



## **Bijlagen bij Bestemmingsreglement Stichting bevordering kwaliteit leefomgeving Schipholregio**

In de Staatscourant van 1 oktober 2009, nr. 14721, is het Bestemmingsreglement Stichting bevordering kwaliteit leefomgeving Schipholregio geplaatst. De bijlagen bij dat reglement zijn hieronder weergegeven.

**BIJLAGE I (als bedoeld in artikel 1 onder n Bestemmingsreglement Stichting bevordering kwaliteit leefomgeving Schipholregio)**



Het kaartbeeld betreft een indicatieve weergave van de 20 KE contour.



## **BIJLAGE II (als bedoeld in de artikelen 15 eerste en derde lid en 16 tweede lid Bestemmingsreglement Stichting bevordering kwaliteit leefomgeving Schipholregio)**

### **1. Zwanenburg: Hart voor Zwanenburg**

De kern Zwanenburg ligt ingeklemd tussen de aan- en uitvliegroutes van de Zwanenburgbaan en de Polderbaan. Hierdoor wordt grote overlast ervaren van vliegverkeer dat gebruik maakt van deze banen. Als gevolg van de ruimtelijke beperkingen ten gevolge van Schiphol kent Zwanenburg een bouwstop. De bouwbeperkingen, het gebrek aan ontwikkelingsperspectief en de achteruitgang van het voorzieningenniveau hebben grote effecten op de kwaliteit van de woon-, werken leefomgeving van de bewoners van Zwanenburg en Halfweg. Zonder krachtige nieuwe impulsen en bij toenemende overlast als gevolg van vliegverkeer zal de omgevingskwaliteit voor bewoners verder verslechteren. Het project Hart voor Zwanenburg, in casu het dorpshart van Zwanenburg en het Park Zwanenburg, staat symbool voor de mogelijkheden die er zijn om de sociaal maatschappelijke structuur te versterken.

Het project biedt de mogelijkheid om een stevige impuls te geven waardoor het mogelijk is diverse ruimtelijke en maatschappelijke aspecten in samenhang te ontwikkelen. Het gaat daarbij onder andere om het organiseren van een ontmoetingsplaats, het aansluiten van vernieuwingsimpulsen die vanuit de detailhandel ingezet kunnen worden, voorzieningen in het dorpshart, het stimuleren en faciliteren van sport, recreatie en groenontwikkeling als uitloopgebied en het realiseren van een passende mix aan functies, daar waar als gevolg van de ruimtelijke beperkingen er tot op heden geen verbetering mogelijk was van de fysieke en sociale leefbaarheid in Zwanenburg. Een eerste investeringsraming voor de projecten in Zwanenburg is gemaakt. Deze zal bij de verdere uitwerking van de aanpak van zowel 'Hart van Zwanenburg' en Park Zwanenburg verder worden geconcretiseerd.

### **2. Halfweg: Kwaliteitsimpuls van station, stationstoegang en stationsomgeving**

De kwaliteit van de leefomgeving in Halfweg is ernstig aangetast door de aanwezigheid van aan- en uitvliegroutes van Schiphol. Er wordt ernstige geluidshinder ervaren en het gebied is onderhevig aan ruimtelijke beperkingen vanwege geluids- en veiligheidscontouren. De bouwbeperkingen, het gebrek aan ontwikkelingsperspectief en de achteruitgang van het voorzieningenniveau hebben grote effecten op de kwaliteit van de woon-, werk- en leefomgeving. Het gebiedsontwikkelingsproject betreft ontwikkeling van het voormalig CSM terrein en een aantal daaraan gerelateerde en daarvan afhankelijke projecten. De centrale ontwikkeling bestaat uit de realisatie van kantoren, detailhandel en recreatie door de herontwikkeling van industrieel erfgoed in combinatie met nieuwbouw. Dit maakt het ook mogelijk om een aantal maatschappelijke voorzieningen te realiseren en het gebied een noodzakelijke impuls met betrekking tot de kwaliteit van de leefomgeving te geven waardoor het maatschappelijk draagvlak van voorzieningen wordt versterkt. Het gebied is een belangrijke ruimtelijke schakel in de dubbelkern Zwanenburg Halfweg en versterkt de identiteit van het gebied. Realisatie van het project betekent dat er voldoende draagvlak is voor het NS-station en bijbehorende fietspaden en een fietsbrug. Met een kwalitatief goede toegang tot het NS-station Halfweg en de verbetering van openbaar vervoer kan een impuls worden gegeven waardoor het mogelijk is diverse ruimtelijke en maatschappelijke componenten in samenhang te ontwikkelen.

### **3. Amstelveen Noord**

Het betreft hier een dicht bebouwd gebied gelegen onder de aan- en uitvliegroute van de Buitenveldertbaan. In dit gebied wordt ernstige hinder van Schiphol ondervonden zowel door geluidsoverlast als ruimtelijke beperkingen door de ruimtelijke doorwerking van de geluid- en veiligheidscontouren.

#### **3.1 Uilenstede**

Dit project betreft vooral de inrichting van de openbare ruimte en het realiseren van voorzieningen in het gebied. Door groei van het vliegverkeer op Schiphol en de effecten van de Buitenveldertbaan wordt de (leef)kwaliteit van het gebied ernstig onder druk gezet en structureel aangetast. Er zijn geen mogelijkheden voor substantiële hinderbeperking. Daarom is investeren in de leefbaarheid noodzakelijk om de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren. Door de ruimtelijke beperkingen als gevolg van Schiphol is intensivering van bouw mogelijkheden niet mogelijk waardoor het draagvlak voor voorzieningen te beperkt is. Hierdoor zijn de mogelijkheden om het gebied de gewenste kwaliteitsimpuls te geven beperkt. Door de ruimtelijke beperkingen zijn de ambities binnen het huidige project Uilenstede-Oost aanzienlijk naar beneden bijgesteld. Het is dan ook niet mogelijk om tot een optimale grondexploitatie te komen en er kunnen geen kostendragende faciliteiten aan het plangebied (Uilenstede-Oost) worden toegevoegd (voorzieningen, andere soorten (markt)woningen etc.).



---

### **3.2 Verbeteren leefomgeving**

In Amstelveen Noord gebied wordt ernstige hinder ondervonden (de wijken Randwijck en Patrimonium-Noord liggen binnen de 35 Ke contour, de rest van het gebied binnen de 20 Ke contour). Daarnaast is sprake van beperkingen bij het streven naar een goede ruimtelijke en maatschappelijke inrichting van het gebied als gevolg van beperkende wet- en regelgeving in relatie tot Schiphol. De leefkwaliteit van het gebied ligt hierdoor onder druk.

Om de leefkwaliteit van het gebied te verbeteren zijn investeringen gewenst in de openbare ruimte, bovenop bestaand beleid. Groen is bepalend voor de identiteit van Amstelveen. Het versterken van het groen is mogelijk door het upgraden van de heemparken en verbeteren van de onderlinge structuur. Het ontbreekt in Noord ook aan een aantal voorzieningen die het gebied leefbaarder maken: realisatie van extra (jongeren)voorzieningen, speelplaatsen en verbeteren van de kwaliteit openbare ruimte. Met deze impuls zal de kwaliteit van de leefomgeving zichtbaar verbeteren.

### **4. Aalsmeer: Herstructurering sloopzone**

In Aalsmeer en Uithoorn wordt ernstige hinder ondervonden als gevolg van gebruik van de Aalsmeerbaan. Het gebruik van de Aalsmeerbaan zal naar verwachting niet afnemen, eerder toenemen. De omwonenden ervaren de sloopzone als een leeg, rommelig en desolaat gebied. De sloopzone is een gevolg van de negatieve effecten van Schiphol. Door de ruimtelijke beperkingen is het niet mogelijk om opbrengstgenererende voorzieningen te ontwikkelen en is er geen verdienend vermogen in het gebied. Herstel van ruimtelijke samenhang en versterking van ruimtelijke kwaliteit is echter essentieel voor het gebied. De sloopzone wordt ingericht als een aantrekkelijk groengebied met natuurontwikkeling en water.

### **5. Uithoorn**

In het Noordwestelijk deel van Uithoorn (Legmeer) is een blok van 234 relatief gehorige woningen uit het begin van de jaren zeventig die niet of zeer slecht geïsoleerd zijn. De geluidsoverlast is er zeer groot als gevolg van een grote spreiding van het vliegverkeer rond de route ARNEM-ANDIK en de bocht naar zuidelijke bestemmingen. Voor de verbeterde isolatie van deze woningen is een financiële bijdrage nodig. Indien aanpassing van de vliegroute haalbaar blijkt dan vervalt dit door Uithoorn aangedragen project.