

Structuurvisie De Nieuwe Kern

Vastgesteld 25 november 2021

Gemeente Ouder-Amstel



Structuurvisie De Nieuwe Kern

Vastgesteld 25 november 2021

Gemeente Ouder-Amstel

Rapportnummer:	P04754
IMRO-nummer:	NL.IMRO.0437.SVDeNieuweKern-VG01
Datum:	15 oktober 2021
Opdrachtgever:	Gemeente Ouder-Amstel
Projectteam BRO:	PZ, TB, RV, DV, RvO
Trefwoorden:	Structuurvisie, De Nieuwe Kern, gebiedsontwikkeling, gemengd leefgebied, programma
Bron foto kaft:	BRO
Beknopte inhoud:	De Structuurvisie De Nieuwe Kern geeft de kaders weer voor verdere ontwikkeling van dit unieke gebied in de gemeente Ouder-Amstel. Passend binnen het vigerende beleid is een gedragen ambitie en visie uitgewerkt met een onderbouwing voor het programma. Bovendien komen de technische randvoorwaarden aan bod, evenals de vervolgstappen in de ontwikkeling en realisatie van De Nieuwe Kern.

BRO Amsterdam
Sarphati Plaza
Rhijnspoorplein 38
1018 TX AMSTERDAM
T +31 (0)20 – 506 1999
E info@bro.nl



Inhoudsopgave

pagina

1. INLEIDING

4

1.1	Aanleiding	4
1.2	De Nieuwe Kern: ambitie en centrale doelen	6
1.3	Hoe is deze visie tot stand gekomen?	7
1.4	Participatie	8
1.5	Leeswijzer	10

2. POSITIONERING & BELEIDSKADER

11

2.1	Inleiding	11
2.2	Historische kwaliteiten De Nieuwe Kern	11
2.3	Bestaande situatie plangebied	13
2.3.1	De ondergrond	16
2.3.2	Milieu, geluid en overige factoren	17
2.4	Beleidskaders De Nieuwe Kern	20
2.4.1	Relevant nationaal beleid	20
2.4.2	Relevant provinciaal beleid	23
2.4.3	Relevant regionaal beleid	23
2.4.4	Relevant lokaal beleid	25
2.5	Rekenschap geven voor het woon- en leefklimaat	29

3. VISIE

35

3.1	Inleiding	35
3.2	Ambitiebeeld De Nieuwe Kern	35
3.3.1	Leefbaarheid, woonkwaliteit & gezondheid	38
3.3.3	Duurzaamheid, energieneutraliteit & klimaatbestendigheid	42
3.3.4	Groen & water	44
3.3.5	Aantrekkelijkheid & ruimtelijke kwaliteit	48
3.3.6	Bereikbaarheid & mobiliteit	48

4. THEMAMATISCHE KADERSTELLING

54

4.1	Inleiding	54
4.2	Leefbaarheid, woonkwaliteit & gezondheid	54
4.3	Economische vitaliteit	63
4.4	Duurzaamheid	66
4.5	Groen & water	67
4.6	Aantrekkelijkheid & ruimtelijke kwaliteit	71
4.7	Bereikbaarheid & mobiliteit	71

5. PROCES EN UITVOERING

78

5.1	Uitvoeringsaspecten	78
5.2	Globale planning	83
5.3	Proces	83

BIJLAGEN

BIJLAGE 1:

Programmatische onderbouwing De Nieuwe Kern, BRO, april 2021

Bijlage 2:

Advies Luchtvaartgeluid, Martijn Lugten, 24 mei 2019

Bijlage 3:

Structuurvisie kaart, april 2021

Bijlage 4:

Toelichting verwerking van de input vanuit het participatietraject, mei 2021

Bijlage 5:

Verslag Participatietraject De Nieuwe Kern, augustus 2020

Bijlage 6:

Toelichting verwerking uitkomsten MER in Structuurvisie, mei 2021

Bijlage 7:

BSG Analyse bestemmingsplannen DNK, augustus 2021

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

Unieke gebiedsontwikkeling De Nieuwe Kern

De Nieuwe Kern (DNK) betreft een unieke gebiedsontwikkeling in de gemeente Ouder-Amstel. Als een 'ruwe diamant' ligt het gebied tussen Amstel Business Park, het station Duivendrecht, de Johan Cruijff Arena en de A2 en vormt het onderdeel van de stedelijke agglomeratie Amsterdam. Het vormt onderdeel van de Amstelcorridor, van het Amstel Station tot het AMC, dat de komende jaren wordt getransformeerd om tegemoet te komen aan de hoge druk op de woning- en kantorenmarkt. Binnen de economische en internationale ontwikkelingen (o.a. Brexit) wordt eerder een toenemende druk dan een afname voorzien. Het beoogde programma bestaat uit circa 500.000 m² aan wonen (ca. 5.000 woningen) en 250.000 m² aan niet-woonfuncties.

Waarom De Nieuwe Kern

In de bestaande situatie vormt het gebied een onderbreking in de stedelijke structuur, zowel sociaal, ruimtelijk als economisch. Door de ontwikkeling van De Nieuwe Kern kan de potentie die verborgen ligt in de locatie verzilverd worden en kan dit een verbindende schakel worden in het omliggende gebied. Zowel binnen de Metropoolregio Amsterdam als tussen Duivendrecht, de Amstelscheg en Ouderkerk aan de Amstel. De ontwikkeling van De Nieuwe Kern zal een rol spelen bij het realiseren van verschillende doelstellingen en ambities:

1. Ruimte bieden voor nationale en regionale wensen en eisen. Door de unieke ligging van deze locatie, de uitstekende ontsluiting en de hoge druk op de woning- en kantorenmarkt kan deze locatie een rol spelen in

het realiseren van ambities op regionaal en nationaal niveau. Zo kan de ontwikkeling van DNK door de concentratie van topsectoren de ruimtelijk-economisch structuur versterken, welke als nationaal belang is aangemerkt in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Daarnaast legt de Provincie de focus op het beter benutten van stationslocaties, met DNK als woningbouwlocatie en versterking van de omgeving van station Duivendrecht e.o. zoals verwoord in het knooppuntenbeleid.

2. Openhouden van het cultuurhistorisch landschap in de metropoolregio in combinatie met de regionale woningbouwopgave. Ouder-Amstel ziet geen andere locaties waar deze hoeveelheid woningen toegevoegd kunnen worden als wordt gekozen voor het openhouden van het landschap (Amstelscheg en Ronde Hoep).
3. Noodzaak voor ruimtelijke regie vanwege veelheid aan lokale ruimteclaims. Het initiatief van EndemolShine was het eerste initiatief dat mogelijkheden zag voor ontwikkeling in dit gebied, waarna diverse andere initiatieven volgden. Het ontbrak toen echter aan een beleidskader om hierin keuzes te maken. De eerste stappen die hiervoor gezet zijn waren de Nota van Uitgangspunten in 2013 en de samenwerkingsovereenkomst met de grondeigenaren in het gebied in 2017. De Structuurvisie met MER is de volgende stap in het vastleggen van de ruimtelijke koers en beleid.
4. Verbinden van Duivendrecht en Ouderkerk aan de Amstel. Door het realiseren van nieuwe routes en verbindingen kan het gebied een schakelfunctie spelen bij de verbinding tussen Duivendrecht en Ouderkerk, terwijl ook voorzien wordt in een goede verbinding van de Amsterdamse omgeving van Amstelstation tot AMC.
5. Regionale woningbouwopgave. De MRA is een economisch sterke regio, met een enorme aantrekkingskracht. Dit leidt tot een sterke bevolkingsgroei en een grote woningvraag. De laatste prognoses voorspellen tot

2040 een groei van de woningbehoefte van circa 230.000 woningen (ge-rekend vanaf 2017), waarbij DNK nu met een nieuwbouwprogramma van circa 4.500 woningen in de plannen wordt meegenomen. De ligging van DNK, nabij een hoogwaardig OV-knooppunt en binnen bestaand stede-lijk gebied, maakt dat de ontwikkeling van deze locatie goed past binnen het beleid van de MRA.

6. Draagvlak voor lokale voorzieningen. De nieuwe inwoners en bedrijvigheid dragen bij aan een draagvlak voor zowel al bestaande als nieuwe voorzieningen binnen en buiten DNK.

Uitzonderlijk goed bereikbaar

Het gebied ligt op een bijzonder strategische plek met een uitstekende be-reikbaarheid voor verschillende modaliteiten. Rijkswegen A10, A2 en A9 lig-gen in de directe nabijheid van het gebied en de treinsporen Amsterdam - Utrecht en Schiphol - Almere kruisen elkaar ter hoogte van station Duivend-recht. Vanuit DNK/station Duivendrecht reist men daardoor binnen een kwar-tier onder andere naar Schiphol, Amsterdam Centraal, Utrecht Centraal of de Zuidas. Door de ontwikkeling van DNK wordt deze kwaliteit beschikbaar ge-maakt voor een grotere doelgroep en kunnen nieuwe verbindingen gelegd worden voor langzaam verkeer.

Kwaliteit voorop in verdere ontwikkeling

De omvang van het plangebied in combinatie met de complexiteit van het verenigen van diverse belangen vroegen om een integrale visie op de plan-vorming. Deze vond in afstemming met de grondeigenaren, de regio en (toe-komstige) gebruikers plaats. Gemeente Ouder-Amstel heeft in december 2013 de Nota van Uitgangspunten vastgesteld voor de ontwikkeling van DNK en heeft in 2017 een samenwerkingsovereenkomst (SOK) gesloten met de grondeigenaren in het gebied. In de verdere ontwikkeling en uitwerking was

niet het programma leidend, maar ruimtelijke kwaliteit en woonklimaat. Hier-voor is in de Ontwerp-structuurvisie uitgegaan van het programma zoals dat is opgenomen in de SOK, waarbij de plan-MER (Milieu-Effect-Rapportage) nader inzicht geeft in het meest optimale programma vanuit milieu-optiek. Bij de vaststelling van de Structuurvisie is de keuze gemaakt voor het definitieve programma. Op basis van een beoordeling per onderwerp is een integrale afweging gemaakt waarbij de voor- en nadelen per onderwerp tegen elkaar afgewogen zijn.

Vanuit de integrale beoordeling is het woonprogramma in voorliggende struc-tuurvisie verruimd tot 500.000m² bvo, gekoppeld aan de gemiddelde wo-ninggrootte van 100m² bvo per woning (dus in totaal ca 5.000 woningen). Voor dit woonprogramma is het voorzieningenniveau dat al was opgenomen in de ontwerp-structuurvisie toereikend. Zie voor een nadere toelichting ook hoofdstuk 4.

Richting geven aan grootschalige projecten

Om ervoor te zorgen dat de totale ontwikkeling ruimtelijk in samenhang plaatsvindt is deze overkoepelende Structuurvisie nodig. De Structuurvisie geeft de ruimtelijke kaders, evenals de hoofdkeuzes voor én onderbouwing van het programma voor wonen en niet-woonfuncties. Daarmee is de Struc-tuurvisie de opvolger en vervanger van de Nota van Uitgangspunten. De Structuurvisie vormt de basis voor participatie met belanghebbenden en het toetsingskader voor uitwerking van een of meerdere omgevingsplannen. Deze omgevingsplannen zijn de vervangers van bestemmingsplannen onder de nieuwe Omgevingswet, die naar alle waarschijnlijkheid per 2022 van kracht gaat. Initiatieven van partijen worden straks aan de omgevingsplan-nen getoetst.

Afb. 1.1 Plangebied De Nieuwe Kern



1.2 De Nieuwe Kern: ambitie en centrale doelen

Kansrijke locatie in regionaal perspectief

De gemeente Ouder-Amstel heeft een hoge ambitie om De Nieuwe Kern duurzaam te ontwikkelen. De strategische ligging in de Amstelcorridor met uitstekende OV-bereikbaarheid noord-zuid en oost-west, biedt een zeer kansrijke locatie voor wonen, werken, sport, onderwijs en recreatie. Naast de grote behoefte aan woningen is er eveneens grote vraag naar bedrijfsruimte, waaronder kantoren, hotels en (extended) short stay accommodaties. De ontwikkeling van DNK staat niet op zichzelf, maar maakt deel uit van een

groter gebied van ArenAPoort, Zuidas, Werkstad OverAmstel, Amstelkwartier en Amstel III. In onderlinge afstemming vindt de ontwikkeling plaats.

Verbindingen verbeteren

De ontwikkeling van De Nieuwe Kern biedt kansen om verschillende onderdelen in het gebied ruimtelijk en functioneel te verbinden en daarmee kwalitatief te verbeteren. De infrastructuur in Ouder-Amstel, stadsdeel Zuidoost en de stad Amsterdam kunnen beter op elkaar aansluiten, evenals de kernen Duivendrecht en Ouderkerk aan de Amstel, de volkstuinten en de groene Amstelscheg, de trainingsfaciliteiten van AFC Ajax, station Duivendrecht als openbaar vervoersknooppunt en diverse parkeermogelijkheden bij evenementen. Door een integrale aanpak worden kansen maximaal benut.

Centrale doelen De Nieuwe Kern samengevat

- Ontwikkeling van een duurzaam ingericht stedelijk gebied;
- Met een mix aan wonen, werken, sporten, onderwijs en recreëren aansluitend op de regionale agenda;
- Die deelgebieden verbetert en ruimtelijk verbindt;
- Met een hoogwaardige OV-verbinding die bijdraagt aan de blijvende (inter)nationale bereikbaarheid.

1.3 Hoe is deze visie tot stand gekomen?

Nota van Uitgangspunten

In de Structuurvisie van gemeente Ouder-Amstel uit 2007 werd al nagedacht over hoe het gebied van De Nieuwe Kern in de toekomst ingericht zou kunnen gaan worden. Verdere concretisering van de gewenste inrichting volgde in 2013 in de Nota van Uitgangspunten, met uitgangspunten op gebied van ruimtegebruik, verkeerskundige hoofdstructuur, openbaar vervoer, groen & water, programma en energie & duurzaamheid.

Samenwerkingsovereenkomst

In 2017 werd een Samenwerkingsovereenkomst gesloten tussen gemeente Ouder-Amstel en alle grondeigenaren. De gemeente Ouder-Amstel is het juridisch-planologisch bevoegd gezag. De grondeigenaren zijn naast de gemeente Ouder-Amstel, de gemeente Amsterdam, Borchland/VolkerWesselsVastgoed, NS Vastgoed en AFC Ajax. De kern van de overeenkomst is dat de gemeente Ouder-Amstel de planologische kaders vaststelt in een Structuurvisie, als basis voor uit te werken omgevingsplannen en faciliterend grondbeleid. De eigenaren ontwikkelen het gebied voor eigen rekening en risico.

Parallel uitwerken Structuurvisie en stedenbouwkundige verkenning

Parallel aan de uitwerking van de Structuurvisie door de gemeente werkten de grondeigenaren aan een stedenbouwkundige visie en een rekenmodel. Door deze processen parallel en in onderlinge afstemming uit te werken werd efficiënt gebruik gemaakt van elkaars inzichten en is voorkomen dat te-

genstrijdige uitgangspunten gehanteerd worden. Tevens werd op deze manier duidelijk of de kaders die worden geschetst door de gemeente Ouder-Amstel leiden tot een economisch haalbaar en ruimtelijk uitvoerbaar plan.

Invloed coronavirus

Deze visie is gedeeltelijk voor en gedeeltelijk tijdens de uitbraak van het coronavirus (SARS-CoV-2) ontwikkeld. Dit heeft ook invloed gehad op het (participatie)proces van deze visie. Het is duidelijk dat de gevolgen van het virus op korte termijn een grote impact hebben op wonen, werken en de economie. Het is nog onduidelijk wat voor effect dit heeft op de lange termijn. Wel wordt verwacht dat de grote vraag naar woningen in de metropoolregio Amsterdam zal blijven. Door in de visie ruimte te laten om in te spelen op de veranderende ontwikkelingen is hier beoogd mee om te gaan.

Ontwikkelingstraject

Op basis van de concept-Structuurvisie is een participatietraject doorlopen en begonnen met het opstellen van de notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) en vervolgens een Milieueffectrapportage (MER). Het MER heeft als doel het milieu een volwaardige plaats te geven in de bestuurlijke besluitvorming, zodat met de uitkomst van de m.e.r. een solide en toegespitste onderbouwing kan worden gegeven. Zowel de resultaten uit het participatietraject als die van het MER zijn verwerkt in voorliggende definitieve Structuurvisie.

1.4 Participatie

Het participatietraject is bedoeld om aan de hand van de concept-Structuurvisie een open dialoog te voeren over belangrijke vraagstukken in De Nieuwe Kern. Alle stakeholders en bewoners zijn uitgenodigd om deel te nemen aan deze dialoog.

Krachtenveld

Voor elk thema binnen de Structuurvisie is een krachtenveldanalyse gemaakt. In deze analyse zijn alle belanghebbenden in beeld gebracht, inclusief hun belangen, hun invloed, hun mening over het project en hoe belangrijk zij zijn voor het welslagen van het project. Per thema is bepaald wat het participatieniveau is en op welke punten het accent lag op informeren en toelichten, omdat sommige aspecten al vastliggen vanwege andere overwegingen.

Doelgroepen

De participatie in DNK kent verschillende doelgroepen;

1. (toekomstige) inwoners en ondernemers, met name uit Ouder-Amstel en rest van de omgeving van DNK (gebieden ABPZ, Venserpolder, Amstel III en ArenAPoort West);
2. huidige gebruikers van DNK (sportverenigingen, volkstuinverenigingen, Endemol, ProRail en RWS);
3. grondeigenaren in DNK;
4. belangenorganisaties (bijv. Bond van Volkstuinders, ORAM);
5. vervoerders / GVB;
6. medeoverheden.

Participatietraject

In de bijlage is een samenvattend verslag te vinden over het participatietraject voor DNK. Het traject kende verschillende onderdelen om te horen wat de zorgen, wensen en ideeën zijn bij de gepresenteerde plannen. Zo is er een documentaire gemaakt en zijn er verschillende bijeenkomsten georganiseerd.

Dit traject is vanwege de ontwikkelingen met betrekking tot Covid-19 anders gelopen dan vooraf voorzien, wat heeft geresulteerd in het gebruik van online participatiemogelijkheden zoals online consultatie, terugkoppeling van antwoorden op vragen via de mail en online bijeenkomsten. Desalniettemin is er in geslaagd heldere en concrete feedback te verzamelen. Veel van de opgehaalde input kon één op één gebruikt worden om de Structuurvisie aan te vullen en te verrijken. Op bepaalde onderwerpen bleken (enkele) ingebrachte punten strijdig met andere, met name over het gewenste dorpse/stedelijke karakter van de wijk, en zijn daarom niet verwerkt. In de bijlage is een toelichting opgenomen bij de wijze waarop de opgehaalde input verwerkt is en wanneer bepaalde inbreng niet verwerkt is, is toegelicht waarom dit niet mogelijk bleek.

Indruk van het proces

Over het algemeen was de toon bij de participatiesessies kritisch maar meedenkend. De bereidheid mee te werken en het begrip voor ontwikkeling werd breed gedragen. Inhoudelijke en procesmatige twijfels zijn gehoord en zo goed mogelijk verwerkt in de Structuurvisie. Het participatietraject heeft op succesvolle wijze het visiedocument aangescherpt. Een punt van aandacht is het beperkte participatieaantal ondernemers in het proces, al kan dit ook met de gevolgen van Covid-19 te maken hebben.

Groene Denktank

Er is door de gemeente Ouder-Amstel een Groene Denktank opgericht. Dit is de eerste vorm van participatie geweest. Hierin is nagedacht over hoe het groen in een stedelijke omgeving er in de toekomst uit kan gaan komen te zien. Hierin zitten betrokkenen met groene vingers uit Ouder-Amstel, volkstuinders uit DNK, en specialisten van o.a. de landbouwuniversiteit Wageningen, een landschappelijk ontwerp bureau en een stadsecoloog. De Groene Denktank wil de bestuurders van de gemeente Ouder-Amstel inspireren over nieuwe vormen van stedelijk groen in haar gemeente waar een brede groep gebruikers in de toekomst van kan genieten. Naar aanleiding van vier bijeenkomsten van De Groene Denktank is een inspiratieboekje opgesteld. De aanbevelingen voor de inpassing van groen in een stedelijke omgeving die in dit boekje zijn verwoord, zijn als inspiratie gebruikt bij de totstandkoming van de concept-Structuurvisie.

Doorlopende groene routes, verschillende soorten groen, water meervoudig inzetten en benutten, verbindingen tussen de verschillende routes en plekken, inzetten van landmarks en zichtlijnen, aansluiting tussen de wijk en de tuinparken – op basis van de aanbevelingen van de Groene Denktank hebben deze onderwerpen een plek gekregen in de structuurvisie.

Met dank aan de inbreng van de Groene Denktank is in de Structuurvisie sterker ingezet op de verbindende kwaliteit van groen en water en is dit ook als een eigen thema opgenomen en uitgewerkt. Hierin zijn veel van de aanbevelingen van de Groene Denktank overgenomen, zoals het gebruik van inheemse soorten als uitgangspunt en nadrukkelijke aandacht voor natuurinclusief bouwen met huisvesting voor vogels en vleermuizen. Daarnaast is opgenomen dat het groene karakter door de hele wijk heen zichtbaar en aanwezig moet zijn, niet alleen in het centrale park, maar overal in de wijk, met een hoge biodiversiteit. Ook is de aanbeveling overgenomen dat er on-

derscheid moet zijn tussen de verschillende groene gebieden; actieve én stillere gebieden, natuurlijke én meer gecultiveerde inrichting, passend bij de locatie en het beoogde gebruik.

Een veelgenoemd aandachtspunt vanuit de Groene Denktank was ook de wens om zoveel mogelijk van het huidige groen en historische elementen te behouden. Dit is ook de wens van de gemeente, maar wordt bemoeilijkt door de benodigde ingrepen om het gebied toekomst-robust en rainproof in te richten. In de structuurvisie is daarom voor de verschillende waardevolle elementen (Clubhuis AOC, Zwarte Laantje, beeldbepalende en goed verplantbare inheemse bomen) opgenomen dat in de volgende fase van de planuitwerking nader onderzoek gewenst is naar de technische en financiële mogelijkheden om deze op te nemen in de plannen.

Steun van de eigenaren

Het gebied kent een aantal grondeigenaren. Dit zijn AFC Ajax NV, gemeente Amsterdam, Nederlandse Spoorwegen NV, Railinfrastructuur B.V. en Borchland/VolkerWessels Vastgoed BV. Een goede samenwerking met deze partijen is cruciaal om De Nieuwe Kern te ontwikkelen. Het is belangrijk om hen nauw te betrekken, zodat zij achter de stappen staan. Het is daarnaast belangrijk om in het proces rekening te houden met politieke gevoeligheden en wanneer wie geïnformeerd of geraadpleegd moet worden.

1.5 Leeswijzer

Voorliggende Structuurvisie is opgedeeld in 5 hoofdstukken. Na de inleiding komt in hoofdstuk 2 het relevante beleid en wordt ingegaan op de kwaliteiten en de situatie in het gebied. Hierin worden de beleidsmatige kaders gesteld. Vervolgens gaat hoofdstuk 3 in op de visie en ambities voor het gebied. In hoofdstuk 4 worden deze ambities grof uitgewerkt in verschillende thematische kaders. Het laatste hoofdstuk behandelt de procesmatige stappen die zijn genomen of nog moet worden genomen om tot uitvoering van de Structuurvisie en de plannen te komen.

2. POSITIONERING & BELEIDSKADER

2.1 Inleiding

Om richting te geven aan de toekomstige gebiedsontwikkeling stelt dit hoofdstuk de kaders. Naast een beeld van de bestaande kwaliteiten en situatie in het gebied gaat het om vigerend beleid op nationaal, provinciaal, regionaal en lokaal niveau. Ook geeft de gemeente Ouder-Amstel rekenschap voor de ontwikkeling van De Nieuwe Kern tot woon- en leefgebied.

2.2 Historische kwaliteiten De Nieuwe Kern

Landschappelijke en cultuurhistorische aspecten

Het kenmerkende verkavelingspatroon met lange parallelle sloten en molenweteringen, afkomstig van de veenontginning tussen de 12^e en 14^e eeuw, is binnen het plangebied verdwenen (zie afbeeldingen volgende pagina). De aangrenzende Amstelscheg is evenwel nog gaaf en vormt één van de groene 'lobben' uit het Algemeen Uitbreidingsplan van Amsterdam uit 1934. Het geeft een waardevolle karaktereigenschap aan het gebied dat idealiter te beleven is vanuit de toekomstige gebiedsontwikkeling, zonder de natuurlijke waarden aan te tasten.

Hoofdverbindingen van Amsterdam naar Utrecht

In de 17e eeuw ging de hoofdverbinding van Amsterdam naar Utrecht via Duivendrecht. Die belangrijke route leidde tot de stedelijke ontwikkeling van het agrarische lint van Duivendrecht. De spoorlijn van Amsterdam naar

Utrecht werd halverwege de 19e eeuw dwars door de polder aangelegd, en de Rijksweg A2 volgde in 1954.

Van veengebied naar landbouw

Tussen 1912 en 1940 werd turf gewonnen in 'Veenderij de Toekomst' in het uiterste zuiden langs de Burgemeester Stramanweg, aan weerszijden van de A2. Na de vervening is het gebied weer geschikt gemaakt voor landbouw. Het deel ten westen van de A2 is nog te herkennen aan de ringdijk en de afwijkende verkavelingsrichting.

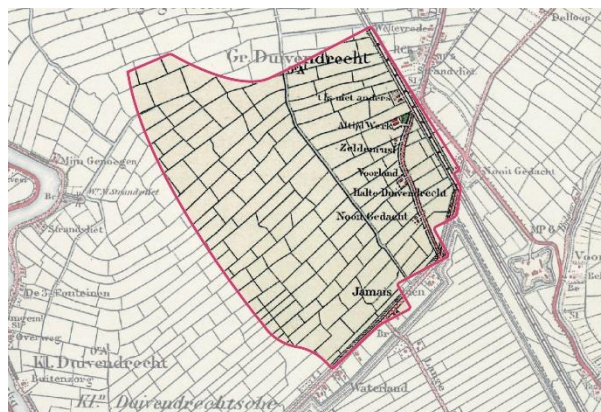
Zwarte Laantje als verbinding met Ouderkerk aan de Amstel

Het Zwarte Laantje, herkenbaar op de golfbaan, is een restant van het oude veenontginningsdorp Duivendrecht. Vanouds liep de route van Duivendrecht naar Ouderkerk via het Zwarte Laantje. De weg komt al voor op een kaart uit 1575 van Joost Jansz. Bilhamer. Met de aanleg van de golfbaan in 1935 kwam er een einde aan het Zwarte Laantje als openbare weg. De golfbaan werd aangelegd op de landerijen van vijf boerderijen langs het Zwarte Laantje. De spoorwegovergang was alleen nog toegankelijk als dienstovergang voor de spoorwegen. In 1976 werd het Zwarte Laantje helemaal afgesloten en liep het dood op de spoordijk. Het restant ervan loopt nu over het midden van de Amsterdam Old Course.

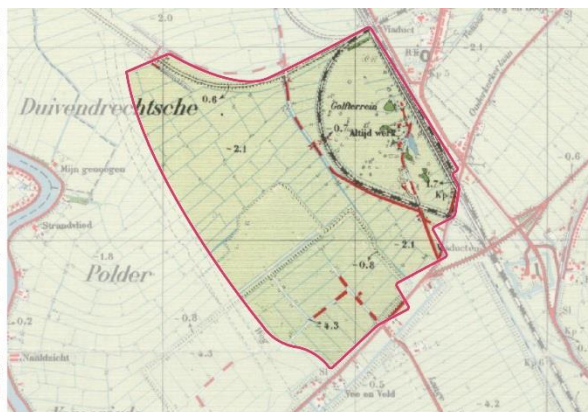
Recreatieve functies binnen het plangebied

Binnen het plangebied zijn sportparken, volkstuincomplexen alsmede een golfterrein gelegen. Het golfterrein van Amsterdam Old Course, gelegen op de grens tussen Amsterdam Zuidoost en Ouder-Amstel, werd ontworpen in 1934. Het clubhuis is gevestigd in een historische villa uit 1935, een ontwerp van de Amsterdamse architect F. A. Warners. Typerend zijn het vér overkragende rieten dak en de haaks op elkaar geplaatste bouwdelen.

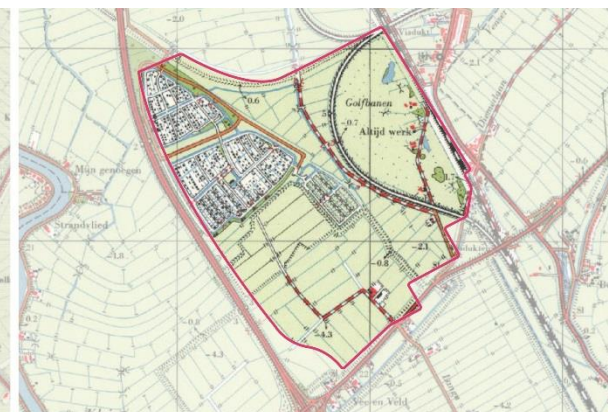
Afb. 2.1 Historische ontwikkeling van het gebied De Nieuwe Kern



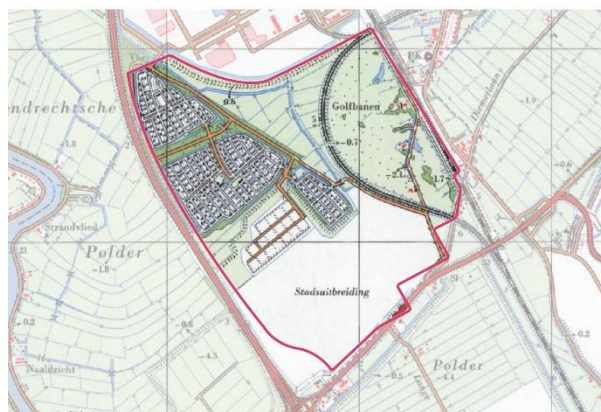
1925



1950



1965



1980



1990



2018

2.3 Bestaande situatie plangebied

Plangebied en omringend stedelijk weefsel

Het plangebied voor De Nieuwe Kern met een totale omvang van ca. 190 hectare ligt aan de zuidoostelijke rand van Amsterdam. Het gebied ligt tussen de twee bestaande kernen van de gemeente Ouder-Amstel in, namelijk de kernen Duivendrecht en Ouderkerk aan de Amstel. De Nieuwe Kern kan het best worden omschreven als een gebied te midden van een omgeving met een zeer uiteenlopend karakter en een zeer goede bereikbaarheid per OV en per auto. Het gebied wordt globaal begrensd door de Burgemeester Stramanweg in het zuiden, de rijksweg A2 in het westen, ABPZ / Werkstad OverAmstel in het noorden en de spoorlijn Amsterdam-Utrecht in het oosten.

Met de ontwikkeling van De Nieuwe Kern is de gemeente Ouder-Amstel voornemens om het gebied te ontwikkelen tot een levendige wijk met veel groen, een stedelijk karakter en veel nieuwe verbindingen voor langzaam verkeer. In plaats van een weinig gebruikt tussengebied zal het gebied transformeren tot een schakelgebied waarin verbindingen worden gelegd met de omgeving. De ontwikkeling van De Nieuwe Kern biedt kansen om het gebied ruimtelijk en functioneel te verbinden en daarmee kwalitatief te verbeteren. De infrastructuur in Ouder-Amstel, stadsdeel Zuidoost en de stad Amsterdam kunnen beter op elkaar aansluiten, evenals de kernen Duivendrecht en Ouderkerk aan de Amstel, de volkstuinten en de groene Amstelscheg, de trainingsfaciliteiten van AFC Ajax, station Duivendrecht en de grootschalige evenementenlocaties in ArenAPoort.

Infrastructuur bepaalt ruimtelijke hoofdstructuur

De ruimtelijke hoofdstructuur van deze stedelijke zone wordt in hoge mate bepaald door de aanwezige infrastructuur voor auto en railvervoer. Het hoofdwegenet bestaat uit de rijkswegen A10, A2 en A9. Treinsporen tussen

Amsterdam en Utrecht en tussen Schiphol en Almere kruisen elkaar ter hoogte van station Duivendrecht. Het gebied rondom dit station ligt hiermee vervoer-technisch superieur en is multimodaal ontsloten. De stedelijke zone wordt door de A2 abrupt afgescheiden van de groene Amstelscheg. De Holterbergweg speelt een belangrijke rol. Het is de interne hoofdonthoudingsweg en vormt tevens een barrière tussen de verschillende deelgebieden. De uitstraling en vormgeving van de Holterbergweg is in de huidige situatie vooral functioneel, gericht op een snelle doorstroming.

Sportprofiel

Er liggen vele sportvoorzieningen verborgen in het plangebied, daartussen bestaat er nauwelijks samenhang. De diverse sportfuncties zijn, net als de volkstuinten, overwegend naar binnen gekeerd. Er is dan ook geen sprake van één duidelijk sportprofiel maar van verschillende profielen. Opvallend zijn de ArenA, het trainingscomplex De Toekomst en diverse recreatieve sportfaciliteiten, zoals het golfterrein van Amsterdam Old Course en Sportpark Strandvliet, met tennis en voetbal. De wens is om het thema 'sport' beter herkenbaar te maken zodat het een bijdrage kan leveren aan het eigen karakter van DNK.

Station Duivendrecht

Station Duivendrecht biedt goede OV-verbindingen, zowel noord-zuid als oost-west. Op dit moment is er sprake van overcapaciteit. Het is nu vooral een kruis/overstapstation. Dat uit zich in de opzet en uitstraling. De omgeving van station Duivendrecht is versnipperd, niet overzichtelijk en vrij onaantrekkelijk vormgegeven. Omdat het primair gebouwd is als overstapstation, kent het station (nog) geen heldere toegangen en uitgangen. Dit geldt ook voor de metro. De voetgangersverbinding tussen Duivendrecht en DNK via het station bestaat uit slechts een trap naar een treinspoor, welke niet makkelijk te vinden is. De fietser moet een flink eind omrijden om vanuit Duiven-

drecht naar DNK te komen. De capaciteit kan beter benut worden als Station Duivendrecht ook een in- en uitstap station wordt.

Stationsomgeving

De stationsomgeving is rommelig met vele verkeers- en vervoerstromen. Er is een Park & Ride locatie en automobilisten kunnen hun passagiers halen en brengen via enkele Kiss + Ride plekken. Kleine bedrijfsbusjes brengen en halen medewerkers van bedrijven in de omgeving. Deze staan bij de taxi-standplaats. Daarnaast is er beperkt ruimte voor fiets-parkeren en voor enkele OV-fietsen. Het station is een echt 'ingenieurswerk': het is ontworpen als een overstapmachine tussen trein en metro. Het trekt zich, zwevend boven het maaiveld, weinig aan van de ruimtelijke omgeving. Omdat de connectie tussen station en omgeving slecht is, profiteert de omgeving te weinig van de bereikbaarheid maar ondervindt het er wel de nadelen van; de infrastructuur werpt op lokaal niveau veel barrières op. Het is voor de reiziger lastig om zich te oriënteren in het stationsgebied. Dat komt omdat in de huidige situatie de structuur van de omgeving - het lokale netwerk - niet goed aansluit op de structuur van het station, dat is gericht op de regionale en nationale schaal. Ook de obstakels die worden opgeworpen door bushaltes, borden en fietsenstallingen bemoeilijken de oriëntatie.

Belangrijk knelpunt is de herkenbaarheid van de stationsentree. De vindbaarheid, oriëntatie en capaciteit van de entree moet verbeterd worden. Het station blijft een soepele overstapmachine; de overstap tussen trein en metro is al van niveau, de capaciteit en ordening van het aanvullend vervoer - met name de fiets - moet beter en de barrièrewerking van het station moet verkleind worden. Het stationsgebied moet een plek worden waar je prettig verblijft.

Volkstuinen

Aan de noordwestzijde van het plangebied liggen de volkstuinen van Dijkzicht, Ons Lustoord, de Federatie en Nieuw Vredelust. In de huidige situatie zorgt de fysieke opzet van de parken voor een weinig uitnodigende uitstraling voor niet-tuinders. Daardoor tonen ze nu nog als 'naar binnen gekeerd' en blijft het gebied voor veel mensen verborgen. De vier tuinparken richten zich primair op tuinieren maar doen daarnaast inspanningen in het kader van het vergroten van de openbaarheid door middel van openbare activiteiten. Voorbeelden hiervan zijn diverse thematuinen, open tuinendagen en natuurlessen voor kinderen van de basisschool. Ook worden er regelmatig activiteiten georganiseerd waaraan niet-tuinders kunnen deelnemen.

Doordat de tuinparken nu nog buiten de stadse bebouwing liggen, is het echter niet makkelijk daar publiek voor te krijgen. Door de ontwikkeling van De Nieuwe Kern kunnen er straks veel mensen genieten van deze kwaliteiten en kunnen de twee gebieden (tuinparken en woongebied) elkaar versterken door ook in het ontwerp te zorgen voor goede aansluitingen en een meer uitnodigend karakter. In de Structuurvisie worden de kaders vastgelegd voor de nadere uitwerking van deze aansluiting in de stedenbouwkundige plannen.

Afb. 2.2 Bestaand grondgebruik



Plannen en initiatieven Amstelcorridor

In de Zuidflank van de Metropoolregio Amsterdam en zogenaamde Amstelcorridor spelen vele ontwikkelingen en lopen diverse projecten. Deze corridor bestaat uit een reeks van verschillende werkgebieden van de Amstel tot aan de provinciegrens achter het AMC met de namen Amstel I, II en III. In deze corridor ligt tussen het Amstel Businesspark en het Arenagebied ook het plangebied van De Nieuwe Kern. De ontwikkelingen in dit gebied, waaronder de transformatie van de bedrijventerreinen tot een woningbouwontwikkeling van in totaal ca. 40.000 nieuwe woningen, beïnvloeden op eigen wijze het plangebied van DNK, zowel op de korte als ook op (middel)lange termijn:

- Aanpassing van rijkswegen en spoorwegen, het Zuidasdok, de corridor Almere - Amsterdam - Schiphol en de nieuwe A2-entree (afwaardering van de A2 tussen knooppunt Amstel en de Utrechtsebrug).
- Extra investeringen in openbaar vervoer en fietsverbindingen, van de metrostations tot extra Intercity's en sprinters vanuit Flevoland richting Schiphol (OV SAAL).
- Afwikkeling van het evenementenverkeer van de ArenAPoort met Arena, AFAS Live en de Ziggo Dome;
- Ontwikkeling van het Amstelkwartier en de omgeving Weespertrekvaart tot hoogstedelijke gebieden.
- Transformatie van aangrenzende gebieden Amstel Business Park Zuid en Amstel III naar gemengde stedelijke gebieden met een mix van wonen en werken. Het gebied rondom het Station Duivendrecht, dat aan het Amstel Business Park grenst, zal aansluiting moeten vinden op dit nieuwe dynamische karakter.
- Het plangebied DNK is een belangrijk 'doorvoer' gebied met veel kabels en leidingen. Met de ruimtelijke ontwikkelingen in het omliggend gebied kan dit betekenen dat ook de ruimtevraag voor kabels en leidingen die door het plangebied DNK lopen toeneemt.

Afb. 2.3 Amstelcorridor

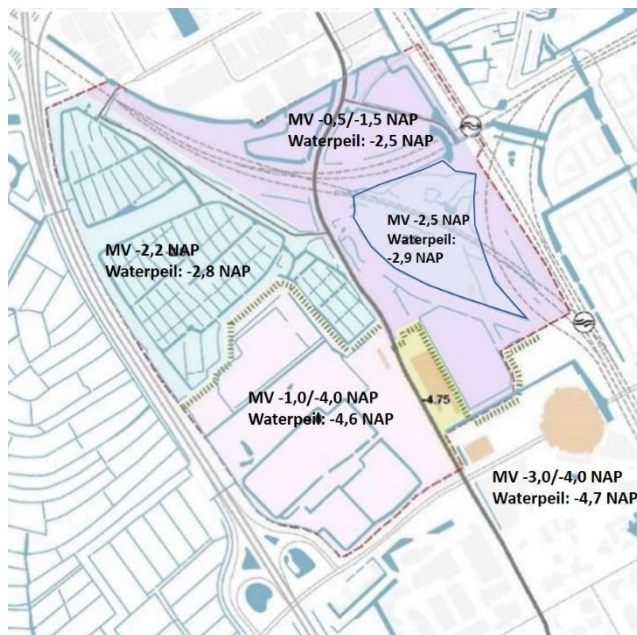


2.3.1 De ondergrond

Bodemgesteldheid en watersysteem

Het plangebied DNK strekt zich uit over verschillende polders. Het oostelijke en noordwestelijke deel van het plangebied zijn onderdeel van de Venserpolder. Het zuidwestelijke deel behoort met name tot polder De Toekomst en voor een klein deel tot polder de Nieuwe Bullewijk. Polder De Toekomst loopt door ten westen van de rijksweg A2. Onder de bouwvoor (de bovenste grondlaag van ca. 0,30 m) is een pakket van ongeveer 3 meter veen, met lokaal enige klei aanwezig. Het vormt daarmee een gebied met hoge zettingsgevoeligheden.

Afb 2.4 Watersysteem De Nieuwe Kern



Binnen het plangebied liggen twee waterkeringen. Voor de kaders en uitgangspunten rondom deze waterkeringen verwijzen we naar de Keur van het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht. De Keur gaat over het gebruik en onderhoud van watergangen, oevers en dijken.

Op bijgaande tekening zijn de verschillende polderpeilen aangegeven. Als onderdeel van het verbonden watersysteem bevinden zich in het plangebied enkele doorvoerroutes (hoofdwatergangen). Daarnaast zijn er secundaire watergangen aanwezig voor de afwatering.

2.3.2 Milieu, geluid en overige factoren

Stikstof

De beoordeling van fijnstof en stikstof vanwege de ontwikkeling van DNK maken onderdeel uit van de uitgevoerde MER, zie ook pagina 31.

Invloed Schiphol (Luchthavenindelingsbesluit LIB)

Door de nabijheid van Schiphol vliegen vliegtuigen van en naar de luchthaven relatief laag boven Ouder-Amstel. Sinds 1 januari 2018 geldt er een nieuw Luchthavenindelingsbesluit (LIB). Dit kent twee zones die regels bevatten voor een gedeelte van het plangebied. Deze zones staan bekend als LIB 4 (rood) en LIB 5 (blauw) zoals te zien op de kaart op de volgende pagina:

➤ Regels in zone LIB 4

In deze zone is het geluid van het vliegverkeer zodanig dat het Rijk maar beperkt geluidgevoelige functies toelaat. Het betreft maximaal 25 woningen. Scholen of ziekenhuizen zijn niet toegestaan. Andere functies die

wat minder geluidgevoelig zijn, zoals short stay, hotels, kantoren of andere werkfuncties kunnen hier wel worden gerealiseerd. Ook zijn leisure-functies, een museum of sportvoorzieningen mogelijk. In de planvorming ziet Ouder-Amstel af van woningbouw in de LIB 4 zone. Ouder-Amstel verwelkomt flexibele en tijdelijke bouwoplossingen, die op termijn te transformeren zijn naar woningbouw. Wanneer in de toekomst de LIB-zone wordt aangepast door ontwikkeling van het vliegverkeer, kan transformatie naar woningbouw plaatsvinden.

➤ **Regels in zone LIB 5**

In zone LIB 5 heeft het Rijk geen restricties gesteld aan het realiseren van geluidgevoelige bestemmingen. In deze zone maken gemeenten zelf de keuze om hier wel of niet woningen of andere geluidgevoelige functies te realiseren. Grootschalige woningbouw is in deze zone alleen mogelijk binnen het bestaand stedelijk gebied.

➤ **Risicocontouren externe veiligheid**

De externe veiligheid rond Schiphol beschrijft het risico voor omwonenden om te overlijden door betrokkenheid bij een ongeval met een vliegtuig. Plaatsgebonden risicocontouren beschrijven hoe dit risico in de ruimte is verspreid. De risicocontouren liggen voornamelijk in het verlengde van de banen van de luchthaven. De omvang van de contouren hangt onder andere af van het aantal vliegbewegingen in een jaar. Het plangebied van DNK ligt niet binnen een van de risicocontouren.

Milieuvergunning Johan Cruijff ArenA: De Johan Cruijff ArenA (verder: ArenA) heeft een milieuvergunning waarmee rekening moet worden gehouden. Dit stelt eisen aan (woningbouw)ontwikkeling in de omgeving.

Geluidszone van A2: Het verkeer op de A2 veroorzaakt geluidsoverlast voor de toekomstige bewoners van DNK. Deze overlast verschilt per afstand van de A2 en is afhankelijk van de hoogte van de bebouwing. Door mitigerende maatregelen te treffen kan geluidsoverlast worden gereduceerd (o.a. geluidsschermen en walbebouwing). Voor de grenswaarden wordt verwezen naar het wettelijk kader van de wet geluidhinder.

Afb. 2.5 Ligging LIB-zones, 150 kV tracé, transformatorstation en warmteleiding



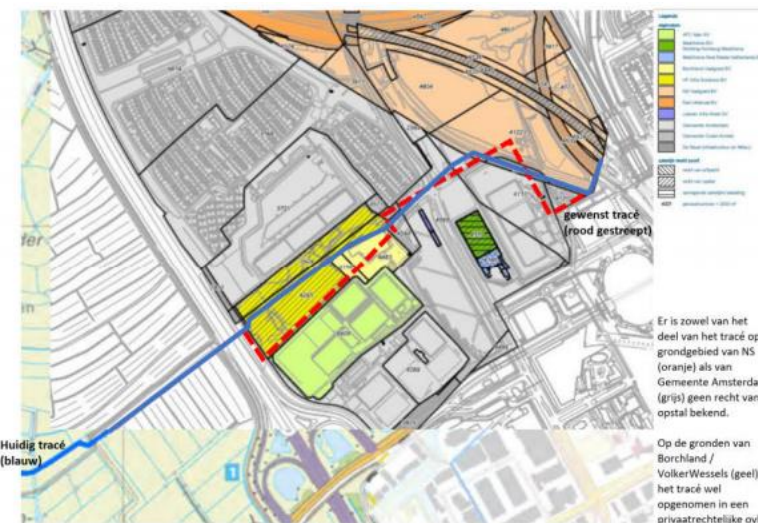
Invloed van het spoor

De nabijheid van het spoor brengt verschillende gevolgen met zich mee.

- **Geluidzone van spoor:** Rijdende treinen veroorzaken geluidsoverlast. Door mitigerende maatregelen (o.a. geluidschermen) kan de ervaring van geluidsoverlast worden beperkt. Voor de grenswaarden wordt verwezen naar het kader van de wet geluidhinder.
- **Risicocontouren externe veiligheid**
Op het traject Breukelen – Duivendrecht – Diemen vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. De risicocontouren van het vervoer van toxische gassen beslaan vrijwel het gehele plangebied en moet daarom meege-nomen worden in de verdere planvorming.
- **Vergunningszone spoor**
ProRail heeft ruimte gereserveerd rond het spoor en de spoorviaducten in verband met technische invloed op de sporen. Hiervoor is een zone van 6 t/m 30 meter rond het spoor(talud) aangewezen, waarbinnen aan-getoond moet worden dat werken geen negatieve invloed heeft. Het be-treft de regeling omgevingsregime hoofdspoorwegen (Spoorwegwet).

Zone rond 150kV-tracé: Binnen een zone van 5 meter rond het 150-kV tracé mogen geen heiwerkzaamheden uitgevoerd worden. Dit tracé veroorzaakt daarnaast een magnetisch veld. Binnen deze zone vindt de gemeente Ouder-Amstel het zodoende niet wenselijk gevoelige bestemmingen, zoals woningen, scholen en crèches, te ontwikkelen. Om de huidige plannen mogelijk te maken is het daarom noodzakelijk dit tracé te verleggen. Het 150-kV tracé loopt bij voorkeur conform de afbeelding.

Afb. 2.6 Gewenste verlegging van Tracé 150kV t.o.v. huidige ligging (huidig tracé in blauw)



Ondergrondse infrastructuur: Bij de ontwikkeling van nieuwe bebouwing en beplanting moet rekening gehouden worden met overige kabels en leidingen. Dit geldt ook voor ophogen van de grond en het asfalteren. In de bestaande situatie liggen deze voornamelijk onder en rond de Holterbergweg. Mogelijk zal een deel van de kabels en leidingen eveneens moeten worden omgelegd.

Transformatorstation: Het transformatorstation produceert geluid waardoor een geluidzone ontstaat. In deze zone is het niet mogelijk geluidsgevoelige functies te ontwikkelen tenzij er een hogere waarde wordt vastgesteld bij de vergunningverlening. Naast de geluidzone, is er bij het transformatorstation ook sprake van een magnetisch veld. Zie hiervoor de uitleg bij het 150kV-tracé.

NUON-warmteleiding: Het is niet mogelijk in een zone van 10 meter rond de bestaande warmteleiding heilwerkzaamheden uit te voeren.

Externe veiligheid

Bij de externe veiligheid gaat het om de relatie tussen risicovolle activiteiten en hun omgeving. Het gaat vooral om situaties met gevaarlijke stoffen, maar ook om windturbines (naast vliegtuigen van en naar Schiphol, zoals op de vorige pagina reeds beschreven). Bij ontwikkeling van woningen of andere gevoelige functies dient rekening te worden gehouden met voldoende afstand tot potentieel risicovolle activiteiten en/of inrichtingen en functies in en rond het plangebied.

2.4 Beleidskaders De Nieuwe Kern

2.4.1 Relevant nationaal beleid

Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

In het kader van de invoering van de Omgevingswet, die gepland staat voor 1 januari 2022, heeft het Rijk de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) opgesteld. Op die manier wordt invulling gegeven aan de verplichting tot het opstellen van zo'n visie zoals die is vastgelegd in art. 3.1 lid 3 Ow. Tot de invoering van de Omgevingswet heeft dit document de status van Structuurvisie in de zin van art. 2.3 Wro.

Inhoudelijk gezien bevat de NOVI een langetermijnvisie op de toekomstige ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. De intentie van het Rijk is om met de NOVI een perspectief te bieden om grote maatschappelijke opgaven aan te pakken. Bij die opgaven kan worden gedacht grote en complexe

opgaven met betrekking tot klimaatverandering, energietransitie, circulaire economie, bereikbaarheid en woningbouw.

Een centraal aspect van de NOVI is de focus op een nieuwe aanpak van vraagstukken in de fysieke leefomgeving. Werken op basis van integraliteit met betrekking tot verschillende vraagstukken in plaats van sectorale aanpakken voor individuele vraagstukken vormt de kern van deze nieuwe aanpak. Het streven naar integraliteit dat onderdeel is van de NOVI valt samen in vier verschillende prioriteiten waartussen een onderscheid wordt gemaakt in de NOVI, te weten:

1. ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie;
2. duurzaam economisch groeipotentieel;
3. sterke en gezonde steden en regio's;
4. toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Binnen de NOVI worden drie afwegingsprincipes gehanteerd om te komen tot weloverwogen beleidskeuzes. Die zouden moeten helpen bij het afwegen en prioriteren van verschillende belangen en opgaven:

- Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies.
- Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal.
- Afwentelen wordt voorkomen.

De nationale overheid richt zich in de NOVI op 20 verschillende nationale belangen:

1. bevorderen van een duurzame ontwikkeling van Nederland als geheel en van alle onderdelen van de fysieke leefomgeving;
2. realiseren van een goede leefomgevingskwaliteit;
3. waarborgen en versterken van grensoverschrijdende en internationale relaties;
4. waarborgen en bevorderen van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving;

5. zorg dragen voor een woningvoorraad die aansluit op de woonbehoeften;
6. waarborgen en realiseren van een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem;
7. in stand houden en ontwikkelen van de hoofdinfrastructuur voor mobiliteit;
8. waarborgen van een goede toegankelijkheid van de leefomgeving;
9. zorg dragen voor nationale veiligheid en ruimte bieden voor militaire activiteiten;
10. beperken van klimaatverandering;
11. realiseren van een betrouwbare, betaalbare en veilige energievoorziening, die in 2050 CO₂-arm is, en de daarbij benodigde hoofdinfrastructuur;
12. waarborgen van de hoofdinfrastructuur voor transport van stoffen via (buis)leidingen;
13. realiseren van een toekomstbestendige, circulaire economie;
14. waarborgen van de waterveiligheid en de klimaatbestendigheid (inclusief vitale infrastructuur voor water en mobiliteit);
15. waarborgen van een goede waterkwaliteit, duurzame drinkwatervoorziening en voldoende beschikbaarheid van zoetwater;
16. waarborgen en versterken van een aantrekkelijk ruimtelijk-economisch vestigingsklimaat;
16. realiseren en behouden van een kwalitatief hoogwaardige digitale connectiviteit;
17. ontwikkelen van een duurzame voedsel- en agroproductie;
18. behouden en versterken van cultureel erfgoed en landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten van (inter)nationaal belang;
19. verbeteren en beschermen van natuur en biodiversiteit;
20. ontwikkelen van een duurzame visserij.

Afb. 2.7 Discussiekaart Novi

Legenda

Waterveiligheid en ruimte voor water en rivieren



Natuur, landschap en groen



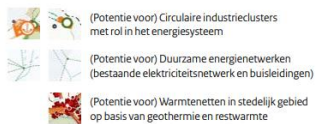
Kringlooplandbouw, visserij en mariene teelten



Industrie, logistiek en bedrijventerreinen



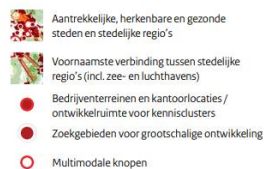
Energienetwerken



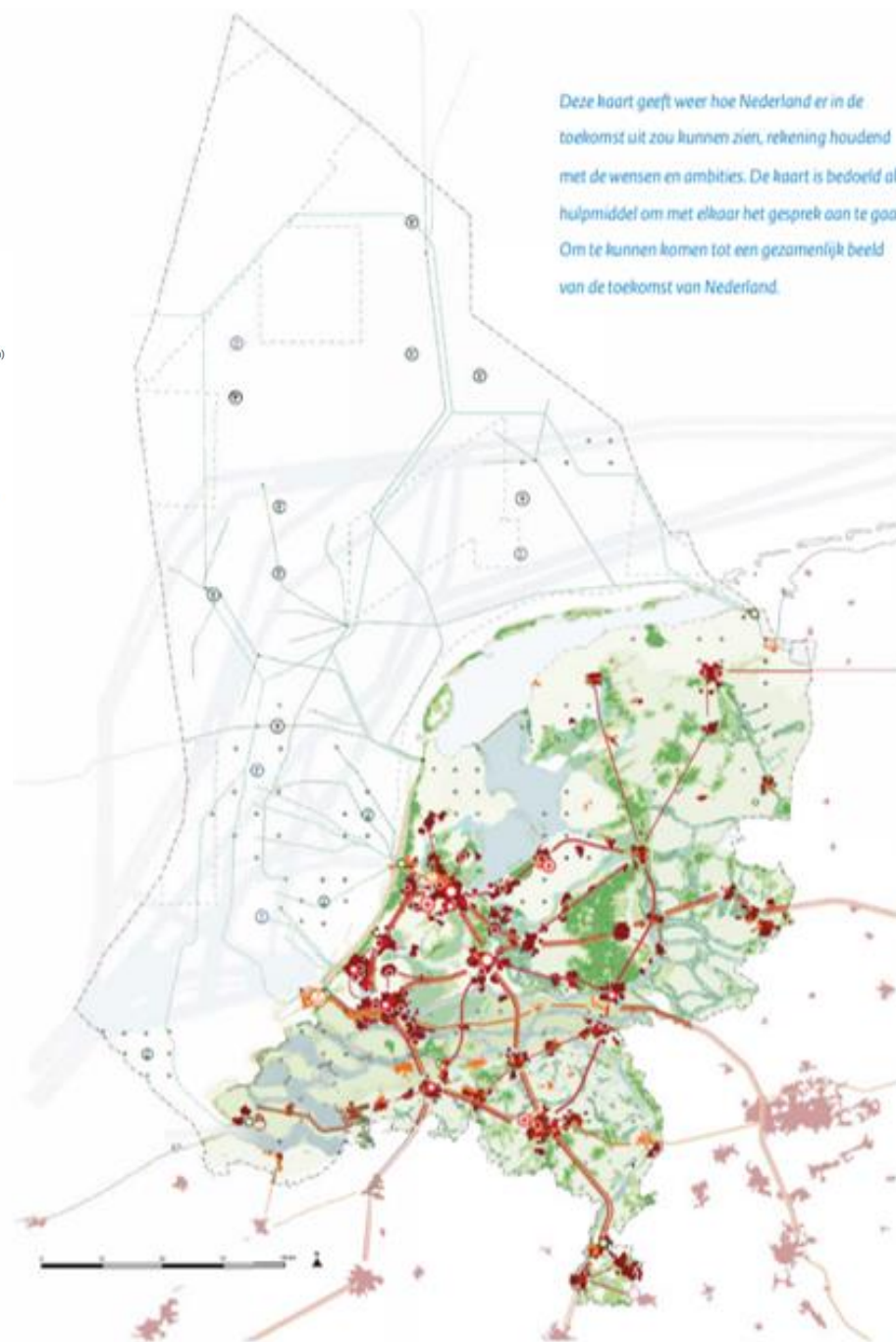
Energieproductie



Stedelijke regio's en bereikbaarheid



Deze kaart geeft weer hoe Nederland er in de toekomst uit zou kunnen zien, rekening houdend met de wensen en ambities. De kaart is bedoeld als hulpmiddel om met elkaar het gesprek aan te gaan. Om te kunnen komen tot een gezamenlijk beeld van de toekomst van Nederland.



2.4.2 Relevant provinciaal beleid

Omgevingsvisie Noord-Holland 2050

Op 19 november 2018 heeft de Provinciale Staten de Omgevingsvisie Noord-Holland 2050 vastgesteld, voor balans tussen economische groei en leefbaarheid. Duurzame economische ontwikkeling is nodig voor de werkgelegenheid en daarmee voor de bestaanszekerheid van de inwoners; de provincie Noord-Holland wil ook in de toekomst een provincie zijn voor iedereen om onze provincie sociaal-inclusief te houden. Naast algemene ontwikkelprincipes voor de hele provincie om een hoge leefomgevingskwaliteit te bieden, zijn 5 samenhangende bewegingen geschetst. De 'Metropool in ontwikkeling' gaat in op de Metropoolregio Amsterdam, dat deze steeds meer als één stad gaat functioneren en dat de reikwijdte groter wordt.

Omgevingsverordening Noord-Holland 2020

Bij de Omgevingsvisie hoort een Omgevingsverordening. Hierin staan de regels waaraan ruimtelijke plannen in Noord-Holland moeten voldoen. In de laatste wijziging van 17 november 2020 zijn de artikelen met betrekking tot Woningbouw, Bijzonder Provinciaal Landschap en Windenergie aangepast. Op basis van de verordening ligt DNK binnen bestaand bebouwd gebied (BBG), met ruimte voor stedelijke ontwikkelingen. Gemeenten zijn verplicht om hiervoor bestemmingsplannen te maken en hebben bij de invulling daarvan een grote mate van beleidsvrijheid. De provincie Noord-Holland streeft naar verdere stedelijke verdichting en helpt gemeenten bij het optimaliseren van het gebruik van bestaand stedelijk gebied (voorheen 'rode contour'). Momenteel werkt de provincie aan de opvolger van de Omgevingsverordening NH2020, de Omgevingsverordening NH2022. Deze zal op 1 januari 2022 in werking treden.

OV-knooppuntenbeleid

Noord-Holland is een aantrekkelijke provincie: de vraag naar woningen is groot is en veel bedrijven willen zich hier vestigen. Stationsomgevingen kunnen hiervoor aantrekkelijke locaties zijn vanwege hun goede bereikbaarheid en hoeveelheid aan voorzieningen. De provincie continueert in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) het huidige beleid, dat erop is gericht de woonopgave binnenstedelijk en rond OV-knooppunten te realiseren en het landschap te beschermen. De gemeenten ontwikkelen de knooppunten zelf. De provincie geeft ruimte aan gemeenten om binnen de voorwaarden van het huidige OV-knooppuntenbeleid zelf te bepalen hoe ze deze woningbouw vormgeven en of ze meer woningen bouwen dan eerder is vastgesteld. Deze verruiming geldt alleen bij binnenstedelijke OV-knooppunten.

2.4.3 Relevant regionaal beleid

Metropoolregio Amsterdam

De Metropoolregio Amsterdam is het informele samenwerkingsverband van lokale en provinciale overheden in de noordvleugel van de Randstad. Belangrijk kenmerk van de metropoolsamenwerking vormt het feit dat dit gebeurt op vrijwillige basis. De democratische legitimatie van besluiten vindt plaats in de Staten en Raden van de aangesloten gemeenten en provincies. Het versterken van de concurrentiepositie, nationaal en internationaal, vormt de rode draad binnen de metropoolsamenwerking. De samenwerking levert de regio bovendien structureel meer kracht en zeggenschap op richting het Rijk. Om de samenwerking te bevorderen is er een actieagenda opgesteld met 7 punten, welke relevant zijn voor De Nieuwe Kern:

1. ruimte geven aan wonen en werken;
2. slimmer en innovatiever werken;
3. de leefkwaliteit verbeteren;
4. transitie naar een schone economie;

5. beter verbinden;
6. klimaatbestendig maken;
7. de metropoolregio wendbaarder maken (flexibel).

Werkplan en Uitvoeringsstrategie Plabeka

Het Platform Bedrijven en Kantoren (Plabeka) vormt een regionaal samenwerkingsverband, waarin de provincies Noord-Holland en Flevoland samen met de Metropoolregio Amsterdam vraag en aanbod van bedrijfslocaties op elkaar afstemmen. Op 23 juni 2011 is de uitvoeringsstrategie Plabeka 2010-2040 vastgesteld. Jaarlijks wordt op basis hiervan een werkplan opgesteld, de laatste afspraken dateren uit 2019 (Plabeka 3.1). In dit werkplan wordt de urgentie gelegd op vraaggerichte kwalitatieve profilering bij werklocaties en versterking van het kennisnetwerk. Het restrictieve beleid van de afgelopen jaren heeft haar vruchten afgeworpen. Inmiddels blijkt dat in bepaalde segmenten van de kantorenmarkt een tekort dreigt aan voldoende aanbod. Het gaat vooral om hoog-stedelijke internationale milieus en nieuwbouwlocaties op multimodale knooppunten in bestaand stedelijk gebied. Locaties als Station Duivendrecht, ArenAPoort en Amstel Business Park Zuid sluiten aan bij de voorziene vraag. Uit het door de gemeente Ouder-Amstel vastgestelde behoefte-onderzoek voor kantoren en bedrijven is voor De Nieuwe Kern als geheel de behoefte geraamd tussen 60.000 m² - 110.000 m² bvo. Voor dit programma is door Ouder-Amstel de zacht-hard procedure conform Plabeka 3.1 met goed gevolg doorlopen. Dit programma is daarmee regionaal afgestemd en kan planologisch mogelijk worden gemaakt..

Detailhandelsbeleid Stadsregio Amsterdam 2016 (inmiddels MRA)

Bij de kwaliteit van het voorzieningenniveau in een internationaal concurrerende regio hoort een ruim en breed palet aan detailhandelsvoorzieningen. De Stadsregio Amsterdam heeft de beschikking over dat brede palet, maar de detailhandel staat onder druk. Hoewel de leegstand in de regio als geheel

nog meevalt in vergelijking met het Nederlandse gemiddelde, is het een probleem dat alle aandacht vergt. In het regionaal beleid is opgenomen dat inwoners van de Stadsregio Amsterdam op aanvaardbare afstand hun (dagelijkse) boodschappen moeten kunnen doen (fijnmazige detailhandelsstructuur). Zowel de regio als de provincie gaan terughoudend om met nieuwe detailhandelsontwikkelingen, tenzij er sprake is van significante stadsuitbreiding en bevolkingstoename in een gebied. De Nieuwe Kern voldoet aan dit criterium aangezien de ambitie is gesteld om een bestaand stedelijk gebied te transformeren in een geheel nieuw woongebied met ca. 450.000 m² bvo wonen (bij gemiddeld 100 m² per woning circa 4.500 woningen). Een lokale verzorgingsfunctie van voorzieningen in DNK vormt het uitgangspunt. Bij een bestemmingsplanwijziging bij nieuwe winkelinitiatieven boven de 1.500 m² wvo moet de gemeente dit initiatief voorleggen aan de Adviescommissie Detailhandel Noord-Holland Zuid (ADZ).

Vervoerregio Amsterdam

In de Vervoerregio Amsterdam werken 15 gemeenten samen aan een optimale bereikbaarheid van de Amsterdamse regio. Als regisseur van het regionale verkeer en vervoer draagt de vervoerregio bij aan goede verbindingen tussen bestemmingen, zodat mensen zich per openbaar vervoer, fiets of auto snel, veilig en comfortabel kunnen verplaatsen. De vijftien gemeenten bundelen kennis en bestuurlijke kracht. Er wordt verbinding gezocht met meedeoverheden, onderwijs- en kennisinstellingen, maatschappelijke organisaties en het bedrijfsleven. Om gezamenlijk innovatieve oplossingen te ontwikkelen voor de mobiliteitsopgaven. Het streven is duurzaam gebruik van energie en grondstoffen in het verkeer- en vervoersysteem. Om zo bij te dragen aan een economisch sterke regio, waarin het voor iedereen prettig reizen en verblijven is.

Waterbeheerprogramma 2022-2027

In het Waterbeheerprogramma (WBP) 2022-2027 van het waterschap staan de plannen beschreven voor de komende zes jaar; wat de doelen zijn en op welke manier we dat willen bereiken. In het gebied van Waterschap Amstel, Gooi en Vecht staat het huidige watersysteem onder druk. Met elkaar maken we steeds meer gebruik van de schaarse ruimte wat grote gevolgen heeft voor de waterkwaliteit en kwantiteit. Het watersysteem, de waterkwaliteit en de dijken worden zwaarder op de proef gesteld. Om weerbaar te blijven hebben we robuuste systemen nodig. Zo moeten we erop aan kunnen dat onze stuwen en gemalen hun werk doen tegen redelijke kosten en een acceptabel risico. Daarbij maken we gebruik van verdere digitalisering. Er is ook steeds meer samenhang tussen plannen op het gebied van ruimtelijke ordening. Dit vereist een andere manier van samenwerking met onze omgeving. Wat deze ontwikkelingen betekenen voor het waterschap is terug te zien in het Waterbeheerprogramma 2022-2027. Daarin wordt een beeld geschetst van de keuzes waar we voor staan en hoe het waterbeheer in onze regio toekomstbestendig kan worden gemaakt. Het Waterbeheerprogramma is een programma onder de nieuwe Omgevingswet en is wettelijk verplicht.

Green Deal Warmtenet MRA

In 2015 heeft Ouder-Amstel de Green Deal Warmtenet MRA ondertekend. Met het in te voeren warmterecht kunnen eindgebruikers aanspraak maken op een aansluiting van een (verzwaard) elektriciteitsnet of een warmtenet. Overheden en publieke bedrijven optimaliseren deze lage temperatuur-warmte- en koude infrastructuur. Deze infrastructuur biedt de mogelijkheid voor opslag en 'invoeding' van lokale (rest)warmtebronnen en aansluiting op bestaande warmte- en koude infrastructuur.

2.4.4 Relevant lokaal beleid

Structuurvisie gemeente Ouder-Amstel 2007

De Structuurvisie Ouder-Amstel 2007 is het eerste door de gemeenteraad vastgestelde document dat de basis legt voor de ontwikkeling van De Nieuwe Kern. Door de ontwikkeling van DNK kan een overgangszone geschapen worden tussen Duivendrecht met een meer stedelijk karakter en Ouderkerk aan de Amstel met een meer landelijk karakter. In de Structuurvisie wordt de ambitie genoemd om (het noordelijk deel van) de A2 in te richten als een stadsboulevard, de A2-boulevard. Door herontwikkeling van deze zone tot multifunctionele 'transparante' stadsrand wordt de samenhang tussen enerzijds het open en landelijke karakter van de Amstelscheg en anderzijds het verstedelijkte gebied in Duivendrecht e.o. versterkt. Voorliggende gebiedsgerichte Structuurvisie voor DNK vervangt betreffende delen uit de Structuurvisie uit 2007.

Nota van uitgangspunten De Nieuwe Kern 2013

De eerste bestuurlijke stap voor ontwikkeling van De Nieuwe Kern is de Nota van Uitgangspunten. Samengevat gaat de nota ervan uit dat, rekening houdend met de beperkingen van het gebied (geluid en milieu), zoveel mogelijk ruimte gecreëerd wordt voor woningbouw. De hoofdlijnen zijn als volgt:

- **Ruimtelijk:** Om ruimte te creëren voor woningbouw wordt een aantal bestaande functies in het gebied verplaatst of opgeheven (o.a. deel van de volkstuinen). Ruimte voor woningen ontstaat zo in het midden en oostelijk deel van het plangebied.
- **Verkeer en vervoer:** De Holterbergweg blijft de hoofdontsluiting. Hier-vandaan gaan nieuwe straten de wijk in. Waarbij rekening gehouden

moet worden met verkeer tijdens evenementen. Het gebied is al goed bereikbaar met metro en trein, ook zijn er goede busverbindingen nodig.

- **Groen en water:** Op een aantal plekken in het gebied is geen bebouwing toegestaan (b.v. langs het spoor), waar ruimte is voor volkstuinen, groen en water. In het poldergebied is goede waterberging van belang.
- **Programma:** Naast woningen is ruimte voor andere functies zoals: kantoren, bedrijven, recreatie, sport, detailhandel, horeca, scholen e.d. In de Nota staat dat het mogelijk moet zijn om 4.500 woningen te realiseren. Het aantal woningen is echter afhankelijk van welke woonmilieu(s) en daarbij behorende dichtheden wordt uitgegaan. Naast woningen is ca. 250.000 m² niet-woonprogramma benoemd.
- **Energie en duurzaamheid:** Bij de ontwikkeling van DNK wordt aangesloten op het gemeentelijk doel om energieneutraal te zijn. Onder meer door goed geïsoleerde woningen, efficiënt gebruik van energie, gebruik van duurzame energie en toekomstgerichte en flexibele bebouwing. Er dient sprake te zijn van een ontwikkeling die circulair, klimaatadaptief en natuurinclusief is.
- **Milieubeperkingen:** Met name geluid is een beperking bij ontwikkeling van DNK. Uit onderzoek blijkt dat er een goed woon- en leefklimaat kan worden gecreëerd op het gebied van geluid. Als uitgangspunt in de nota wordt met name een geluidsbarrière langs de A2 genoemd. Daarnaast zijn diverse mitigerende maatregelen mogelijk om de hinder van geluid te beperken.

Voorliggende gebiedsgerichte Structuurvisie voor DNK is beleidsmatig een integrale vervanging van de Nota van Uitgangspunten.

Geluidbeleid Ouder-Amstel (concept)

Burgemeester en wethouders van Ouder-Amstel hebben op 6 juli 2021 het concept geluidbeleid Ouder-Amstel vastgesteld. Gemeente Ouder-Amstel

heeft zich als doel gesteld om een goede en gezonde woon- en leefomgeving te creëren. Aangezien er grote ontwikkelingen op de planning staan binnen Ouder-Amstel, is geluidbeleid opgesteld. Belangrijk uitgangspunt bij dit beleid is dat niet alleen het realiseren van een prettig woonklimaat, maar ook een aangenaam verblijfsklimaat op straat en volop rustige, groene gebieden op loop- en fietsafstand belangrijk zijn. Dit houdt in dat bij de doelmatigheidstoets van maatregelen ook het geluid op straatniveau wordt meegenomen in de afweging. Daarnaast wordt als randvoorwaarde bij het vaststellen van een hogere waarde gesteld dat naast aanvullende eisen aan de woning - tevens randvoorwaarden aan de kwaliteit van het gebied worden gesteld: bewandelbaar of befietsbaar groen in de nabijheid als compensatie voor de geluidsbelaste woonomgeving.

Gemeentelijk Rioleringsplan Ouder-Amstel 2018-2022

Het inzamelen en verwerken van afvalwater en hemelwater is een taak van de gemeente. Hiernaast heeft de gemeente een regierol in de aanpak van de structurele grondwateroverlast in het stedelijk gebied. De gemeente Ouder-Amstel wil dat Ouder-Amstel een aantrekkelijke woongemeenschap is en blijft, nu en in de toekomst. De geformuleerde doelen op gebied van water- en bodemkwaliteit, veerkracht en grondwaterstanden worden effectief en doelmatig ingericht, het liefst in samenwerking met andere stakeholders. Zo ook in DNK, waar met name de veerkracht van de wijk ruime aandacht krijgt.

Woonvisie Ouder-Amstel 2016

De woonvisie wordt niet aan een bepaalde periode gebonden. Wel wordt de woonvisie normaliter na vier jaar geëvalueerd en indien nodig geactualiseerd. Hoewel de huidige woonvisie op enkele punten wel verbeterd kan worden, is er geen dwingende reden om deze binnenkort te herzien.

Een woonzorgvisie wordt evenwel gemist. In het kader van de maatschappelijke opvang en beschermd wonen wordt een woonzorganalyse gedaan samen met de andere Amstelland gemeenten. Deze zou mogelijk benut kunnen worden als input voor de gewenste woonzorgvisie.

Voor wat betreft de lage slagingskans van jongeren en starters zijn de Beleidsregels huisvesting aangepast, zodat starters en jongeren eerder voorrang krijgen bij het aanbieden van woningen.

De gemeente Ouder-Amstel wil met de woonvisie:

- kunnen inspelen op actuele ontwikkelingen en vraagstukken;
- een sturingsinstrument in handen hebben in de relatie tussen gemeente en corporaties en welke verantwoordelijkheden waar liggen;
- inzicht verkrijgen in de mogelijkheden tot duurzaam (ver)bouwen;
- sturen op innovatieve oplossingsrichtingen voor knelpunten zoals scheefwonen, het scheiden van wonen en zorg en de kloof tussen de huur- en koopsector;
- sturen ten aanzien van trends en ontwikkelingen.

De gemeente heeft een aantal woonambities die zich vertalen in:

- passend wonen, waarbij doorstroming wordt bevorderd;
- voldoende aanbod in de regio;
- een duurzaam (toekomstbestendig) woningaanbod, overeenkomstig de aangenomen motie van 12 november 2015;
- kwalitatief goede woningen, levensloopbestendig en met voldoende diversiteit in het aanbod;
- leefbare wijken;
- ruimte voor nieuwe woonvormen (bijvoorbeeld kangoeroe-woningen).

DNK biedt aanknopingspunten om bovengenoemde ambities van de gemeente te realiseren. De beoogde omvang van circa 500.000 m² bvo aan

wonen is dusdanig dat er verschillende woonmilieus en woonvormen mogelijk zijn.

De huisvestingsverordening, doelgroepenverordening, verordening sociale woningbouw en leegstandsverordening Ouder-Amstel 2020

De huisvestingsverordening regelt de verdeling van goedkope huurwoningen en het beheer van de bestaande woningvoorraad. De doelgroepenverordening regelt dat sociale & middeldure huurwoningen beschikbaar zijn voor de beoogde doelgroep, voor een bepaalde periode (instandhoudingstermijn) en voor een bepaalde huurprijs. Met de verordening sociale woningbouw wordt nadere uitwerking gegeven aan het in de woonvisie bepaalde met betrekking tot het behoud van de sociale voorraad. De leegstandsverordening biedt een instrument om langdurige leegstand te voorkomen, door de eigenaar te sturen op een passend tijdelijk gebruik. De verschillende verordeningen zijn zelfstandig van toepassing bij de ontwikkeling van De Nieuwe Kern.

Toekomstvisie Ouder-Amstel: verbindend, uniek en divers 2019

Deze visie van april 2019 geeft de ambities weer voor de toekomst van Ouder-Amstel richting het jaar 2030. Ouder-Amstel is verbindend, uniek en divers. Centrale ambitie is om dit te behouden, te benutten en te versterken. In 2030 heeft De Nieuwe Kern een grote verandering ondergaan. Functies hebben plaats gemaakt voor een andere invulling en ruimtelijke structuren zijn aangepast. De Nieuwe Kern is veranderd van een vrij extensief gebruikt en naar binnen gekeerd gebied naar een aantrekkelijk gemengd stedelijk gebied met veel openbaar groen. Naast het wonen hebben ook bedrijven (waaronder kantoren), sport, hotels, en andere voorzieningen een plek gekregen in De Nieuwe Kern. Deze menging op grote schaal is mogelijk vanwege de ligging van De Nieuwe Kern aan de zuidkant van de Amsterdam, vlakbij de Zuidas, de ArenAPoort en Schiphol. Daardoor heeft De Nieuwe Kern een grootstedelijke wervingskracht. Grootstedelijke functies (voornamelijk kantoren en hotels) concentreren zich rondom OV-knooppunt station

Duivendrecht en nabij de ArenAPoort in verband met de bereikbaarheid en de reeds daar aanwezige functies met station Bijlmer ArenA als OV-hub. In het centrum van De Nieuwe Kern is een gemengde woonwijk ontstaan met voorzieningen waarin door verscheidenheid aan type woningen verschillende doelgroepen huisvesting hebben gevonden. Het voorzieningenniveau is passend, volwaardig en aantrekkelijk voor inwoners en bezoekers.

Behoefteteonderzoek Kantorenmarkt 2019

Voor kantoren en bedrijven is door de gemeente Ouder-Amstel een behoefte-teraming vastgesteld op basis van onderzoek¹. Binnen de regio wordt aangesloten op de behoefte-teramingen die er in het regionale samenwerkingsverband Plabeka zijn gemaakt. Het gemeentelijke behoefteteonderzoek door BSP betreft een lokale verdieping van dit regionale vastgestelde behoefteteonderzoek. Centraal staat het toekomstbestendig maken van de werklocaties, het kunnen bereiken van een goede ruimtelijke ordening én het beïnvloeden van de mobiliteit. In Ouder-Amstel zijn drie grootschalige locaties onderscheiden: omgeving Station Duivendrecht, omgeving ArenAPoort en Amstel Business Park Zuid. DNK is onderdeel van een ontwikkelingsstrategie voor kantoren. Rond het OV-knooppunt Duivendrecht is een intensieve stedelijke ontwikkeling wenselijk (*transit oriented development*). Door de optimale bereikbaarheid is de locatie geschikt voor grotere (inter)nationale kantoorgebruikers. Voor het gebied rondom station Duivendrecht is voor de periode tot 2030 een behoefte geraamd van 40.000 tot 70.000 m² (het grootste deel van de totale behoefte voor Ouder-Amstel).

Visie Hotels en Leisure 2019

In de door de gemeente Ouder-Amstel vastgestelde hotel & leisure visie² wordt De Nieuwe Kern als nieuw centrum voor de Zuidoost-lob gezien. Hier

kan een groot deel van het hotelprogramma voor de gemeente landen. Er is ruimte berekend voor 1.200 tot 1.400 kamers in circa 5 - 7 hotels, met een gelijke verhouding toeristisch en zakelijk (met ook short stay voorzieningen). Ook kunnen hier eventueel leisure-voorzieningen landen. Het locatieversterkend effect van deze programmering zal substantieel zijn en naar verwachting een grote rol spelen in het creëren van een bestemming, waar mensen met een mix aan motieven samenkomen.

Beleidsnota Sport – Mee(r)doen met sport 2017

Op sportief gebied moeten de nodige voorzieningen gerealiseerd worden, zowel op het vlak van binnensport, sportvelden en openbare ruimte. Het gebied heeft sowieso al een sportieve uitstraling, vanwege de aanwezigheid van Ajax. Sport kan worden ingezet om andere maatschappelijke uitdagingen aan te pakken. Hierbij staan drie thema's centraal:

1. Sport- en beweegstimulering: Gaan sporten én blijven sporten;
2. Maatschappelijke betekenis van sport: Mee(r)doen met Sport;
3. Ruimte voor sport: hoogwaardige sportaccommodaties en een beweegvriendelijke buitenruimte.

Speelnota 2020 – 2026

Op 31 oktober 2019 heeft de gemeenteraad de Speelnota 2020 – 2026 en bijbehorend uitvoeringsprogramma vastgesteld. De nieuwe speelnota heeft tot doel te komen tot een evenwichtige verdeling van kwalitatief goede speelplekken in een groene omgeving, waar kinderen en jongeren kunnen spelen, sporten en ontmoeten. Het spelregelboek is een handzame samenvatting van alle uitgangspunten die de gemeente hanteert voor de (her)inrichting van speelplekken.

¹ Behoeftete aan kantoren in Ouder-Amstel & bouwstenen voor ontwikkeling, Bureau Stedelijke Planning (BSP), 10 mei 2019

² Visie hotels en leisure Ouder-Amstel: bouwstenen voor ontwikkelingen, Bureau Stedelijke Planning, 23 mei 2019

Beleidsplan Onderwijs 2016-2020

Goed onderwijs is de basis van een samenleving waarin mensen zowel individueel als collectief optimaal functioneren. Het talent van onze jeugd is het kapitaal van onze samenleving. De gemeente werkt samen met partners in en rond het onderwijs om de kwaliteit van het onderwijs te verhogen. Binnen de DNK moet ruimte worden geboden aan het realiseren van vernieuwend aanbod voor het basisonderwijs, en indien mogelijk voortgezet onderwijs. Concepten zoals een integraal kind centrum (IKC), voldoende en gevarieerd sport en bewegingsaanbod dragen bij aan de fysieke en mentale ontwikkeling. De gemeente streeft naar een actieve leeromgeving waarin ieder kind zich optimaal kan ontwikkelen.

Cultuurnota 2019-2024

Kunst en cultuur vertellen ons waar we vandaan komen, wat ons maakt tot wie we zijn en zijn belangrijk voor de ontwikkeling van de toekomst. Het doel van de gemeente in de cultuurnota is dan ook; kunst en cultuur moeten voor iedereen zijn en blijven. Op cultureel gebied zullen voorzieningen gerealiseerd moeten worden om deze doelstelling te behalen. Daarbij staan vijf programmalijnen centraal, die overeenkomen met de programmalijnen uit het 'Actieprogramma Kunst, Cultuur en Erfgoed' van de MRA:

- Erfgoed;
- Cultuur aan de basis;
- Toegankelijkheid;
- Ruimte;
- Samenwerking.

Beleidsplan Wmo 2015

Op maatschappelijk gebied moeten in De Nieuwe Kern de nodige voorzieningen gerealiseerd worden. De gemeente is op grond van de Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo) verantwoordelijk voor ondersteuning van de zelfredzaamheid en de participatie van personen met een beperking, chronische psychische of psychosociale problemen. Hoe de gemeente Ouder-Amstel invulling geeft aan deze wettelijke taak is beschreven in het Beleidsplan Wmo.

Beleidsplan Preventief Jeugdbeleid en Jeugdhulp 2017-2020

Op grond van de Jeugdwet 2015 is de gemeente verantwoordelijk voor alle vormen van Jeugdhulp. Hoe de gemeente invulling geeft aan deze taak is vastgelegd in het Beleidsplan. In de uitvoering van haar taken richt de gemeente zich op preventie én het bieden van hulp.

Nota Lokaal Gezondheidsbeleid 2018-2022

Uit deze gezondheidsmonitor blijkt dat de gezondheid in Ouder-Amstel over het algemeen beter is dan het landelijk gemiddelde. Het beleid sluit aan bij landelijke prioriteiten: bewegen, overgewicht, overmatig alcoholgebruik, roken en psychische klachten en ook door specifieke leefstijlthema's voor jongeren op te nemen.

2.5 Rekenschap geven voor het woon- en leefklimaat

Realisatie woningbouw of andere geluidgevoelige functies DNK

Volgens Provinciale regelgeving moet de gemeente in een bestemmingsplan- of Wabo afwijkingsprocedure een keuze onderbouwen voor realisatie van woningen of andere geluidgevoelige functies. Dit is een belangrijk onderdeel van het zogenaamde 'rekenschap geven'. De provincie Noord-Holland

verplicht sinds 2017 het 'rekenschap geven' met een verordening, inclusief een handleiding. Met de Structuurvisie implementeert Ouder-Amstel de provinciale beleidsregel. De eerste stappen in het 'rekenschap geven' zijn gezet.

Mogelijkheden voor een goed woon- en leefklimaat

In de Nota van Uitgangspunten voor De Nieuwe Kern vastgesteld in 2013 heeft Ouder-Amstel op basis van zorgvuldige analyses gekozen voor groot-schalige woningbouw. Samengevat laten de analyses zien dat een goed woon- en leefklimaat in De Nieuwe Kern mogelijk is. In de MER komt het aspect geluid naar voren als extra aandachtspunt. Net als overal in het bestaand stedelijk gebied zijn er meerdere geluidsbronnen die invloed hebben op de geluidbeleving. In de Nieuwe Kern is er sprake van een hoge geluidsbelasting door de nabijheid van (spoor)wegen en bedrijvigheid.

Mitigerende maatregelen, zoals een geluidsbarrière langs de A2, zijn noodzakelijk om voldoende rust en stilte in woningen te realiseren. In het MER worden verschillende mitigerende maatregelen aangehaald. Deze mitigerende maatregelen zijn overgenomen in de Structuurvisie (zie o.a. hoofdstuk 3). Ook dient er tijdens de uiteindelijke planuitwerking nader akoestisch onderzoek te worden uitgevoerd naar de potentiële geluidshinder van luchtverkeer in het noordelijke deel van het plangebied, dat binnen het toekomstige 40 dB Lnight-contour ligt.

Cumulatieve belasting hoog

Vliegtuiggeluid kan hinder geven aangezien DNK voor een groot gedeelte binnen de LIB-contouren van Schiphol ligt. Dit is een aspect om rekening mee te houden in het stedenbouwkundig ontwerp en de bouwplannen. Ouder-Amstel voert ook een eigen geluidsbeleid. Dit beleid is in regionaal verband opgesteld en bevat een normstelling voor de maximaal aanvaardbare cumulatieve geluidsbelasting. In november 2020 is de Milieueffectrapportage

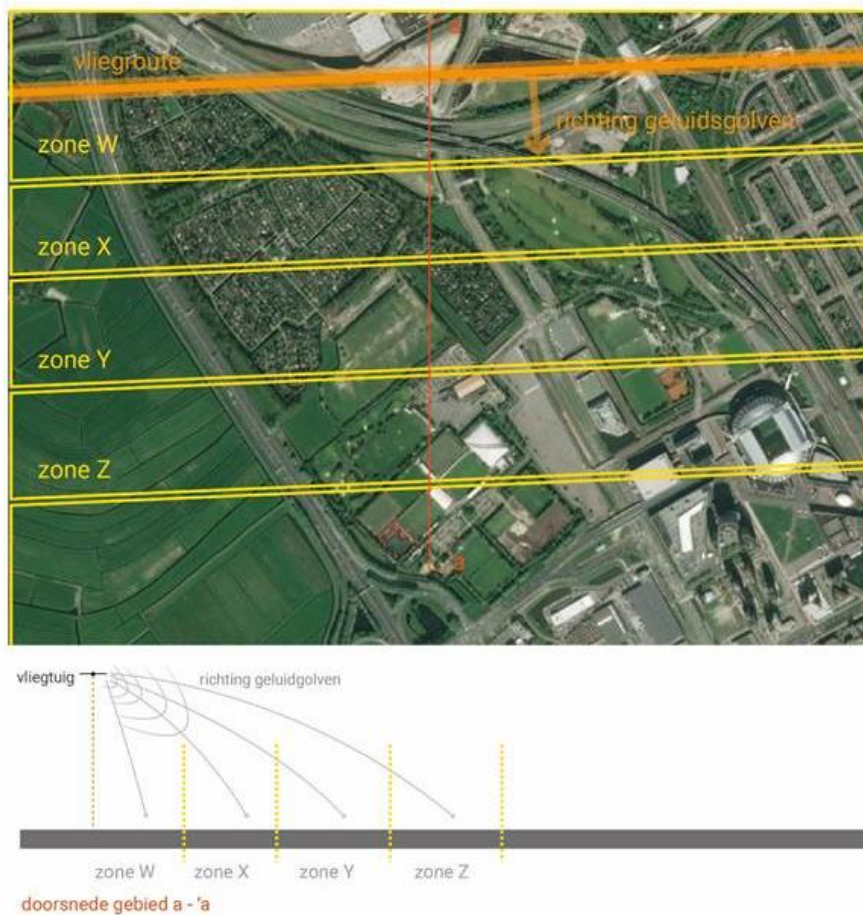
2020 bij het Nieuw Normen en Handhavingssysteem Schiphol gepubliceerd. In dit rapport zijn de milieueffecten, waaronder geluid, van het nieuwe stelsel van start- en landingsbanen met maximaal 500.000 vliegbewegingen inzichtelijk gemaakt. Hieruit blijkt dat de huidige geluidscontouren van Schiphol, waarop de LIB-4 zone is gebaseerd, een terugtrekkende beweging maken.

Dit houdt in dat de geluidsbelasting door luchtvaartverkeer in DNK lager is dan de huidige vastgestelde contouren aangeven.

Het MER voor DNK heeft de cumulatieve (opgetelde) belasting berekend, inclusief het geluid van het vliegverkeer. Deze cumulatieve belasting is hoog en het effect op de toekomstige bewoners is aanzienlijk. Voor de realisatie van geluidgevoelige functies zoals woningen is het noodzakelijk om mitigerende maatregelen te nemen, deze staan in onderhavige Structuurvisie vermeld (zie o.a. hoofdstuk 3).

Contouren niet als grenzen

Er wordt bewust voor gekozen om woningbouw niet precies tot aan de LIB-4 (o.a. in het deel van de volkstuinten) te laten plaatsvinden. In het gedeelte van DNK dat het dichtst bij Schiphol ligt en het dichtst bij de LIB-4 lijn vindt geen woningbouw plaats maar worden de bestaande tuinparken behouden en verbonden met de nieuwe wijk.. Zo ontstaat een verbinding tussen de oude en nieuwe gebruikers van het gebied, met een verhoogde leefkwaliteit als gevolg.



Afb. 2.8 Zones in geluidshinder vliegverkeer vanuit het onderzoek van dr. M. Lugten

Geluid-adaptief ontwerpen³

Gebouwen kunnen een afschermende werking hebben tegen vliegtuiggeluid, zodat de hinder van geluid wordt beperkt. Geluid-adaptief ontwerp bestaat uit vijf pijlers:

1. Strategisch verminderen van geluid door het gebruik van gebouwvolumes en absorberende gevelmaterialen.
2. Benutten van geluidschaduw rondom gebouwen voor geluid-sensitieve functies.
3. Maskering van geluid door natuurlijke geluiden (stromend water, vogels).
4. Uitzicht op groen en aansluiting tussen openbaar groen en woningen.
5. Hoge kwaliteit van het stedelijk ontwerp voor een veilige en leefbare wijk.

Kaders voor aangename geluidsomgeving

Op basis van het onderzoek van dr. M. Lugten kan het gebied rond DNK globaal in vier zones worden opgedeeld (zie kaartbeeld links), afhankelijk van de afstand van een gebied tot de vliegroute:

- **Zone W:** in de bestaande situatie is woningbouw niet toegestaan vanwege de ligging van LIB-4 contour (vrijwel direct onder de aanvliegroute).
- **Zone X en Y:** mits goed ontworpen, kan de bebouwing in zone X een kleine, en voor zone Y een grotere, geluidschaduw op het maaiveldniveau rondom bebouwing creëren. Hierbij zijn de geluidsniveaus in de geluidschaduw (ruim) onder de gestelde grenswaarden en buitenruimtes liggen waar mogelijk ook in de geluidsschaduw.
- **Zone Z:** hier zullen de geluidsniveaus in vrijwel alle gevallen ruim onder de gestelde grenswaarden zijn. Daarmee zijn er geen extra ontwerp-kaders nodig voor de stedenbouwkundige typologieën en de bebouwing.

³ Advies Luchtvaartgeluid, dr. Martijn Lugten, 24 mei 2019 (dr. Lugten is op dit onderwerp gepromoveerd aan de TU/Cambridge)

Flexibiliteit in planvorming door verwachte verandering LIB-zone

Omdat het vliegverkeer in de toekomst naar verwachting stiller wordt en er nieuwe technieken worden ingezet om het aantal gehinderden zoveel mogelijk te beperken (o.a. door gebruik te maken van satellietnavigatie), is het de verwachting dat binnen de huidige LIB-4 contour transformatie naar wonen op termijn mogelijk is. Dat vraagt flexibiliteit in het stedenbouwkundig plan en/of de bouwkundige structuur van elk gebouw in de LIB-4 zone. Alle kantoren in LIB-4 gebied moeten zodoende in de toekomst gebruikt kunnen worden voor wonen. Hetzelfde geldt voor 50% van de hotels/short stay locaties in LIB-4 gebied. 50% van de hotels/short stay locaties moet tevens gebruikt kunnen worden voor andere werkfuncties of voorzieningen.

Tegemoetkomen aan behoefte en gestelde ambities

De Nieuwe Kern is strategisch gelegen en biedt een uitzonderlijke positie in de MRA-regio om te ontwikkelen tot duurzaam woon- en leefgebied. De druk op de woningmarkt is groot, evenals de vraag naar goed bereikbare kantoorlocaties en aanvullende voorzieningen op gebied van verblijven en leisure. De beoogde ontwikkeling van DNK komt tegemoet aan deze behoefte en levert een bijdrage aan de gestelde ambities in landelijk, provinciaal, regionaal en lokaal beleid. Daarbij vormt de bestaande locatie een onderbreking in de stedelijke structuur (sociaal, ruimtelijk en economisch).

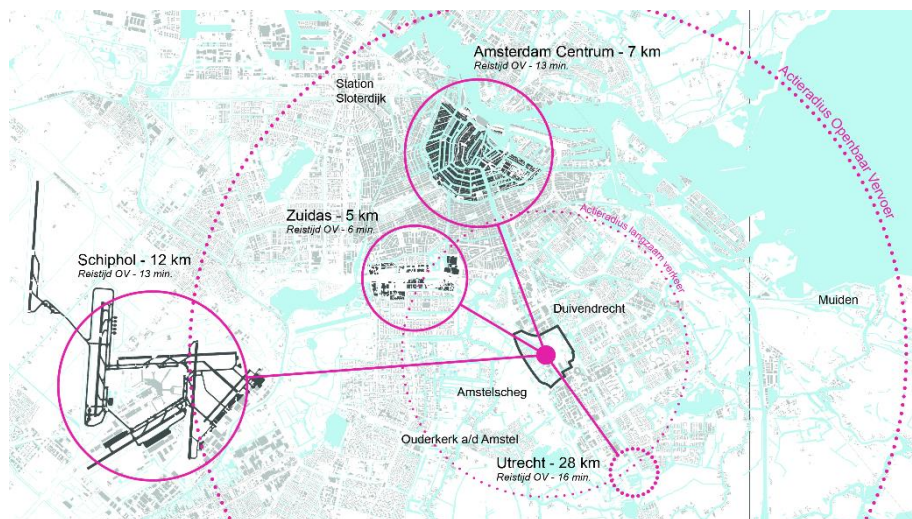
De Nieuwe Kern ligt in Bestaand Stedelijk Gebied

De grens van het bestaand stedelijk gebied in dit gedeelte van de agglomeratie Amsterdam ligt bij de snelweg A2. In de omgevingsvisie NH2050 is DNK aangewezen als ontwikkellocatie binnen bestaand stedelijk gebied. Ook binnen het vigerende bestemmingsplan Strandvliet zijn diverse stedelijke functies en bebouwing toegestaan. Dat geldt ook voor het bestemmingsplan Industriegebied Amstel. De werkelijk aanwezige functies maken duidelijk dat het hier bestaand stedelijk gebied betreft. Het uitgangspunt is dan ook behouden dat DNK onderdeel is van het bestaand stedelijk gebied, zodat er conform de regelgeving van het Rijk en de Provincie verstedelijking kan plaatsvinden en dat deze ook gewenst is.

Definitie bestaand stedelijk gebied

Als definitie voor bestaand stedelijk gebied geldt: "bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur". Over de uitleg van deze definitie bestaat veel jurisprudentie. Hierin is bepaald dat ook groenvoorzieningen en recreatieve voorzieningen behoren tot het bestaand stedelijk gebied. In opdracht van de gemeente Ouder-Amstel is door Wieringa Advocaten aangetoond dat het gebied van DNK behoort tot bestaand stedelijk gebied (zie bijlage).

Met de reeds bestaande OV-verbindingen en de groene kwaliteiten biedt de ontwikkeling van DNK veel potentie om, zowel de ontbrekende relaties en verbindingen substantieel te verbeteren, als een duurzame stedelijke ontwikkeling te realiseren.



Afb. 2.9 Actieradius vanuit De Nieuwe Kern



3. VISIE

3.1 Inleiding

Voorgaand hoofdstuk geeft de beleidskaders weer waarbinnen De Nieuwe Kern wordt ontwikkeld. Hieruit volgt de visie met het toekomstbeeld voor De Nieuwe Kern: wat willen we ontwikkelen en waarom is dit daarvoor een goede locatie? Na een algemene beschrijving van de ontwikkelvisie per deelgebied krijgt het ambitiebeeld aan de hand van 6 integrale thema's invulling.

3.2 Ambitiebeeld De Nieuwe Kern

De Nieuwe Kern: kansen verzilveren

Uit de analyse van de huidige situatie is gebleken dat het plangebied op een unieke locatie ligt en uitstekend ontsloten is via de weg en het spoor. Er is echter ook gebleken dat de mogelijkheden die dit biedt nauwelijks benut worden in de huidige ruimtelijke en functionele invulling van het gebied. Het is ruimtelijk gefragmenteerd en lijkt nergens bij te horen. Door de ontwikkeling van De Nieuwe Kern kan hier een omvangrijk woon- en werkgebied gerealiseerd worden met een eigen hart en een eigen identiteit, waarmee gelijktijdig invulling wordt gegeven aan de regionale behoefte aan nieuwe woon- en werklocaties. Vanuit haar eigen kracht en identiteit kan DNK gaan functioneren als een belangrijke verbinding tussen de omliggende gebieden en kan de capaciteit van Station Duivendrecht optimaal benut worden. De noord-zuid en oost-west verbindingen die via DNK gelegd worden, kunnen ontwikkeld worden met een eigen ruimtelijk karakter, maar zullen ook aansluiten bij het karakter van de gebieden die hierdoor met elkaar verbonden worden.

De Nieuwe Kern: leefgebied van de toekomst

Gelegen in de Amstelcorridor en grenzend aan het pastorale Amstelland, bestaat het gebied uit verschillende delen die gezamenlijk één Nieuwe Kern gaan vormen. Door vanuit de robuuste structuur invulling te geven aan de belangrijkste kernwaarden: groen, bereikbaar, verbonden & multifunctioneel. Als leefgebied van de toekomst biedt DNK ruimte aan een grote diversiteit aan bewoners en gebruikers. Van stedelijke gezinnen, studenten, starters, senioren en expats, tot ondernemers, sporters, recreanten, kantoorgebruikers, evenementbezoekers en tuinders. Ieder vindt verbinding met DNK.

3.3 Ontwikkelvisie per deelgebied

Deelgebieden

DNK is in te delen in 5 deelgebieden en een doorgaande weg (zie afbeelding):

1. Gemengd leefgebied
2. Station Duivendrecht en omgeving
3. Sportpark De Toekomst
4. Gemengd schakelgebied
5. Groene Oase
6. Holterbergweg



Afb. 3.1 Deelgebieden De Nieuwe Kern

Behoud van enkele functies en gebouwen

Enkele bestaande gebouwen in het plangebied van DNK worden behouden en op een logische wijze opgenomen in de nieuwe structuur van het gebied. Ze vormen hier straks een vanzelfsprekend onderdeel van. Het gaat om de volgende functies en gebouwen:

1. sportcomplex De Toekomst;
2. gebouw EndemolShine aan de Holterbergweg;
3. verdeel-/transformatorstation in de wal aan de Holterbergweg;
4. historische villa, het clubhuis voor Amsterdam Old Course (indien technische en financieel mogelijk);
5. postsorteercentrum PostNL en rijschool Nelen.

1. Gemengd leefgebied

De Nieuwe Kern wordt één wijk die, van oost naar west gelegen, profiteert van de locatiekenmerken van het gehele gebied. Omdat de wijk wordt doorsneden door de Holterbergweg ontstaat het risico dat er twee gescheiden buurten ontstaan. Een mooi ingerichte en robuuste oost-west verbinding in het hart van het woongebied is een primaire voorwaarde om dit te voorkomen. DNK bestaat op de eerste plaats uit een gemengd leefgebied waar gewoond, gewerkt, gesport en gerecreëerd wordt. De gemengde woningvoorraad in DNK sluit aan bij diverse doelgroepen. Van appartementen tot grondgebonden stadswoningen en van beneden/bovenwoningen tot ligplaatsen voor woonboten. Logische overgangen naar de volkstuinten en Amstelscheg verbinden de verschillende deelgebieden. In de woningen wordt gewerkt en in de plint van woongebouwen kunnen zelfstandige werkruimtes of woon-werkwoningen komen. Het leefgebied heeft eigen buurtvoorzieningen op goed bereikbare plekken. Middenin het gemengde leefgebied is ruimte voor een groot groen gebied, als 'central park' binnen de woonkern.

2. Station Duivendrecht en omgeving

Station Duivendrecht en omgeving vormen een ankerpunt. Het station moet een gezicht krijgen naar DNK, met een nieuwe entree en aansluitende stationsomgeving. Dit is noodzakelijk voor verbinding en samenhang met de omgeving. Een impuls aan de kant van Duivendrecht is eveneens wenselijk. De infrastructuur gaat niet alleen gebruikt worden door meer bewoners, maar ook door werknemers, reizigers, dagjesmensen, toeristen e.d. De bezoekers van evenementen in ArenAPoort vormen een bijzondere gebruikersgroep. Door de diversiteit aan doelgroepen is rond het station ruimte voor bedrijvigheid, kantoren, short stay, hotels, leisure (vermaak), sport, cultuur en andere voorzieningen zoals horeca. Er blijft een Park and Ride (P+R) voorziening en Kiss + Ride (halen en brengen) functie. Een fiets- en voetgangersverbinding onder het spoor verbindt het dorp Duivendrecht en DNK. De mix aan functies

en verbindingen stimuleert de levendigheid, gedurende de hele week en jaarrond.

3. Sportpark De Toekomst

De ligging van het sportcomplex De Toekomst van Ajax blijft ongewijzigd. Ajax heeft plannen om het trainingscomplex uit te breiden op de bestaande parkeervoorziening P2, waarbij het complex opnieuw wordt ingericht. De opgave is een goede aansluiting op de Holterbergweg, met een visueel aantrekkelijke uitstraling. Volgens de laatste plannen breidt Ajax het sportpark De Toekomst op P2 uit met een ministadion, twee sportvelden en eigen sportvoorzieningen, wellicht een school (uitsluitend voor Ajax-jeugd), commerciële voorzieningen en kantoren voor eigen gebruik. Een brede groensingel met water, struiken en bomen rondom het sportpark moet de privacy waarborgen. Tevens draagt dit bij aan de groene uitstraling, duurzaamheid en ecologische diversiteit van het gebied. Het transformatorstation blijft op de huidige locatie.

4. Gemengd schakelgebied

Het meest zuidelijk gelegen deel van het plangebied, grenzend aan de ArenA wordt een gemengd kwartier met een accent op sport en vrijetijd. Hier is ruimte voor kantoren en de Smart Mobility Hub (SMH), evenals ook wonen en (voorgezet) onderwijs, met respect voor de geluidscontour van de Johan Cruijff Arena. Het gebied vormt een schakel tussen het uitgaansgebied ArenAPoort, het gemengde leefgebied en station Duivendrecht. Dit is een locatie waar hoogbouw mogelijk is. De ambitie is om functies te mengen gericht op levendigheid en sociale veiligheid en zoveel mogelijk passend bij het thema Sport- en Vrijetijd. Zo is de ruimte tussen de spoorbogen geschikt voor natuur en eventueel recreatie / buitensport (wandelen, hardlopen e.d.).

5. Groene oase

Groen en verbindingen zijn de belangrijkste kernwaarden voor DNK. Naast een nieuw te realiseren centraal park kent het bestaande gebied groene kwaliteiten voor de toekomstige bewoners. De volkstuinten krijgen een meer publiek karakter en spelen, door de toevoeging van verschillende functies lang een openbare route, een belangrijke rol in de sociale cohesie binnen de wijk. Nieuwe verbindingen en routes maken deze een logisch onderdeel van DNK voor bewoners om te recreëren, van de natuur te genieten of om mee te tuinieren. Daarnaast is het de ambitie om DNK te verbinden met de Amstelscheg. Dit kan visueel door rekening te houden met groene zichtlijnen en fysieke verbindingen. Ook is het de ambitie een nieuwe loop- en fietsbrug te realiseren over de A2.

6. Holterbergweg

De Holterbergweg wordt een groene, dynamische stadsstraat die een noodzakelijke infrastructurele ader vormt. Mede door de ondergrondse kabels en leidingen aan deze weg krijgt de Holterbergweg een ruim profiel. Op de Holterbergweg sluiten wijkontsluitingen voor auto- en fietsverkeer aan die toegang geven tot een fijnmazig netwerk. Ondanks de hoogteverschillen is het mogelijk om vanaf de Holterbergweg de wijk te ervaren.

Samenspel van deelgebieden tot één Nieuwe Kern

Het samenspel van deelgebieden met de onderliggende verbindende structuren (infra, groen en water) bepalen de toekomstige hoofdstructuur voor DNK. Op de Structuurvisiekaart (zie pag. 57) zijn deze elementen, samen met de belemmeringen vanuit de LIB Schiphol op één kaartbeeld samengevat. Hierin is tevens de wens opgenomen van nieuwe (langzaamverkeer) verbindingen naar de twee bestaande kernen van de gemeente, alsook het

bestendigen en versterken van een groene kern in het toekomstige woongebied alsmede een groen uitloopgebied/oase aan de noordzijde. Op diverse strategische plekken is sprake van accenten in de vorm van hoogbouw.

3.3.1 Leefbaarheid, woonkwaliteit & gezondheid

De gemeente heeft een aantal woonambities die zich vertalen in:

- passend wonen, waarbij doorstroming wordt bevorderd;
- voldoende aanbod in de regio;
- een duurzaam (toekomstbestendig) woningaanbod;
- kwalitatief goede woningen, levensloopbestendig en met voldoende diversiteit in het aanbod;
- leefbare wijken;
- ruimte voor nieuwe woonvormen (bijvoorbeeld kangoeroe-woningen).

Wonen in DNK

Binnen de regio bestaat een lage slagingskans om een passende woning te vinden in het lage en middensegment. Het gaat hierbij om vrijwel alle huishoudentypen: alleenwonenden, stellen zonder kind, en gezinnen. In het middensegment richt de vraag zich hoofdzakelijk op betaalbare koopwoningen. Op basis van de analyse naar zowel de vraag vanuit de regio als de directe aangrenzende gebieden (zie bijlage Programmatische onderbouwing Bro), kan gesteld worden dat in De Nieuwe Kern een gemengd woningaanbod passend zou zijn, met het zwaartepunt op het middensegment. Dit sluit ook aan bij de reacties die zijn binnengekomen in het participatietraject aangaande de concept-Structuurvisie, waarin betaalbaar wonen als belangrijk punt naar voren is gekomen. Kijkend naar zowel de vraag vanuit de regio als de directe aangrenzende gebieden is een gemengd woningaanbod passend, waarbij de gemiddelde woningwaarde van het totale plangebied in het mid-

densegment uitkomt. Zo is het gebied complementair aan aangrenzende gebieden zoals Bijlmermeer en Holendrecht, die een grote voorraad sociale huur kennen en speelt het in op de woningbehoefte vanuit de regio.

Daarnaast worden er met de toevoeging van meer middenprogramma kansen gecreëerd voor de bestaande doelgroepen uit Ouder-Amstel en omliggende wijken (groter wonen, buitenruimte, groen).

Ook de behoefte om groter of mooier te wonen dan wel veranderingen in het huishouden of leeftijd (lees: vergrijzing) is een belangrijke reden om te willen verhuizen in de regio. Zo is de wens sterker aanwezig om van huur naar koop over te stappen, speelt de behoefte aan buitenruimte een grotere rol en hebben huishoudens tegenwoordig vaker te maken met aflopende huurcontracten. De Nieuwe Kern is een geschikte locatie om ruimere woningen realiseren, met in de leefomgeving meer groen, buitenruimte en kwaliteit. Om diversiteit in het aanbod te bevorderen is er ruimte voor nieuwe en alternatieve woonvormen.

Leefbaar karakter

Vanuit een menselijke maat geven ruimtelijke en functionele verbindingen het unieke gebied een leefbaar karakter voor bewoners en gebruikers, van verschillende generaties en met diverse leefstijlen. Door diverse woonvormen en financieringscategorieën op een zo laag mogelijk schaalniveau te mengen, wordt daadwerkelijke interactie bevorderd. Mensen voelen zich veilig in een prettige leefomgeving, waar volop aantrekkelijk en toegankelijk groen en water beleefbaar zijn. Integrale ontwerpoplossingen die de sociale cohesie stimuleren vormen het uitgangspunt. Daarbij helpen mensen met draagkracht degenen met meer draaglast. Kunst en cultuur kunnen hierbij ondersteunend worden ingezet. Kortom, De Nieuwe Kern kent verschillende

leefmilieus en goede verbindingen op meerdere niveaus, waarbij ontmoeting in de publieke ruimte plaatsvindt.

Gezond leefklimaat

Op gebied van geluid- en luchtkwaliteit kent de ontwikkeling van DNK uitdagingen door de nabijheid van de A2, het spoor (trein en metro) en vliegverkeer van en naar Schiphol. Toekomstige bewoners en gebruikers worden zoveel mogelijk beschermd tegen overlast, zowel binnen als in de openbare ruimte. Onder meer geluid-adaptief ontwerpen van gebouwen en de buitenruimte dragen hieraan bij. Toepassing van vernieuwde technieken beperken zo de overlast en beleving ervan. DNK biedt een aantrekkelijk, gezond leefklimaat.

Onderscheidende identiteit

DNK zal zich onderscheiden qua karakter van omringende gebieden en ontwikkelingen in de Amstelcorridor. Men woont en werkt rond het stadspark, zorgend voor een samenhangende identiteit. De wijk vormt een schakel tussen verschillende werelden. De volop aanwezige fietsroutes verbinden de metropool met de tuinparken en de Amstelscheg. Door ruimte voor bedrijvigheid en een accent op sport komen hier ook werkstad OverAmstel en de functies rond de JC ArenA samen. Met midden-stedelijkheid als vertrekpunt, en enkele hoogstedelijke kenmerken rond de OV-knooppunten, onderscheidt DNK zich van de omringende gebieden. Hoogbouw wordt ruimtelijk ingezet om ruimten, knik- en zichtlijnen te ondersteunen.



Relatie MER

De adviezen vanuit de MER ondersteunen de gemaakte keuzes en benoemen op het gebied van geluid tevens een aantal aandachtspunten die zijn overgenomen in de Structuurvisie. Allereerst een opsomming van de aandachtspunten:

- Voor de realisatie van geluidgevoelige functies zoals woningen is het noodzakelijk om mitigerende maatregelen te nemen.
- Een geluidsafschermdende constructie van ca. 9 meter langs de rijksweg A2 is naar verwachting essentieel om te voldoen aan de maximale ontheffingswaarde.
- Wanneer de nieuwe bebouwing niet direct op de wegrand van de Holterbergweg en de ringweg gesitueerd wordt, wordt voldaan aan de maximale ontheffingswaarde. Omdat de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, dient de toepassing van geluidreducerende maatregelen te worden onderzocht.
- Om de geluidsbelasting van railverkeer te beperken kan worden gedacht aan geluidsschermen langs de diverse spoorverbindingen rond DNK. Met een afscherming van circa 3 meter hoog wordt binnen het gehele gebied voldaan aan de maximale ontheffingswaarde.
- Het luchtvaartgeluid in DNK komt vanuit de noordelijke richting. Door aan de noordzijde van het plangebied hoge (bij voorkeur niet geluidsgevoelige) bebouwing te realiseren, kan voor geluidsafscherming in het achterliggende gebied worden gezorgd.
- 'Geluidadaptief ontwerpen' wordt door de MER bevestigd als mogelijke oplossing voor beperken van geluidshinder.
- Evenementengeluid afkomstig van de Johan Cruijff Arena vormt geen belemmering voor de ontwikkeling van DNK omdat bij de ruimtelijke en

functionele opzet van de wijk afdoende rekening is gehouden met de geluidscontouren aldaar.

Uit het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat in en rond het plangebied altijd ruim wordt voldaan aan de grenswaarden van de Wet milieubeheer. Er zijn geen nadere aanbevelingen of maatregelen nodig.

Omdat de exacte invulling van het plangebied nog niet bekend is, kan de toekomstige situatie nog niet precies in beeld gebracht worden. Door het concept van 'geluidadaptief bouwen' kan zo goed als mogelijk rekening gehouden worden met de geluidssituatie. Bij de Structuurvisie is een bijlage opgenomen wat het geluidadaptief ontwerpen betekent voor De Nieuwe Kern.⁴ In die bijlage is aangegeven dat geluidadaptief ontwerp vijf pijlers kent:

1. Strategisch verminderen van geluid door het gebruik van gebouvvolumes en absorberende gevelmaterialen;
2. Benutten van geluidschaduw rondom gebouwen voor geluidssensitieve functies;
3. Maskering van geluid door natuurlijke geluiden (stromend water, vogels);
4. Uitzicht op groen en aansluiting tussen openbaar groen en woningen;
5. Hoge kwaliteit van het stedelijk ontwerp voor een veilige en leefbare wijk.

Het plangebied wordt gekenmerkt door diverse significante geluidsbronnen in de omgeving. Met name vanuit de noordzijde dient rekening gehouden te

⁴ Voor een uitgebreide toelichting op geluidadaptief bouwen, zie bijlage 2 van de ontwerp-Structuurvisie De Nieuwe Kern (7 mei 2021).

worden met de geluidsbelasting van het vliegverkeer. Door nabij deze geluidsbronnen hoogbouw te realiseren, wordt geluidsafscherming voor het achterliggend gebied gecreëerd. Invullingen met grote oppervlakten gras/begroeiing hebben daarnaast geluidsabsorberende eigenschappen. Het groene hart zal vanwege de geluiddempende werking een geluidsluwe plek worden. Door daarnaast gevels van geluidsabsorberend materiaal te voorzien zullen geluidsreflecties in het plangebied worden voorkomen.

3.3.2 Economische vitaliteit

Lokale levendigheid

Met een divers programma van commerciële en niet-commerciële functies op verschillende plekken komt DNK tot leven. Uitgangspunt is een levendige kern met passende voorzieningen op wijkniveau. Zo biedt het leefgebied van de toekomst de bewoners onderwijs, zorg, welzijn, cultuur, sport, horeca en winkels voor dagelijkse boodschappen. De levendigheid wordt ook gevoed door ruimte te geven aan startende, kleinschalige bedrijven. In multifunctionele accommodaties kunnen bewoners terecht voor meerdere diensten, wat efficiënt en effectief is in ruimtegebruik, beheer en sociale cohesie.

Bovenregionale bedrijvigheid, cultuur en leisure

Met name rond station Duivendrecht en in relatie tot de ArenA biedt De Nieuwe Kern ruimte voor (inter)nationale bedrijvigheid, cultuur, leisure en/of hotels/(extended) short stay. De bereikbaarheid is uitstekend, ook internationaal gezien nabij Schiphol. Met de groeiende metropoolregio en ambitie van Amsterdam om bezoekers te spreiden, liggen hier kansen voor ontwikkeling. Zonder de menselijke maat te verliezen biedt DNK voorzieningen op verschillende schaalniveaus en levendigheid in de ochtend tot avond. Van de bedrijvigheid, leisurevoorzieningen en hotelontwikkelingen rond station Duivendrecht wordt verwacht dat deze ook een bijdrage leveren aan de wijk. Hiervoor is het wenselijk dat bij deze ontwikkelingen een deel van het ondersteunende programma ook toegankelijk en bruikbaar is voor de bewoners van de wijk.

3.3.3 Duurzaamheid, energieneutraliteit & klimaatbestendigheid

Duurzaam leefgebied

Voor het leefgebied van de toekomst is duurzaamheid een speerpunt. De Nieuwe Kern is klimaatbestendig, rainproof, hitte- en droogtebestendig alsmede geluidsadaptief. Het leefgebied wordt volgens de laatste richtlijnen gasloos met kansen voor energietransitie, warmte-/koude-opslag en gebruik van restwarmte van datacentra in de omgeving.

Circulariteit

Circulariteit ofwel hergebruik van grondstoffen is een centraal thema. Zo wordt de CO₂-uitstoot zoveel mogelijk beperkt. Een doel is geregenereerde bouwstoffen te gebruiken. Vervolgens moeten bouwmaterialen hoogwaardig in de productieketen blijven, zowel voor de gebouwen als de openbare ruimte. Gebouwen worden zodanig ontwikkeld dat deze eenvoudig een tweede leven kunnen krijgen.

Klimaatadaptatie

Het leefgebied van de toekomst moet daarnaast voorbereid zijn op verschillende (extreme) weertypen. Het substantieel ophogen van het maaiveld en het aanpassen van het poldersysteem maakt het gebied robuuster (zie paragraaf 3.2.4). Daarnaast helpen de duidelijk aanwezige nieuwe groen- en waterstructuren in de openbare ruimte, alsmede de tuinparken, met het vertragen en opslaan van hemelwater en het verkoelen van de omgeving. Ook worden partners bij de verder ontwikkeling uitgedaagd om klimaat-adaptieve maatregelen op te nemen in hun planvorming. Van aanvullende maatregelen op hemelwaterafvoer, zoals groen/blauwe daken en regenputten, tot het tegengaan van hittestress in de woningen.



Op 30 september 2021 heeft de gemeenteraad van Ouder-Amstel de klimaatadaptatiestrategie Ouder-Amstel vastgesteld. In de klimaatadaptatiestrategie Ouder-Amstel wordt aangegeven welke ambities de gemeente nastreeft en welke doelen de gemeente wil halen. De daarbij horende maatregelen vormen de uitvoeringsagenda.

Duurzame energie

De ambitie is dat DNK energie-neutraal wordt. Het samenspel met de omgeving speelt bij energie een belangrijke rol. Zo werkt de ArenA aan een energy hub, in eerste instantie gericht op de gebouwen van ING en de mogelijkheid tot energie-uitwisseling met ArenA. De vele ontwikkelingen in de omgeving en de bestaande warmte- en koudeproductie maken meer van dergelijke initiatieven mogelijk voor een duurzaam leefgebied.

Een bronnet gevoed met warmte en koude uit 'buurt WKO's' is op basis van de huidige kennis het meest haalbare voorkeurssysteem voor de warmtevoorziening. Hierbij wordt de temperatuur van het water uit het bronnet per woning of per woonblok op gewenste temperatuur gepompt met een warmtepomp. Retour van de warmte wordt gebruikt voor de koude. Dit systeem levert voor elke bouwfaserings de meest flexibele oplossing voor de ontwikkelaars.

Een deel van de benodigde energievraag tenslotte zal opgewekt worden met zonnepanelen in het plangebied. Hoeveel energie uiteindelijk opgewerkt zal worden in DNK is nu nog onbekend. De vraag naar energie zal evenwel fors toenemen ten opzichte van de referentiesituatie. Bij de ontwikkeling van DNK wordt gestreefd naar het gemeentelijk doel om energieneutraal te zijn.

Relatie MER

Vanuit de MER wordt een aantal aandachtspunten benoemd. De zettingsgevoeligheid van het gebied is een risico voor het thema wateroverlast. Het is essentieel de ophogingen van het toekomstige maaiveld via voorbelasting met zand en of grond aan te leggen, zodat het gebied zo min mogelijk verzakt of daalt na aanleg (restzetting van maximaal 20 cm in 30 jaar).

Een aandachtspunt voor de uitwerking van de Structuurvisie in stedenbouwkundige plannen en inrichtingsplannen is het bieden van voldoende koele, schaduwrijke, toegankelijke openbare ruimte, buitenruimte en daken voor alle toekomstig bewoners. Hiermee kan hittestress voor de bewoners worden voorkomen.

Het plangebied is droogtegevoelig vanwege de natuurlijke bodemopbouw van klei en een meters dik veenpakket. Ophoging en voorbelasting van het maaiveld is nodig om voldoende hemelwater vast te kunnen houden en vertraagd af te voeren. Ook kan de ophoging ervoor zorgen dat de veenlagen onder de grondwaterstand blijven, waardoor de oxidatie van het veen afneemt. Dit geeft een sterk positieve bijdrage aan de droogtebestendigheid van de ontwikkeling. In groenvoorzieningen en watergangen kan water worden vastgehouden en op natuurlijke wijze infiltreren in de ondergrond. Voor het criterium droogte geldt dat een positief effect wordt verwacht indien maatregelen voor beperking van de restzetting, vergroting van de sponswerking van het gebied en voor de waterbeschikbaarheid van beplanting en natuurgrasvelden worden meegenomen.

3.3.4 Groen & water

Groen & water als identiteit

Groen- en waterstructuren zijn door de wijk verweven en dragen bij aan de identiteit van DNK. Drager van de ruimtelijke opzet van de wijk is een centrale groenblauwe zone die fysiek en programmatisch verbindt. Iedereen woont aan of in de nabijheid van dit stadspark, waardoor de wijk een groene identiteit krijgt. De hoofdgroenstructuur zorgt daarnaast voor de ultieme verbinding met de omgeving, een groene loper tussen station Duivendrecht, station Amsterdam Bijlmer ArenA en de Amstelscheg. De openbaar toegankelijke volkstuinen aan de noordwestkant vormen een groene oase voor een blokje om. Voor het creëren van een gezonde en duurzame leefomgeving en een klimaatadaptieve openbare ruimte is groen essentieel. Als voorbeeld kan gekeken worden naar de maatregelen zoals voorgeschreven in het werkboek natuurinclusief bouwen en ontwerpen van de gemeente Amsterdam.

Dit betekent het volgende voor de te ontwikkelen woningen:

- Gebouwen worden ecologisch verantwoord ingericht. Hierbij is het raadzaam om van tevoren bepaalde doelgroepen te definiëren, waarvoor ontwikkeld wordt, bijvoorbeeld een bepaald soort vogel of vleermuis.
- Elk gebouw wordt voorzien van rust en nestplaatsen voor dieren, zoals neststenen voor vogels, rustplekken voor insecten en voorzieningen voor vleermuizen.
- Elementen zoals fietsenstallingen en afvalcontainers zijn op een groene en/of blauwe manier ingepast, zoals een groen dak op een fietsenstalling, een regentuin en/of een perkje groen rond een afvalcontainer.
- Gebouwen zijn ingericht met vegetatiedaken en verticaal groen, voor zover dit eventuele zonnepanelen niet in de weg zit.



Dit betekent het volgende voor de openbare ruimte:

- De omgeving is ecologisch verantwoord ingericht. Het kan dus niet alleen maar gras met een enkele boom zijn, maar denk aan zogenoemde *tiny forests* en perken met wilde bloemen. Inspiratie kan gehaald worden uit het handboek duurzame buitenruimte.
- De focus ligt op de lokale biodiversiteit.
- Er worden ecologische verbindingen met de omgeving, zoals met de Amstelscheg en de polders, aangelegd.
- De oevers van watergangen en –plassen worden natuurvriendelijk aangelegd.

De huidige complexe waterstructuren (5 verschillende waterpeilen over twee polders) worden gedeeltelijk aangepast om DNK mogelijk te maken. Vanwege het creëren van meer verharde ondergrond en door bebouwing is er meer ruimte voor oppervlaktewater noodzakelijk. Hierdoor zal een systeem van (aaneengesloten) waterpartijen een duidelijke aanwezigheid hebben in de wijk en haar groenstructuren.

Samensmelten van kwaliteiten

De groenbeleving wordt een samenspel tussen tuinders en bewoners, tussen gebouwen en groen, tussen bestaande structuren en nieuwe inzichten. Als de volkstuinen een meer openbaar en uitnodigend karakter krijgen, met bijpassende nieuwe functies (bijvoorbeeld in de vorm van *urban farming of* natuurspeeltuin) kunnen de in potentie aanwezige kwaliteiten een meerwaarde bieden voor de groenbeleving in de DNK. Ook de waterbeleving in DNK is multifunctioneel: spelen in water, verkoelen, vissen etc. Daarnaast zal waar mogelijk ingezet worden in het kader van het koelen of verwarmen gebouwen (TEO en TEA⁵). Beleving, beweging en ontmoeting krijgen vorm in de ruimtelijke kwaliteit van DNK.

⁵ Thermische energie uit oppervlaktewater (TEO) en thermische energie uit afvalwater (TEA).

De tuinparken, het centrale stadspark en het groen tussen de spoorbogen zijn te onderscheiden met een eigen identiteit, passend in de woonwijk, de overgangen voelen organisch. Een ‘landmark’ op de juiste plek geeft glans en punten van herkenning.

Versterken van unieke waarden

Belangrijk voor de ontwikkeling van het gebied is versterken van zowel de natuurlijke als cultuurhistorische waarden. De ecologische structuur van de tuinparken wordt benadrukt en het gebied tussen de spoorbogen waar ook de Amsterdamse Spoorweg Sport Vereniging (ASSV) is gevestigd dient in de toekomst als een *speeldernis*: een stukje ruige natuur waar kinderen kunnen struinen, hutten bouwen en ravotten. Door ruimte te geven aan de natuur en te sturen op toepassing van (bio)diverse en inheemse soorten wordt de impact van de wijk op de flora en fauna beperkt. De oude en nieuwe groenelementen worden met elkaar verbonden en toegankelijk gemaakt. Parken krijgen een natuurlijke of gecultiveerde uitstraling, afhankelijk van de locatie en het beoogde gebruik. Daarnaast wordt ook historische waarde gekoesterd en zichtbaar gemaakt in de nieuwe wijk. Het AOC clubhuis wordt indien technisch en financieel mogelijk ingepast in de plannen, bij voorkeur als herkenningspunt langs een van de routes. Bij de uitwerking van de plannen dient ook de mogelijkheid voor het behoud/inpassing van het Zwarte Laantje onderzocht te worden.

Waterstructuren

Voor de optimale inpassing in de omgeving vanuit waterhuishoudkundige optiek zal minimaal 10% van de toe te voegen verharding moeten worden gecompenseerd door oppervlaktewater, gelijkmatig verspreid over het gebied. Deze delen zullen een systeem vormen met de omliggende watergangen (Amstel en Weespertrekvaart), waarvoor een minimale breedte van 8 meter

en diepgang van 1,25 meter noodzakelijk is. Bij het bepalen van de breedte en diepte dient de bodemgesteldheid meegenomen te worden. Ook dient er ruimte te zijn voor multifunctioneel gebruik zoals recreatie of voor het aanleggen van woonarken. Daarnaast zal minimaal 25% van de oevers natuurvriendelijk worden uitgevoerd. Doodlopende watergangen zijn vanwege het gebrek aan doorstroming niet aanwezig.

Periode van transitie

Om het wensbeeld te verwezenlijken en om 'droge voeten' te houden in De Nieuwe Kern is ophoging van een deel van het plangebied, en het verleggen van de huidige waterkering, noodzakelijk. De grond ligt dermate laag dat in sommige delen een toekomstbestendige afwatering niet mogelijk is. Het waterpeil gaat in het westelijk deel van het gebied (dat nu nog onderdeel is van polder De Toekomst) door de voorgestelde ingrepen ca. 2 meter omhoog en het maaiveldniveau gaat ca. 2 á 3 meter omhoog. Dit betekent dat bestaande vegetatie in dit deel van het plangebied in principe niet behouden kan worden. De delen van de tuinparken die onderdeel uitmaken van het te ontwikkelen gebied (tuinpark Nieuw Vredelust en een hoek van tuinpark Ons Lustoord) vallen binnen het gebied waar nu nog onderbemaling wordt toegepast. Hier gaat het waterpeil slechts 30 cm omhoog, maar het maaiveldniveau zal ruim een meter opgehoogd moeten worden. Doordat het waterpeil beperkt wijzigt zou bestaande vegetatie hier mogelijk wel (gedeeltelijk) behouden kunnen worden.

Door de waterkering ten westen van de Holterbergweg te verplaatsen in zuidelijke richting ontstaat een natuurlijke afscherming met trainingscomplex De Toekomst en kan de hele Nieuwe Kern hetzelfde maaiveld- en waterpeil krijgen. Deze ingreep kent onvermijdelijk een periode van transitie, waarbij bestaande vegetatie en de ecologie deels wordt aangetast. Voor de toekomstbestendigheid van DNK moet hier rekening mee gehouden worden. Maar

met de realisatie van DNK doen zich ook nieuwe ecologische kansen voor: de aanleg van een grote nieuwe centrale groenzone, ecologische verbindingen, ook met de Amstelscheg, een nieuwe waterkering naast sportcomplex de Toekomst en een groene dijk als geluidswal (of een groen geluidsscherm) langs de snelweg.

Bovenstaande leidt ertoe dat, ook wanneer de fysieke ondergrond, het watersysteem en het biotisch systeem als uitgangspunt worden gehanteerd voor de planvorming, de (integrale) ophoging en inrichting van het gebied onvermijdelijk is wanneer het gebied toekomstbestendig ontwikkeld en ingericht moet worden. Het behouden van bestaande vegetatie is hierbij extra lastig omdat juist de gebieden met veel vegetatie in de huidige situatie al een zeer beperkte ontwateringsdiepte hebben en dus al gevoelig zijn voor wateroverlast. Een nadere verkenning van de mogelijkheden om (delen van) het nieuwe stadspark slechts beperkt op te hogen en daardoor (meer) bestaande vegetatie te kunnen behouden verdient aanbeveling als onderdeel van de volgende fase: de stedenbouwkundige uitwerking en de uitwerking van het watergebiedsplan, in onderlinge samenhang.

Relatie MER

Door de voorgenomen ontwikkeling van DNK gaat veel potentieel leefgebied en gaan verschillende potentiële verblijfplaatsen verloren. In het MER is de ontwikkeling van DNK daarom beoordeeld als zeer negatief ten aanzien van beschermde soorten indien deze binnen het plangebied aanwezig zijn. Ook voor algemene soorten waarvoor de zorgplicht geldt, is afname van leefgebied niet te voorkomen met de ontwikkeling van DNK. Door de ontwikkeling van DNK is een verlies aan habitat en essentiële gebiedsfuncties voor een breed scala aan dier- en plantensoorten te verwachten. Hoewel niet alle plant- en diersoorten wettelijk strikt beschermd zijn, wordt een negatief effect van DNK verwacht op deze soorten. Door in de nieuwe situatie specifieke re-

kening te houden met bestaande soorten kunnen zeer algemene en niet-kritische soorten erop vooruit gaan. In de MER wordt een aantal maatregelen benoemd die bij kunnen dragen aan een positief effect. In de Structuurvisie is hiermee rekening gehouden:

- Door middel van compensatie van leefgebieden en door de nieuw in te richten delen van DNK natuurinclusief te maken is het voor algemene soorten mogelijk een positief eindoordeel te halen. Gefaseerd werken draagt ook bij aan het effect. Binnen de plannen voor DNK is veel ruimte voor groen aanwezig, dit biedt veel kansen voor de bedreigde soorten om zich blijvend te vestigen in het gebied. Daarnaast is een van de uitgangspunten om natuurinclusief te bouwen binnen DNK.
- Ook voor vleermuizen en vogels die in gebouwen broeden, kan het natuurinclusief bouwen leiden tot een verbetering van het habitat. Juiste keuzes op het gebied van het vergraven van watergangen, nieuw aan te leggen oppervlaktewater en beplantingsschema's en het beheer daarvan kunnen tevens bijdragen aan een positief effect.
- Door het aanleggen van verbindingen van het stadspark naar omliggende groene zones wordt een impuls gegeven aan met name algemene soorten. Indien bij de inrichting rekening gehouden wordt met deze verbindingen en ook de juiste beplantingskeuzes (inheems materiaal en verschillende typen beplantingen zoals ruigte, kruiden en bloemen) worden gemaakt, kan het stadspark, net als de gebouwen, als natuurinclusief worden gezien.

De verwachte stikstofdepositie als gevolg van de aanlegfase is berekend en komt neer op een maximale, tijdelijke, depositie van 0,03 mol N/ha/jaar gedurende 15 jaar. In totaal is op 9 Natura 2000-gebieden een beperkte toename van stikstofdepositie berekend tijdens de aanlegfase van de Nieuwe Kern. Per 1 juli 2021 is de Wet stikstofreductie en natuurherstel (Wsn) in werking getreden. Deze wet kent een vrijstelling van de vergunningplicht in gevolge de Wet natuurbescherming bij stikstofemissies als gevolg van een aanlegfase. Dat is in dit geval van toepassing. De aanlegfase van De Nieuwe

Kern is daarmee niet vergunningplichtig. In de ecologische toets is voor alle habitattypen/leefgebieden geoordeeld dat het voornemen op zichzelf met zekerheid niet leidt tot significante gevolgen. De beoogde ontwikkeling zal, ook in combinatie met effecten van andere plannen/projecten, niet alsnog tot significante gevolgen leiden. Uit de effectbeoordeling blijkt dat er geen sprake zal zijn van significante effecten op de instandhoudingsdoelen van Natura 2000-gebied Naardermeer en Botshol. Vervolgstappen zoals een ADC-toets zijn daarom niet noodzakelijk.

Hieruit kan geconcludeerd worden dat de stikstofdepositie geen beperking vormt voor de ontwikkeling van De Nieuwe Kern.

Met betrekking tot landschap en cultuurhistorie is als mitigerende mogelijkheid aangegeven om aan het Zwarte Laantje een aantal knotwilgen in te passen (een passende vegetatie bij het oorspronkelijke veenlandschap en verwijzend naar het bebouwingslint). Aangevuld met een informatiebord wordt de oorspronkelijke relatie met de veenontginning voor bewoners en bezoekers beleefbaar.

De Commissie voor de m.e.r. heeft geadviseerd ook een variant te laten beschouwen waarin de fysieke ondergrond, het watersysteem en het biotisch systeem als uitgangspunt worden gehanteerd. Op basis van het advies van de Commissie voor de m.e.r. is, in een aanvulling op het MER, nadere toelichting opgenomen waarom een alternatief zonder ophoging geen haalbare of realistische optie is in dit gebied. De hiertoe opgestelde "Aanvulling op milieueffectrapport De Nieuwe Kern, gemeente Ouder-Amstel" maakt onderdeel uit van de bijlagen van de Structuurvisie.

3.3.5 Aantrekkelijkheid & ruimtelijke kwaliteit

Beleving, beweging en ontmoeting

Een stedenbouwkundige opgave is het logisch en aantrekkelijk verbinden van de verschillende deelgebieden en het aansluiten van de bestaande en nieuwe gebouwen bij de omgeving. De openbare ruimte speelt hierin een cruciale rol, waarbij de kernkwaliteiten groen en water vorm krijgen. Naast de integratie van duurzaamheid, nodigt de openbare ruimte uit tot bewegen, sport en spel, in lijn met de principes van 'de bewegende stad'. Bij de uitwerking van de verschillende functies die een plek kunnen krijgen in het park is het uitgangspunt dat het een groen, aantrekkelijk en uitnodigend park voor alle bewoners en gebruikers van het gebied moet zijn. Er zal dus een goed evenwicht gevonden moeten worden tussen 'stedelijke' (sport- en leisure)functies en de natuurlijke groene inrichting. Overal in de wijk voelen mensen zich welkom. Stedelijk groen krijgt een nieuwe invulling en draagt bij aan sociaal-maatschappelijke opgaves, zoals tegengaan van eenzaamheid tot sociale samenhang en ontmoeting stimuleren.

Een nieuwe kern als schakel

De huidige invulling van het gebied doet aan als een onderbreking in de stedelijke structuur, terwijl het de kwaliteit heeft om schakelfunctie te vormen tussen Werkstad OverAmstel, ArenAPoort, Duivendrecht, Ouderkerk aan de Amstel en de Amstelscheg. De nieuwe invulling van DNK zal recht doen aan dit verbindende karakter. Het is niet alleen de missende schakel tussen Amsterdam-Zuidoost en de metropool, het verbindt ook dorpskern Duivendrecht met Ouderkerk aan de Amstel. Door te spelen met de hoogtes, het toepassen van veel groen, het aanvullen met voorzieningen en het optimaliseren van infrastructuur wordt DNK een verbinding tussen het dorp en de stad, de metropool en het buitengebied.

Verbinding met Amstelscheg

Om een verbinding te maken met de Amstelscheg is het de ambitie van de gemeente om over de A2 een fiets- en voetgangersbrug te realiseren. Naast de verbinding van DNK met Ouderkerk aan de Amstel wordt hiermee ook een verbinding gelegd met de groene en open karakteristieke omgeving van de Amstelscheg. Een plek om te beleven, zonder dat de natuurlijke waarden worden aangetast.

Verbinding met Duivendrecht

In de huidige situatie is het plangebied DNK voor langzaam verkeer slecht verbonden met Duivendrecht. De voetgangersverbinding tussen Duivendrecht en DNK via het station bestaat uit slechts een trap naar het treinspoor, die niet makkelijk te vinden is. De fietser moet een flink eind omrijden om vanuit Duivendrecht naar DNK te komen. Onderdeel van de ontwikkeling van DNK is het verbeteren van de verbinding met Duivendrecht door de aanleg van een nieuwe fietsverbinding (onder de sporen door) tussen Duivendrecht en DNK. Daarmee wordt ook de verbinding tussen Duivendrecht en Ouderkerk aan de Amstel voor langzaam verkeer verbeterd.

3.3.6 Bereikbaarheid & mobiliteit

Verbindingen op alle niveaus

DNK vormt een schakelpunt met uitstekende verbindingen op alle niveaus. Van langzaam verkeer tot openbaar vervoer, autobereikbaarheid en evenementenverkeer. De uitdagingen die deze verkeerstromen met zich meebrengen worden integraal en *smart* uitgewerkt.

Verkeersonderzoek

In opdracht van gemeente Ouder-Amstel is voor de gebieden ABPZ en DNK gezamenlijk in augustus 2019 een verkeersonderzoek verricht. Hierin zijn ook de projecten in de omliggende gebieden in Amsterdam meegenomen. In hoofdlijnen volgt hieruit dat de diverse voorgenomen ontwikkelingen binnen de gemeentegrenzen van Ouder-Amstel verkeerskundig mogelijk zijn. Vanzelfsprekend zal hier wel op enkele punten een aanpassing of verbetering van infrastructuur voor nodig zijn. Dit geldt zowel voor het OV, de auto als voor het langzaam verkeer. Dergelijke ingrepen zijn ook in de autonome situatie (zonder planontwikkeling) al gewenst.

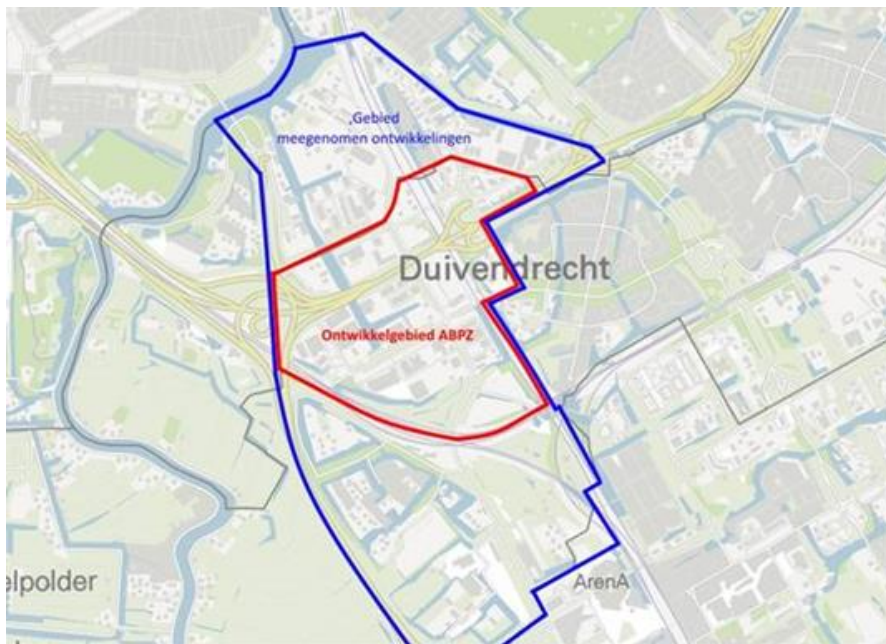
Parallel aan het opstellen van de Structuurvisie voor De Nieuwe Kern is er gewerkt aan een gemeentegrens overschrijdend mobiliteitsplan waar ook DNK onderdeel van uitmaakt (Mobiliteitsplan Zuidoostflank, www.amsterdam.nl/bereikbaarzuidoost) Het Mobiliteitsplan Zuidoostflank is in Amsterdam op 29 juni samen met de andere mobiliteitsplannen vastgesteld door het College van B&W. Het College van Ouder-Amstel alsmede het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio hebben het plan vastgesteld op respectievelijk 6 en 8 juli 2021. Het mobiliteitsplan is op 30 september 2021 vastgesteld door de gemeenteraad van Ouder-Amstel. In het Mobiliteitsplan Zuidoostflank wordt beschreven welke maatregelen en investeringen nodig zijn om dit gebied in de toekomst goed bereikbaar en leefbaar te houden. Er staan ongeveer 90 maatregelen in het plan. Op hoofdlijnen gaat het om:

- stimuleren van het fiets- en ov-gebruik onder bewoners, bezoekers, werknemers en forensen;
- verbeteren van de kwaliteit, (sociale) veiligheid en vindbaarheid van fietsroutes;
- verbeteren van fietsroutes door nieuwe verbindingen aan te leggen en knelpunten voor fiets en auto op te lossen;



- meer capaciteit voor bussen, treinen en metro's en een betere doorstroming voor de HOV-bussen;
- verbetering van de kwaliteit en toegankelijkheid van stations en de stationsomgeving;
- uitbreiding van fietsenstallingen en deelfietsen bij stations en andere plekken;
- sturing van het autogebruik en het bieden van alternatieven, zoals parkeren op afstand, deelmobiliteit en buurthubs.

Afb. 3.2 Gebiedsafbakening verkeersonderzoek



Integraal en *smart* mobiliteitsconcept

Het plangebied kent een integraal mobiliteitsconcept met voorrang voor langzaam, duurzaam en schoon verkeer. Verkeersveiligheid voor alle gebruikers staat hierbij voorop. DNK zal zo goed mogelijk inspelen op de technologische en gedragsontwikkeling die voor de lange(re) termijn nog onzeker zijn. Infrastructuur voor *smart mobility* (de digitalisering van mobiliteit middels bijvoorbeeld ict, social media en zelfrijdende auto's) wordt mogelijk gemaakt en bevorderd. De overgang van aanbodgericht naar vraaggericht vervoer doet de traditionele scheidslijnen tussen OV, auto en fiets vervagen. Per reis staan de mobiliteitsopties open. Bezit wordt minder belangrijk en deelconcepten verschuiven naar de voorgrond. Het autogebruik zal sterk verminderen gezien de uitstekende bereikbaarheid per openbaar vervoer en langzaam verkeer. De bereikbaarheid van de woongebieden voor fiets en voetganger vanuit de stations Duivendrecht, Bijlmer ArenA en Strandvliet wordt geoptimaliseerd, nieuwe verbindingen worden hiertoe aangelegd voor het langzaam verkeer (ook recreatieve verbindingen). De park & ride Duivendrecht wordt meegenomen als integraal onderdeel van de planvorming voor de stationsomgeving. Deze stationsomgeving moet inspireren, krijgt meer volume en straalt gastvrijheid uit. Het stationsgebied dient zodanig aantrekkelijk te worden vormgegeven dat deze het OV-gebruik stimuleert.

Optimale openbaar vervoer (OV) verbindingen

Het gebied heeft een zeer goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer:

- **Trein:** Treinstations Duivendrecht en Station Amsterdam Bijlmer ArenA bieden een intercityverbinding zowel in noord-zuid als in oost-west richting. Schiphol en Utrecht zijn met de trein binnen 20 minuten te bereiken. Op een gemiddelde werkdag in 2016 heeft station Duivendrecht circa 14.500 in- en uitstappers, er zit een lichte groei in dit aantal. Op station Duivendrecht is de oost – west verbinding het sterkst en deze zal groeien, ook door de groei van station Zuid. De noord-zuid verbinding

heeft minder potentie vanwege de nabijheid van station Bijlmer ArenA. Station Duivendrecht heeft ondanks de verwachte groei geen vervoerskundige uitbreiding nodig vanwege overmaat. De fietsenstalling behoeft wel uitbreiding.

- **Metro:** Naast metrostation Duivendrecht grenst het metrostation Strandvliet aan het plangebied, evenals Station Bijlmer ArenA. Met de metro is Amsterdam en omgeving goed bereikbaar.
- **Bus:** Per bus is in de huidige situatie alleen het gebied rondom station Duivendrecht ontsloten. Het overige gebied dient een betere aansluiting te krijgen. Wanneer het gebied wordt ontwikkeld is de uitbreiding van het bus-netwerk een doelstelling, om een optimale bereikbaarheid met het overige OV te realiseren.

Autobereikbaarheid

De autobereikbaarheid van DNK is momenteel goed, ook tijdens de spits. Hoewel het noodzakelijk autoverkeer goed gefaciliteerd wordt, is het gewenst te zorgen voor aantrekkelijke alternatieven, zowel voor (grote groepen) bezoekers als voor bewoners. Op bepaalde momenten wordt piekbelasting voorzien, bijvoorbeeld tijdens zogenaamde 'triples' als de ArenA, Ziggo Dome en AFAS Live tegelijkertijd evenementen hebben. Ook dan is een goede bereikbaarheid van alle functies een belangrijke ambitie, in combinatie met ontrafeling van de diverse verkeersstromen. De ontwikkeling en positionering van de SMH draagt hieraan bij. Doordat de huidige verspreid gelegen parkeerplaatsen samengevoegd worden in de SMH geeft dit naar de toekomst minder kruisende stromen op de Holterbergweg. Een toelichting op de SMH wordt gegeven in het aparte kader op de volgende pagina. De mogelijke inzet van 'parkeren op afstand' bij piekmomenten, bijvoorbeeld bij de Gaasperplas en het Amsterdam UMC draagt verder bij aan verspreiding van de parkeerdruk. De woongebieden worden hierdoor zoveel mogelijk gevrij-

waard van verkeer als gevolg van evenementen. Daarnaast wordt dynamisch verkeersmanagement ingezet. Daarbij wordt door verkeersregelaars, het gebruik van wisselstroken en het al dan toepassen van verplaatsbare verkeerslichten en -borden het verkeer naar de juiste plek gedirigeerd.

Om autogebruik te ontmoedigen beschikken nieuwe bewoners en werknemers vanaf het moment dat ze zich vestigen over aantrekkelijke alternatieven (OV, fiets, deelconcepten). Daarnaast stimuleert ook de ruimtelijke inrichting van vastgoedontwikkelingen het fiets- en OV gebruik terwijl het behoeftes tot auto parkeren verminderd. Er wordt gestuurd op het geven van mobiliteitsadvies bij de ontwikkeling van kantoren en bedrijven.

De Holterbergweg is de hoofdroute voor alle vormen van verkeer. Deze is aangesloten op het hoofdwegennet en de rijkswegen. Na aanpassing/reconstructie van de Holterbergweg blijft deze de functie van stroomweg houden, met weinig aansluitingen (in totaal drie aansluitingen binnen DNK). De overstekbaarheid van de Holterbergweg is een aandachtspunt, evenals de inpassing. Het benodigde profiel Holterbergweg ten behoeve van het mobiliteitsplan is nog niet bekend. Op dit moment wordt een strategische reservering voor deze weg aangehouden van ca. 90 meter breedte, waar technisch mogelijk kan een smaller profiel worden toegepast.

Langzaam verkeer in en om de tuinparken

Om de waarde van de tuinparken te behouden en te optimaliseren wordt de recreatieve infrastructuur van het park expliciet ingericht voor langzaam verkeer. Het moet alle ruimte bieden voor wandelaars en fietsers die beleving van de omgeving centraal hebben staan. Het snellere langzame verkeer (o.a. e-bikes, scooters, racefietsen) wordt om het park heengeleid. De exacte loop van het openbare pad door de tuinparken wordt in een latere fase en in overleg met de tuinders bepaald.

Relatie MER

De adviezen vanuit het MER ondersteunen de gemaakte keuzes en benoemen tevens een aantal aandachtspunten voor de inrichting van de ringweg en de kruisingen met de Holterbergweg:

- De ringweg kan verkeersveilig ingericht worden als gebiedsontsluitingsweg waar 50km/u wordt gereden en met fietsstroken of vrijliggende fietspaden worden gerealiseerd.
- De kruispunten met de Holterbergweg moeten door middel van verkeerslichten of een ongelijkvloerse kruisingen opgelost worden in verband met de verkeersintensiteiten op die weg.

Daarnaast wordt een aantal aandachtspunten voor de inrichting van de langzaam verkeerverbindingen gegeven:

- Voor een goede inrichting van het plangebied is het een vereiste dat de langzame verkeersinfrastructuur inclusief ingericht wordt, voor alle verkeersdeelnemers. Dit betekent dat de wegprofielen breed genoeg zijn voor een apart trottoir en dat langzaam verkeerverbindingen apart van het autonetwerk gerealiseerd worden.

Het effect van het fijnmazige fietsnetwerk is in de onderzoeksresultaten terug te zien in het fietsgebruik: 28 % van de verplaatsingen vinden plaats per fiets. Dit aandeel is hoger dan het gemiddelde in de omgeving van het plangebied.

Smart Mobility Hub

De Smart Mobility Hub (SMH) wordt een multifunctioneel gebouw waarin plaats wordt geboden aan ca. 2.300 parkeervoorzieningen voor auto's, bussen, kiss&ride en taxistandplaatsen, gecombineerd met sportvelden op het dak, twee sporthallen en kantoorfuncties. Door de ligging naast de Johan Cruijff Arena is het SMH ook zeer geschikt voor crewparkeren tijdens evenementen in de JC Arena. Met de ontwikkeling van de SMH wordt ingezet op dubbelgebruik van parkeerruimte (evenementen, kantoor, bezoekers voor DNK, park & ride (los van andere P&R in het gebied), in plaats van de eenzijdige en laaggebruikte parkeerterreinen in de huidige situatie.

Hiermee wordt de SMH een multifunctioneel complex met een efficiënte mobiliteitsvoorziening als knooppunt ('hub'). Het mobiliteitsprogramma wordt aangevuld met een vastgoedprogramma van ca 20.000 tot max 30.000 m2 bvo en een kleinschalig programma van commercieel en maatschappelijk vastgoed in de plint van het gebouw. Met deze aanvulling van vastgoed in het programma van het SMH, wordt het stedelijke karakter en de dynamiek in het gebied versterkt. Daarmee vormt de SMH een aantrekkelijke en levendige schakel tussen het Arena-poort-gebied en De Nieuwe Kern.

Door de huidige versnipperde ligging van parkeerterreinen in het gebied vergt de afwikkeling van autoverkeer tijdens de evenementen in Arena-poort grote inspanning, ter voorkoming van een verkeersinfarct op de belangrijke stedelijke aders. De inpassing van de parkeerterreinen leunt op tijdelijke maatregelen, waardoor de infrastructuur tijdens evenementen op een oneigenlijke wijze wordt gebruikt, beheerst door een grote inzet van verkeersregelaars. Door de locatie van de SMH aan de oostzijde van de Holterbergweg en de clustering van functies ontstaat een robuuste afwikkeling van evenementenverkeer, waarmee de druk op het hoofdwegennet wordt gereduceerd.

Het is dan ook het voornemen de SMH zo spoedig mogelijk te realiseren, vooruitlopend op ontwikkeling van het overig deel van DNK, en hiermee de afwikkeling op het hoofdwegennet te verbeteren.



4. THEMAMATISCHE KADERSTELLING

4.1 Inleiding

Per thema worden in dit hoofdstuk de kaders voor het beoogde programma aan woningen en voorzieningen nader uitgewerkt, evenals de normering qua ruimtegebruik vanuit het vigerende beleid. Als nadere toetsing van het programma is er voor het gebied een Milieueffectrapportage (MER) uitgevoerd.

4.2 Leefbaarheid, woonkwaliteit & gezondheid

Uitgangspunten woningbouw DNK

De Nieuwe Kern wordt een wijk voor een verscheidenheid aan huishoudens in alle inkomensgroepen, die in principe door elkaar heen wonen. Het uitgangspunt in de Structuurvisie is een woonprogramma van circa 5.000 woningen met een gemiddeld vloeroppervlak van 100m² bvo. Dat geeft een totaal van circa 500.000 m² voor woonfuncties.

De gemeenteraad van Ouder-Amstel heeft eerder ingestemd met een programma van maximaal 4.500 woningen/450.000 m² wonen en 250.000 m² niet-woonfuncties. Gezien de grote behoefte aan woningen en om te kijken wat de draagkracht van het gebied is, is in de m.e.r.-procedure ook gekeken naar wat het zou betekenen als er 6.200 woningen zouden worden gerealiseerd. Het MER geeft aan dat voor alle onderzochte milieueffecten de effectbeoordeling van de basisvariant met 4.500 woningen hetzelfde is als voor de maximale variant met 6.200 woningen. Een groter programma heeft echter

naast milieutechnische, ook nog andere effecten (ruimtelijk, functioneel, kwalitatief, financieel, etc.) die eveneens moeten worden beschouwd voor een integrale beoordeling van de effecten.

Bij het beoordelen van de effecten van een groter programma per onderwerp (stedenbouw, voorzieningen, sport, woonprogramma & doelgroepen, duurzaamheid, financieel, mobiliteit & bereikbaarheid, milieu) zijn de doelstellingen en ambities voor DNK, die vertaald zijn in de belangrijkste kernwaarden van DNK: groen-stedelijk, gemengd, uitnodigend, verbindend en bereikbaar, als leidend gehanteerd.

Doordat uit een eerste analyse duidelijk werd dat een maximaal programma leidt tot nieuwe knelpunten, maar een iets groter programma wel diverse voordelen kan bieden, is een extra variant betrokken bij de afweging. In deze variant wordt een beperkt aantal woningen toegevoegd, waardoor geprofi-teerd kan worden van de voordelen van dit extra programma, maar waarbij de knelpunten van het maximale programma niet of minder aan de orde zijn. Het betreft een programma met ca. 5.000 woningen (500.000 m² bvo voor woonfuncties) en een gelijk voorzieningenniveau als bij de basisvariant.

Conclusies vergelijking varianten:

- Met de basisvariant conform de SOK kan passend invulling gegeven worden aan de doelstellingen en ambities voor DNK. Binnen de kaders van de structuurvisie is het uitwerken van een economisch haalbaar en ruimtelijk uitvoerbaar plan mogelijk.
- Met een iets ruimer woonprogramma van ca. 5.000 woningen zijn diverse voordelen te bereiken ten opzichte van het basisprogramma, zoals een grotere bijdrage aan het woningtekort, ruimtelijk aantrekkelijker en duurzamer ruimtegebruik, zonder dat dit tot nieuwe knelpunten leidt. De extra woningen kunnen worden ingezet om, met

name aan de noordzijde van het centrale park, optimaal in te kunnen zetten op het 'afvangen' van vliegtuiggeluid en het creëren van meer variatie in bouwhoogtes (4-7 bouwlagen) langs het park. Met dit programma kan (nog) beter invulling gegeven worden aan de doelstellingen en ambities voor DNK.

- Bij een programma met ca. 6.200 woningen wordt weliswaar een grotere bijdrage geleverd aan de woningbouwopgave, maar worden de doelstellingen en ambities voor DNK beperkter bereikt. Zo verschuift de identiteit meer richting een hoogstedelijk milieu, ontstaat er een eenzijdiger woningaanbod, moet er meer geïnvesteerd worden door de gemeente (scholen) en is er onvoldoende ruimte voor veldsporten.

Op basis van de beoordeling per onderwerp is een integrale afweging gemaakt waarbij de voor- en nadelen per onderwerp tegen elkaar afgewogen zijn. Geconstateerd is dat het mogelijk is om binnen de kwaliteit die wordt beoogd en met de reeds geplande voorzieningen in plaats van ca. 4.500 woningen ook ca. 5.000 woningen te realiseren. Een verruiming van ca. 4.500 naar ca. 5.000 woningen betekent dat (nog) beter invulling gegeven kan worden aan de doelstellingen en ambities voor De Nieuwe Kern, waarbij het gewenste middenstedelijke karakter gewaarborgd blijft en er geen extra financiële risico's voor de gemeente ontstaan.

De Nieuwe Kern wordt een complete woonwijk, die aantrekkelijk wordt voor uiteenlopende groepen bewoners. Een verscheidenheid aan woningen en collectieve woonvormen passen bij een steeds veranderende woonvraag. Het woningaanbod wordt niet louter geschikt voor enkele groepen bewoners die op dit moment de meeste moeite hebben om een passende woning te vinden. De grondeigenaren zorgen voor de ontwikkeling van deze woningen.

De gemeente Ouder-Amstel ziet erop toe dat het programma binnen de gestelde kaders ontwikkeld wordt.

Leefgebieden met eigen karakter

De diversiteit van de omgeving vertaalt zich in verschillende leefgebieden met elk hun eigen karakter waarbij de verbinding tussen de leefgebieden op sociaal, economisch en fysiek niveau goed is. Het totale gebied moet een sterke ruimtelijke samenhang en structuur hebben en ogen als één wijk. De positie van de Holterbergweg is hierin belangrijk. Omdat de wijk wordt doorsneden door de Holterbergweg bestaat het risico dat er twee gescheiden delen ontstaan. De inrichting van de weg en de aangrenzende deelgebieden zijn daarom cruciaal voor de ruimtelijke en functionele verbinding en samenhang binnen de wijk.

Het gebied rondom het Station Duivendrecht, met aan de noordkant het Amstel Business Park Zuid dat wordt getransformeerd tot Werkstad OverAmstel, zal richting de Holterbergweg aansluiting vinden op het nieuwe dynamische karakter van het gebied. Dit betekent een concentratie van bebouwing met een diversiteit aan commerciële voorzieningen zoals kantoren, hotels en short-stay voorzieningen en in de toekomst mogelijk wonen.

In zuidelijke richting komt aan beide zijden van de Holterbergweg een gemengd leefgebied waar gewoond, gewerkt, gesport en gerecreëerd wordt. De gemengde woningenvoorraad sluit aan bij diverse doelgroepen. In het deel aan de oostzijde van de Holterbergweg heeft het leefgebied een meer stedelijk karakter, gericht op het OV en met voorzieningen rond de kop van het verbindende stadspark. Het deel aan de westzijde van de Holterbergweg krijgt een meer groen-stedelijke uitwerking waarbij de bebouwing een sterke relatie krijgt met de verschillende groengebieden in en rond DNK: het centrale park, de tuinparken en de Amstelscheg. Een stadspark verbindt het

oostelijke en het westelijke deel van het leefgebied met elkaar, over de Holterbergweg heen. Daarnaast zorgen nieuwe routes in noord-zuidelijke richting voor verbindingen tussen de verschillende deelgebieden. Als onderdeel hiervan wordt de hoofdstructuur van de volkstuinen openbaar toegankelijk gemaakt voor langzaam, recreatief verkeer. Aan deze recreatieve route door de tuinparken, die de parken onderling en met de omgeving verbindt, worden nieuwe functies gesitueerd die ontmoeting stimuleren.

De Nieuwe Kern krijgt daarmee als geheel een stedelijk karakter, waarbij het westen ook suburbane delen kent. Alle leefgebieden sluiten aan en zijn verweven met grote openbaar toegankelijke groengebieden die het samenleven en verblijven in dit nieuwe stuk stedelijk gebied faciliteren. Enkele hoogte-accenten kunnen de samenhang van het totale plangebied verder markeren en versterken.

Gevarieerde wijk in dichtheid en bouwhoogtes

Om een gevarieerde wijk te creëren worden op blokniveau verschillende bouwhoogtes gemengd. Voor het woonklimaat in de DNK betekent dit middelhoogbouw 5 tot 10 lagen en laagbouw van 3 of 4 lagen. Zoals gezegd zijn er accenten die hoger gaan, waarbij de hoogte nader te bepalen is in relatie tot de directe omgeving (indicatie tussen ca. 40 en 80 meter). Hogere middelhoogbouw is te gebruiken als markering van stedenbouwkundig belangrijke routes en locaties. Hoogbouw zal ingezet worden om stedenbouwkundig op een verantwoorde manier te ontwikkelen nabij het spoor en de ArenA (waar hoogte wenselijk is naast deze grootschalige structuren). Dit zal worden geconcretiseerd in een volgende fase van het stedenbouwkundig ontwerp. De bebouwing langs de Holterbergweg zal in minimaal 6 lagen worden vormgegeven, passend bij de functie van deze belangrijke doorgaande, afsluitende weg alsmede het brede profiel ervan. Een afname van de stedelijk-

heid, dus in bouwhoogtes maar met name dichtheden vanaf het oosten (stationsgebied) naar het westen (buitengebied) is gewenst, waarbij er visueel verbinding en overgang wordt gecreëerd naar het buitengebied.

Behoefte in alle segmenten

Er is onderzoek uitgevoerd naar de lokale en regionale woningbehoefte (zie bijlage Programmatische onderbouwing). De insteek van het onderzoek is om te bezien welk programma gewenst en mogelijk is, zodat aangesloten kan worden op de vraag/behoefte vanuit de lokale en regionale gemeenschap. Het antwoord op de vraag welk programma voorziet in een behoefte voor de locatie van De Nieuwe Kern, is verkregen door middel van ruimtelijk-functioneel onderzoek, waarbij zowel de kwantitatieve, als kwalitatieve behoefte naar wonen is onderzocht binnen het verzorgingsgebied.

Voor het bepalen van het verzorgingsgebied, de trends en ontwikkelingen en de behoefte (kwantitatief en kwalitatief) in vergelijking tot het actuele aanbod is er onder andere gekeken naar het bestaand beleid en onderzoeken op provinciaal, regionaal en lokaal. Voor het beoogde woningbouwprogramma is de 'Metropoolregio Amsterdam' de relevante woningmarktregio:

- De grote populariteit van Amsterdam zorgt voor een hoge druk op de woningmarkt, ook in de omgeving. Vooral middeninkomens komen hierbij in de knel. Voor lage inkomens geldt dat de voorraad in de sociale huursector afneemt. Volgens de 'Verkenning woningmarkt MRA' legt de grote woningvraag een sterke druk op de woningmarkt, waardoor het in deze regio zoeken is naar manieren om extra betaalbaar aanbod toe te voegen. Het gaat daarbij niet alleen om sociale huurwoningen, maar juist ook om middeldure (huur)woningen. Ongeveer de helft van de huishoudens in de Metropoolregio Amsterdam wil (misschien) verhuizen. Eén op de vijf (22%) huishoudens wil zeker binnen twee jaar verhuizen.

Afb. 4.1 Bouwhoogten



- De behoefte om groter of mooier te wonen is een belangrijke reden om te willen verhuizen. Van de verhuisgeneigden geeft 38% aan groter te willen wonen en 35% mooier. Men geeft ook vaker aan een woning te willen kopen.
- Buiten Amsterdam speelt de vergrijzing een sterkere rol: de gezondheid en de behoefte aan een gelijkvloerse woning komen hier sterker naar voren (ongeveer 15%).

Binnen de Metropoolregio Amsterdam is sprake van een actuele regionale behoefte in alle segmenten, woonmilieus en prijscategorieën. Zowel het aanbod aan eengezinswoningen als meergezinswoningen is ondervertegenwoordigd in de plancapaciteit, ondanks dat het aanbod in plancapaciteit in meergezinswoningen de laatste jaren alweer is gestegen. Daarnaast blijft vooral het aanbod betaalbaar en middelduur ondervertegenwoordigd in de koopsector en de huursector.

Binnen De Nieuwe Kern zal daarom een diversiteit in prijscategorieën en woningtypen gerealiseerd worden, waarbij een gemiddelde woninggrootte van 100 m² bvo het uitgangspunt is.

Verdeling sociaal – vrije sector

De verdeling sociale huur 30% en vrije sector 70% voor De Nieuwe Kern als geheel staat vast en volgt de uitgangspunten van de Verordening sociale woningbouw van Ouder-Amstel. Hiermee wordt geborgd dat ook binnen de gemeentegrenzen van Ouder-Amstel de sociale sector in de beleidsmatig gewenste verhouding aanwezig is.

Voor de 30% sociale huurwoningen geldt:

- Zowel ten oosten als ten westen van de Holterbergweg komt minimaal 33% van het totale aantal sociale woningen om menging zeker te stellen.

- De locatie voor de resterende 34% sociale huurwoningen is aan de grondeigenaren vrij te verdelen tussen de woongebieden.
- Minimaal 15% van de grondgebonden woningen valt onder de sociale huurgrens.
- Minimaal 5% nieuwe/collectieve woonvormen, waaronder woonvormen waar zorg geboden kan worden.

Met het stellen van deze randvoorwaarden wordt geborgd dat ook gezinnen met lagere inkomens een plek kunnen vinden in de nieuwe wijk.

Voor de 70% vrije sector woningen geldt:

- De 70% vrije sector woningen is verdeeld in minimaal 40% middensegment en maximaal 30% duur.
- De 40% middensegment bestaat uit zowel koop als huur. Voor de bepaling wat wordt verstaan onder middensegment woningen wordt verwezen naar de relevante verordeningen van Ouder-Amstel. Voor het middensegment koop zal het instellen van een zelfwoonplicht noodzakelijk zijn.
- Minimaal 5% nieuwe/collectieve woonvormen, waaronder woonvormen met particulier opdrachtgeverschap.
- Circa 20 woonbotenligplaatsen.

Met het stellen van deze randvoorwaarden wordt geborgd dat gemengde woonmilieus met een diverse typologie aan woningen tot stand zullen komen. De precieze invulling van het woningbouwprogramma kan niet voor 15 jaar vooruit goed worden overzien. Daarom zal het programma in de toekomst nader beleidsmatig worden vormgegeven in relatie tot de ontwikkelingen op de woningmarkt. Het wordt per (deel)ontwikkeling waarvoor een overeenkomst met een of meerdere grondeigenaren wordt gesloten nader gedefinieerd en ingevuld en daarmee vastgelegd in de besluitvorming over deze

(deel)ontwikkeling. Uiteraard zijn bij o.a. de huurprijsstelling de woonverordening(en) van de gemeente Ouder-Amstel van toepassing. Bij verdere uitwerking van de plannen wordt gekeken waar en hoe woningcorporaties kunnen worden betrokken.

Aanvullende trends & ontwikkelingen in wonen:

- Maatschappelijke opvang (huisvesting voor dak- en thuislozen) en beschermd wonen zijn gebaat bij regionale spreiding. Ouder-Amstel staat open voor dergelijke woonvoorzieningen in De Nieuwe Kern. Amsterdam is tot 1-1-2022 als centrumgemeente verantwoordelijk voor beschermd wonen, daarna zal de gemeente Ouder-Amstel dit regionaal organiseren. Maatschappelijke opvang blijft vooralsnog een taak van de centrumgemeente. In de Nieuwe Kern wordt gekeken naar de mogelijkheden voor 1 jeugd-woon-behandellocatie en 1 noodopvang 18- (behandel-/woonlocatie), en wellicht een optie voor winteropvang (ca 1.000m² bvo).
- Collectieve woonvormen zijn in trek onder de groeiende groep alleenstaanden, jong en oud. Voorbeelden zijn hofjes of centraal wonen met gezamenlijke ruimtes, (dakterras, moestuin, buurthuis, huiskamer), collectieve voorzieningen zoals '*business meeting points*' voor zelfstandigen of een virtueel zorgloket.
- Er is vraag naar flexibele woningen die meerdere functies hebben, overdag een kantoor en 's avonds een woning. In 2030 vormen de Zelfstandige Professionals naar verwachting bijna 50% van de beroepsbevolking in ons land. Hun woning is ook hun kantoor. Zeker in en rondom Amsterdam wonen veel Young Professionals met behoefte aan flexibele woningen.

Zorgvoorzieningen: eerstelijns, tweedelijns en publiek

De overheid werkt aan zelfredzaamheid. Ouder-Amstel ambieert voor DNK een gezondheidscentrum, met een breed aanbod van zorgverleners. Binnen

de zorg is de gemeente alleen primair verantwoordelijk voor de huisvesting van een consultatiebureau, vanuit de Wet op de Publieke gezondheidszorg. De zogenaamde eerste lijn gezondheidszorg is zelf verantwoordelijk voor haar huisvesting, o.a. huisartsen, apothekers, fysiotherapeuten, tandartsen. De gemeente is gebaat bij efficiënte huisvesting van welzijn- en zorgpartijen, ondersteunt waar mogelijk in het ontwikkelproces en ziet erop toe dat deze partijen voldoende ruimte krijgen binnen De Nieuwe Kern. Ook is een afstemming met de omliggende gebieden (Duivendrecht/Werkstad Overamstel) noodzakelijk om op aanvulling aan te sturen in het medisch aanbod in plaats van op concurrentie. Het behoefteonderzoek in de bijlage beschrijft onder andere de onderbouwing voor de kwalitatieve en kwantitatieve invulling van de medische voorzieningen.

Onderwijs in De Nieuwe Kern

Voor de behoeftebepaling van maatschappelijke voorzieningen in DNK is overeengekomen dat hiervoor de referentienormen van Amsterdam als uitgangspunt gebruikt worden. In de rapportage '*Naar een complete stad: ruimte voor voorzieningen in Zuidoost, DNK en ABPZ*' zijn de referentienormen vertaald naar de benodigde voorzieningen voor DNK. De realisatie van woningen in DNK zorgt voor een toename van kinderen en jongeren, waardoor er behoefte ontstaat aan onderwijsvoorzieningen. De gemeente Ouder-Amstel heeft de ambitie voor het realiseren van een vernieuwend onderwijsaanbod voor basisonderwijs en eventueel voor voortgezet onderwijs. Indicatief geldt hiervoor het volgende programma.

- **Primair onderwijs:** Uitgaande van 4.500-5.000 woningen (binnen een gemengd stedelijk milieu) in DNK is er op basis van de Amsterdamse referentienormen behoefte aan 3 alles-in-één-basisscholen met een gemiddelde omvang 3.800 m² bvo, wat uitkomt op totaal 11.400 m² bvo aan primair onderwijs. Hierbij is het uitgangspunt voor een alles-in-één-

school 400 leerlingen, 32 kindplaatsen BSO, 100 kindplaatsen kinderopvang en 0,7 gymzaal; totaal 3,800 m² BVO en 1,740 m² buitenruimte. Omdat de ruimte schaars is, is een uitgangspunt in DNK dat de nieuwe basisscholen minimaal 2 bouwlagen hebben en dat gekeken wordt hoe de benodigde buitenruimte efficiënt gebruikt kan worden. De doelstelling hierbij is slim en waar mogelijk dubbel ruimtegebruik. Dit geldt zowel voor parkeerruimte als voor de speelruimte.

- **Voortgezet onderwijs:** In de gemeente Ouder-Amstel is geen voortgezet onderwijs. Leerlingen gaan vooral naar middelbare scholen in Amstelveen (circa 65%) en Amsterdam (35%). Op basis van prognoses krijgt DNK naar verwachting circa 1.000 kinderen in leeftijdscategorie 12 t/m 18. Met de ontwikkeling van DNK kan er eventueel ook middelbaar onderwijs (vmbo, havo en/of vwo) worden gerealiseerd. In de rapportage *Naar een complete stad: ruimte voor voorzieningen in Zuidoost, DNK en ABPZ* wordt gesproken van twee scholen voor voortgezet onderwijs die uit de Uitvoeringsagenda Zuidoost komen. Voor De Nieuwe Kern ligt een combinatie met sport voor de hand. In de ruimtereservering wordt rekening gehouden met 1 VO school bij de ontwikkeling van ca. 500.000 m² bvo aan woningen op basis van een ruimtebeslag van ca. 7.250 m² bvo. Als zoekgebied voor een middelbare school zijn aangewezen:
 - Gebied nabij station Strandvliet/ArenA/SMH. Daar mag niet gewoond worden vanwege de geluidscontouren van de ArenA, daarbij is de locatie is zeer goed bereikbaar.
 - Gebied nabij station Duivendrecht. Dit brengt levendigheid en ook hier kan geen woningbouw worden gepleegd. De locatie is goed bereikbaar. Hiervoor is wel een ontheffing nodig wanneer de school binnen de LIB-zone gerealiseerd wordt. Maar mogelijk is er een hoek aan de noordkant van het plangebied die net buiten de LIB-zone valt.

- De locatie van het huidige P2-parkeerterrein. Als onderdeel van de plannen van Ajax (sportcomplex De Nieuwe Toekomst) zal een middelbare school ten behoeve van eigen spelers worden ontwikkeld.

Sportfaciliteiten binnen & buiten

Er is een groei van het aantal sporters in de openbare ruimte, een opkomst van stedelijke georiënteerde 'urban' sporten (o.a. parcours, freerunning, calisthenics, bootcamp, padel) en wachtlijsten bij veel sportverenigingen. Invulling aan de behoefte tot beweging in DNK is niet beperkt tot sportpark de Toekomst en het sportdak op de SMH. Sport vervult een belangrijke waarde voor de leefbaarheid en gezondheid van De Nieuwe Kern. Net als bij de andere onderwerpen is het voor sport belangrijk dat er een kwalitatief afwegingskader komt waardoor er een integraal samenhangend ontwerp ontstaat voor sport en bewegen, zowel in de openbare ruimte als op velden en in accommodaties. Met speciale aandacht voor de verbinding tussen de faciliteiten en de bereikbaarheid/aansluiting met andere gebieden (zoals Werkstad Overamstel, Amsterdam Zuidoost en Amstel III).

Kaderstelling sportvoorzieningen

Het uitgangspunt is (sport)locaties waar mogelijk multifunctioneel te gebruiken. Naast de sportfaciliteiten in sportpark De Toekomst, die voornamelijk voor eigen (professioneel) gebruik zijn, moeten er voldoende en passende sportvoorzieningen zijn voor alle (toekomstige) inwoners:

- **Veld en overdekte sport:** De gemeente stelt in het de beleidsnota Mee(r)doen met Sport dat sportvoorzieningen in De Nieuwe Kern gewenst en noodzakelijk zijn. Daarnaast is het belangrijk dat de toekomstige inwoners voldoende mogelijkheden krijgen om dicht bij huis te sporten. Naast buitensporten moet er ook gedacht worden aan fitnesscentra. In de samenwerkingsovereenkomst is afgesproken om een deel van de (topsport) voorzieningen alsmede een hal voor breedtesport te realiseren

op het dak en in de plint van de Smart Mobility Hub (SMH). Ook sportvoorzieningen bij het basis- en voorgezet onderwijs zijn noodzakelijk met een goede (langzaam verkeers) verbinding met andere sportfaciliteiten. Het aandeel sportvoorziening wat niet binnen de wijk kan worden aangeboden zal, in overleg, opgelost worden binnen de regio.

- **Openbare sport:** Voor openbare sport wordt volgens het overkoepelende model dat met buurgemeente Amsterdam is benut gerekend met 1 m² per woning. Totaal komt dit voor DNK uit op circa 5.000 m² voor openbare sportvoorzieningen bij 5.000 woningen (1 m² per woning), zoals fitness, squash, padel, crossfit, klimwand e.d. Dit kan gecombineerd worden met de 3% norm van NUSO/Jantje Beton. De belangrijkste doelstelling van deze normering is dat 3% van de bebouwde omgeving gereserveerd wordt voor openbare speelruimte. Voor de verdere ontwikkeling van DNK is een richtlijn om voldoende (buiten)ruimte te geven aan sport & spel, bij voorkeur gecombineerd met scholen en de volkstuinparken (nader te onderzoeken). Ongeveer 10-15% van het openbaar groen zal worden ingevuld met kleinschalige, stedelijke sportfaciliteiten. Het uitgangspunt voor de openbare sporten is dat deze correct worden ingepast in de groen- en waterstructuren door de natuurlijke elementen en toegankelijkheid niet overschaduwen.

Uitgangspunten sport DNK

Voorziening	gebruik	aantal
<i>Overdekt</i>		
Sporthal SMH	Breedtesport	1
Topsporthal SMH	Topsport + breedtesport	1
Gymlokalen BO	Onderwijs, multifunctioneel, ongeorganiseerde sport en beweging (pilates, yoga, aerobics etc.)	3
Overig, markt	Bijv. fitness, squash, klimwand, tennis padel, etc.	ntb
<i>Buiten</i>		
Sportvelden dak SMH	Voetbalvelden, overig	3
Openbaar, ongeorganiseerd	1 m ² /woning voor sport en spelen in de openbare ruimte, bij voorkeur bij scholen en gekoppeld aan groenstructuur.	ntb

Welzijn en ontmoeten

Een voorziening voor jongeren, een huis van de wijk of een dagbestedingslocatie zijn wenselijke welzijnsvoorzieningen voor een wijk met een omvang van DNK. Dit soort voorzieningen kunnen per plek verschillend worden ingevuld (bijvoorbeeld als locatie voor huiswerkbegeleiding, maatschappelijk werk, wijkzorg, samen koken/eten of buurtwerkplaats). Een belangrijke voorwaarde voor succes van een ontmoetingsruimte is nabijheid en laagdrempeligheid. Het idee is om het Huis van de Wijk te clusteren met de multifunctionele ruimte voor sport en multifunctionele ruimten voor cultuur en religie.

Kunst en cultuur

Kunst en cultuur dragen bij aan de leefbaarheid en identiteit van de wijk en wordt bijvoorbeeld uitgedragen door beeldende kunst in de openbare ruimte. Op basis van de uitgangspunten van de 'verordening percentageregeling kunst en cultuur 2010' is te verwachten dat er geld beschikbaar kan komen

voor kunst en cultuur in DNK, doordat de gemeente in ieder geval basisscholen zal moeten realiseren en hierop de percentageregeling van toepassing is. In de omgeving van DNK zal een breed aanbod aan kunst en culturele functies beschikbaar zijn. Zo beschikken zowel Duivendrecht als Ouderkerk aan de Amstel over een bibliotheek en is er een breed aanbod aan muziekoopleidingen in de bestaande wijken. Daarnaast komt met de ontwikkeling van het Urban Interactive District naast de Arena een groot aanbod aan culture voorzieningen op een hoog niveau, zoals een theater met regionale aantrekkingskracht. In DNK zal het Huis van de Wijk in combinatie met multifunctionele ruimten voor cultuur en religie de belangrijkste invulling geven aan kunst & cultuur. Het is zinvol om deze culturele en maatschappelijke ontmoetingsruimtes te combineren met elkaar en met commerciële voorzieningen (bijvoorbeeld horeca) voor de aantrekkingskracht en verblijfswaarde. De voorzieningen zullen een wijkgerichte aanvulling zijn op de bestaande voorzieningen in de omgeving, waarmee concurrentie en versplintering voorkomen wordt.

Kaderstelling maatschappelijke voorzieningen

Tussen Amsterdam en Ouder Amstel is de bestuurlijke afspraak gemaakt dat bij de ontwikkellocaties in de Zuidoostflank, inclusief De Nieuwe Kern, voor maatschappelijke voorzieningen de referentienormen van Amsterdam uitgangspunt zijn.

Uitgaande van ca. 500.000 m² bvo aan woningen (binnen een gemengd stedelijk milieu) in DNK zijn er op basis van de Amsterdamse referentienormen in het rapport *'Naar een complete stad: ruimte voor voorzieningen in Zuidoost, DNK en ABPZ (april 2019)'* de volgende maatschappelijke voorzieningen beoogd. Het primaire zoekgebied voor maatschappelijke voorzieningen is rond het groene hart, centraal in de wijk. Een combinatie met commerciële

functies is daarbij mogelijk en wenselijk. Het primaire zoekgebied voor commerciële voorzieningen zoals detailhandel en horeca is voorzien rond de oostelijke kop van het park, langs de route tussen de wijk en station Duivendrecht. Hier kunnen ook maatschappelijke functies zoals een medisch centrum een plaats krijgen. Ook in dit zoekgebied is het wenselijk om naar een optimale mix van commerciële en maatschappelijke voorzieningen te zoeken.

Uitgangspunten maatschappelijke voorzieningen DNK

Voorziening		aantal	m ² (bvo)	totaal m ² (bvo)
Op wijkniveau	Medisch centrum	1	900	900
	Kleinschalig medisch centrum	1	200	200
	Alles-in-één-basisschool	3	3.800	11.400
	Huis van de Wijk	ntb	500	ntb
	Multifunctionele ruimte	ntb	500	ntb
	Kunst en cultuur	ntb	1.125	ntb
	Woon-behandel jeugd	1	200	200
	Noodopvang 18-	1	300	300
	Maatschappelijke (winter) opvang	ntb	ntb	ntb
Bovenwijks	Voortgezet Onderwijs	1 (evt. 2)	7.250	7.250
	Onderwijs Ajax (eigen spelers)	1	1.900	
Totaal			ca. 20.250 m²	

4.3 Economische vitaliteit

Bedrijfsfuncties: divers en goed voor levendigheid

Vanwege de ligging en het aanbod aan openbaar vervoer is DNK een goede locatie voor bedrijfsfuncties. Hieronder vallen kantoren, andere bedrijfsruimtes, hotels en (extended) short stay⁶. De omgeving van de stations Duivendrecht en Amsterdam Bijlmer ArenA in DNK bieden kansen, en als alternatief voor wonen in verband met de LIB-zonering. Per functie is het programma onderbouwd binnen een bandbreedte. Een belangrijk uitgangspunt is dat commerciële voorzieningen elkaar (en waar mogelijk maatschappelijke functies) versterken. Om dit te bevorderen en versplintering te voorkomen zijn er twee zoekgebieden aangewezen:

- Het gebied rond het groene hart is het primaire zoekgebied voor maatschappelijke functies (combinatie commercieel wenselijk).
- Het gebied rond de oostelijke kop van het park en langs de route tussen de wijk en station Duivendrecht is het primaire zoekgebied voor commerciële voorzieningen zoals detailhandel en horeca. Hier kunnen ook maatschappelijke functies zoals een medisch centrum een plaats krijgen.

Naast deze twee zoekgebieden zullen ook op sportpark De Toekomst kantoren en commerciële voorzieningen worden gerealiseerd. Deze zijn voor het eigen gebruik van Ajax.

Kantoren en bedrijven

De vraag naar kantoren kan onderverdeeld worden in de milieus creatieve wijk, innovatiedistrict, internationaal topmilieu, multimodaal knooppunt en overig. De kantoorlocaties in De Nieuwe Kern bevinden zich direct rondom auto en ov knooppunten (binnen 500 meter) en zijn beide te kenmerken als multimodaal knooppunt.

De Nieuwe Kern – Station Duivendrecht betreft een multimodaal knooppunt. Gezien de ligging aan het treinstation is deze locatie geschikt voor grotere kantoorgebruikers (nationale partijen). Daarnaast kunnen hier flexibele kantorenconcepten gerealiseerd worden waar men elkaar kan ontmoeten en ruimtes gehuurd kunnen worden om te vergaderen of werken. De Nieuwe Kern – Omgeving Arena Poort betreft eveneens een multimodaal knooppunt. Hier zullen met name middelgrote kantorengebruikers met een thematisering richting dienstverlening (media) en sport kunnen worden gefaciliteerd.

De Uitvoeringsstrategie Plabeka 3.0 geeft meerdere malen aan dat formele kantoorlocaties bij voorkeur ontwikkeld moeten worden op multimodaal bereikbare plekken. De beoogde locaties voor kantoren in De Nieuwe Kern - bij station Duivendrecht en nabij stations Strandvliet & Bijlmer Arena - voldoen bij uitstek aan het criterium van multimodale bereikbaarheid.

Uit het door de gemeente Ouder-Amstel vastgestelde behoefte-onderzoek voor kantoren en bedrijven is voor De Nieuwe Kern als geheel de behoefte geraamd tussen 60.000 m² - 110.000 m² bvo, met een verdeling naar omgeving station Duivendrecht (circa 40.000 tot 70.000 m² bvo) en omgeving ArenAPoort (20.000 tot 40.000 m² bvo). De zacht-hard procedure conform Plabeka 3.0 is daarbij met goed gevolg doorlopen, waarmee het plan regionaal afgestemd is en planologisch mogelijk kan worden gemaakt. Ouder-Amstel en Amsterdam zijn vervolgens overeengekomen om het kantoorprogramma in DNK te vergroten door 67.000 m² van het Amsterdamse quotum bij station Duivendrecht te realiseren. Dit komt bij de 15.000 m² vanuit de transformatiemeters van Amsterdam die extra worden gerealiseerd bij de SMH. Het kantoorprogramma in DNK gaat hiermee van 110.000 m² naar

⁶ Shortstay betreft een periode van 1 week tot max 6 maanden, extended stay van 1 week tot max 12 maanden

192.000 m². Onderdeel van deze afspraak is dat het hoteloppervlak naar beneden wordt bijgesteld naar ca. 40.000 m². Hiervoor is instemming van het Plabeka nodig. In groter verband betreft dit een verschuiving van kantooroppervlak, er worden met deze afspraak dus geen extra m² kantoren toegevoegd binnen deze regio.

Omdat het vliegverkeer naar verwachting stiller zal worden is het realistisch om te stellen dat transformatie naar wonen van een deel van de bebouwing in de LIB-4 zone op termijn mogelijk zal zijn. Toekomstige transformatie van niet-wonen naar wonen moet mogelijk zijn in het stedenbouwkundig plan en/of de bouwkundige structuur in de LIB-4 zone. Transformatie naar wonen moet mogelijk zijn voor alle kantoren in LIB-4 gebied en 50% van de hotels/short stay. De andere 50% van de hotels/short stay moet gebruikt kunnen worden voor andere werkfuncties of voorzieningen.

Leisure, hotels & short stay

In de door de gemeente Ouder-Amstel vastgestelde hotel & leisure visie is voor DNK circa 60.000 tot 70.000 m² bvo voor hotels geraamd en ca. 25.000 m² bvo voor leisurefuncties. In de vorengenoemde afspraak met Amsterdam inzake de verschuiving van kantooroppervlak van Amsterdam naar De Nieuwe Kern, is ook overeengekomen dat er ca. 40.000 m² hoteloppervlak (inclusief short-stay) gerealiseerd zal worden bij station Duivendrecht. Deze functie is hier noodzakelijk om het gewenste gemengde en levendige milieu te realiseren bij station Duivendrecht. Wonen is hier immers niet mogelijk i.v.m. luchtvaartgeluid (LIB-4). Vanuit de eerder beschreven mogelijke wijzigingen in de LIB-4 zone moet bij 50% van de hotels/short stay transformatie naar wonen mogelijk zijn in het stedenbouwkundige plan en/of de bouwkundige structuur van elk gebouw in het huidige LIB 4 gebied. De andere 50%

van de hotels/short stay moet gebruikt kunnen worden voor andere werkfuncties of voorzieningen.

Een lokale bijdrage

Van zowel de beoogde kantoren als leisurefuncties wordt verwacht dat deze een bijdrage leveren aan de wijk. Dit kan bijvoorbeeld door het aanbieden van (flex)werkplekken voor lokale ondernemers, van expositieruimten of door het openstellen van multifunctionele ruimten voor diverse activiteiten. Ook kantines, tuinen of dakterrassen alsmede sportfaciliteiten kunnen worden opgesteld voor bewoners. Met name een semi-openbare zwemgelegenheid zou een belangrijke functie in de wijk kunnen vervullen.

Detailhandel voor dagelijkse boodschappen

Voor detailhandel in DNK is marktruimte berekend tussen 2.600 en 2.900 m² bvo in de dagelijkse artikelensector⁷. Dit betreft in ieder geval een of meerdere supermarkten, aangevuld met versaanbod en persoonlijke verzorging. Daarnaast kan gedacht worden aan kleinschalig niet-dagelijks winkelaanbod, vooral gemakswinkels. Het primaire zoekgebied voor commerciële voorzieningen zoals detailhandel en horeca is voorzien rond de oostelijke kop van het park, in het noordoosten van DNK.

Restaurants en cafés in de buurt

Voor horeca in DNK is tussen 1.800 tot 2.300 m² bvo ontwikkelruimte vastgesteld voor restaurants en cafés. Concentratiegebieden voor horeca zijn rond station Duivendrecht en oostelijke kop van het park. Daarbij is in het leefgebied de buurtfunctie van horeca van doorslaggevend belang. Consumenten willen beleving met meerdere functies. Gemeente Ouder-Amstel maakt mengvormen van detailhandel en horeca (blurring) mogelijk, mits passend binnen het alcoholontmoedigingsbeleid.

⁷ Ouder-Amstel, Programmatie onderbouw De Nieuwe Kern, BRO, april 2021

Kaderstelling commerciële voorzieningen DNK (in m² bvo)

Functie	minimaal	maximaal
Kantoren en bedrijven (incl. over te hevelen quotum vanuit Amsterdam)	142.000	192.000
Hotels en short-stay	40.000	40.000
Leisurefuncties	15.000	25.000
Detailhandel in boodschappen	2.600	2.900
Horeca in restaurants en cafés	1.800	2.300
<i>Totaal commercieel</i>	<i>201.400</i>	<i>262.200</i>

Afb. 4.2 Schematische en indicatieve kaart functies en zoeklocaties De Nieuwe Kern



4.4 Duurzaamheid

Duurzaam gemengd gebied met flexibele gebouwen

Ouder-Amstel gaat gebieden flexibel bestemmen. De toekomstige omgevingsplannen, laten ruimte voor wijzigen en combineren van functies. Vanwege milieu- en andere wetgeving is het vastleggen van sommige functies onvermijdelijk. In een duurzame wereld is elk gebouw op meerdere manieren te gebruiken zonder dat dit bij de wisseling van het gebruik tot grote problemen en/of hoge investeringen leidt. Dit is de eis voor elk nieuw kantoorgebouw. Extra ruimtebeslag en milieubelasting als gevolg van nieuwbouw wordt hiermee voorkomen. Een andere manier is om te werken met geheel demontabele en/of herbruikbare constructies.

Meervoudig ruimtegebruik

DNK gaat zuinig om met ruimte, onder meer door deze intensief te gebruiken. Meervoudig ruimtegebruik in tijd, functie en per verdieping levert ontwikkelaars, bouwers en andere initiatiefnemers pluspunten op bij de ontwikkeling en tenders. De gevels en daken van bebouwing worden optimaal ontworpen om (zonne)energie op te wekken of bij te dragen aan de veerkracht van de wijk doormiddel van groen/blauwe toepassingen. De Smart Mobility Hub bij de JC ArenA wordt een toonbeeld van meervoudig ruimtegebruik.

Energie

Het is de ambitie dat DNK energie-neutraal wordt ontwikkeld. Nader onderzoek wordt verricht naar de mogelijkheden voor één pakket voor warmte en koude. DNK wordt ook aardgasloos. Het plangebied stimuleert minder consumeren van energie en kent alleen energie-neutrale bebouwing. De woningen hebben een energieprestatiecoëfficiënt met als streven 0,15 of lager. Bedrijfsgebouwen moeten evenredig efficiënt omgaan met energie (aantoonbaar met de GPR-score).

Daarbij geldt voor alle nieuwbouw, zowel woningbouw als utiliteitsbouw, dat de vergunningaanvragen vanaf 1 januari 2021 moeten voldoen aan de eisen voor bijna energie-neutrale gebouwen (BENG). Die vloeien voort uit het Energieakkoord voor duurzame groei en uit de Europese richtlijn EPBD.

Circulair gebruik van grondstoffen

Ten aanzien van circulariteit wordt nader onderzocht wat concrete en realistische maatregelen kunnen zijn voor DNK. Onderzoek moet de haalbaarheid uitwijzen van een open grondstoffenhub tijdens de bouwperiode, waarvoor tot die tijd ruimte wordt gereserveerd.

Huishoudelijke grondstoffen- en afvalinzameling

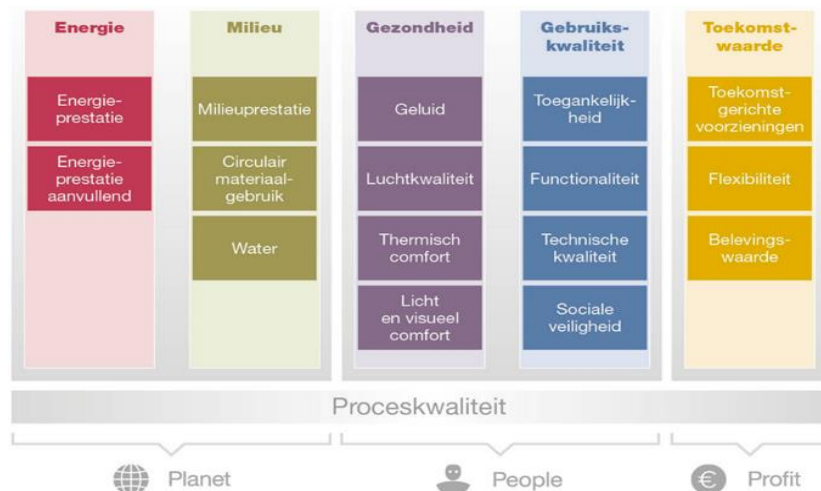
Het streven is dat bewoners, gebruikers en ondernemers 75% van hun 'afval' (eigenlijk vooral grondstoffen) aan de bron scheiden en dat het afval dus gescheiden wordt verzameld en opgehaald. Voor De Nieuwe Kern wordt uitgegaan van het continueren van het inzamelsysteem dat ook elders in Ouder-Amstel al wordt gebruikt, namelijk ondergrondse inzamelcontainers voor gescheiden inzamelen op vaste locaties in de wijk. Hierbij wordt 125 meter als maximale loopafstand aangehouden, wat betekent dat er ongeveer 85-95 inzamelpunten (plastic, GFT, rest) komen in de wijk en minimaal vier locaties met extra containers voor glas, textiel en mogelijk ook luiers.

GPR-scoring

Voor alle gebouwen gaat de gemeente werken met de zogenaamde GPR-methode. GPR meet duurzaamheid van woning- en utiliteitsbouw. GPR is in Nederland de meest gebruikte software die de duurzaamheid van gebouwen meetbaar en bespreekbaar maakt. Duurzaamheid wordt in GPR-software zichtbaar in vijf thema's: energie, milieu, gezondheid, gebruikskwaliteit en toekomstwaarde (zie figuur).

Per thema verschijnt bij toepassing van het programma een waardering op een schaal van 1 tot 10. Als ambitie voor DNK geldt dat per gebouw, ongeacht de functie, gemiddeld een '8' moet worden gescoord. Hoe deze score wordt bereikt (score per elk van de 5 thema's) is vrij te bepalen aan de ontwikkelaar. Wel wordt uitgegaan van een '10' op het thema Energie, aangezien dit de score is die hoort bij energieneutraal. Uitzonderingen zijn mogelijk voor bijzondere gebouwen met functies zoals parkeren of leisure, waarbij het aantoonbaar niet haalbaar is om gemiddeld een 8 te scoren. Bij dergelijke bijzondere gebouwen zijn wel aanvullende maatregelen wenselijk en kan in overleg bekeken worden hoe wel aan de ambities voldaan kan worden.

Afb. 4.3 De vijf duurzaamheidsthema's van de GPR-methodiek



4.5 Groen & water

Uitgangspunten voor groen

Groen is een van de kernwaarden van DNK en komt geïntegreerd terug in de wijk. Kernbegrippen hierbij zijn uitnodigend en toegankelijk groen, maar ook variatie, verrassing en interactie en biodiversiteit. Uitgangspunt is dat er een goede groeiplaats voor bomen gerealiseerd moet worden. In een volgende fase/uitwerking wordt dit nader omschreven en wordt uiteindelijk per type boom en groeiplaats (verhard/onverhard) een oplossing gegeven (in een zogenaamde Boom Effect Analyse). In principe worden er geen bomen toegepast in (straat)verharding, maar wel in middenbermen of in boomvakken. Bomen moeten zowel boven- als ondergronds voldoende ruimte krijgen om tot volle wasdom te kunnen komen. Nader onderzoek is gewenst (in een latere plan fase) om te bezien of beeldbepalende en goed verplantbare inheemse bomen die nu in het gebied staan waar mogelijk in te passen zijn in het nieuw ontwikkelde stedelijk gebied.

Wijk van de toekomst

Ontwikkelaars en architecten worden uitgedaagd veerkrachtige en gezonde gebouwen te ontwerpen. Dit betekent dat groenstructuren langs, op, aan, en in gebouwen worden vervlochten, hemelwater wordt hergebruikt en verhard oppervlakte wordt geminimaliseerd. Daarnaast wordt er nagedacht over natuur-inclusieve maatregelen en het voorkomen van hittestress. Het groen wat wordt toegepast rond bebouwing is divers en oogt gecultiveerd. Er is ook aandacht voor de effectiviteit, kwaliteit en levensduur van de beplanting. Denk hierbij aan de keuze voor groen/blauwe daken in plaats van groene daken en klim- en hangplanten in plaats van gevelsystemen.

Richting geven aan waterbeleving

Water vormt eveneens een belangrijke waarde in DNK. Doorstroming en opvang van water is belangrijk (zie ook duurzaamheid en klimaatbestendigheid). Daarnaast worden de kansen benut van de veelzijdigheid van het water om er te kunnen spelen, te verkoelen, te wonen aan het water, te vissen, het bevorderen van biodiversiteit enzovoorts. Hierbij zijn natuurvriendelijke oevers van belang.

Waterberging en waterlopen

De primaire waterlopen en waterkeringen worden onderdeel van het stedenbouwkundig raamwerk en worden zo nodig verschoven om bij te dragen aan de ruimtelijke kwaliteit van de woonwijken. De positie van de bestaande duikers in het gebied wordt in principe gehandhaafd, behalve waar zij niet passen in de nieuwe waterstructuur. Om het gebied goed te kunnen ontwateren wordt er sowieso een regelmatig patroon van waterlopen aangelegd.

Watercompensatie

Door de ontwikkeling van DNK neemt het verhard oppervlak toe en de bergingscapaciteit af. Voor DNK geldt dat 10% van de toe te voegen verharding moet worden gecompenseerd in oppervlaktewater, tot een maximum van 10% van het totale plangebied. Ook moet het huidige wateroppervlak in stand gehouden worden. Bij demping van water geldt 100% compensatieplicht. De watercompensatie moet in hetzelfde peilgebied plaatsvinden en in open verbinding staan met de rest van het watersysteem in hetzelfde peilgebied. Voor de kavels die grenzen aan - en direct lozen op - het oppervlaktewater kan de eis gesteld worden om hemelwater te bergen op daken en particuliere terreinen. Eventueel disfunctioneren heeft dan geen invloed op de gemeentelijke infrastructuur. De optie om waterberging met andere functies te combineren, zoals met sportvelden of daken, dient nadrukkelijk te worden

bekeken. Wel is het van belang dat vuil hemelwater wordt voorgezuiverd alvorens het te lozen op het oppervlaktewater. Ook zijn uitlogende materialen in de buitenschil van gebouwen of in openbare ruimten niet toegestaan.

Beperken van wateroverlast

De openbare ruimte dient sowieso te zijn ingericht om een korte heftige regenbui te verwerken zonder dat er overlast optreedt (rainproof). Theoretisch gaat het om buien van 75 millimeter in één uur en 90 millimeter in twee uur. De ontwateringseis is minimaal 0,90 meter onder maaiveld, maar vanuit de ambities met betrekking tot toekomstbestendig, robuust en klimaatadaptie gaat de voorkeur uit naar een ontwateringsdiepte van ca 1,3 meter onder maaiveld. Dit geldt overal binnen DNK, ook voor het gebied ter plaatse van P2 dat buiten de nieuwe waterkering zal vallen. Mogelijk zijn (beperkte) ophogingen dus ook in dit gebied noodzakelijk.

Voor het rainproof inrichten van de openbare ruimte dienen in ieder geval de volgende maatregelen beschouwd te worden:

- zorgen voor voldoende verschil tussen vloerpeil en straatpeil (vloerpeil minimaal 15 cm hoger dan de as van de weg);
- toevoegen tijdelijke waterberging in de openbare en private ruimte, zoals vegetatiedaken, opvangconstructies onder wegen en wadi's;
- groenzones benutten als tijdelijke waterberging;
- multifunctioneel ingerichte buitenruimte, bijvoorbeeld spelen combineren met groen en waterberging;
- wateroverlast knelpunt van de Holterbergweg verhelpen.

Verwerking van stedelijk afvalwater

Aansluitend op het Gemeentelijk Rioleringsplan (GRP) Ouder-Amstel 2018-2022) hanteert de gemeente Ouder-Amstel de volgende voorkeursvolgorde voor het maken van keuzes in de verwerking van stedelijk afvalwater:

- ontstaan van afvalwater voorkomen of beperken;
- verontreiniging van afvalwater voorkomen of beperken;
- afvalwaterstromen gescheiden houden, tenzij niet scheiden geen nadelige gevolgen heeft;
- huishoudelijk afvalwater en vergelijkbaar afvalwater gaat naar een zuiverende voorziening;
- ander afvalwater na retentie en zuivering bij de bron hergebruiken;
- ander afvalwater na retentie en zuivering lokaal in het milieu brengen;
- ander afvalwater gaat naar rioolwaterzuiveringsinstallatie.

Peilgebieden en keringen

Het plangebied van DNK strekt zich uit over verschillende polders. Door verplaatsing van de waterkering wordt het woon- en werkgebied in één peilvak ontwikkeld (polderpeil -2,5 NAP), met uitzondering van het P2 gebied. Voor de watercompensatie dient dan ook binnen ditzelfde peilgebied het nieuwe oppervlaktewater te worden gerealiseerd. De nieuwe waterkering tussen de Venserpolder en Polder de Toekomst vormt een onderdeel van de toekomstige groenstructuur van de nieuwe wijk. Waardevolle boomplanting/bomen wordt/worden indien technisch en financieel mogelijk herplaatst.

Watersysteem en doorvoerroutes

De doorvoerroute vanaf station Duivendrecht richting de verbinding bij de Holterbergweg kan verschillende vormen aannemen. Indien bij de uitwerking wordt besloten om doorvoerroutes te verplaatsen moet er rekening gehouden worden met een sluitend watersysteem. Nader onderzoek moet uitwijzen hoe de verbinding onder de Holterbergweg uitgewerkt kan worden.

Dit wordt meegenomen als onderdeel van de nadere uitwerking van de waterstructuur in een watergebiedsplan. Een andere mogelijkheid is het realiseren van een oostelijke en westelijk watersysteem. In beide situaties is het uit-

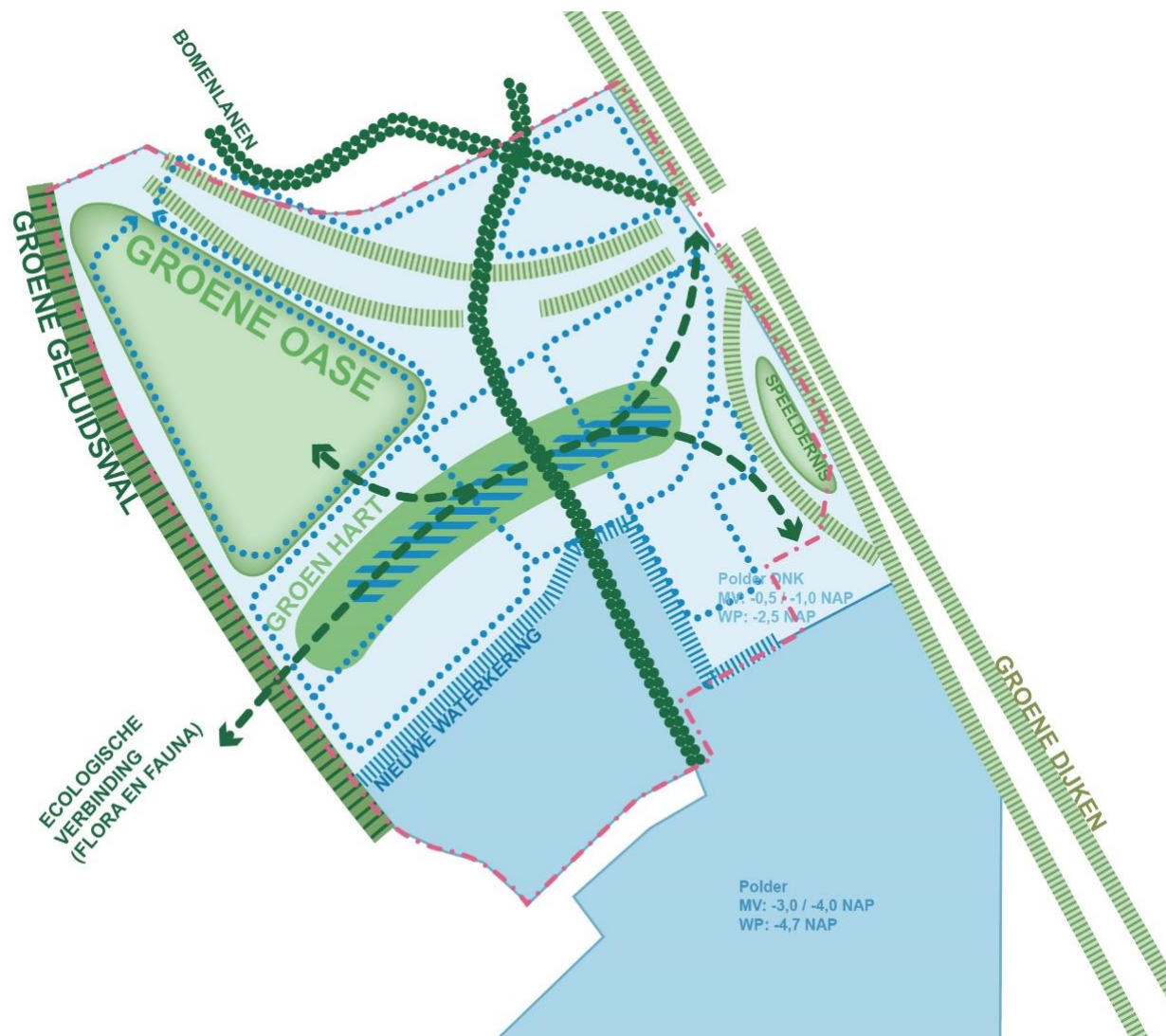
gangspunt het afvoeren richting het gemaal van de Venserpolder. In afbeelding 4.4 is een schematische weergave van de voorkeursvariant voor de waterstructuur weergegeven.

Waternet

De volgende punten met betrekking tot DNK zijn afgesproken met waterbedrijf Waternet:

- Het gebied is rainproof en hemelwater wordt vertraagd afgevoerd
- Het gebied voldoet aan de grondwaternorm van gemeente Ouder-Amstel en kruipruimteloos bouwen (parkeergarages worden waterdicht uitgevoerd)
- Waterkeringen worden gerespecteerd en kademuren zijn grondwater doorlatend.
- Bruggen hebben een minimale doorvaarthoogte van 1,50 meter en doorvaarbare breedte van minimaal 6 meter
- Bij onderhoud vanaf de kant is een vrije strook langs beide zijden van de watergang van minimaal 5 meter aanwezig.
- In DNK kunnen duikers alleen worden toegepast met goede onderbouw en max. lengte van 30 meter. De Holterbergweg is breder, daarom vraagt dit om nader onderzoek. Dit wordt meegenomen als onderdeel van de uitwerking van de waterstructuur in een watergebiedsplan.
- Afvoeren van water gebeurt richting het gemaal van de Venserpolder, met minimaal twee aansluitingen.
- PVE-beheer is van kracht.

Afb. 4.4 Schematische en indicatieve kaart groen- en waterstructuur De Nieuwe Kern



4.6 Aantrekkelijkheid & ruimtelijke kwaliteit

Volkstuinen als logisch onderdeel van DNK

Het uitgangspunt is dat de volkstuinen merendeels blijven bestaan, waarbij een andere indeling zorgt voor meerwaarde en ruimte voor nieuwe functies als verbinding met de wijk. De hoofdroute door de volkstuinen wordt het gehele jaar openbaar toegankelijk voor langzaam, recreatief verkeer, waarbij de inpridders en tuinen in beheer van de volkstuinders zelf blijven. Dit betreft een recreatieve route waaraan nieuwe functies gesitueerd kunnen worden die ontmoeting stimuleren. Deze route heeft zowel een aansluiting aan de noordzijde (richting de Van der Madeweg en de huidige parkeerplaats op de Buitensingel ten oosten van Tuinpark Ons Lustoord) als aan de zuidzijde (aansluiting met de nieuwe wijk en het centrale park). Langs de route zullen meerdere functies gerealiseerd worden waarbij Ouder-Amstel het belangrijk vindt dat hierbij functies zitten die ontmoeting tussen bewoners en tuinders stimuleren. Hier liggen kansen om in te spelen op de trends en ontwikkelingen van collectieve moestuinen, pluk- en beleefstuinen, theetuinen, moestuinen voor voedselbanken, educatie met betrekking tot flora & fauna, e.d..

Uitwerking in overleg

Uitwerking van de plannen voor de tuinparken zal een eigen proces kennen, dat door de grondeigenaar (Amsterdam) wordt opgepakt na vaststelling van de Structuurvisie. Deze uitwerking dient binnen de kaders van de Structuurvisie plaats te vinden, net als alle andere planuitwerkingen binnen het gebied. (voor de kaders verwijzen we kortheidshalve naar de hoofdstukken 2 en 3). Hierbij zullen ook ontwerpafspraken worden gemaakt over mogelijke aanpassingen van het terrein, voorkomen van overlast van scooters/e-bikes en waarborgen van de veiligheid in de breedste zin (bijvoorbeeld door middel van afsluitbare inpridders en toegankelijkheid voor nood- en hulpdiensten). Met nieuwe verbindingen en logische routes worden de tuinen op natuurlijke

wijze aangesloten op De Nieuwe Kern. Een separate verbinding zal het snelle fietsverkeer om de volkstuinen heenleiden. De gemeente Ouder-Amstel bewaakt de kaders en randvoorwaarden die in de Structuurvisie zijn benoemd.

Beeldkwaliteit uitwerken om aantrekkelijkheid te borgen

Voor De Nieuwe Kern wordt de beeldkwaliteit nader uitgewerkt om zo de aantrekkelijkheid en uniciteit van de wijk te borgen. De Structuurvisie geeft hiervoor met het ambitiebeeld een aanzet. De beeldkwaliteit is leidend voor de verdere ontwikkeling. Met een kwaliteitsteam wordt hier verder regie op gevoerd (vervolgstap). In hoofdstuk 5 wordt hier nader op ingegaan.

4.7 Bereikbaarheid & mobiliteit

Prioriteit langzaam en duurzaam verkeer

DNK kent een duurzaam en integraal mobiliteitsconcept, dat voorrang geeft aan langzaam (lopen, fietsen) en duurzaam verkeer. Wijkvoorzieningen komen dichtbij langzaam-verkeer verbindingen. De langzaam-verkeer routes in DNK zijn zoveel mogelijk onderdeel van een regionale route. Zo verbetert ook de onderlinge bereikbaarheid tussen Duivendrecht en Ouderkerk aan de Amstel, met onder meer een verbinding door de Amstelscheg. Het langzaam-verkeernetwerk verbindt daarbij DNK met de ArenAPoort, Zuidoost en via het Amstelkwartier de Amsterdamse binnenstad. De langzaam-verkeer verbindingen met de OV-knooppunten zijn veilig, aantrekkelijk en optimaal te gebruiken voor duurzame mobiliteit. Daarnaast moet de inrichting en positionering van gebouwen fiets- en OV gebruik stimuleren en tegelijkertijd het autoparkeren verminderen.

Fiets/voetgangersverbindingen uitgelicht

Eén belangrijke nieuwe langzaam-verkeersroute is de route van Duivendrecht via DNK naar Ouderkerk aan de Amstel. Binnen deze route bestaan nu twee grote barrières. 1) Station Duivendrecht: hier komt een nieuwe fiets/voetgangersverbinding onder het spoor door. 2) De A2: Er bestaan ambities voor een verbinding voor langzaam verkeer vanuit De Nieuwe Kern over de A2 door middel van een brug. Deze route sluit aan de westelijke zijde aan op een fietsverbinding richting de Amstel.

Bezoekers van de ArenA maken vooral gebruik van station Bijlmer-ArenA. Daarnaast lopen bezoekers naar en van station Duivendrecht, vooral voor de treinverbinding oost-west. Het is belangrijk om deze loop- en fietsroute zo te positioneren en in te richten dat de bewoners van de woonwijk er geen last van hebben én dat de routes aantrekkelijk zijn voor de gebruikers.

In zijn algemeenheid kan worden gesteld dat er een uitgebreid netwerk van langzaam verkeersverbindingen komt, zowel oost-west als noord-zuid en dan ook aan beide kanten van de Holterbergweg.

Autobereikbaarheid

De Holterbergweg krijgt op een drietal punten in DNK een kruising voor het autoverkeer de woongebieden in. Een parallelweg langs de Holterbergweg is onwenselijk. Indien er langs de Holterbergweg functies gerealiseerd worden waarbij autobereikbaarheid van belang is, moet dat op een andere wijze opgelost worden. Via de Holterbergweg en de Burgemeester Stramanweg is de A2 goed te bereiken.

Scheiding evenementen- en bestemmingsverkeer

Uitgangspunt is de scheiding tussen evenementen- en bestemmingsverkeer binnen de DNK. Daarvoor worden twee nieuwe wijkontsluitingen voorgesteld

die op de Holterbergweg aantakken. Eén aansluiting ligt aan de noordkant, dicht bij de spoortaluds, de andere bij De Passage - Borchlandweg. Daarbij wordt er vanuit de wijken op de verlengde Joan Muyskenweg / Stationsstraat aangesloten via de Buitensingel en Station Duivendrecht. Dit geeft een tweezijdige ontsluiting, waardoor De Nieuwe Kern tijdens evenementen vanuit het noorden ontsloten kan worden.

Station Duivendrecht

Station Duivendrecht biedt goede OV-verbindingen, zowel noord-zuid als oost-west. Het is nu echter nog vooral een kruis/overstapstation en dat uit zich in de opzet en uitstraling. Dit uit zich op de volgende manieren:

- Het gehele station is opgetild en ligt op de eerste verdieping.
- De belangrijkste ruimten bevinden zich binnen.
- Er is geen stationsgebouw met een herkenbare entree op maaiveld.

De capaciteit en de uitstraling (en daarmee het gebruik) van het station kan beter benut worden als Station Duivendrecht ook een in- en uitstap station wordt. Daarbij is vooral een goede verbinding met het maaiveld en de directe omgeving van groot belang. Het verbeteren van de uitstraling en de toegankelijkheid van Station Duivendrecht is van groot belang om een prettige stationsomgeving te creëren en het OV gebruik te stimuleren.

Evenementen parkeren: scheiden auto's en plek voor bussen

ArenAPoort ligt direct ten zuiden van De Nieuwe Kern en is een uitgaansgebied met grootschalige detailhandel, sport en entertainment. Bezoekers komen tegelijk op één avond met tienduizenden auto's en het openbaar vervoer. Dit geldt in extreme mate tijdens 'triples'. Uitgangspunt voor de verkeersstructuur is scheiden van bestemmings- en evenementenverkeer. De parkeervoorziening in de SMH is bereikbaar via de Passage. Het huidige terrein voor de risicobussen (ten noorden van de ArenA) blijft op dezelfde plek.

De voorkeur voor ontsluiting van de risicobussen gaat achter de ArenA langs naar de Burgemeester Stramanweg.

Naast het evenementenverkeer is er bij start en einde van het evenement ook een stroom reguliere gebruikers: bewoners, forenzen, bezoekers van winkels en horeca. Om de verkeersstromen in goede banen te leiden zal ook aan de reguliere gebruikers informatie moeten worden gegeven en regie op moeten plaatsvinden.

Uitgangspunten auto-parkeren algemeen

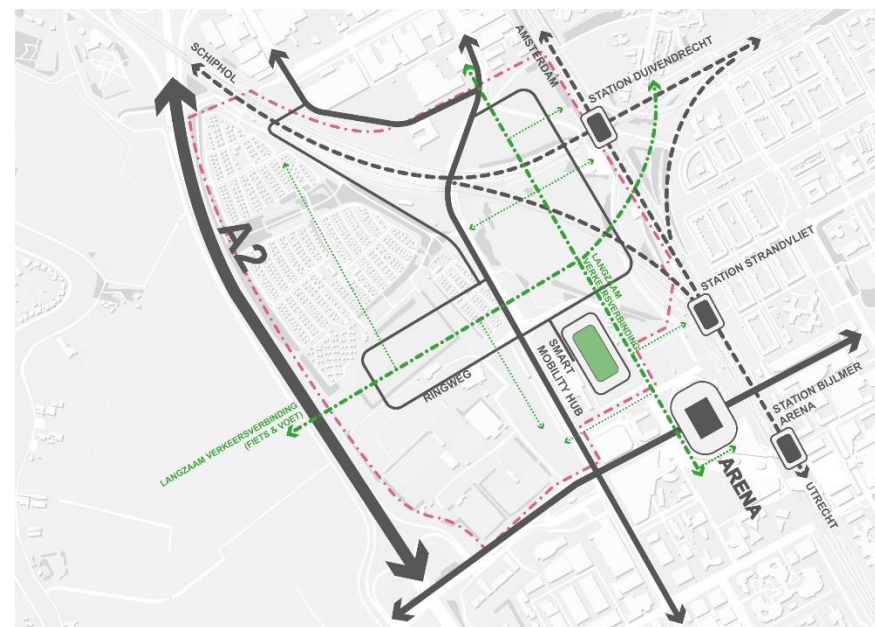
Het parkeren van auto's is ondergeschikt aan andere functies. Hoe dicht er een woon- en werkgebied bij een openbaar vervoerknooppunt ligt, hoe meer dit principe geldt. De eigen parkeerbehoefte voor DNK moet opgelost worden binnen DNK. Bewoners en werknemers in DNK krijgen geen ontheffing/parkeervergunning om elders te parkeren. Voor bewoners komen er vooral gebouwde oplossingen. Een mogelijke oplossing is het parkeren per buurt te centraliseren in buurthubs of wijkhubs. Deze buurthubs kunnen tevens fungeren als aflever- of verzamelpunten voor pakketbezorging. Ook voor maatschappelijke/recreatieve functies, waaronder sportparken en volkstuinparken, gelden restrictieve normen vanwege de uitstekende bereikbaarheid met het openbaar vervoer. Uitgangspunt voor de parkeernormen is de parkeernota van Ouder-Amstel, maar onderstaand zijn een aantal belangrijke uitgangspunten nader toegelicht.

Betaald parkeren

Ouder-Amstel wil voorkomen dat evenementenparkeerders de bewoners en werknemers hinderen. Daarom komt in DNK betaald parkeren. Bij stations Duivendrecht en Bijlmer-ArenA is de bereikbaarheid per OV zodanig goed dat het parkeren zeer beperkt is. Op grotere afstand van de stations is meer

behoefte aan parkeren. Zodoende geldt voor DNK een gedifferentieerde normering. De scheiding ligt op de Holterbergweg. Belangrijk is het harmoniseren van het parkeerbeleid en parkeertarieven om uitwijkgedrag te voorkomen.

Afb 4.5 Schematische en indicatieve kaart hoofdinfrastructuur en langzaam verkeer



Parkeernormen voor woningbouw

Voor woningen zijn de parkeernormen gemiddelden, omdat de normen per woningtype zullen verschillen. Ten oosten van de Holterbergweg komt maximaal 0,5 parkeerplaats per woning. Ten westen van de Holterbergweg is het minimum 0,5 en maximaal 1,5 parkeerplaats per woning. Deze normering is

inclusief het bezoekersparkeren. Eén parkeerplaats voor een deelauto vervangt 4 reguliere parkeerplaatsen.

Parkeren kantoorlocaties

DNK voorziet in twee kantoorconcentratiegebieden, gelegen direct bij de NS-stations. De toekomstige kantoren zijn uitstekend met het OV bereikbaar, zodat de parkeernorm laag kan zijn. Als de parkeerplaatsen alleen voor het kantoor zelf zijn bedoeld, geldt een norm van maximaal 1 parkeerplaats per 250 m² bvo. Er wordt gestuurd op het geven van mobiliteitsadvies bij de ontwikkeling van kantoren en bedrijven.

Oplaadmogelijkheden elektrische voertuigen

Voor laadvoorzieningen voor elektrische voertuigen op eigen terrein van bewoners en ondernemers moet de hoofdinfrastructuur aanwezig zijn. Ook in de openbare ruimte zullen mogelijkheden voor opladen van elektrische voertuigen hebben. Deze infrastructuur wordt bij voorkeur geplaatst op strategische zichtlocaties in de nabijheid van woningen / bedrijven van potentiële gebruikers. De voorkeur gaat uit naar centrale, goed bereikbare plekken in de wijken, zoals langs wijkontsluitingswegen of doorgaande wegen. Hiermee wordt voorkomen dat er grote verkeersstromen ontstaan binnen woonwijken wanneer elektrisch vervoer zijn vlucht neemt.

Maatwerk gecombineerd parkeren

Om het OV-gebruik te stimuleren is er bij de stations behoefte aan Park & Ride (P&R) voorzieningen. Ook is er behoefte aan parkeren voor evenementen. Deze parkeerbehoefte is te combineren met parkeren voor de kantoren. Indien sprake is van gecombineerd parkeren, geldt dat de capaciteit van de betreffende parkeeroplossing afgestemd wordt op de omvang van het medegebruik. Hierbij is er geen vaste normering, maar wordt per initiatief maatwerk vastgesteld.

Specifiek voor de doelgroep forenzen worden Park+Bike-locaties ingericht. Hier kunnen forenzen net buiten het gereguleerd gebied parkeren en overstappen op een privé- of deelfiets. Park + Bike kan de laatste 1-3 km kilometer voor bezoekers en werknemers vergemakkelijken. Uitwerking van dit vraagstuk, inclusief het bepalen van de geschikte locaties hiervoor, is onderdeel van het mobiliteitsprogramma Zuidoostflank.

Bereikbaarheid tuinparken

Naast de recreatieve langzaam verkeersroute door de tuinparken waarmee de tuinparken voor langzaam verkeer worden verbonden met de directe omgeving, is het belangrijk de bereikbaarheid te garanderen en onveilige situaties te vermijden. Dit betekent een goede toegankelijkheid van het park in de breedste zin van het woord, van mindervaliden tot hulpdiensten, mogelijkheden tot laden en lossen en voldoende parkeergelegenheid volgens gemeentelijke parkeernota en CROW-normen. Wel wordt hier ook ingezet op een goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer en langzaam verkeersverbindingen, om zo onnodig autogebruik te voorkomen.

Servicehub

Uit de analyse vanuit het Mobiliteitsprogramma Zuidoostflank kan worden opgemaakt dat het verwachte aantal leveringen van boodschappen, thuisbezorging van maaltijden en services aanzienlijk toeneemt komende jaren. Gelet op de verblijfstijd en de aantallen, zal servicelogistiek de meeste impact op de openbare ruimte hebben. Dit uit zich in met name in geparkeerde voertuigen.

Om het aantal logistieke verplaatsingen en laad- en losmomenten te beperken zijn slimme oplossingen nodig. De stadslogistiek vraagt om buurtgerichte oplossingen (denk o.a. meervoudig ruimte gebruik). Daarnaast vraagt logis-

tiek om centrale voorzieningen die op stedelijk en stadsdeelniveau overslagoplossingen bieden. Bij voldoende massa/schaal van een ontwikkeling kan een (service)hub gerealiseerd worden. Deze (service)hubs dienen afgestemd te zijn op de vraag door gebruikersgroepen en voldoende parkeer ruimte voor die groepen te bieden.

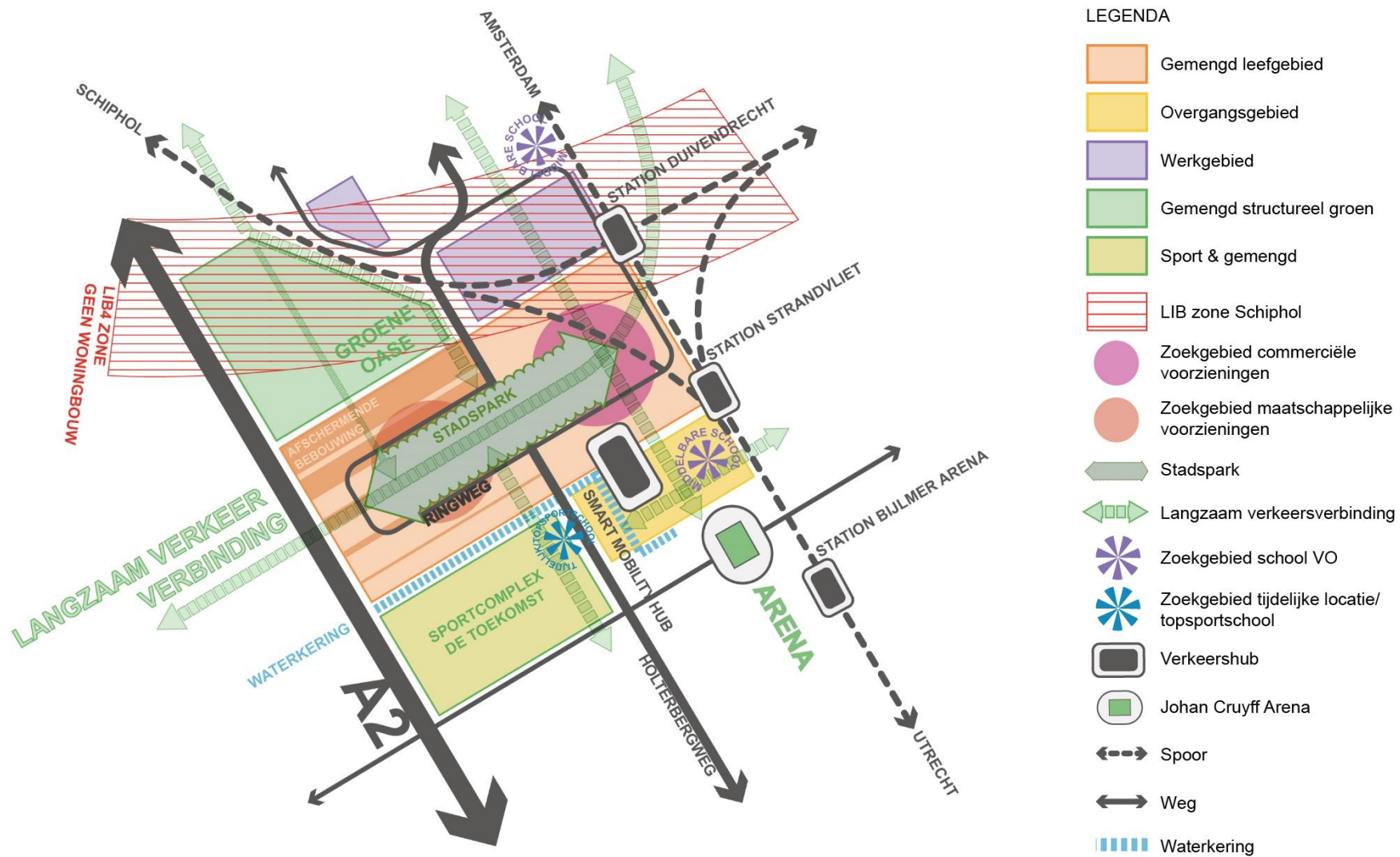
Fietsparkeren

Er is een verbetering en uitbreiding fietsenstallingen bij OV- en belangrijke bestemmingen nodig: Het aantal fietsers van en naar de HOV-haltes, metro- en treinstations gaat toenemen. Daarvoor is uitbreiding van de benodigde fietsparkeercapaciteit noodzakelijk. Daarnaast wordt de uitstraling opgewaardeerd en krijgen de stallingen een locatie in de buurt van toegangen en fietsroutes. Met name bij stations moeten meer geschikte stallingsplaatsen komen voor bijzondere tweewielers, zoals bakfietsen, elektrische fietsen, en (E-)scooters.

Ontheffing parkeren bij huis

Ouderen en mensen met een beperking die een beperkte loopafstand hebben en daardoor geen gebruik kunnen maken van een 'parkeerhub' of 'servicehub' kunnen toekomstig in de eigen buurt parkeren. Er wordt daarnaast rekening gehouden met de aanwezigheid van voldoende stallings-/parkeerplaatsen voor scootmobiel bij de woon(zorg)complexen.

Afb. 4.6 Schematische en indicatieve structuur De Nieuwe Kern





5. PROCES EN UITVOERING

5.1 Uitvoeringsaspecten

Flexibiliteitsvereiste

De Structuurvisie moet 15 jaar ‘mee kunnen’, daarom moet deze visie flexibiliteit bieden op het gebied van de opgenomen programmatische kaders. Zo ontstaat de mogelijkheid de toekomstige vraag goed te bedienen. Uit het recente verleden is bekend dat die vraag erg moeilijk lang vooruit te voorspellen is.

Bij het bepalen van het mogelijke aantal woningen en overig programmatische kaders is de stedenbouwkundige kwaliteit van de wijk leidend. Deze wordt niet zo zeer bepaald door het aantal woningen; de gemiddelde woninggrootte en het wel of niet stapelen van woningen hebben hierop veel meer impact.

Milieueffectrapportage (MER)

Er is een planMER opgesteld voor het gehele projectgebied, op basis van de concept-Structuurvisie. Het MER heeft als doel het milieu een volwaardige plaats te geven in de bestuurlijke besluitvorming, zodat met de uitkomst van de m.e.r. een solide en toegespitste onderbouwing kan worden gegeven. In de Wet Milieubeheer is in hoofdstuk 7 geregeld dat het bij bepaalde plannen en/of besluiten met mogelijke grote milieugevolgen verplicht is informatie te verzamelen over de als gevolg van de activiteit optredende milieugevolgen. In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) (08-09-2020) is de beoogde insteek van de MER-procedure beschreven. De NRD vormt hiermee het kader voor de verdere MER-procedure. De NRD beschrijft wat het voornemen

is en welke alternatieven worden onderzocht. Ook geeft de notitie inzicht in de te onderzoeken milieueffecten en welke onderzoekscriteria worden gehanteerd. Daarnaast worden de belangrijkste kaders en randvoorwaarden van het project geschetst.

Het doel van het MER is om de relevante milieueffecten en de variant(en) voor de beoogde ingreep op een objectieve manier inzichtelijk te maken. De (milieu)aspecten die onderzocht zijn in het MER zijn:

- Verkeer
- Stikstofdepositie
- Geluid
- Luchtkwaliteit
- Ecologie
- Landschap en cultuurhistorie
- Archeologie
- Externe veiligheid
- Klimaatbestendigheid
- Duurzame energievoorziening
- Gezondheid en leefkwaliteit
- Bodem en water

De (resultaten van) de onderzoeken ondersteunen de gemaakte keuzes en hebben in sommige gevallen aanleiding gevormd om de plannen voor De Nieuwe Kern aan te passen. Er is een aparte bijlage opgenomen waarin wordt toegelicht op welke wijze de uitkomsten van het MER destijds zijn verwerkt in de ontwerp-Structuurvisie.

Het uitgangspunt voor de MER die bij deze Structuurvisie hoort is een woonprogramma van circa 4.500 woningen met een gemiddeld vloeroppervlak

van 100 m² bvo. Dat geeft een totaal van circa 450.000 m² voor woonfuncties. Dit programma is gebaseerd op de afspraken die gemaakt zijn in de samenwerkingsovereenkomst en op de gewenste ruimtelijke kwaliteit in het gebied. Gelijktijdig is het een gegeven dat de ruimte in de regio en in Ouder-Amstel schaars is, de vraag naar woningen groot is en dat de ruimtedruk dus enorm is. Het is om deze reden, ook met het oog op de toekomst, niet alleen zinvol maar zelfs een morele plicht om te onderzoeken wat de 'draagkracht' van het gebied is. Daarom worden in de MER verschillende varianten onderzocht; zowel in fasering als met een gemaximaliseerd programma waarbij de stedenbouwkundige kwaliteit conform deze Structuurvisie nog overeind blijft. Met de MER kunnen de milieueffecten van de verschillende varianten mee gewogen worden in de toekomstige keuzes voor de invulling van DNK die definitief zullen worden gemaakt met de vaststelling van de Structuurvisie met bijbehorende MER. In de Structuurvisie is bij vaststelling hiervan de keuze gemaakt om uit te gaan van een programma van circa 500.000 m² voor woonfuncties.

De Structuurvisie wordt uitgewerkt in deelplannen voor deelgebieden (gefa-seerde ontwikkeling). Het gebied is te groot om in één keer te willen ontwikkelen en daarbij steeds ook ingespeeld worden op actuele ontwikkelingen. Zodoende zullen per deelgebied Omgevingsplannen worden opgesteld, die door de gemeenteraad vastgesteld zullen worden. Daarbij geldt de Structuurvisie met de hierin beschreven stedenbouwkundige en woonkwaliteit als richting gevend kader.

⁸ In de variant (MER groot) zijn de effecten van een groter (woon)programma onderzocht, waarbij de stedenbouwkundige kwaliteit conform deze Structuurvisie nog overeind gehouden kon worden.

Er zijn 2 programmatische varianten getoetst in de Milieueffectrapportage:

1. Het programma dat volgt uit de in de SOK gemaakte afspraken, namelijk een woonprogramma van circa 450.000 m² bvo aan woningen met een gemiddeld vloeroppervlak van 100 m² bvo en een bijhorend programma voor wijkgerichte retail en horeca van ca 5.000 m² bvo.
2. In de variant (MER groot⁸) worden de effecten onderzocht van een programma van circa 6.200 woningen met een gemiddeld vloeroppervlak van 100 m² bvo en een bijhorend programma voor wijkgerichte retail en horeca van ca 6.500 m² bvo.

Het wijkoverstijgende programma is in beide varianten gelijk gehouden, omdat de behoefte hiernaar niet verandert als gevolg van de extra woningen, alleen is bij de MER groot variant wel een tweede leisure-trekker toegevoegd omdat dit wel aansluit bij de marktvraag, zoals die is onderzocht door BSP.

Programmatische varianten De Nieuwe Kern - in m² bvo

Variant	Basis: conform SOK met 4.500 woningen van 100 m ²	Variant: MER groot met 6.200 woningen van 100 m ²
Woonfuncties	450.000	620.000
Kantoor- & bedrijfsfuncties	110.000	110.000
Kantoorfuncties vanuit quotum Amsterdam	82.000	82.000
Hotels & short stay	40.000	40.000
Leisure	15.000	25.000
Retail & horeca wijkfunctie	5.000	6.500
Maatschappelijke voorzieningen	21.000	37.000

Uitkomsten MER

In beide varianten worden negatieve effecten verwacht op de doorstroming kruispunten, bestaande landschappelijke en cultuurhistorische waarden, natuurwaarden en de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden. Voor een uitgebreid overzicht van de effecten wordt naar de MER rapportage. De twee belangrijkste conclusies voor de Structuurvisie luiden als volgt:

- 1) Uit onderzoek is gebleken dat het basisprogramma en de grote variant op alle indicatoren eenzelfde beoordeling hebben. Om de realisatie van meer woningen mogelijk te maken wordt in het gemaximaliseerde woonprogramma meer hoogbouw toegepast dan in het basisalternatief. Op deze manier is de bouw van meer woningen mogelijk zonder het aantal bouwkvavels uit te breiden. Hierdoor verschilt de effectbeoordeling voor thema's als ecologie, archeologie, landschap en cultuurhistorie, externe veiligheid, klimaatbestendigheid, duurzame energievoorziening, gezondheid en leefkwaliteit en bodem en water niet. In de grote variant worden meer woningen gerealiseerd waardoor de verkeersintensiteiten logischerwijs hoger zijn. Dit heeft echter geen invloed op de verkeerseffecten. Om deze reden is er ook geen verschil tussen de alternatieven voor het thema verkeer en de hiervan afgeleide resultaten voor de thema's geluid en luchtkwaliteit.
- 2) In beide varianten leidt de voorgenomen ontwikkeling in zowel de aanlegfase als de gebruiksfase tot de uitstoot van stikstof. In de Natura 2000-gebieden Naardermeer en Botshol zijn acht stikstofgevoelige habitattypen/leefgebieden aanwezig die in vier gevallen al matig tot sterk overbelast zijn. Ingeval van de niet overbelaste situaties is geconcludeerd dat een projecteffect op zichzelf én in cumulatie met andere plannen/projecten gezien de zeer tijdelijke en relatief lage depositiebijdragen niet tot significante gevolgen kan leiden. Daarom is een Ecologische beoordeling stikstofdepositie gemaakt voor de vier habitattypen/leefgebieden

den die (naderend) overbelast zijn. De conclusie van de ecologische beoordeling was voor elk van deze habitattypen/leefgebieden dat significante effecten uitgesloten zijn, omdat er als gevolg van de beoogde ontwikkeling slechts sprake is van een zeer kleine depositie en dit geen knelpunt vormt voor het behalen van de instandhoudingsdoelen.

Advies Commissie m.e.r.

De Commissie m.e.r. is gevraagd een advies uit te brengen op het MER. De Commissie m.e.r. heeft daarbij aangegeven dat het MER goed leesbaar en overzichtelijk is en dat de effecten over het algemeen duidelijk zijn beschreven. Daarnaast heeft de Commissie m.e.r. in haar advies aangegeven dat op een viertal punten nog relevante informatie ontbrak, namelijk:

- In het MER moet uitgelegd worden waarom afgezien is van het onderzoeken van extra alternatieven. Dit geldt vooral voor een alternatief of variant die uitgaat van een minimale belasting van het natuurlijk systeem (bodem en ondergrond, water, natuur)
- De effecten van geluid moeten duidelijker worden beschreven. Dit geldt voor de effecten op nieuw te bouwen woningen in het plangebied, effecten op hoge bebouwing en de effectiviteit van mitigerende maatregelen
- De effecten van stikstofdepositie op kwetsbare natuurwaarden moeten nader worden onderzocht om te kunnen concluderen dat deze niet significant zijn
- Er hoort meer aandacht besteed te worden aan monitoring van het doelbereik en de milieueffecten. Vooral vanwege de gefaseerde realisatie en de onzekerheden over de werkelijke effecten is het essentieel om hiervoor een goede aanzet te geven

De Commissie heeft geadviseerd om deze informatie in een aanvulling op het MER op te nemen voorafgaand aan de besluitvorming over de structuurvisie en/of plannen voor deelgebieden.

De gemeente Ouder-Amstel heeft op basis van dit advies besloten om in een aanvullende notitie op het MER in te gaan op bovenstaande punten (zie bijlage Aanvulling op milieueffectrapport De Nieuwe Kern, gemeente Ouder-Amstel). Deze aanvulling vormt samen met het MER van 11 mei 2021 een volledig MER.

De gemeente heeft de Commissie m.e.r. vervolgens gevraagd opnieuw te adviseren over het MER en de aanvulling tezamen. De Commissie m.e.r. geeft in haar advies op dit aangevulde MER aan dat de aanvulling beknopt is, goed leesbaar is en voorzien is van enkele verhelderende illustraties en tabellen. De nieuwe effectentabel geeft beter inzicht in de effecten van het plan dan de tabel in het MER, doordat hierin de beoordeling van de geluidseffecten voor nieuwe bewoners is opgenomen. De Commissie constateert dat de aanvulling ingaat op alle tekortkomingen die de Commissie in haar eerdere advies heeft geconstateerd. Daarmee is op elk van deze onderwerpen meer relevante informatie voor de besluitvorming beschikbaar gekomen. Op de punten alternatief zonder integrale ophoging en effecten van stikstofdepositie is het MER voldoende aangevuld en geeft de Commissie aandachtspunten mee voor het vervolgproces. Op het punt met betrekking tot de effect van geluid op hoogbouw en monitoring is in de aanvulling uitgelegd dat het effect van luchtvaartgeluid op hoogbouw in deze fase lastig te onderzoeken is omdat op dit moment nog niet inzichtelijk is op welke locatie tot welke hoogte wordt gebouwd en hoe de omgeving er uit komt te zien. Deze hebben allen effect op de geluidsbelasting. Vanzelfsprekend moet deze informatie bij bestemmingsplannen/omgevingsplannen wel bekend zijn.

Realisatie van het ruimtelijke beleid

Met elke grondeigenaar zal Ouder-Amstel in ieder geval een overeenkomst sluiten op basis van de Structuurvisie. Deze overeenkomst zal voldoen aan de bepalingen in de samenwerkingsovereenkomst (SOK) en kwalificeren als een anterieure overeenkomst als bedoeld in de Wro. Hiermee zullen de realisatie van het beleid in deze Structuurvisie en ook het kostenverhaal definitief verzekerd zijn. In uitzonderlijke gevallen is het mogelijk dat Ouder-Amstel geen anterieure overeenkomst sluit met één of meerdere eigenaren. Dan is het nog steeds mogelijk om het ruimtelijk beleid te verwezenlijken en tot verhaal van kosten te komen via het vaststellen van een exploitatieplan. Dit kan conform de in de Wro beschikbare middelen. Dit moet dan gebeuren op het moment dat een opvolgende ruimtelijke procedure volgt, dus een omgevingsplan of een Wabo afwijkingsprocedure. Deze optie heeft zeker niet de voorkeur van Ouder-Amstel. Gezien de samenwerking met de grondeigenaren is het ook niet de verwachting dat dit nodig zal zijn. Het uitgangspunt voor Ouder-Amstel is en blijft dat de ontwikkeling van DNK financieel neutraal wordt gerealiseerd.

Flexibel stedenbouwkundig plan en bouwkundige structuur

Omdat het vliegverkeer naar verwachting stiller zal worden is het realistisch dat transformatie naar wonen van een deel van de bebouwing in de LIB-4 zone op termijn mogelijk zal zijn. Toekomstige transformatie van niet-wonen naar wonen moet mogelijk zijn in het stedenbouwkundig plan en/of de bouwkundige structuur van elk gebouw in de LIB-4 zone. Transformatie naar wonen moet mogelijk zijn voor alle kantoren in LIB-4 gebied en 50% van de hotels/short stay. De andere 50% van de hotels/short stay moet gebruikt kunnen worden voor andere werkfuncties of voorzieningen.

Regie op ruimtelijke kwaliteit vanuit identiteit en 'eigenheid'

Vanuit haar eigen kracht en identiteit zal DNK gaan functioneren als een belangrijke verbinding tussen de omliggende gebieden en kan de capaciteit van Station Duivendrecht optimaal benut worden.

Het gebied bestaat uit verschillende delen die gezamenlijk één Nieuwe Kern gaan vormen door vanuit de robuuste structuur invulling te geven aan de belangrijkste kernwaarden: groen-stedelijk, gemengd, uitnodigend, verbindend en bereikbaar.

De Nieuwe Kern krijgt als geheel een stedelijk karakter, waarbij het westen ook suburbane delen kent. Alle leefgebieden sluiten aan en zijn verweven met grote openbaar toegankelijke groengebieden die het samenleven en verblijven in dit nieuwe stuk stedelijk gebied faciliteren. Enkele hoogte-accenten markeren en versterken de samenhang van het totale plangebied.

Bij de planuitwerking wordt de eigen identiteit nader uitgewerkt en vastgelegd, met als uitgangspunt om de bij dit gebied, op deze locatie passende identiteit en eigenheid te vangen.

Om regie te kunnen voeren op de ruimtelijke kwaliteit van DNK wordt een kwaliteitsteam samengesteld. Het kwaliteitsteam begeleidt en beoordeelt plannen en initiatieven en toetst deze aan de ruimtelijke kaders. De Structuurvisie geeft daarvoor de aanzet, welke in samenspraak met het kwaliteits-team nader worden uitgewerkt in concrete kwaliteitseisen:

1. Het ontwikkelen van een stedenbouwkundig raamwerk en het bepalen van overkoepelende kwaliteitskaders voor DNK (op basis van en als uitwerking van deze Structuurvisie), en vervolgens;
2. Het opstellen van beeldkwaliteitsplan(nen) waarin de ruimtelijke kaders voor de (deel)ontwikkelingen worden vastgelegd en op basis waarvan het kwaliteitsteam plannen en initiatieven kan toetsen.

In de gewenste werkwijze voor plantoetsing in DNK vindt er meer tussen-tijdse afstemming over de ontwerpen plaats met het 'kwaliteitsteam'. De finale toets door de Welstandscommissie zal er wel blijven, maar verrassingen worden voorkomen doordat (bij voorkeur) een gedelegeerde vanuit de Welstandscommissie zitting heeft in het kwaliteitsteam. Het kwaliteitsteam maakt een schriftelijk advies dat door de aanvrager bij het definitieve plan gevoegd wordt dat vervolgens formeel voor advies aan de Welstandscommissie wordt voorgelegd. Zonder schriftelijk advies van het kwaliteitsteam wordt de aanvraag niet in behandeling genomen. Het kwaliteitsteam licht in het schriftelijk advies toe op welke wijze het plan past binnen de kaders van het BKP.

5.2 Globale planning

Globale planning en cruciale factoren

De ontwikkeling van het gehele gebied zal naar verwachting ruim 10 jaar in beslag nemen. De daadwerkelijke start van bouwwerkzaamheden in De Nieuwe Kern wordt verwacht in 2022/2023, met oplevering van de eerste woningen in 2025. De beoogde planning is indicatief, gezien de afhankelijkheid van een aantal cruciale factoren: het moment dat de grond functievrij is en geschikt voor ontwikkeling (evt. ophoging), proceduretijd van de Structuurvisie (inclusief MER), gereedkomen van toekomstige omgevingsplannen (per deelgebied of kleiner gebied), doorlooptijd van de aanbestedingsprocedures voor projectontwikkeling van met name de gemeente Amsterdam en NS, Schiphol luchthavenbeleid, en op de markt komen van vergelijkbaar aanbod in de omgeving.

5.3 Proces

De gemeente Ouder-Amstel hecht veel waarde aan participatie van belanghebbenden bij ontwikkelingen zoals De Nieuwe Kern. Door gezamenlijk de opgaven te bespreken ontstaan nieuwe oplossingen, inzichten, begrip en draagvlak. Met de input die is opgehaald tijdens het participatietraject is de concept-Structuurvisie richting de ontwerpfase gebracht (zie paragraaf 5.4).

Naast de input van de participatie en van de grondeigenaren en wethouder zijn de resultaten van de uitgevoerde MER verwerkt in het ontwerp van de structuurvisie.

Omgevingswet

Met de Omgevingswet wil de overheid de regels voor ruimtelijke ontwikkeling vereenvoudigen en samenvoegen. De wet bundelt 26 bestaande wetten voor onder meer bouwen, milieu, water, ruimtelijke ordening en natuur. De Omgevingswet verplicht het Rijk, de provincie en gemeente een omgevingsvisie te maken. In de omgevingsvisie moeten zij rekening houden met de verschillende belangen in een gebied: het is een strategische visie voor de lange termijn voor de gehele fysieke leefomgeving. Naar verwachting treedt de Omgevingswet in 2022 in werking.

Effect op Structuurvisie DNK

Op basis van het overgangsrecht blijven de hoofdzaken van het te voeren beleid uit een Structuurvisie ook na inwerkingtreding van de Omgevingswet op 1 januari 2022 gelden totdat de Omgevingsvisie Ouder-Amstel van kracht wordt (uiterlijk 1 januari 2024). Zie artikel 4.9 lid 3 van de Invoeringswet Omgevingswet. Dan zal de Structuurvisie van De Nieuwe Kern gezien worden als een Gebiedsvisie en daarmee als een Programma.

Toelichting toekomstige Programma's

Een programma bevat, mede voor de uitoefening van de taken en bevoegdheden, voor een of meer onderdelen van de fysieke leefomgeving:

- Een uitwerking van het te voeren beleid voor de ontwikkeling, het gebruik, het beheer, de bescherming of het behoud daarvan,
- Maatregelen om aan een of meer omgevingswaarden te voldoen of een of meer andere doelstellingen voor de fysieke leefomgeving te bereiken.

Op basis van artikel 3.4 van de Omgevingswet kan het college van burgemeester en wethouders programma's vaststellen. In de Invoeringswet is geen overgangs- of gelijkstellingsbepalingen opgenomen.

Vaststelling

De gemeenteraad van Ouder-Amstel heeft de Structuurvisie De Nieuwe Kern in het vierde kwartaal 2021 vastgesteld. De ontwikkeling zal gefaseerd gerealiseerd worden.

