bouw- en woonrijpmaken
- Afkoop parkeerplaatsen

### Saldo

- Kosten: € 8,4 miljoen
- Opbrengsten € 31,2 miljoen
- Saldo € 17,2 miljoen (per 1-1-2007)

### **Aanpassing t.o.v. rapport juni 2007:**

Grondopbrengsten conform gemeentelijk grondprijnsbeleid.

# OVERZICHT AANPASSINGEN

Door het handhaven van het gemeentehuis (deelgebied 1) en het KLM kantoor (deelgebied 3) is een tweetal risico posten ten aanzien van de verwerving komen te vervallen. Dit heeft wel geleid tot een afname van het woningbouwprogramma en het kantorenprogramma in deelgebied 2 en 3. Mogelijk dat een private ontwikkeling van de huidige KLM locatie nog tot een bijdrage in het kader van de nieuwe grondexploitatiewet zal leiden. Daarmee is hier nog geen rekening gehouden.

In deelgebied 4 wordt het Keizer Karel College gehandhaafd en zijn de te verplaatsen sportvelden gesitueerd op het tunneldek. Naast een aanzienlijke kostenreductie (aankoop en sloop) betekent dit ook een afname van het te ontwikkelen programma. Wel is het gedachte sociale woningbouwprogramma hier omgezet naar een wat duurder marktsegment.

In deelgebied 5 zijn de woningen langs de nieuwe stadsas vervangen door een kantorenprogramma. Dit leidt tot een hoger opbrengstenniveau. In deelgebied 6 blijft de Meanderflat gehandhaafd. Dit resulteert in lagere aankoop- en sloopkosten maar ook tot een afname van het woningbouwprogramma.

In deelgebied 9 is een deel van het woningbouwprogramma omgezet naar kantoren en is op de locatie van de gedachte te verplaatsen school woningbouw gekomen.

Bij alle deelplannen zijn de gronden van Rijkswaterstaat budgettair neutraal ingebracht en is de veronderstelde bijdrage in een eventueel onrendabel deel in de gebouwde parkeervoorziening komen te vervallen.

Tot slot is voor de bepaling van de opbrengstpotentie aangesloten op het gemeentelijke grondprijnsbeleid. Dat betekent een verhoging van de grondquotes van gemiddeld 5% voor de appartementen en grondgebonden woningbouw. Ook het opbrengstenniveau voor de kantoren is naar boven bijgesteld. Een eventuele extra opbrengst uit de gebouwde parkeervoorzieningen voor de te ontwikkelen woningen/appartementen is niet in deze berekening opgenomen.

Uit deze programmatische en financiële aanpassingen blijkt dat, rekening houdend met de mate van abstractheid en de quick scanmatige aanpak, er nog altijd een behoorlijk financieel potentieel mogelijk is. Dit is op de volgende bladzijde weergegeven.



# RESULTAAT

## SALDO

Onderstaand overzicht geeft de indicatie van de kosten en opbrengsten en het contant gemaakte saldo weer. Ter vergelijking is het resultaat van de basisvariant in juni 2007 ernaast gezet.

In deze berekening is geen rekening gehouden met eventuele milieukosten. De opbrengsten zijn gelijkmatig verdeeld over de deelgebieden en het programma, dat voor een groot deel bestaat uit appartementen.

Op startwaarde per 1-1-2007 resulteert dit een positief saldo van ca. 121,2 miljoen euro, rekeninghoudend met 6% rente en 2,5% kosten- en opbrengstenstijging.

## RISICO'S

Deze financiële onderbouwing is quick scanmatig opgebouwd. Er zal daarom rekening gehouden moeten worden met afwijkingen ten opzichte van een aantal aannamen en met risico's.

Zo is in deze berekening geen rekening gehouden met eventuele saneringskosten of het (noodzakelijk) verleggen van belangrijke kabels en leidingen. Daarnaast zijn ook geen kosten opgenomen voor een verhoogde trambaan (Beneluxlaan) en het aanpassen hiervan.

Ook het wijzigen van (delen) van het voorgestane programma (zowel qua omvang, bouwhoogte als functie) zal direct (nadelige) gevolgen hebben voor het verwachte saldo.

Tot slot is verkrijging van maatschappelijke draagvlak onontbeerlijk.

	rapport juni 2007		gewijzigd rapport okt 2007	
<b>KOSTEN</b>				
Aankoop	30,7		6,2	
Sloop	5,3		1,8	
Bouwrijpmaken	18,9		17,8	
Woonrijpmaken	25,9		24,5	
Overig	13,0		14,8	
Plankosten	19,0		17,3	
Bijdrage parkeren	1,4			
<b>Totaal Kosten</b>		<b>114,2</b>		<b>82,4</b>
<b>OPBRENGSTEN</b>				
Appartementen	126,0		106,1	
Grondgebonden won	59,2		28,5	
Kantoren	61,2		110,4	
Voorzieningen	6,0		4,2	
<b>Totaal opbrengsten</b>		<b>252,4</b>		<b>249,3</b>
Saldo (nominaal)		138,2		166,9
<b>Saldo per 1-1-2007</b>		<b>96,6</b>		<b>121,2</b>

# COLOFON

AANPASSING OP DE VERKENNING GRONDEXPLOITATIE GEBIEDSONTWIKKELING A9  
ZONE AMSTELVEEN - BIJ ONDERTUNNELING A9 AMSTELVEEN

<b>In opdracht van</b>	Gemeente Amstelveen Arjan van Rijn
<b>Uitgave</b>	Movares Nederland B.V. 29 oktober 2007 < <i>bijlage toegevoegd december 2007</i> >
<b>Telefoon</b>	030 2653734
<b>Projectteam</b>	Hans Horck Nicole van der Waart
<b>Projectnummer</b>	IF142502 - 200



## Toelichting op de “aanpassingen op de verkenning grondexploitatie gebiedsontwikkeling A9 zone”

### Inleiding

Naar aanleiding van het overleg van 24 oktober 2007 te Amstelveen is op een aantal punten de ontwikkelvisie voor de A9 zone gewijzigd en aangepast. Dit heeft geleid tot een afname van een aantal risico's waardoor een beter gevoel ontstaat bij de financiële potentie van deze visie.

In onderstaande tabel een overzicht van het potentiële programma dat mogelijk is.

programma	aantal/m2 bvo	totaal
appartementen	2.574	
woningen	191	
		2.765
kantoren	193.800	
detailhandel	27.650	
parkeergarage	3.280	
		224.730

### Aanpassingen

Door het handhaven van het gemeentehuis (deelgebied 1) en het KLM kantoor (deelgebied 3) zijn een tweetal risico posten ten aanzien van de verwerving komen te vervallen. Dit heeft wel geleid tot een afname van het woningbouwprogramma en het kantorenprogramma in deelgebied 2. Mogelijk dat een private ontwikkeling vande huidige KLM locatie nog tot een bijdrage in het kader van de nieuwe grondexploitatie wet zal leiden. Daarmee is hier nog geen rekening gehouden.

In deelgebied 4 wordt het Keizer Karel College gehandhaafd en zijn de te verplaatsen sportvelden gesitueerd op het tunneldek. Naast een aanzienlijke kostenreductie (aankoop en sloop) betekent dit ook een afname van het te ontwikkelen programma. Wel is het gedachte sociale woningbouwprogramma hier omgezet naar een wat duurder marktsegment.

In deelgebied 5 zijn de woningen langs de nieuwe stadsas vervangen door een kantorenprogramma. Dit leidt tot een hoger opbrengstenniveau. In deelgebied 6 blijft de Meanderflat gehandhaafd. Dit resulteert in lagere aankoop- en sloopkosten maar ook tot een afname van het woningbouwprogramma.

In deelgebied 9 is een deel van het woningbouwprogramma omgezet naar kantoren en is op de locatie van de gedachte te verplaatsen school woningbouw gekomen.

Bij alle deelplannen zijn de gronden van RWS budgettair neutraal ingebracht en is de veronderstelde bijdrage in een eventueel onrendabel deel in de gebouwde parkeervoorziening komen te vervallen.

Tot slot is voor de bepaling van de opbrengstpotentie aangesloten op het gemeentelijke grondprijnsbeleid. Dat betekent een verhoging van de grondquotes van gemiddeld 5% voor de appartementen en grondgebonden woningbouw. Ook het opbrengstenniveau voor de kantoren is naar boven bijgesteld. Een eventuele extra opbrengst uit de gebouwde parkeervoorzieningen voor de te ontwikkelen woningen/appartementen is niet in deze berekening opgenomen.

Uit deze programmatische en financiële aanpassingen blijkt dat, rekeninhoudend met de mate van abstractheid en de quick scanmatige aanpak, er nog altijd een behoorlijk financieel potentieel mogelijk is.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de wijzigingen ten opzichte van juni 2007 en het mogelijk te verwachten resultaat.

saldo **basisvariant**

	rapport juni 2007		gewijzigd rapport okt 2007	
<b>KOSTEN</b>				
Aankoop	30,7		6,2	
Sloop	5,3		1,8	
Bouwrijpmaken	18,9		17,8	
Woonrijpmaken	25,9		24,5	
Overig	13,0		14,8	
Plankosten	19,0		17,3	
Bijdrage parkeren	1,4			
<b>Totaal Kosten</b>		<b>114,2</b>		<b>82,4</b>
<b>OPBRENGSTEN</b>				
Appartementen	126,0		106,1	
Grondgebonden won	59,2		28,5	
Kantoren	61,2		110,4	
Voorzieningen	6,0		4,2	
<b>Totaal opbrengsten</b>		<b>252,4</b>		<b>249,3</b>
Saldo (nominaal)		138,2		166,9
<b>Saldo per 1-1-2007</b>		<b>96,6</b>		<b>121,2</b>

Het wijzigen van (delen) van het voorgestane programma (zowel qua omvang, bouwhoogte en functie maar ook fasering) zal direct (nadelige) gevolgen hebben voor het verwachte saldo. Een eerste optimalisatie heeft bij deze plaatsgevonden, waardoor de financiële speelruimte al aardig is ingeperkt. Wellicht is de maatschappelijke haalbaarheid het grootste risico.