



STEDENBOUWKUNDIGE VISIE CONCEPT
DECEMBER 2019 **DE NIEUWE KERN**



VOORWOORD

West 8 is geselecteerd om de stedenbouwkundige visie te maken voor het gebied tussen station Duivendrecht, de A2 en de Johan Cruijff Arena.

Met een uitgelezen team bestaande uit de opdrachtgevers NS Vastgoed vertegenwoordigd door NS Stations, VolkerWessels Vastgoed en de gemeente Amsterdam en geadviseerd door vele partijen als fugro, BBN, het ingenieursbureau Amsterdam, Waternet en Martijn Lugten voor luchtvaart akoestiek hebben we een visie opgesteld dat we regelmatig hebben kunnen afstemmen met de belangrijkste stakeholders: de gemeente Ouder-Amstel en Ajax en hun adviseurs. Uit de veelzijdige samenwerkingen en het plezierige proces is een robuust raamwerk ontstaan dat het sterk gefragmenteerde gebied tussen de Amstelscheg, de spoor en metrolijnen en de Arenapoort tot één Nieuwe Kern heeft omgevormd. Midden in dit voor alle modaliteiten perfect ontsloten stedelijk gebied is een samenbindend, waterrijk park gemaakt voor al haar fietsende en lopende bewoners. Er is een echt nieuwe kern ontstaan die eindelijk Amsterdam met zijn Bijlmer en Ouderkerk weer met Duivendrecht verbindt, die de stadstuinen verankert en het Amstelland voor Amsterdam Zuid-Oost ontsluit

Wij zijn uitermate trots op het gezamenlijke resultaat en kijken uit naar de toekomst van dit gebied.

Namens het team van West 8,
Adriaan Geuze en Penne Hangelbroek.

INHOUDSOPGAVE

Biz. 7- 12 INLEIDING

13 - 26 UITGANGSPUNTEN

Situering in de stad
Gebieden, gebruikers & eigendommen
Fasering & korte termijn ontwikkelingen
Beperkingen
Planmatige Uitgangspunten

27 - 34 VISIE

Verbindingen
Robuuste ondergrond
Visualisaties totaalplan

35 - 44 PROGRAMMA

Programmatische zonering
Programma SOK in Plandeel I
Voorzieningen
Dichtheden in context

45 - 66 STEDENBOUWKUNDIGE STRUCTUUR

Rooilijnen, ruimtes en zichtlijnen
Dichtheden, bouwhoogten en accenten
Buurten & woonmilieus, (sfeer & identiteit)
Typologieën
Reductie vliegtuiggeluid op maaiveld
Fasering

Biz. 67 - 84 VERKEERSSTRUCTUUR

Toekomstige situatie
Huidige situatie
Voetgangerstromen
Fietsverkeer
Autoverkeer
Busverkeer
Oost-west verbinding
Parkeren
Geluid verzachting

85 - 94 STATIONSGBIED

97 - 104 AKOESTIEK

105 - 110 WATERSTRUCTUUR

Polderstructuur, (Peilhoogten & peilvakken)
Waterstructuur model

111 - 114 GROENSTRUCTUUR

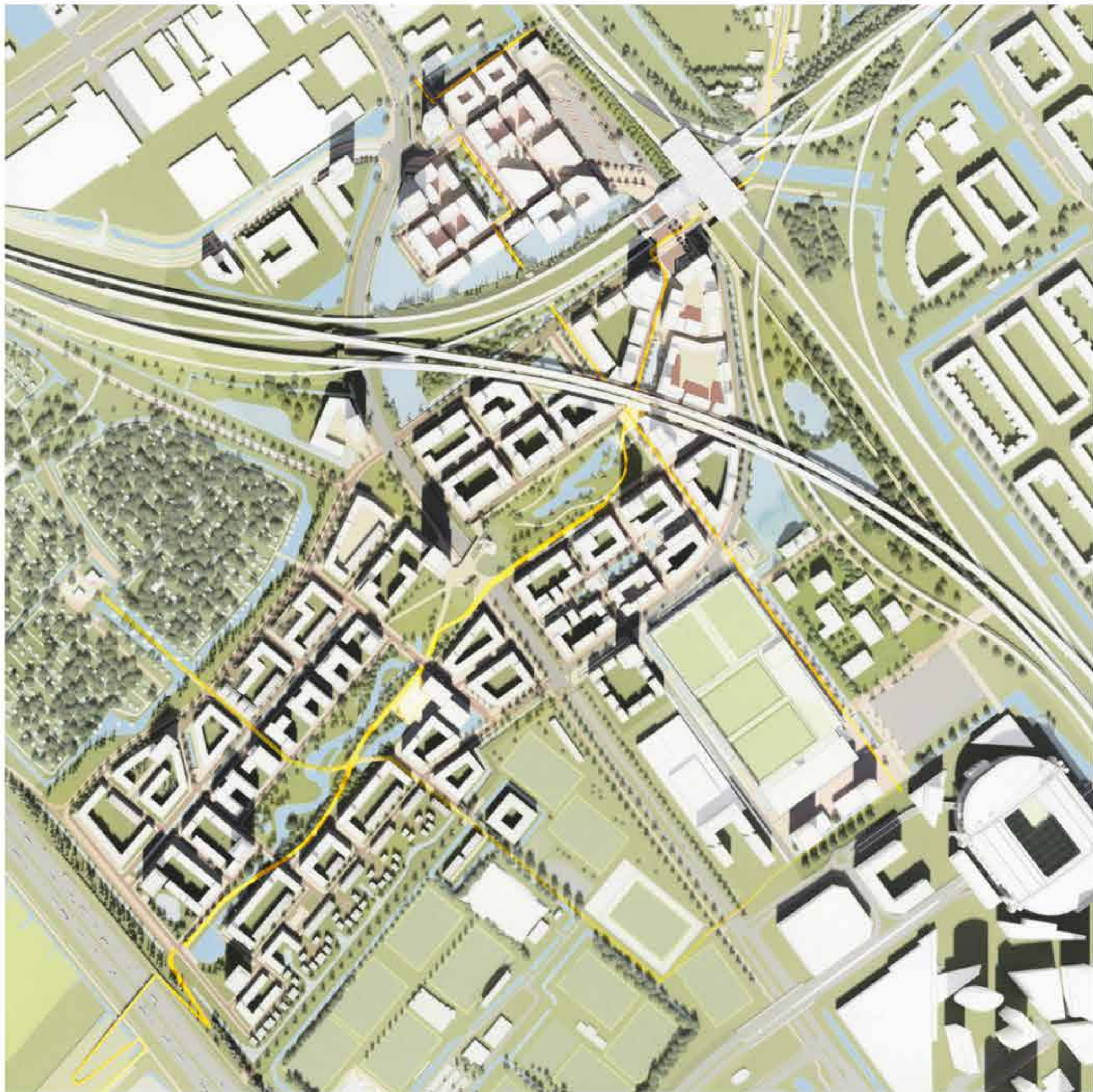
115 - 120 VOLKSTUINEN

121 - 128 HOOGBOUWVISIE

129 - 135 DUURZAAMHEID



INLEIDING



Stedenbouwkundige visie De Nieuwe Kern

INLEIDING

STEDENBOUWKUNDIGE VISIE DE NIEUWE KERN

De stedenbouwkundig visie geeft richting aan de ruimtelijke ontwikkeling van De Nieuwe Kern. De Nieuwe Kern is de grootste stedelijke uitbreiding in de gemeente Ouder-Amstel ooit en het verbindt Ouderkerk met Duivendrecht.

Gelegen aan de prachtige groene Amstelscheg en tussen de Johan Cruijff Arena en station Duivendrecht wordt de stad Amsterdam tevens definitief verbonden met 'de Bijlmer'. De Nieuwe Kern wordt daarbij letterlijk het venster waar vanuit het prachtige polderlandschap van de Amstel wordt verbonden met de stad.

GROEN

De Nieuwe Kern krijgt een groot, centraal park dat de maat en de kwaliteiten heeft van het Vondelpark. Door dit park kunnen Duivendrecht, fietsend en lopend, door het groen, in het landschap van de Amstelscheg komen. De groene centrale ruimte zorgt voor een heldere stedenbouwkundige samenhang in De Nieuwe Kern. Omdat het park centraal ligt, worden vier buurten met elkaar verbonden. Het park vormt het hart van de wijk, heeft voorzieningen voor jong en oud, en is een belangrijke identiteitsdrager. Ook in de inrichting van de aangelegen woonwijken staat hoogwaardig groen in de vorm van mooie bomen en groene gevels. Door het prachtige stadspark ontstaat een prettige leefomgeving die aansluit bij de groene, aangename wereld van Ouder-Amstel, en ook bij de intensieve stedelijke realiteit van het omliggende gebied.

HOOGWAARDIGE GEMENGDE WOONMILIEUS

De Nieuwe Kern biedt plek voor iedereen, van jong tot oud; aan eenpersoonshuishoudens, senioren en ook aan gezinnen. De Nieuwe Kern is een plaats waar met plezier gewoond, gewerkt en gesport wordt. De stedenbouwkundige visie richt zich op het realiseren van woningen in kwalitatief hoogwaardige, gemengde woonmilieus. De gewenste afwisseling in stedelijkheid ontstaat door aan het woningbouwprogramma de juiste mix aan voorzieningen toe te voegen. De combinatie van het beoogde woonmilieu en programma aan maatschappelijke en commerciële voorzieningen maakt De Nieuwe Kern bij uitstek geschikt voor gezinnen en senioren; iets grotere woningen met groen in de directe nabijheid.



Het gebied ligt tussen Amsterdam Zuid en Zuidoost en behoort tot de gemeente Ouder-Amstel

MOBILITEIT EN BEBOUWING

De stedenbouwkundige structuur van De Nieuwe Kern is erop gericht de uitstekende openbaar vervoerverbindingen optimaal te benutten. De Nieuwe Kern wordt dus nadrukkelijk georiënteerd richting station Duivendrecht, waardoor woon-werk verkeer van inwoners vanuit dit hoogwaardige OV-knooppunt kan plaatsvinden. Door het park, in het Amstel Business Park en in de woonwijken liggen veilige fiets- en wandelroutes naar de OV-knooppunten station Duivendrecht (trein, bus, metro), Strandvliet (metro) en Bijlmer-Arena (trein, bus, metro). De meest intensieve bebouwing in De Nieuwe Kern komt nabij station Duivendrecht. De omgeving van station Duivendrecht wordt een bruisende, levendige locatie met kantoren, hotels, leisure en horeca waar 24/7 activiteit plaatsvindt. Stedenbouwkundig zal De Nieuwe Kern zich rondom Duivendrecht manifesteren door een gelaagd en spectaculair samenspel tussen fraaie torens en de gewelven van de spoorbanen. De Nieuwe Kern heeft richting de Amstelscheg een lagere bouwhoogte met afwisselende woningbouwtypes. Aan het centrale park komt wat hogere bebouwing te staan zodat het stadspark een duidelijke stedenbouwkundige omlijsting krijgt.



Vogelperspectief van noord-oost naar zuid-west met Duivendrecht op de voorgrond

VERBINDINGEN

De Nieuwe Kern verhoudt zich op een goede manier tot de bebouwing rondom Johan Cruijff Arena : stedenbouwkundige, programmatische en operationeel. De abrupt eindigende ArenA-boulevard wordt voltooid en vormt de verbinding tussen station Bijlmer-ArenA en station Duivendrecht. Van en door De Nieuwe Kern lopen fietssnelwegen naar de Zuidas, de Rivierenbuurt, de Amstel en het AMC. De kern Duivendrecht wordt met De Nieuwe Kern verbonden door een nieuwe fietstunnel bij station Duivendrecht. De meest sensationele verbinding is de fietsroute Duivendrecht - Ouderkerk aan de Amstel door het centrale stadspark van De Nieuwe Kern.

DUURZAAMHEID

Een prettig leefklimaat ontstaat doordat de stedenbouwkundige visie toeziet op een duurzame ontwikkeling waarbij wordt voldaan aan de meest recente duurzaamheidsprincipes. Er wordt gestreefd om emissievrij en energieleverend te ontwikkelen. Warmte kan geleverd worden door datacenters in de omgeving. In De Nieuwe Kern wordt hemelwater na hevige regenbuien vastgehouden: het gebied is *klimaat adaptief*. Door natuur inclusieve maatregelen wordt de biodiversiteit een centrale karakteristiek, mogelijk groter dan dat deze nu is in het gebied. De kantoren in De Nieuwe Kern worden zo gebouwd dat transformatie naar andere functies mogelijk is.



Stationsplein aan de zuid-west zijde van Station Duivendrecht



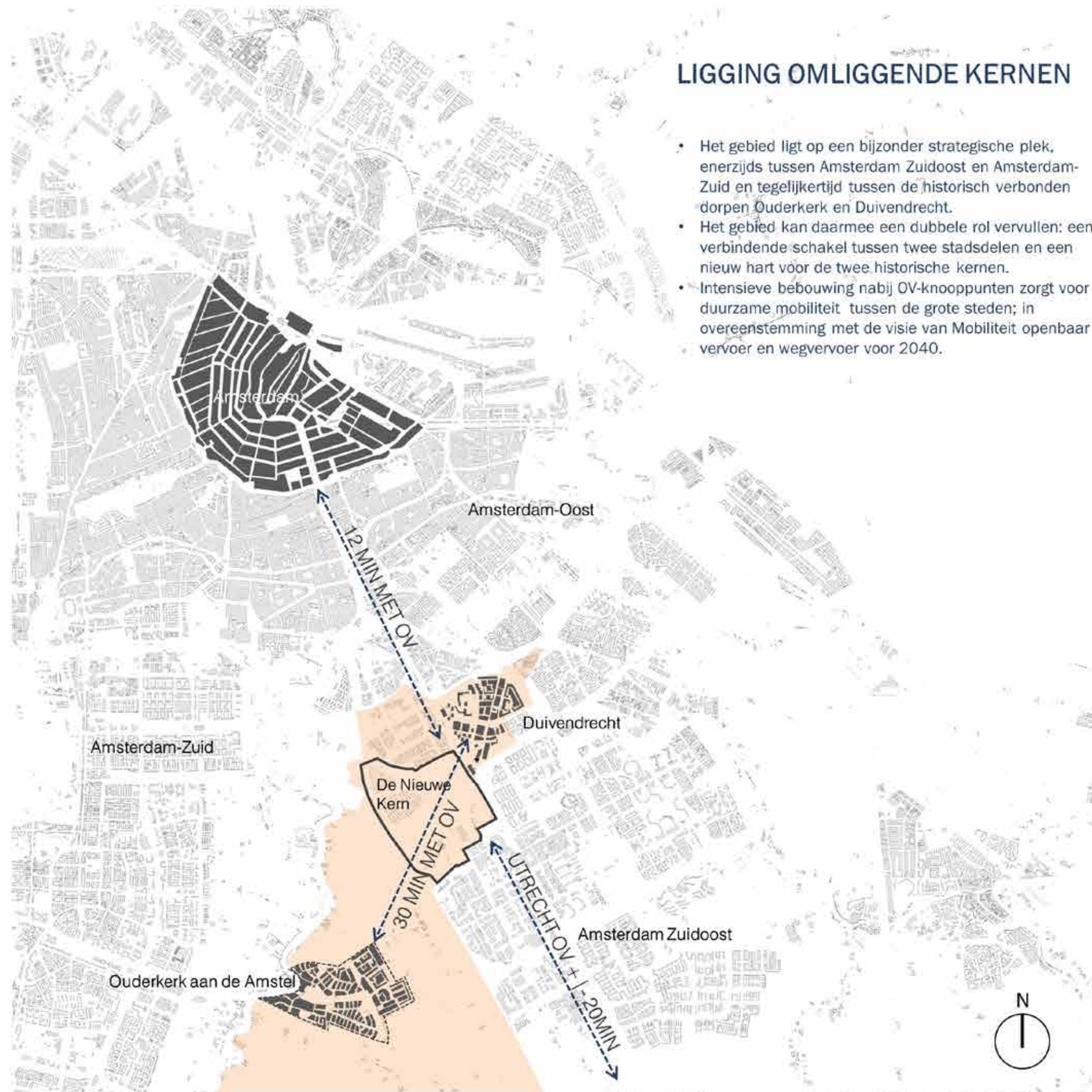
Het centrale park, kijkend richting stationsgebied



UITGANGSPUNTEN

LIGGING OMLIGGENDE KERNEN

- Het gebied ligt op een bijzonder strategische plek, enerzijds tussen Amsterdam Zuidoost en Amsterdam-Zuid en tegelijkertijd tussen de historisch verbonden dorpen Ouderkerk en Duivendrecht.
- Het gebied kan daarmee een dubbele rol vervullen: een verbindende schakel tussen twee stadsdelen en een nieuw hart voor de twee historische kernen.
- Intensieve bebouwing nabij OV-knooppunten zorgt voor duurzame mobiliteit tussen de grote steden; in overeenstemming met de visie van Mobiliteit openbaar vervoer en wegvervoer voor 2040.

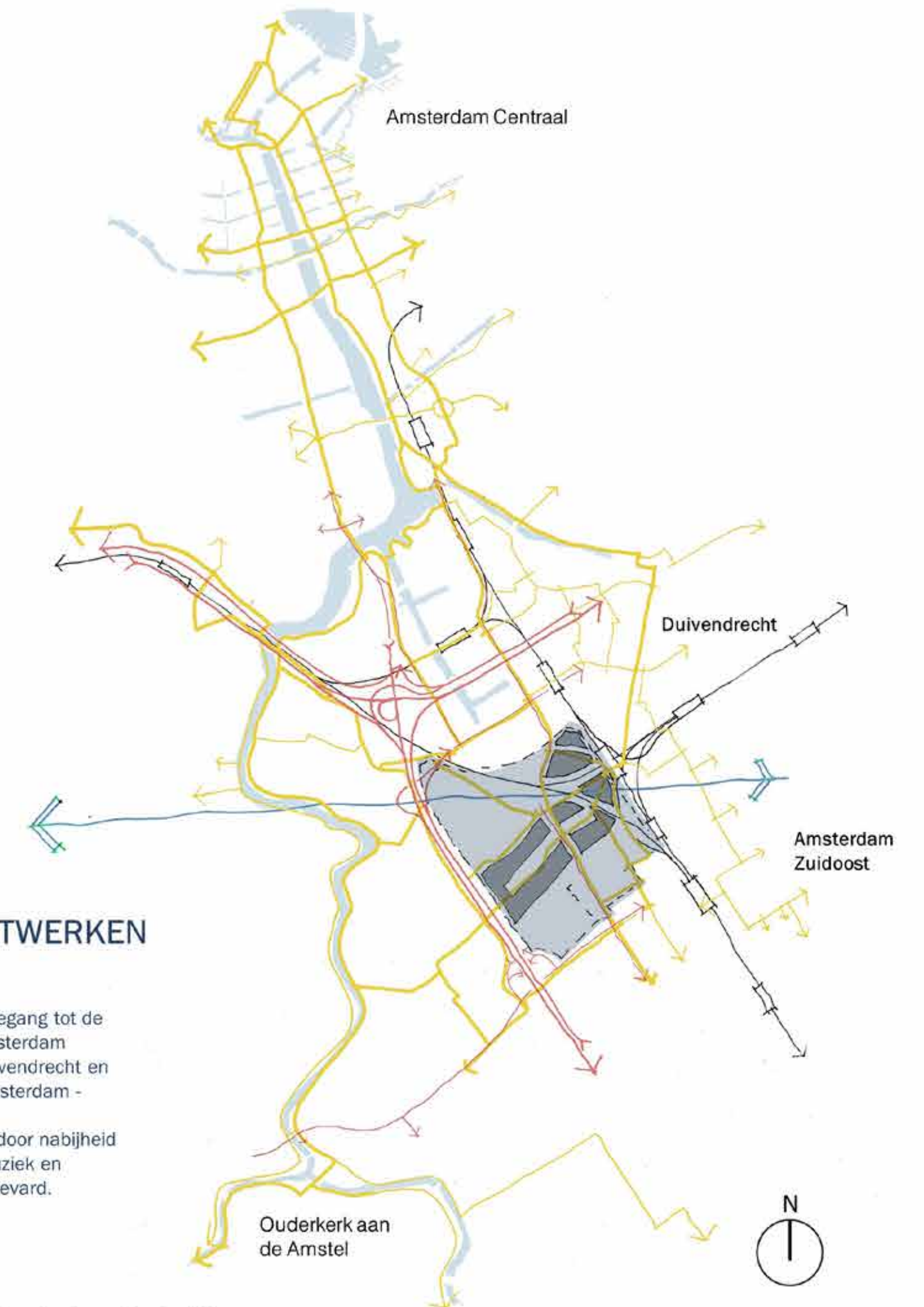


Ligging op kruising van de assen Amsterdam – Zuidoost en Ouderkerk - Duivendrecht

EEN KNOOPPUNT VAN NETWERKEN

- Het gebied is zeer goed ontsloten: er is toegang tot de A2, de A9 en de A10, de metro's naar Amsterdam Centrum en de Zuidas, en de stations Duivendrecht en Bijlmer Arena geven toegang tot lijnen Amsterdam - Utrecht en Schiphol - Amersfoort.
- De bereikbaarheid wordt sterk beïnvloed door nabijheid van de Johan Cruijff ArenA en de grote muziek en evenementen locaties rond de Arena boulevard.

Het gebied is direct ontsloten door een netwerk van lokale, regionale en nationale mobiliteitsvormen.



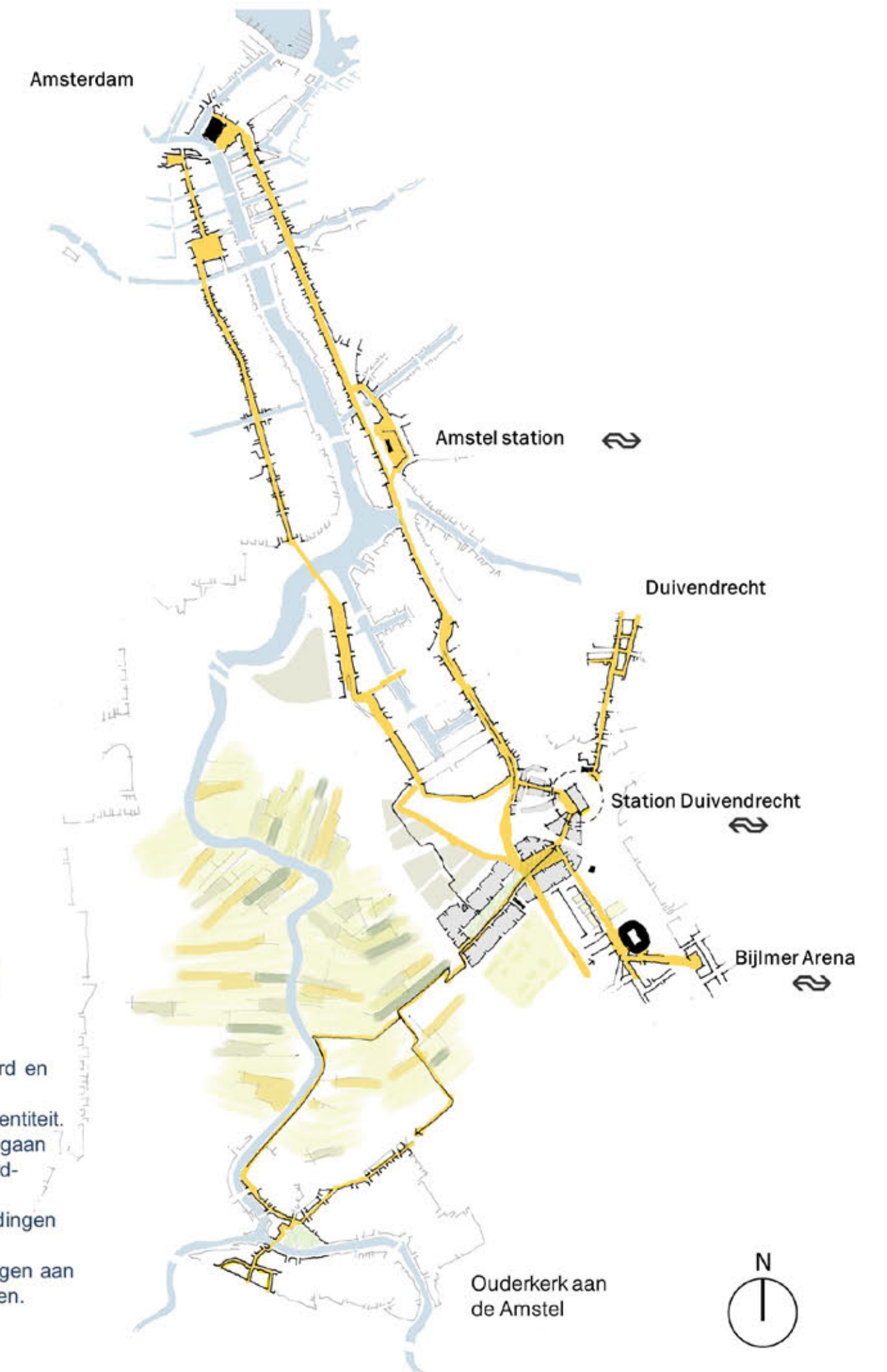
LIGGING AAN DE AMSTELSCHEG

- Aan de westzijde grenst het gebied aan de Amstelscheg, gescheiden door de ligging van de A2.
- Aan de noord- en zuidzijden vormen de stadstuinen en de groene buren, de Ajax trainingsvelden.
- De ligging op het kruispunt van de hoogstedelijke Amstelcorridor en het pastorale Amstelland vormt één van de belangrijkste kwaliteiten van het gebied. Die stedenbouwkundige visie biedt de bewoners en gebruikers in de toekomst 'best of both worlds'.

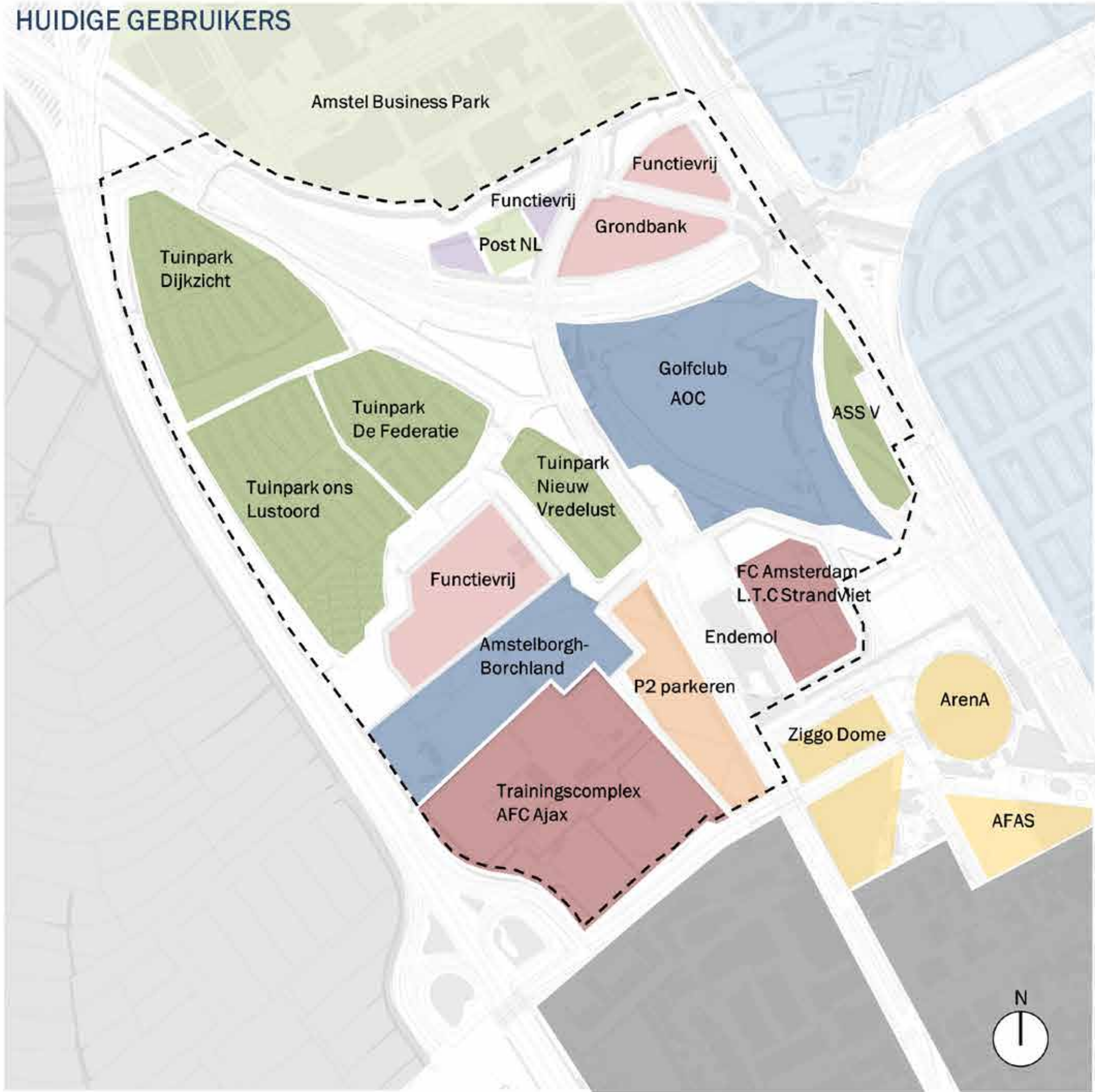


RUIMTELIJKE VERBINDINGEN

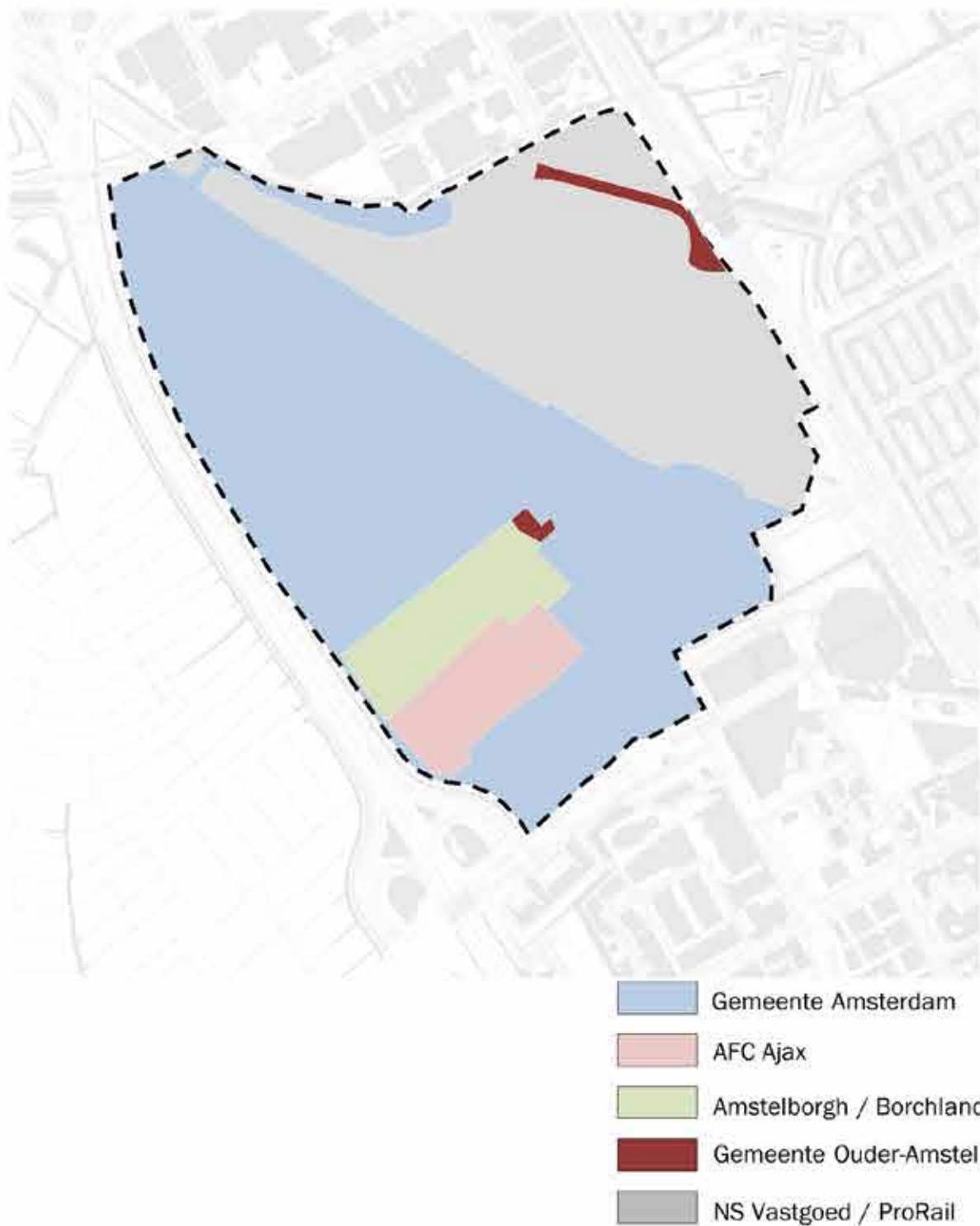
- Het huidige gebied is ruimtelijk gefragmenteerd en lijkt nergens 'bij te horen'.
- Het eigen hart is voorwaardelijk voor eigen identiteit.
- Juist door het eigen karakter, kan het gebied gaan functioneren als belangrijke verbinder in noord-zuidelijke en oost-westelijke richting.
- De noord-zuidelijke en oost-westelijke verbindingen zullen een eigen ruimtelijk karakter kunnen ontwikkelen. Dit zal in belangrijke mate bijdragen aan de verbindende rol die het gebied kan vervullen.



HUIDIGE GEBRUIKERS



GROND EIGENDOM



GEBIEDEN, GEBRUIKERS & EIGENDOMMEN

- Het gebied wordt omgeven door vier gebieden met een zeer verschillend gebruik: in het noorden een bedrijvenpark, oostelijk de woonwijk van de Venserpolder, westelijk de weilanden van de Amstelscheg en de A2 aan de zuidzijde de sport- en evenementen terreinen.
- Het gebied valt onder de gemeente Ouder-Amstel en is grotendeels in bezit van Amsterdam, NS Vastgoed, Borchland en Ajax.

ONTWIKKELINGEN IN & OM HET STUDIEGEBIED DE NIEUWE KERN



Ontwikkelingen in het studiegebied van De Nieuwe Kern

ONTWIKKELINGEN IN AMSTELSTAD



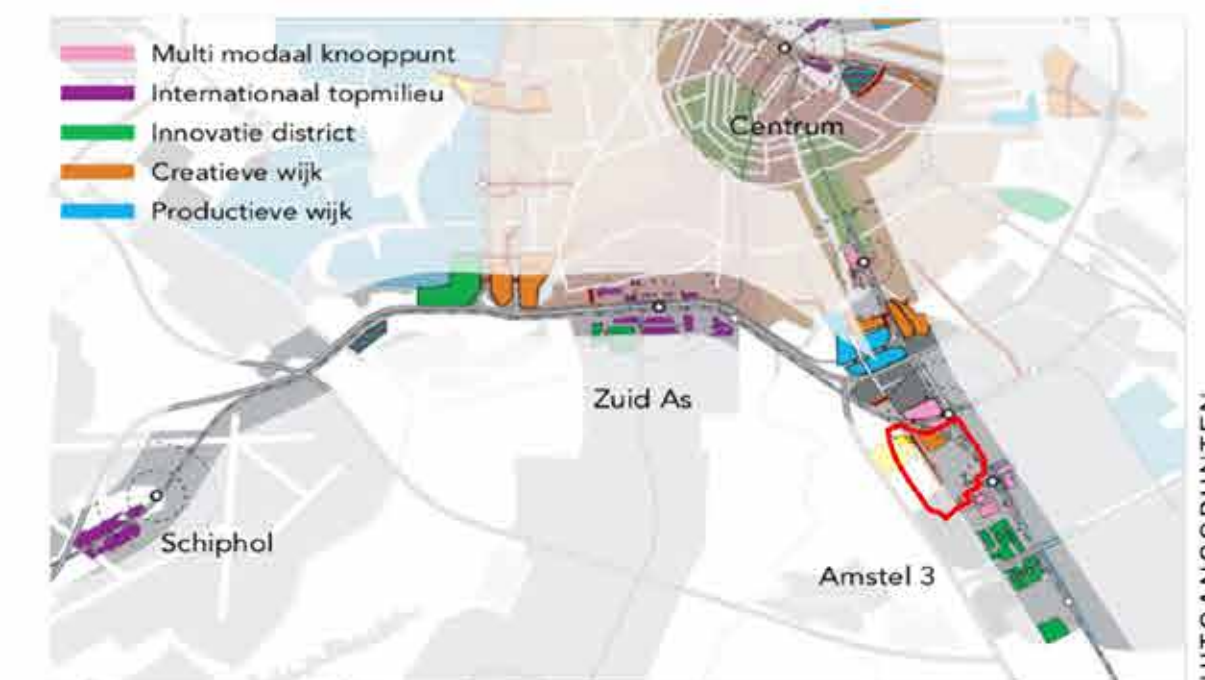
2040 Ontwikkelingen op de Zuidflank: van de Schiphol Corridor via de Zuidas tot en met het AMC-terrein (Gemeente Amsterdam)



Faseringsbeeld Amsterdam 2030+ (Gemeente Amsterdam)

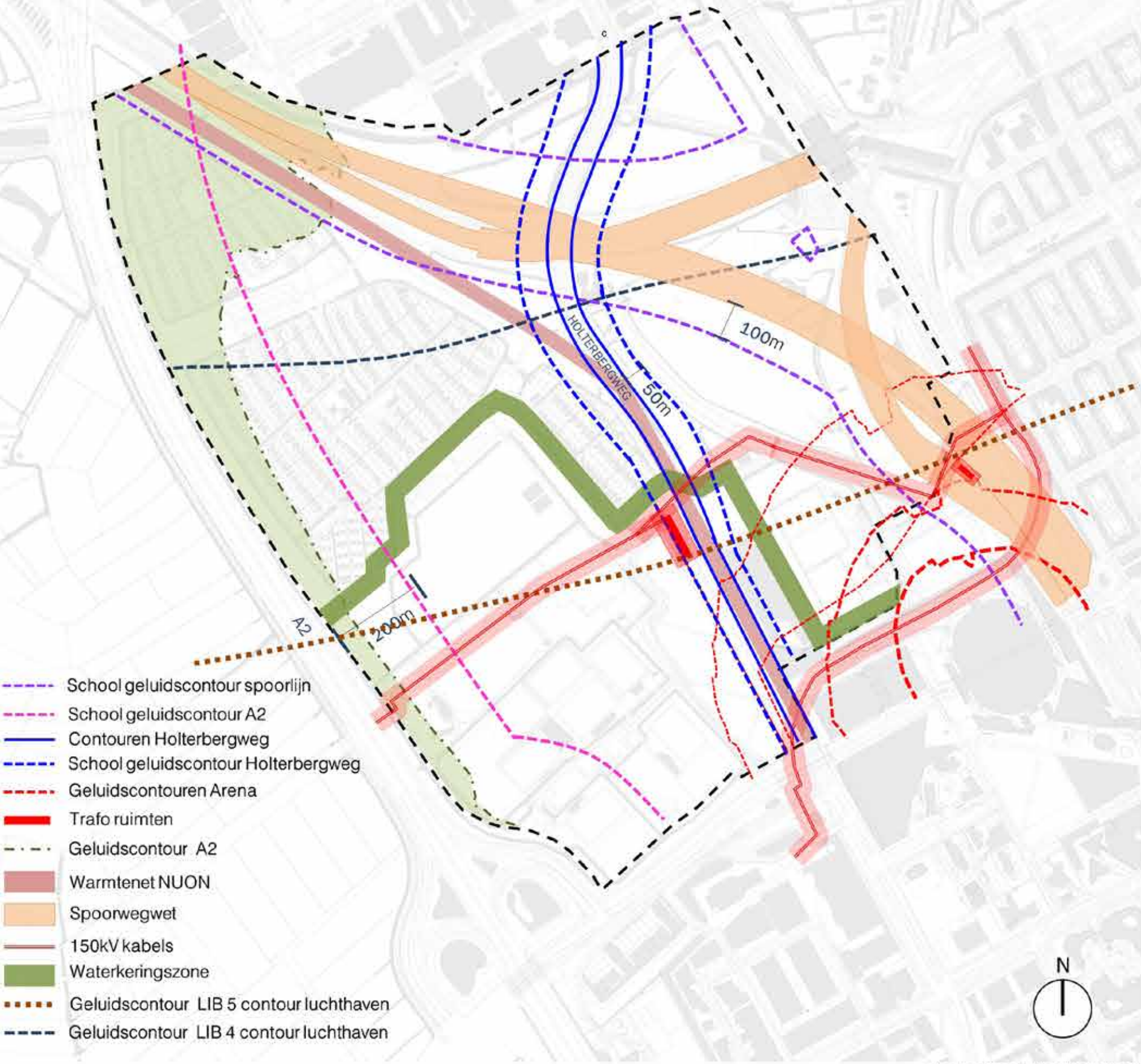
ONTWIKKELINGEN BINNEN & BUITEN HET PLANGEBIED

- In het gebied zijn binnen de komende 10 jaar de volgende ontwikkelingen voorzien: uitbreiding van de Ajax trainingsfaciliteiten, verplaatsing van het huidige P2 parkeerveld naar een nieuw Smart Mobility Hub, bouw van een terminal voor internationaal busverkeer aan noordzijde van station Duivendrecht, en mogelijk een andere aan- en aftakking van de A2 richting het centrum van Amsterdam.
- De herontwikkeling van Overamstel en Amstel III naar gemengde woon- en werkgebieden en de uitbreiding van de voorzieningen rond de Arena Boulevard zullen het karakter van het gebied aanzienlijk veranderen.
- In Amstelstad kunnen door transformaties op termijn ca. 50 000 woningen worden gerealiseerd.

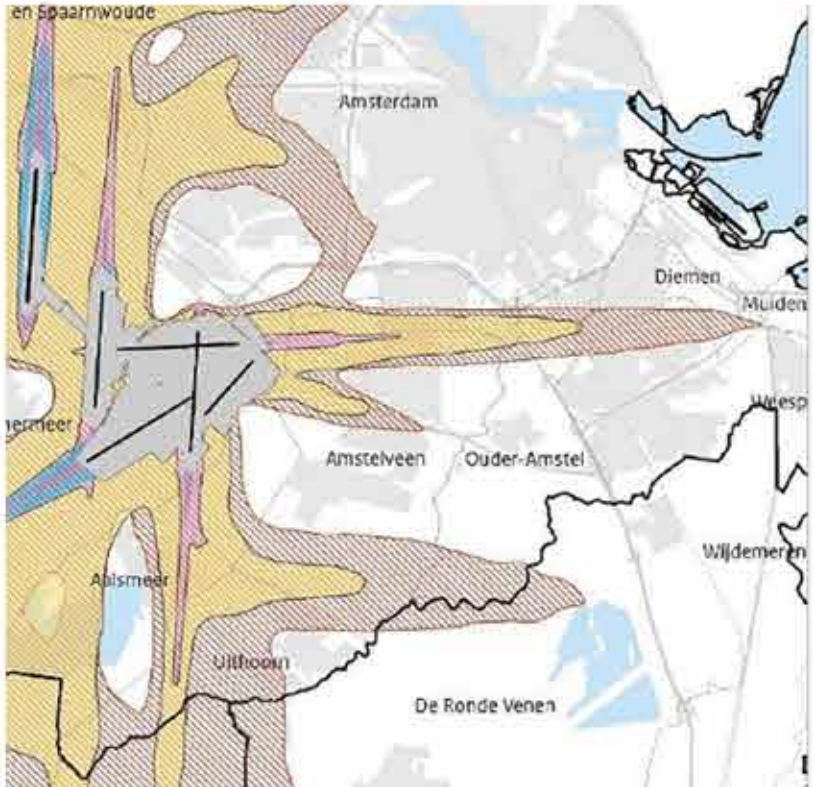


De transformatie en herontwikkeling van Overamstel en Amstel III is reeds ingezet

BEPERKINGENKAART



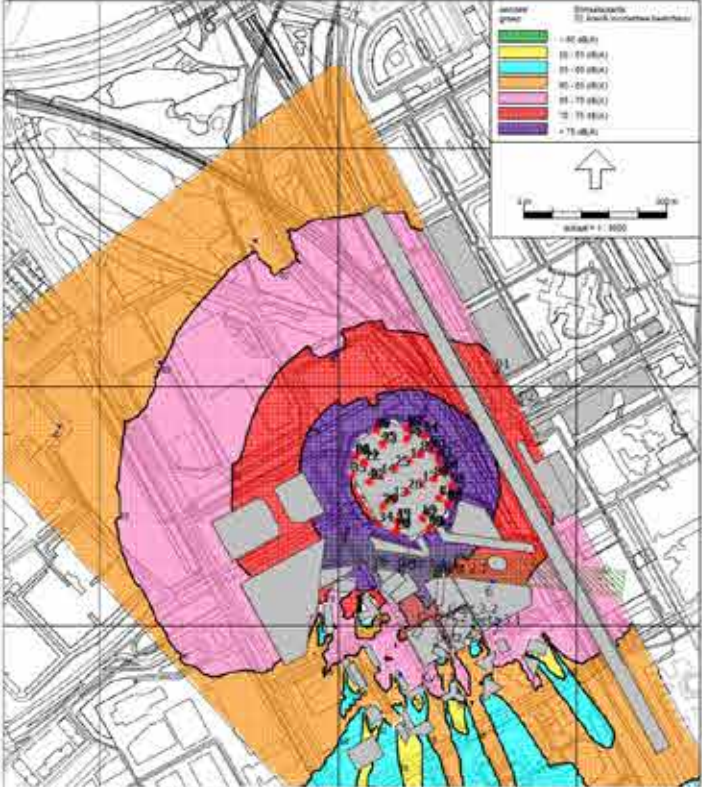
Geconsolideerde Beperkingenkaart



Luchthaven contouren, in beige de LIB 4, in bruin de LIB 5 contour



Zeer lang transformatorhuis



Geluidshinder contouren van de Johan Cruijff ArenA



Veendijk tussen de Venser- en Toekomstpolder

BEPERKINGEN

- De slechte bodemgesteldheid, de complexe waterhuishouding en de vele maaiveldhoogten in en aangrenzend aan het gebied lijken efficiënt gebruik van de gronden in de weg te staan.
- Een keur van geluid- en reserveringszones en infrastructuur tracés doorsnijden het gebied.
- Mede ten gevolge van het laag extensieve gebruik, de slechte bodemgesteldheid en de complexe waterhuishouding zijn de ondergrondse tracés van kabels en leidingen langs de Holterbergweg aan weerszijden zeer verspreid over het gebied gesitueerd.



Streefbeeld SOK. Roze: wonen, mosgroen: sporten, paars: werken, groen: wonen/tuinen

PLANMATIGE UITGANGSPUNTEN

- De Stedenbouwkundige visie verkent de ruimtelijke, programmatische en organisatorische mogelijkheden van het gebied voor de grondeigenaren Amsterdam, NS Vastgoed en Borchland / VWV. De samenwerkings overeenkomst (SOK) vormt hierbij het vertrekpunt.
- De Stedenbouwkundige visie schetst binnen de kaders van de contouren i.r.t. de structuurvisie die gelijktijdig door de Gemeente Ouder-Amstel wordt opgesteld.
- De Stedenbouwkundige visie moet een raamwerk bieden voor de aanstaande en toekomstige ontwikkelingen op en rond het 198 HA grote gebied van de gemeente Ouder-Amstel.



Raamwerk van Fase I voor het financieel model uit de SOK



Het huidige bestemmingsplan



Kaart uit de structuurvisie 2040 (Gemeente Amsterdam, 2011)



Zicht vanuit het westen



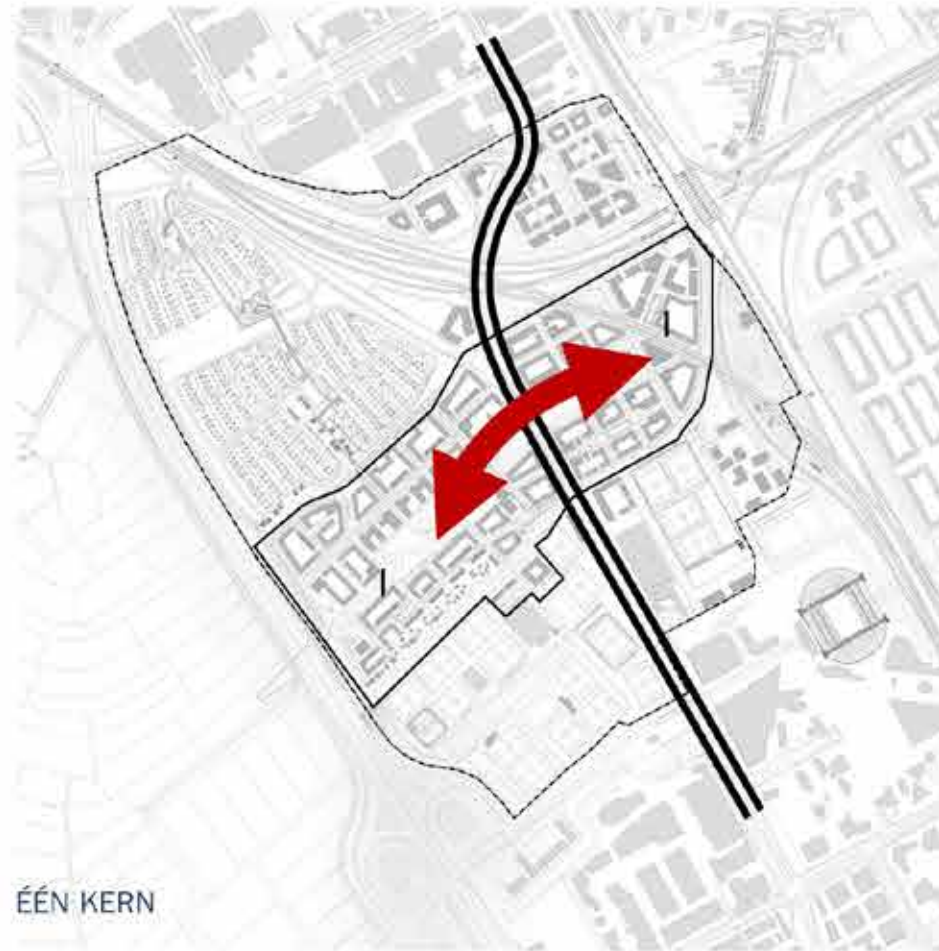
VISIE



In onze toekomstvisie voor De Nieuwe Kern wordt De Nieuwe Kern één wijk van oost naar west en profiteert de wijk op die manier van de kwaliteiten en eigenschappen van beide zijden van het gebied. Door het gebied loopt een stevige noord-zuidroute; de Holterbergweg. Er is een risico dat er twee kernen ontstaan wanneer de Holterbergweg teveel als een barrière ervaren wordt. Een mooie en robuuste oost-west verbinding in het hart van het gebied is daarom een primaire voorwaarde.

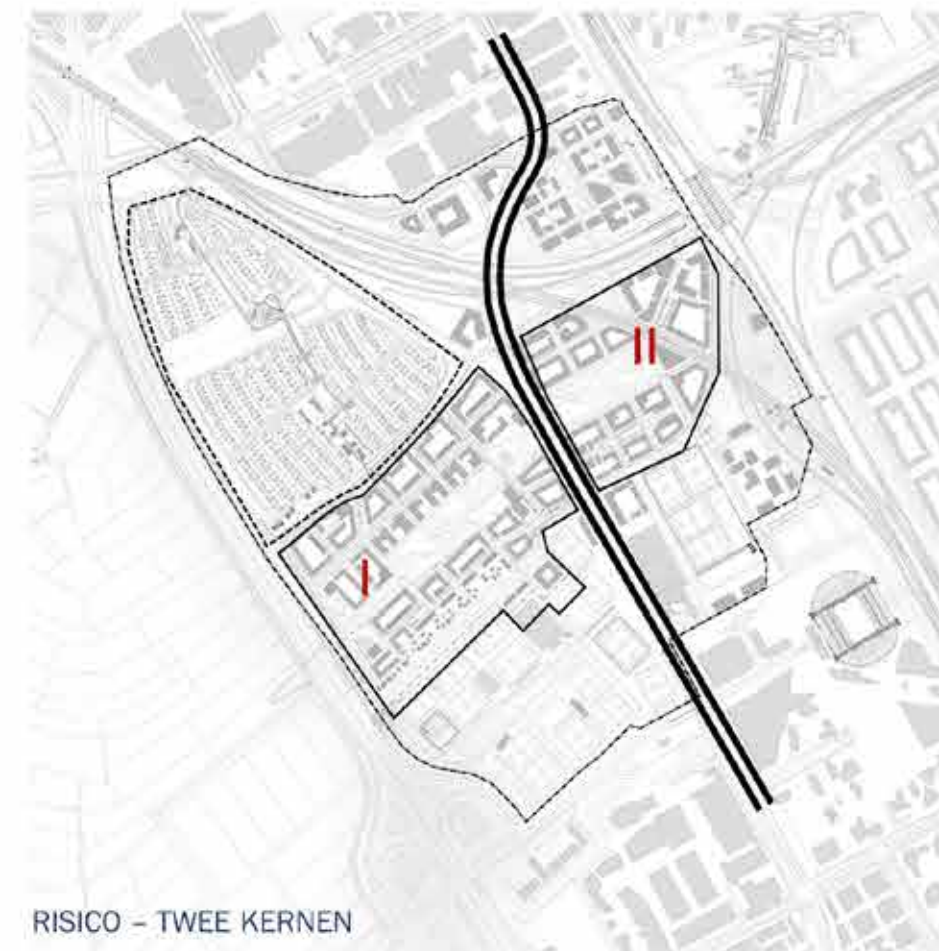
VOORKEURSCENARIO

ÉÉN KERN



Principe schets

RISICO – TWEE KERNEN

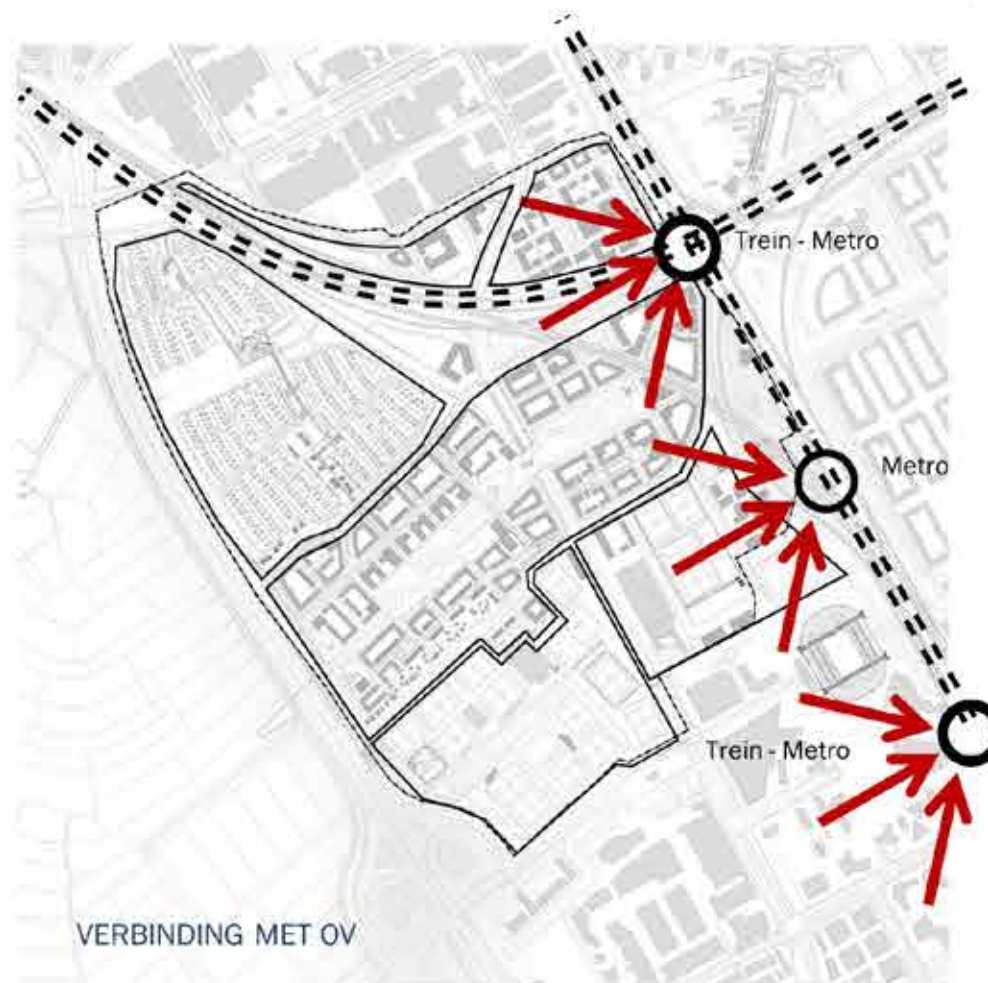


Schaalvergelijking met Rotterdam:
Lengte gelijk aan afstand Hofplein - Maasboulevard

ONTSLUITING

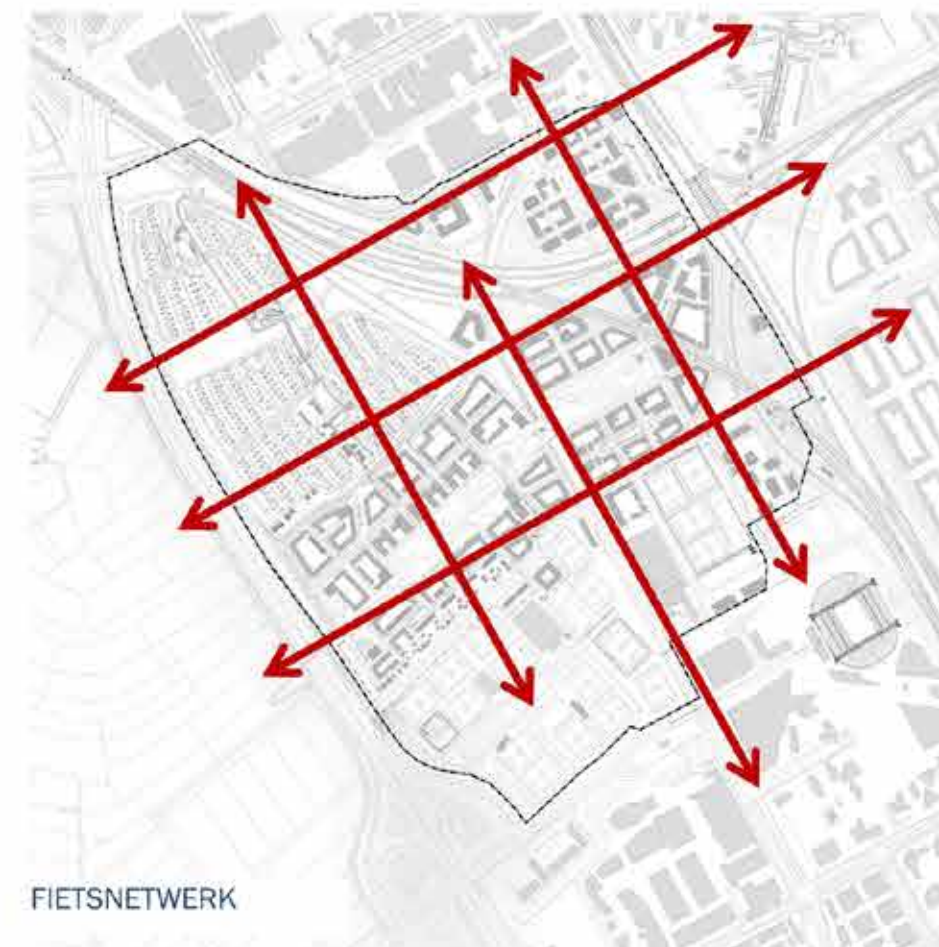
Het bijzondere kenmerk van het gebied van De Nieuwe Kern is dat het gebied een groot aantal hoogwaardige OV-stations/knooppunten kent. Een logische en eenvoudige verbinding met de trein- en metrostations zal daarom één van de hoofdkenmerken van het gebied moeten zijn. Het tweede bijzondere kenmerk is de groene omgeving van de Amstelscheg. Daarmee komt een tweede pijler voor het ontwerp van het gebied in beeld: een goed werkend en aangenaam fiets- en voetgangers netwerk. Hiermee kunnen westelijk de polders en de Amstel in de Amstelscheg goed bereikbaar worden gemaakt én tegelijkertijd de oostelijke OV-punten Station Duivendrecht, Amsterdam Strandvliet en Station Bijlmer-Arena.

VERBINDING MET OV



Principe schets

FIETSNETWERK



De Holterbergweg, 2017



Station Duivendrecht, 2017

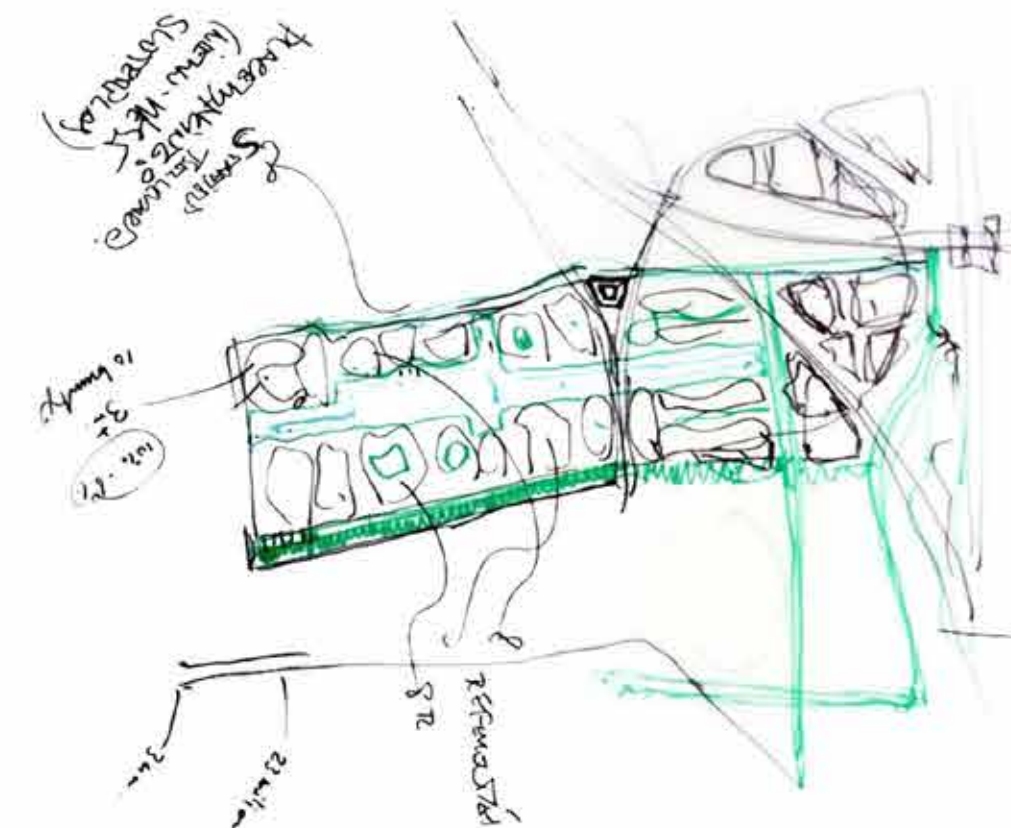
VISIE

De Amstelscheg is één van de mooiste groene en historische gebieden aan de zuidzijde van de regio Amsterdam. Om die reden zou de De Nieuwe Kern niet alleen praktisch maar ook visueel en mentaal met de Amstelscheg en Ouderkerk verbonden moeten worden.

VERBINDING MET DE AMSTELSCHEG



Principe schets



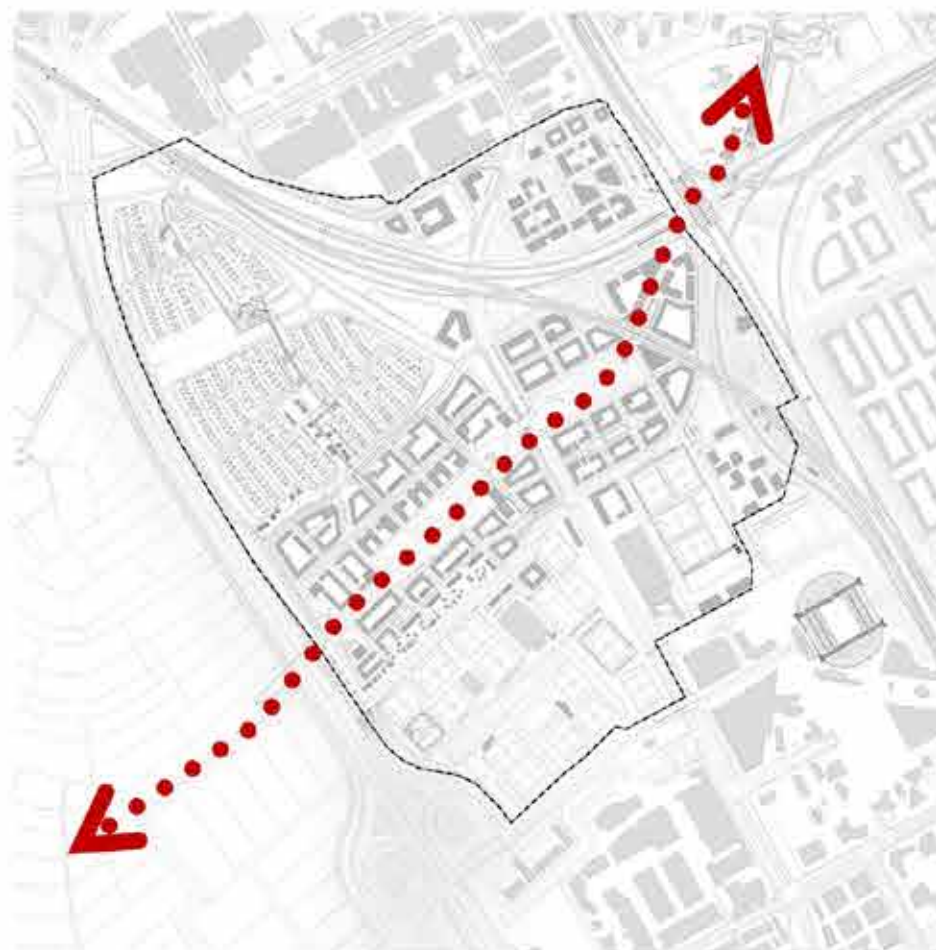
Eerste concept schets - Adriaan Geuze



De noordelijke helft van 'De Groene Scheg'

VERBINDING OUDERKERK - DUIVENDRECHT

De historische kernen Ouderkerk en Duivendrecht zijn lang door de Duivendrechtse en de Venserpolder verbonden geweest. Pas in het tweede deel van de 20^e eeuw is die verbinding verloren gegaan. Het zou prachtig zijn als deze route weer ervaren kan worden en de twee historische ankerpunten van het gebied weer met elkaar verbonden zijn.



Principe schets



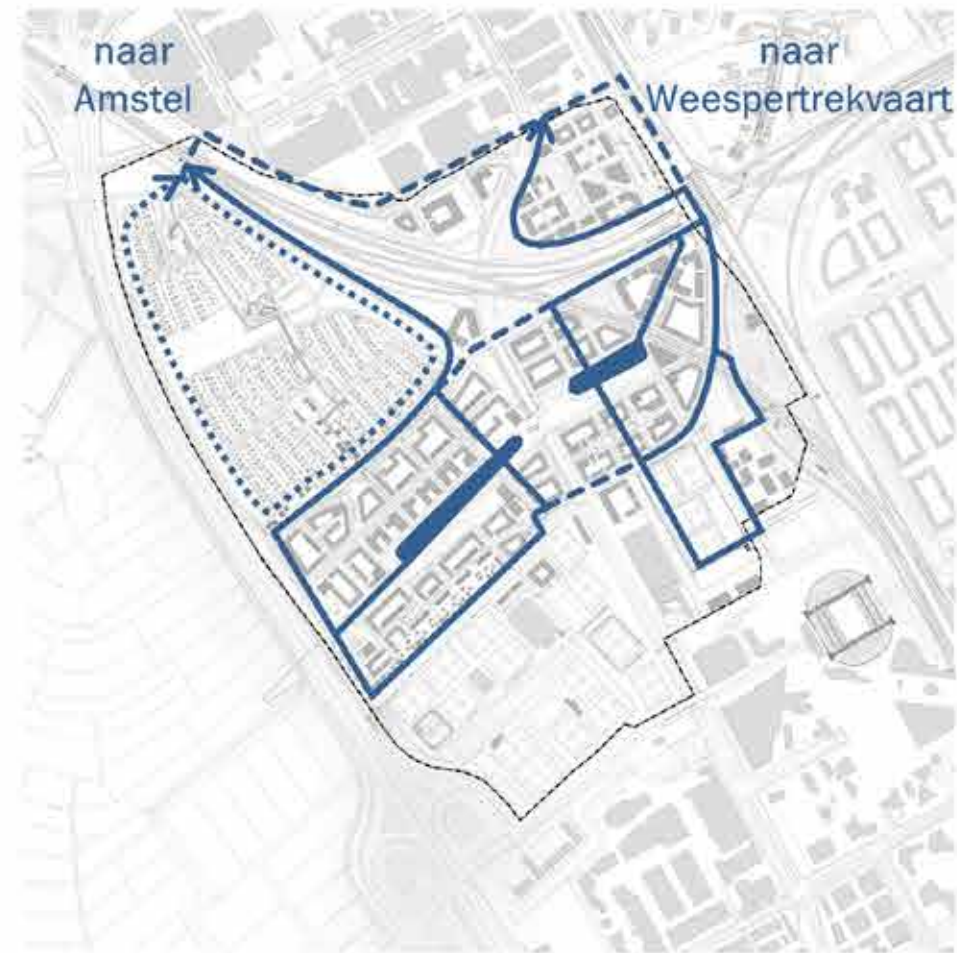
Tot 1977 bestond de directe verbinding Duivendrecht Ouderkerk



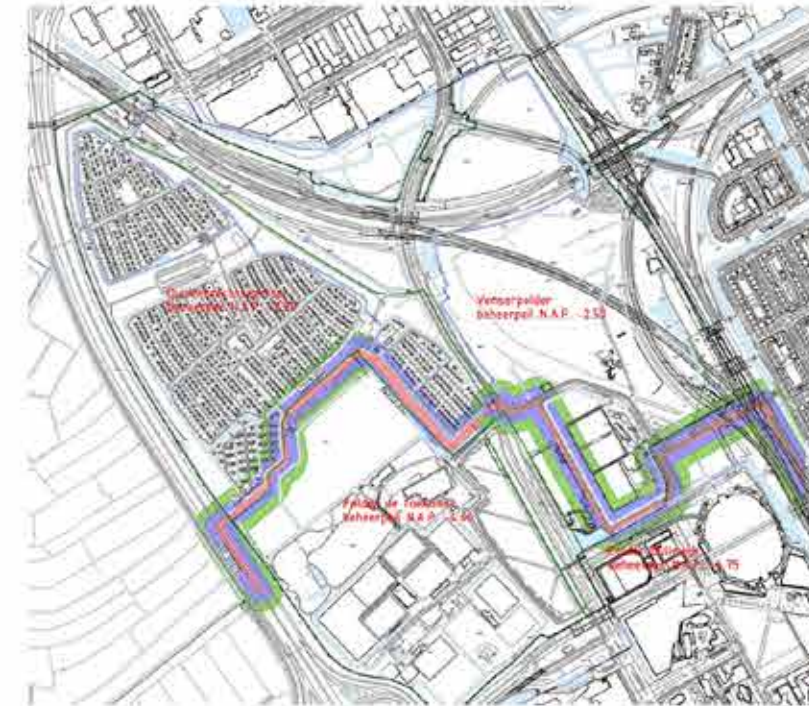
De Duivendrechtse polder rond 1530

- Door de benodigde watergangen in de lengterichting te organiseren ontstaat een hoofdstructuur die indelingsvrijheid toestaat.
- Voor een robuuste afvoer zullen de primaire watergangen een minimale breedte van 8 à 10 meter breedte moeten hebben.
- Door de hieronder genoemde grondophoging zijn bredere watergangen mogelijk. Met minder taluds als gevolg ontstaat er een efficiënter grondgebruik.
- Door het verleggen van de veendijk kan er een groter aaneengesloten peilgebied en eenvoudiger dijkbeheer ontstaan.

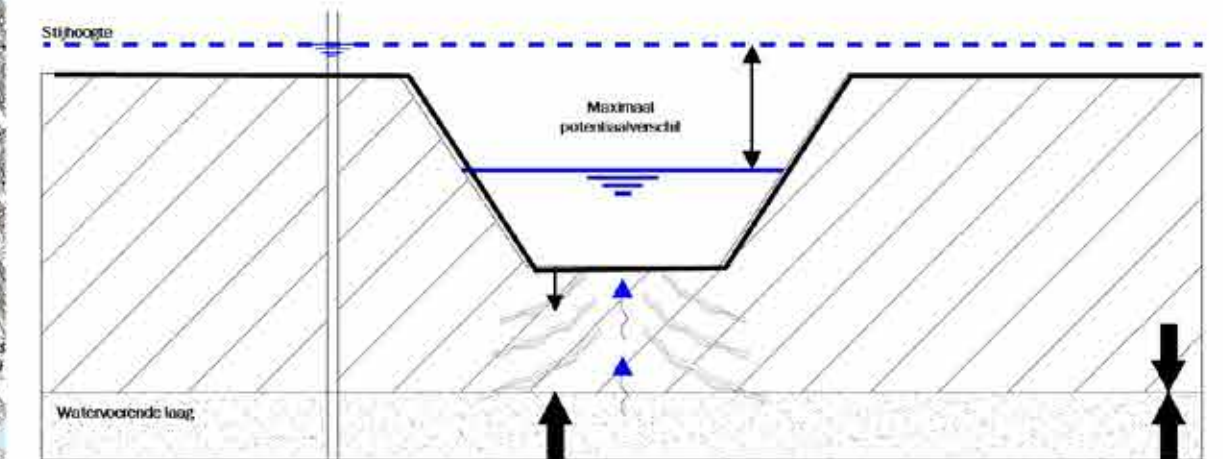
ROBUUSTE WATERSTRUCTUUR



Principe schets



Huidige polderpeil vlakken



In De Toekomst treedt gevaar voor opbarsten op bij bredere watergangen

ROBUUSTE ONDERGROND

- De slechte bodemgesteldheid en draagkracht van de ondergrond en vele uiteenlopende maaiveldhoogtes belemmeren een efficiënt en flexibel gebruik van het terrein. De veendijk is een van de weinige bewaard gebleven oude structuren in het gebied.
- Een robuuste ophoging met bovenin goed doorlatend en daaronder goed waterbergend materiaal, garandeert een stevige, waterveilige en waterbergende toekomst voor het gebied.
- De substantiële grondophoging verbetert ook de doorlatendheid, waarmee de ontwateringsdiepte van minimaal 1,3m ontstaat.
- De ophoging bestaat uit 3 niveaus: 1 ophogen De Toekomst tot de Venserpolder, 2 ophogen Venserpolder tot niveau de Parade, 3 ophogen gehele gebied opdat een min. grondwaterdiepte van 1,3m wordt bereikt.
- De precieze uitvoeringsvolgorde van het grondverzet en eventuele uitvoerings-efficiëntie zal later worden bepaald.



Principe schets



Uiteenlopende maaiveldhoogten in het gebied (t.o.v. N.A.P.)



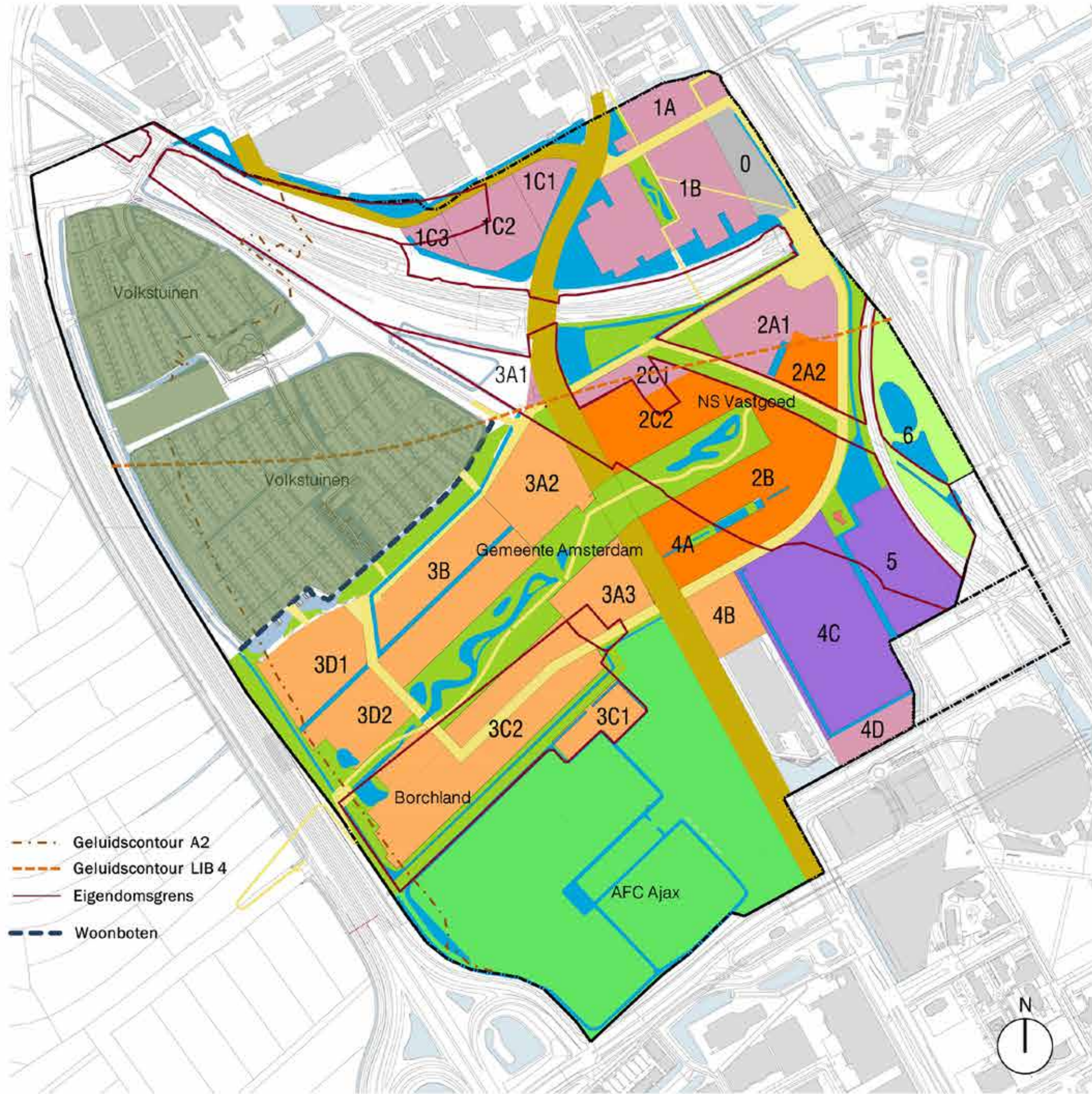
Laag maaiveld Polder De Toekomst door veenwinning in 20e eeuw



Elke buurt heeft een eigen centrum/karakter



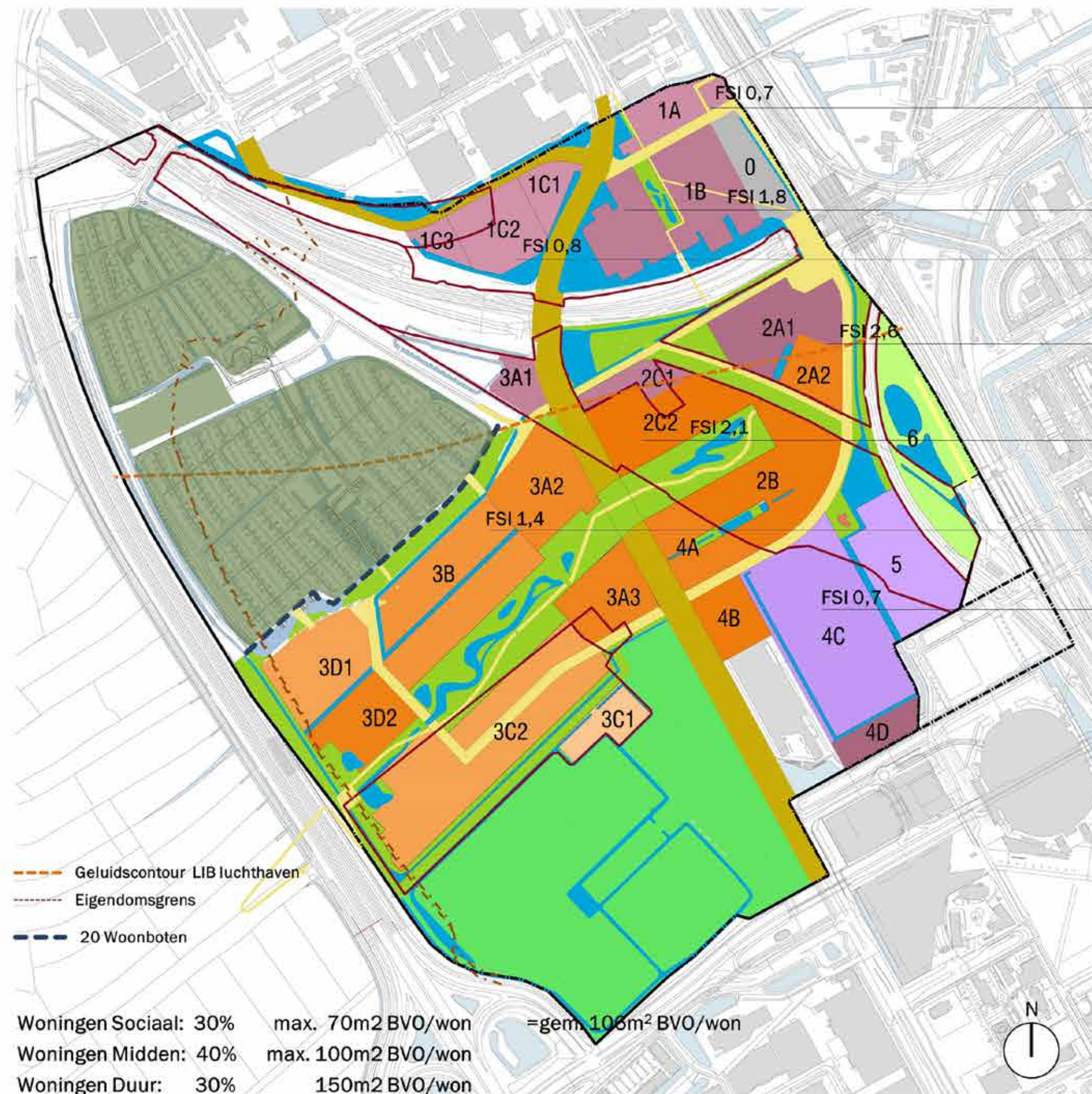
PROGRAMMA



PROGRAMMATISCHE ZONERING

TOTAAL PROJECTGEBIED	131,3 ha
Woon / werkgebied	9,7 ha
Woongebied	22,1 ha
Commercieel gebied	12,8 ha
Gemengd gebied / sport	6,6 ha
Ecologische buurttuin	3,1 ha
Groen	16,3 ha
Sport (incl. Water)	26,0 ha
Water	10,4 ha
Hoofdontsluiting	6,9 ha
Wijkontsluiting	5,2 ha
Overige Verharding	1,6 ha
Touring Car Terminal / P&R	1,3 ha

Woongebied 1 (Optioneel)	2,6 ha
Kavel Post NL	2,0 ha
Kavel Borchland bij AFC Ajax	1,0 ha
Water Joan Muyskenweg	1,8 ha
Johan Muyskenweg	1,2 ha



PROGRAMMA SOK IN PLANDEEL I

COMMERCIEEL GEBIED 1A (13.510 m²)

FSI 0,7 uitgeefbaar: 7.790m² BVO Commercieel: 10.000m²

COMMERCIEEL GEBIED 1B (46.620 m²)

FSI 1,8 uitgeefbaar: 30.057m² BVO Commercieel: 81.000m²

COMMERCIEEL GEBIED 1C (33.730 m²)

FSI 0,8 uitgeefbaar: 32.580m² BVO Commercieel: 26.150m²

GEBIED 2A1 EN 2A2 (38.670m²)

FSI 2,6 uitgeefbaar: 28.236m² BVO Woningen: 23.140m² BVO Commercieel: 73.000m²

GEBIED, 2B 2C1, 2C & 4A (92.125m²)

FSI 2,1 uitgeefbaar: 53.290m² BVO Woningen: 169.977m² BVO Commercieel: 16.500m² BVO Maatschappelijk: 5.500m²

WOONGEBIED 3A1 T/M 3D2 (219.965m²)

FSI 1,4 uitgeefbaar: 132.320m² BVO Woningen: 262.883m² BVO Commercieel: 14.200m² BVO Maatschappelijk: 11.700m²

GEMENGD GEBIED 4B, 4C, 4D, 5 EN 6 (168.470m²)

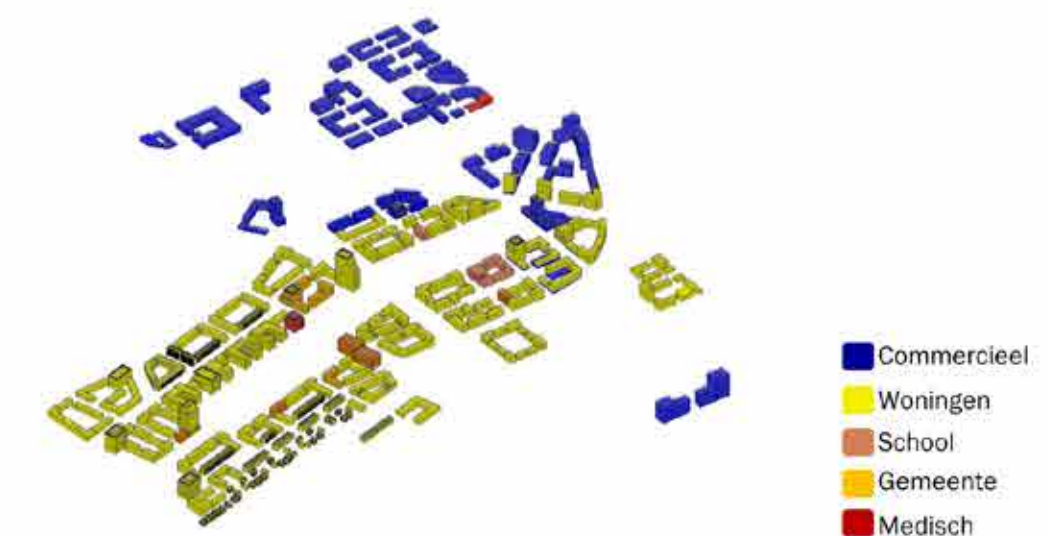
FSI 0,7 uitgeefbaar: 96.560m² BVO Woningen: 21.000m² BVO Commercieel: 34.000m² BVO Maatschappelijk: 7.500m²

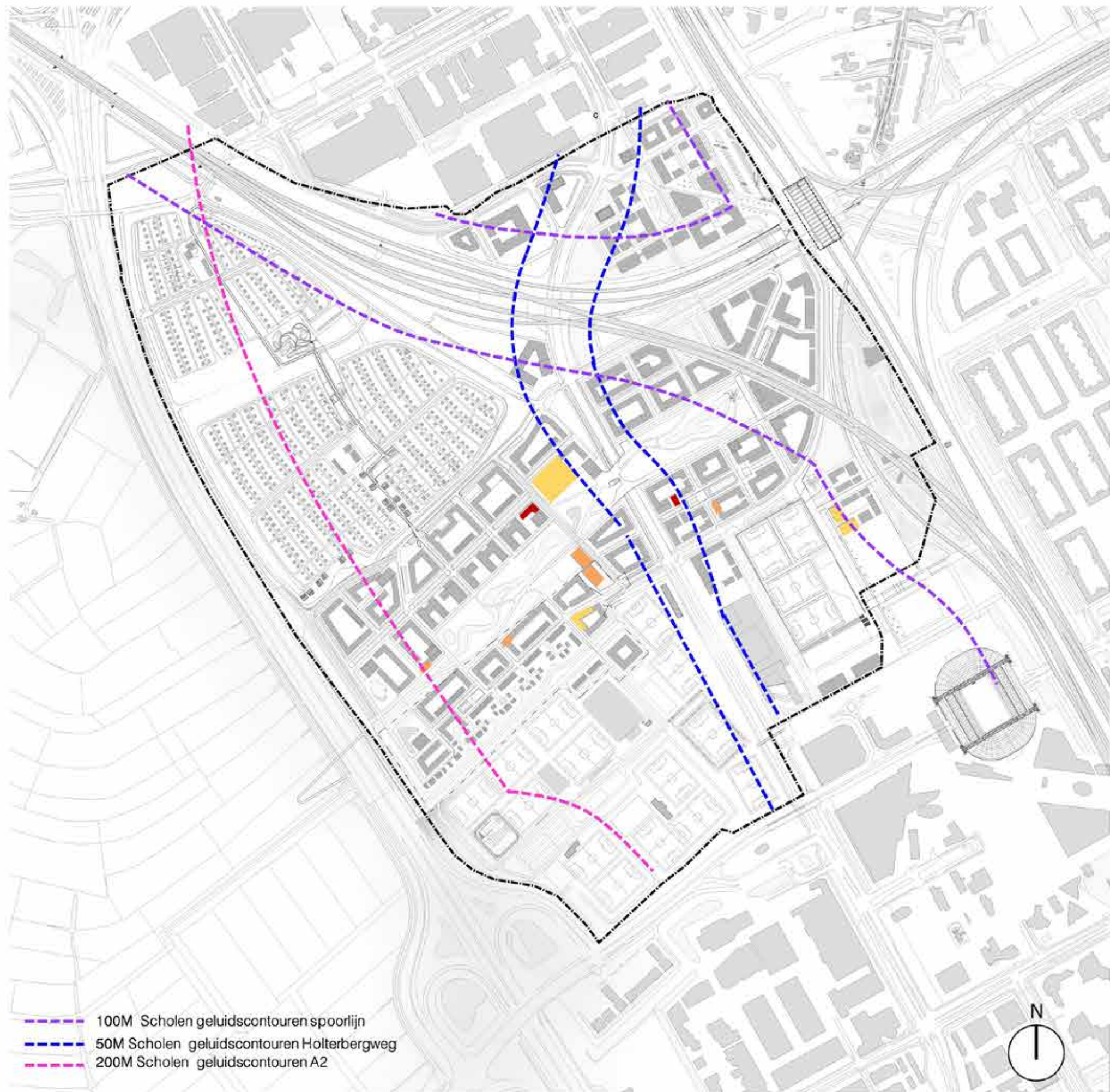
NB. FSI berekend over bebouwd gebied

Woningen Sociaal: 30% 1350 woningen
 Woningen Midden: 40% 1800 woningen
 Woningen Duur: 30% 1350 woningen
 Circa 4500 woningen totaal

Woningen Bouwdeel: 4.500 – 477.000m² BVO
 Commercieel & Voorzieningen: 254.850m² BVO

Aantal gebaseerd op gemiddelde
 Oppervlak per woning van CA. 100m² BVO





Maatschappelijke voorzieningen



Sportvoorziening

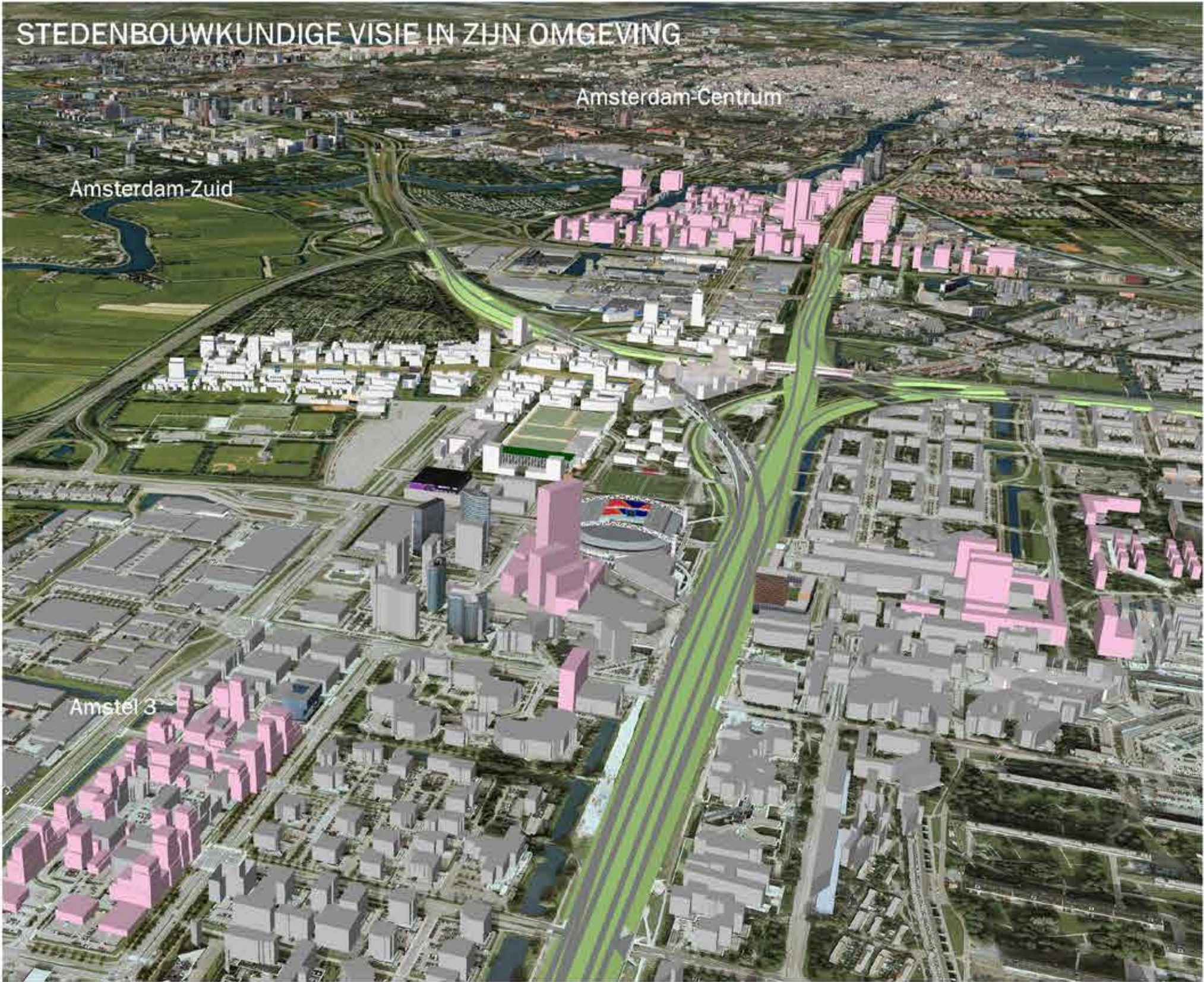


Commerciële voorzieningen

- Maatschappelijke Voorzieningen**
- School
 - Gemeentelijke gebouwen
 - Medisch centrum
- Sport Voorzieningen**
- Sport faciliteiten
 - Sportvelden
 - Sportvoorziening
- Commerciële Voorzieningen**
- Hotel (2 grote leisure voorzieningen bij station Duivendrecht)
 - Winkels gemiddeld vierkante meter – 250 m²
 - Gewenst commerciële toevoegingen

VOORZIENINGEN

- Scholen (PO en DO)
- Basisvoorzieningen
- Dagbesteding
- Kunst en cultuur
- Sport in de openbare ruimte
- Sportvoorziening
- Sportvelden
- Woon-behandel jeugd
- Noodopvang



Stedenbouwkundige visie in Fase I in de context van de ontwikkelingen in Ouder-Amstel, Amstel III en het Arena gebied

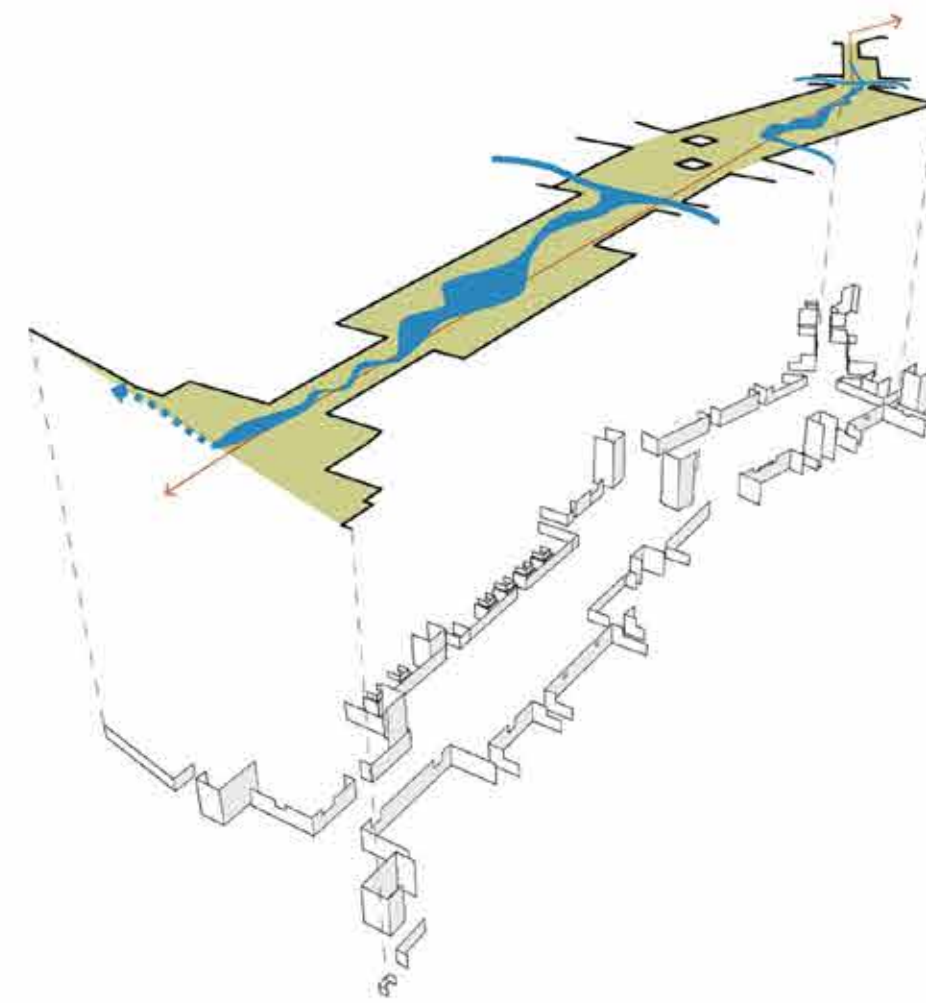
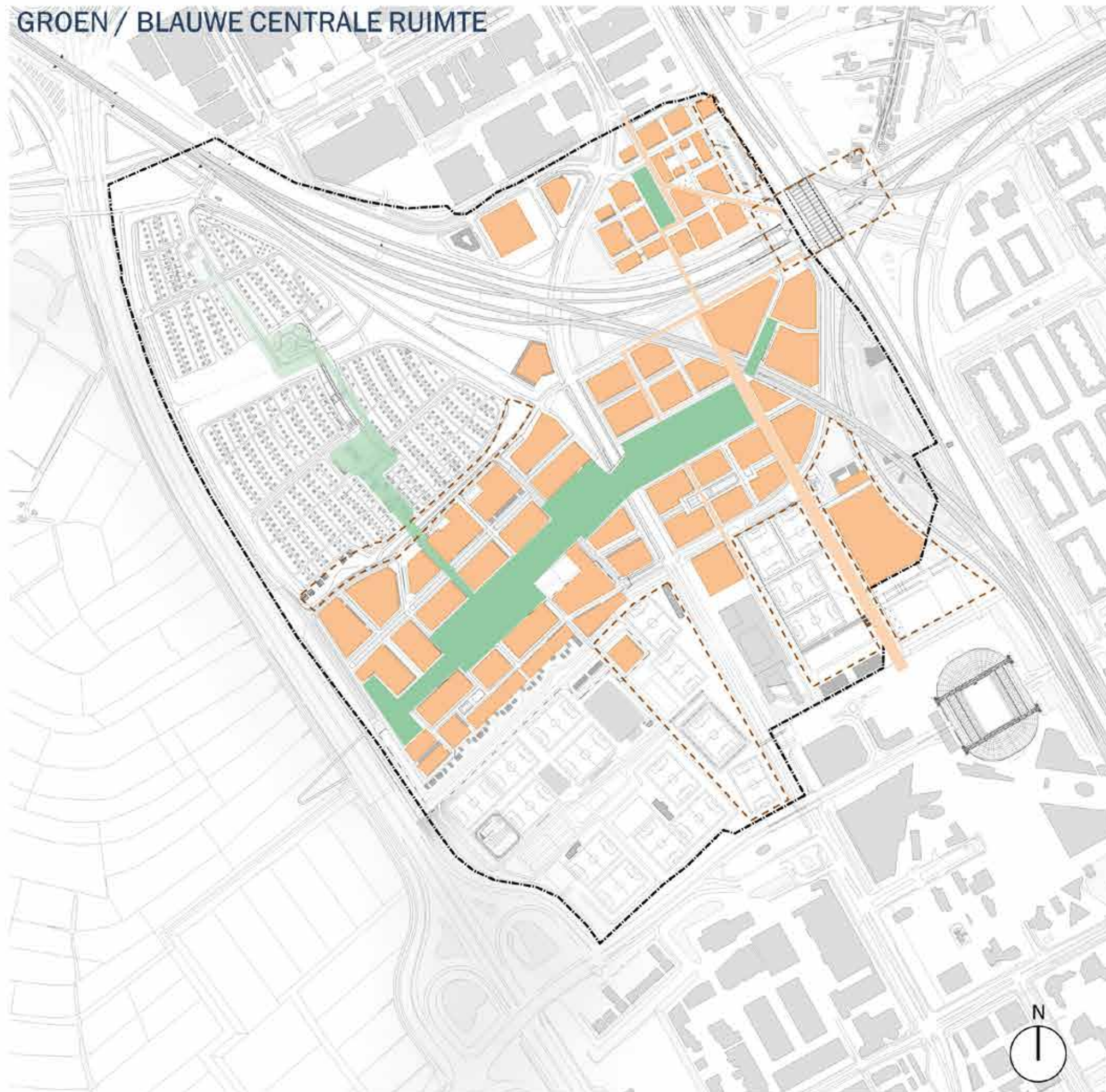


Arena Boulevard langs het toekomstig sportcluster, gezien vanuit het centrum van De Nieuwe Kern



STEDENBOUWKUNDIGE STRUCTUUR

GROEN / BLAUWE CENTRALE RUIMTE



De centrale ruimte kan een gevarieerde contour hebben

- Een centrale groen blauwe ruimte vormt het hart van DNK. Deze ruimte verbindt de oost- en westzijde van het gebied.



Lage dichtheid



Gemiddelde dichtheid

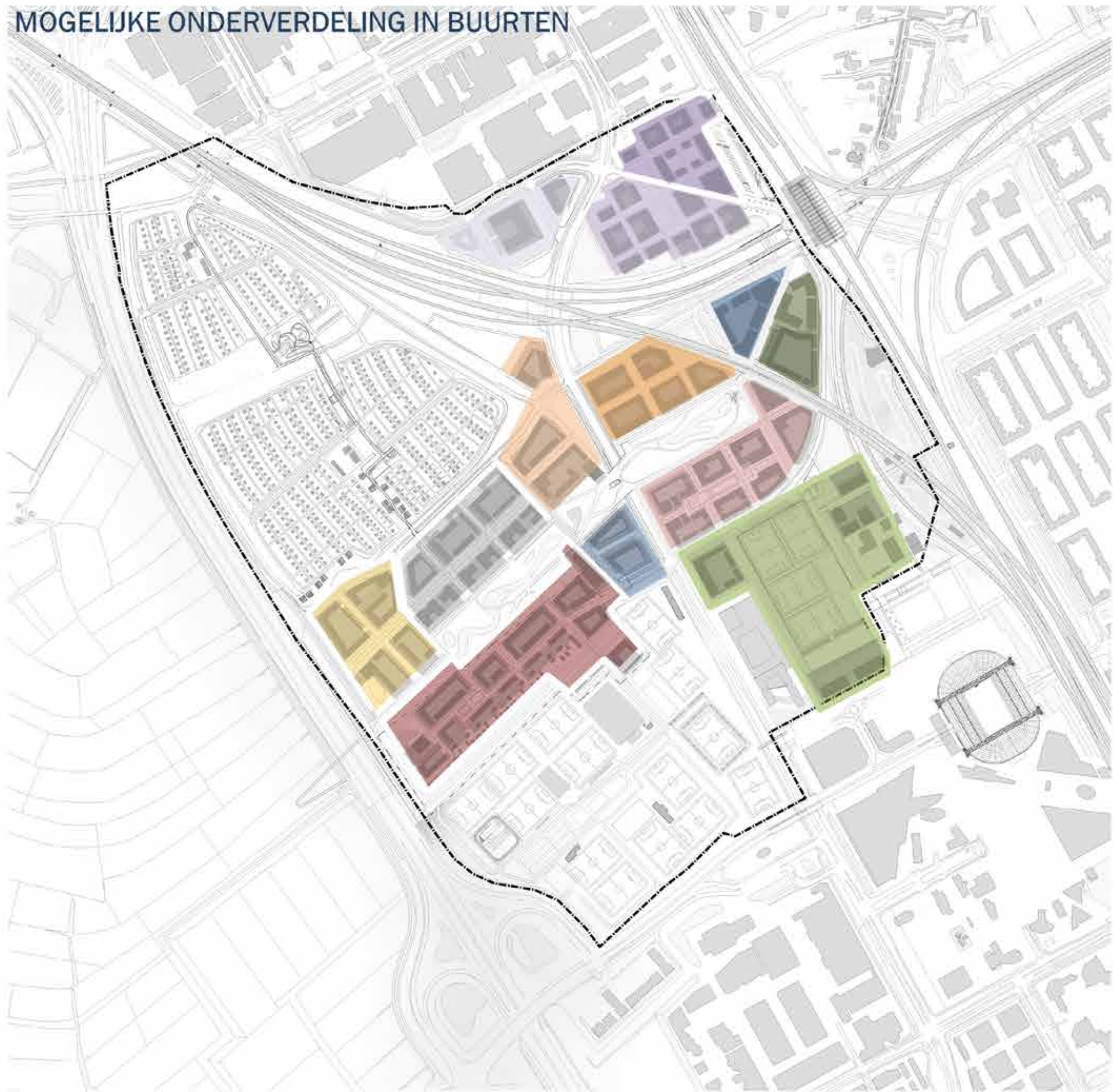


Hoge dichtheid



PARKRAND

MOGELIJKE ONDERVERDELING IN BUURTEN



GEMIDDELDE VERDELING VAN DICHTHEDEN



FLEXIBELE ONTWIKKELING VAN BOUWBLOKKEN



Nieuw Kralingen, 2 a 4 lagen



Almere New Brooklyn, 3 a 5 lagen



Amsterdam Noord, 6 a 8 lagen



Silvertown, 8 a 10 lagen

INFORMELE WOONMILIEUS, WOONBOTEN EN TUINWONINGEN



WOONMILIEUS: 3 TOT 7 LAGEN



WOONMILIEUS : 4 TOT 8 LAGEN



STEDENBOUWKUNDIGE STRUCTUUR

STEDELIJKE MILIEUS : 7 LAGEN TOT 70 METER
GEMENGD PROGRAMMA



LEVENDIGE PLINTEN





Impressie van de wijk van 3 t/m 6 lagen



Impressie van de wijk van 5 t/m 8 lagen





Noord buurt park



Noord buurt plein





Zicht op gemeentelijke programma (bijvoorbeeld gemeentehuis en/of bibliotheek)



Impressie Stadsplein met mogelijke toekomstige gemeentelijke functie (bijvoorbeeld gemeentehuis en/of bibliotheek)

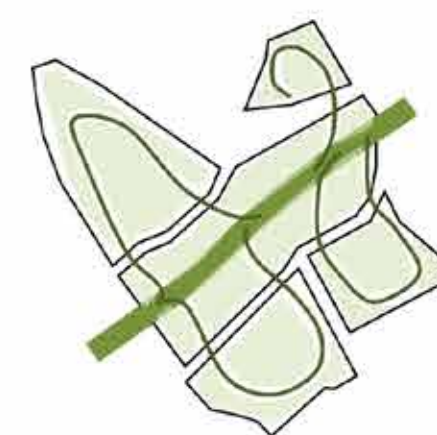
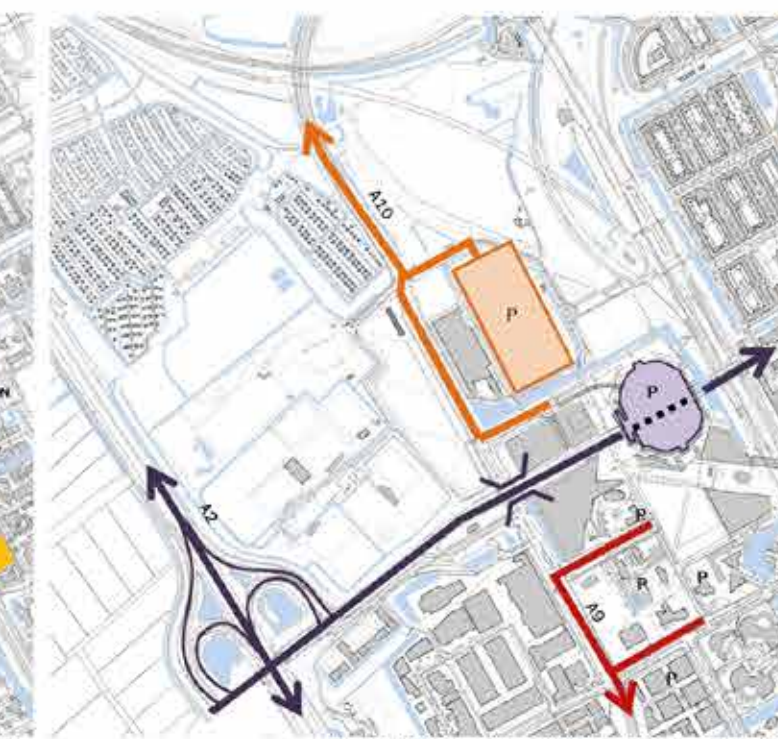
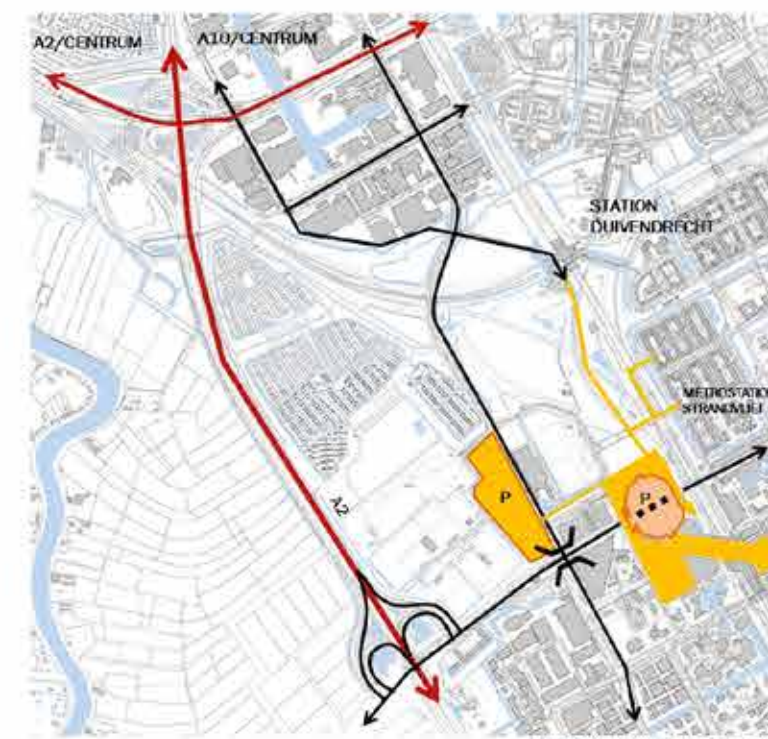
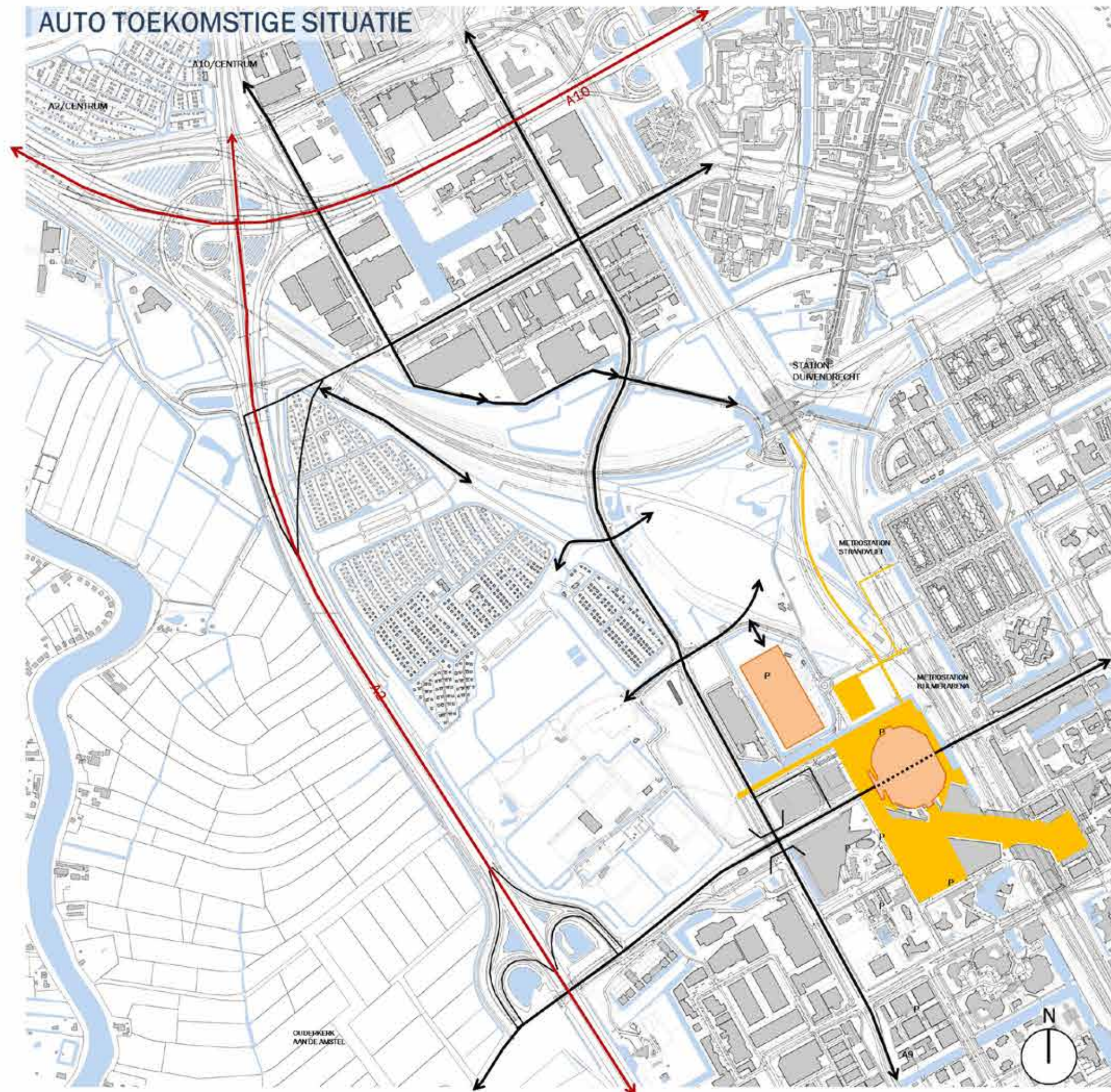




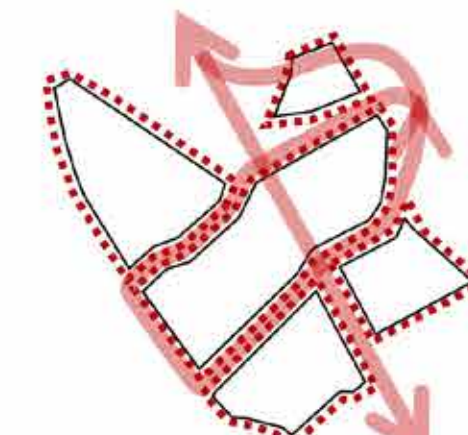
Holterbergweg



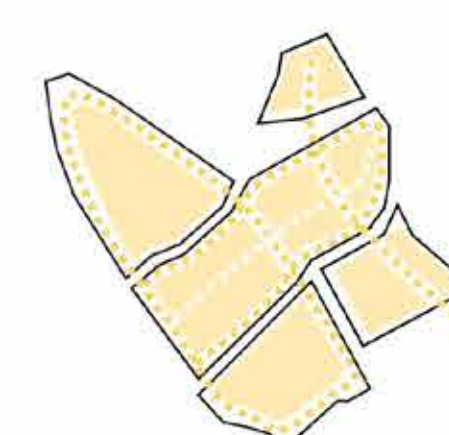
VERKEERSSTRUCTUUR



Langzaam verkeer in het hart van buurt en wijk



Gemotoriseerd vervoer naar de randen



Fijnmazig netwerk in en tussen de buurten

PRINCIPES VOOR VERKEER

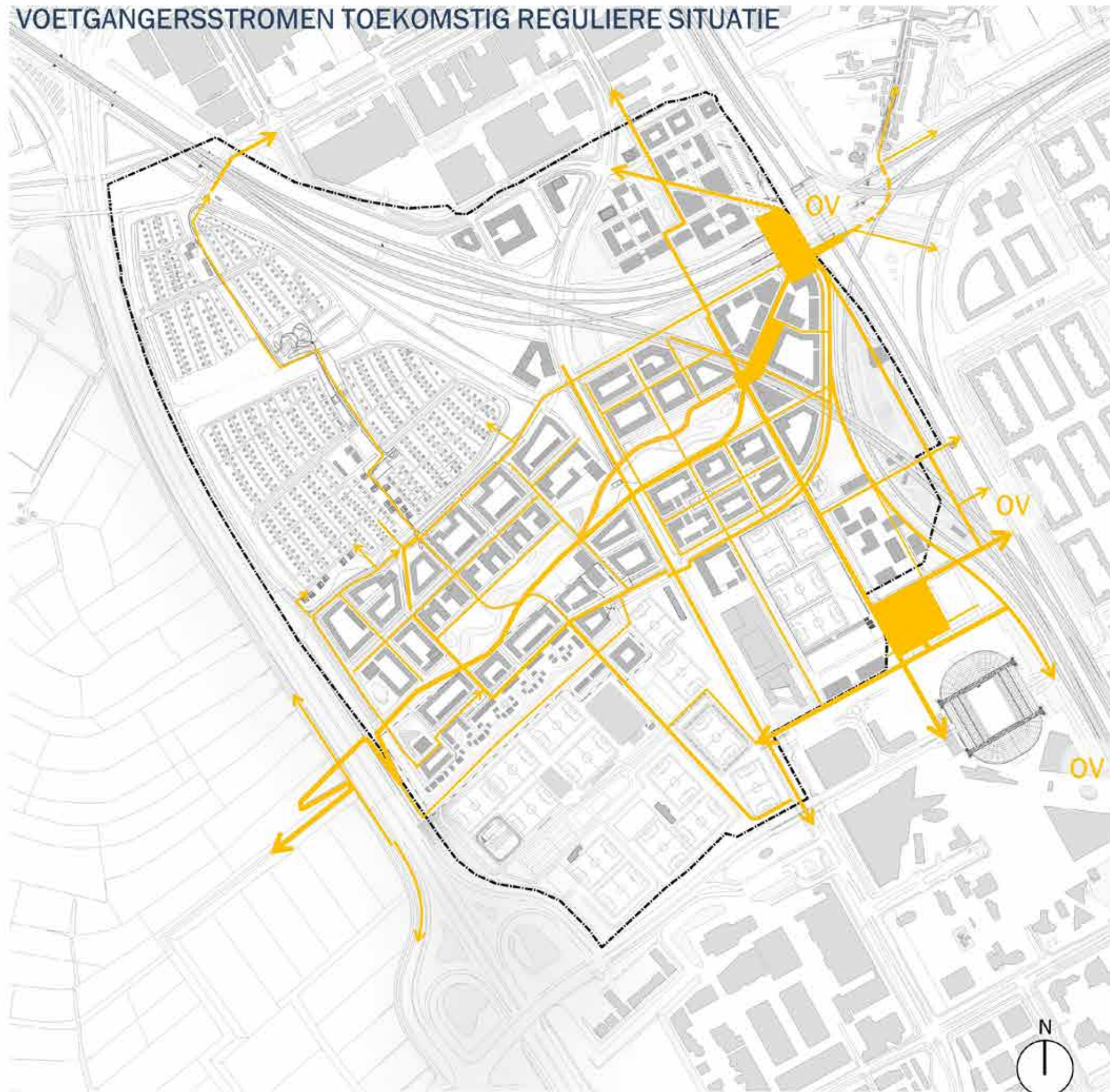
Drie principes zullen leidend zijn bij de uitwerking van het verkeerssysteem van De Nieuwe Kern:

- Het gebruik van motorvoertuigen binnen het stedelijke gebied verminderen. Motorvoertuigen zijn zoveel mogelijk beperkt tot de periferie van de wijk.
- Het hart van de wijk en de buurten zijn gereserveerd voor voetgangers en fietsers. Hoofdroutes staan altijd in verbinding met OV-toegangen.
- Toegankelijkheid en beweging van de voetganger heeft prioriteit: er is een fijnmazig intern netwerk/stedelijk weefsel. De uitleg stimuleert lichaamsbeweging.



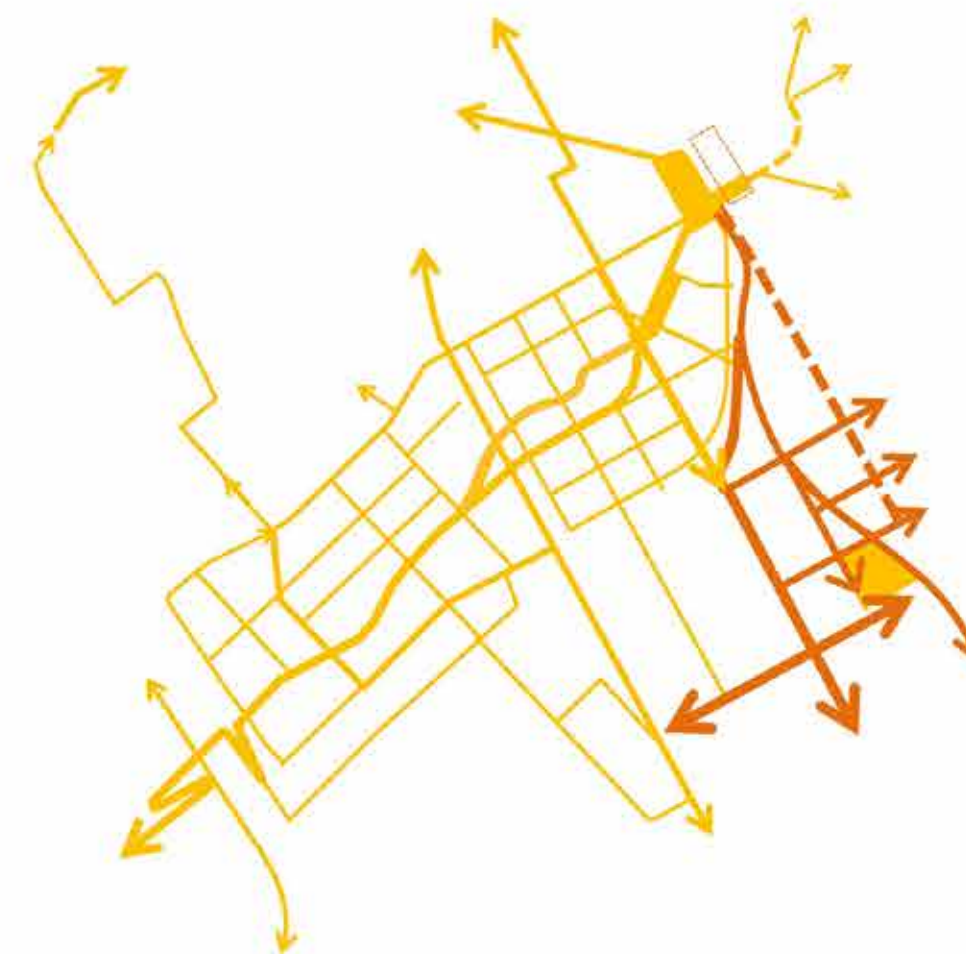
Het verkeer- en parkeersysteem anticipeert op nieuwe vormen van vervoer

VOETGANGERSSTROMEN TOEKOMSTIG REGULIERE SITUATIE



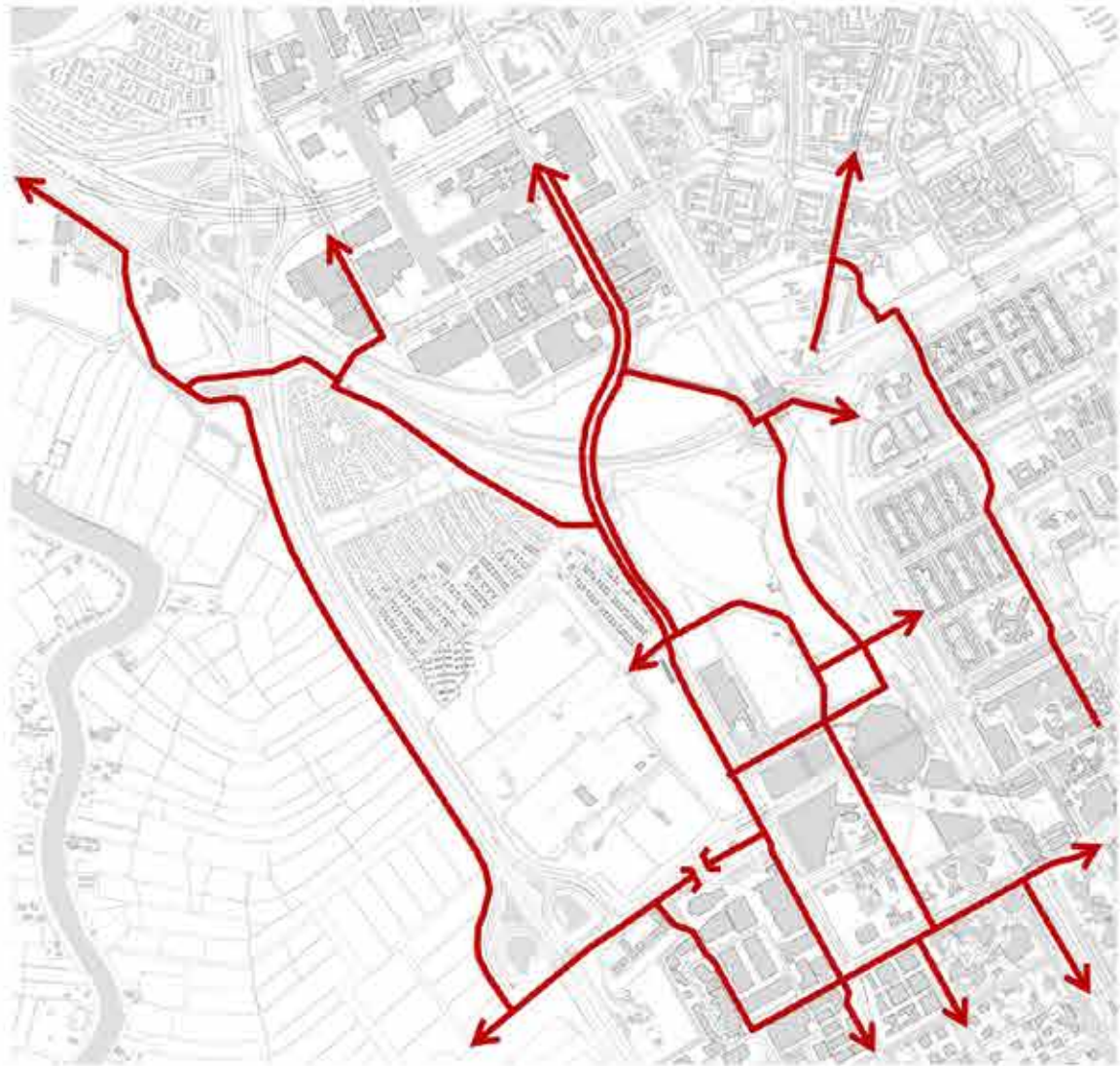
Voetgangersstromen en verbindingen

"CROWD CONTROL" BIJ EVENEMENTEN ARENAPOORT

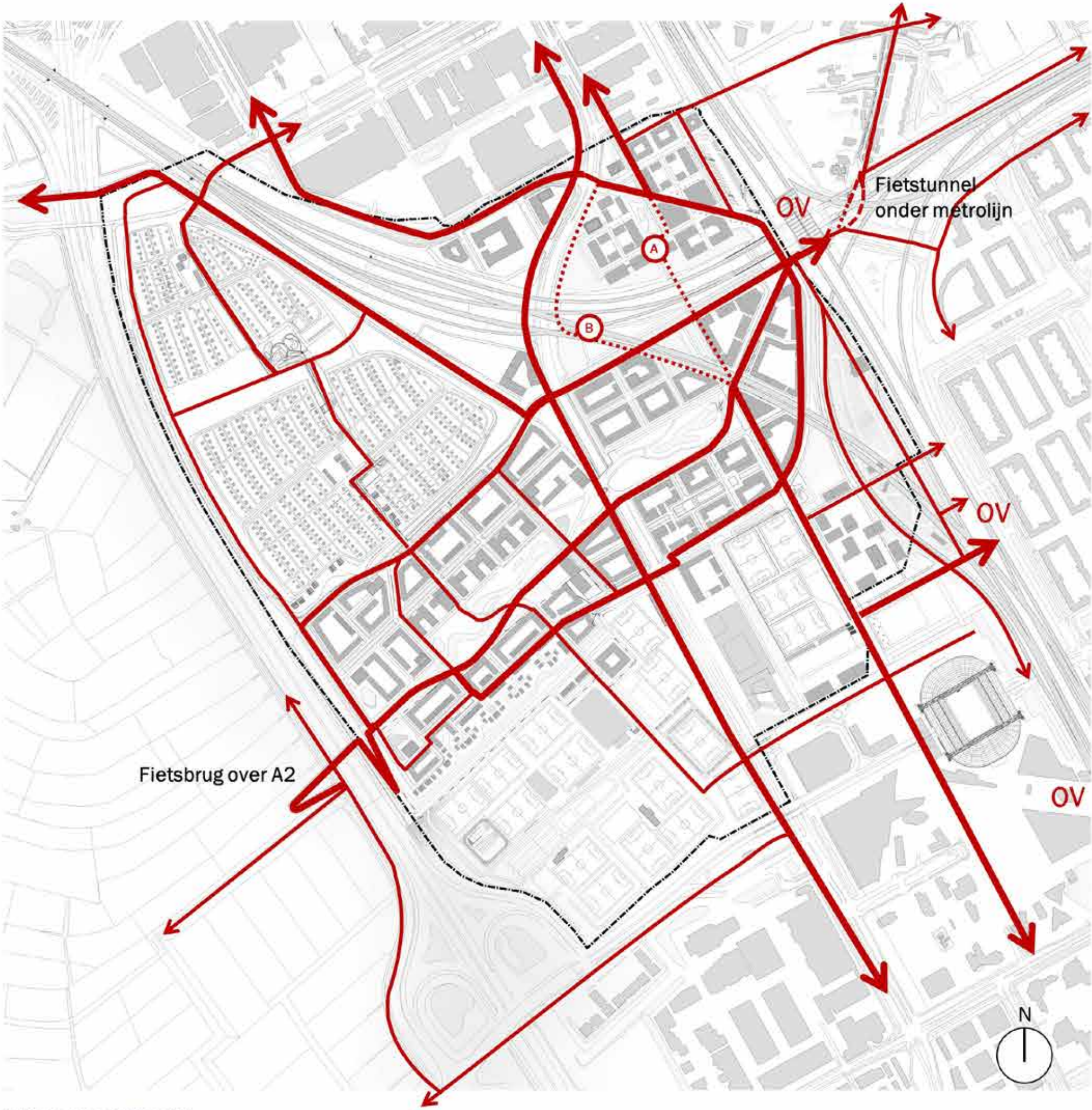


-  Grote menigten (Evenement dag)
-  Voetganger

Voetgangersstroom bij evenementen

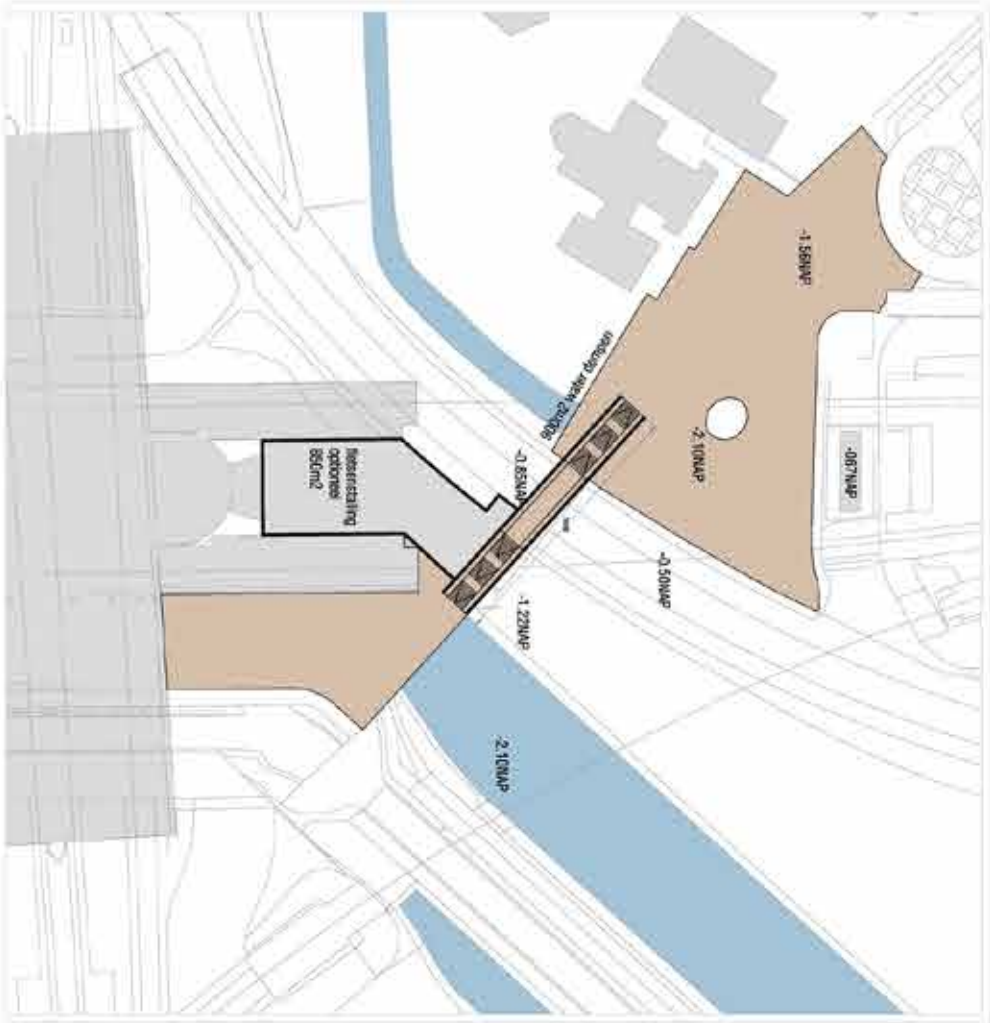


Het bestaande netwerk kent weinig oost-west verbindingen

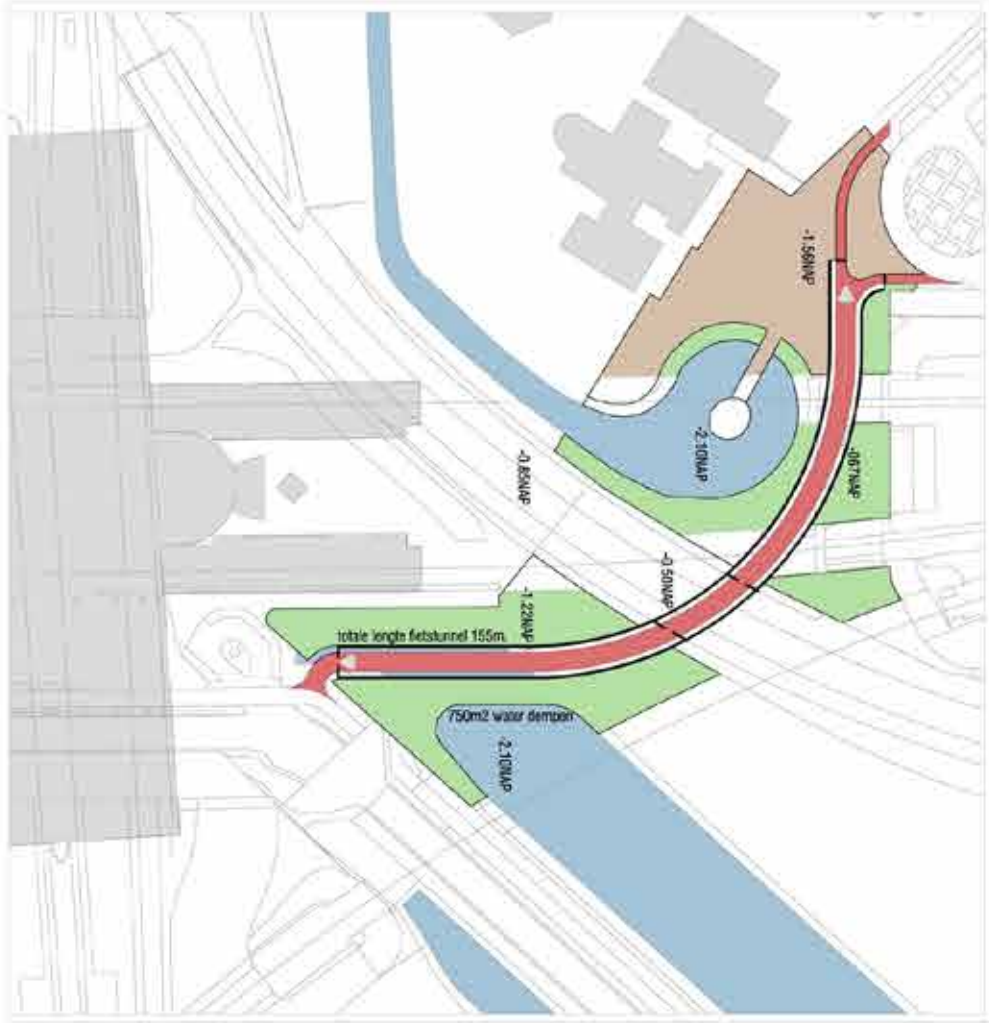


A) Voorkeursroute B) Alternatief

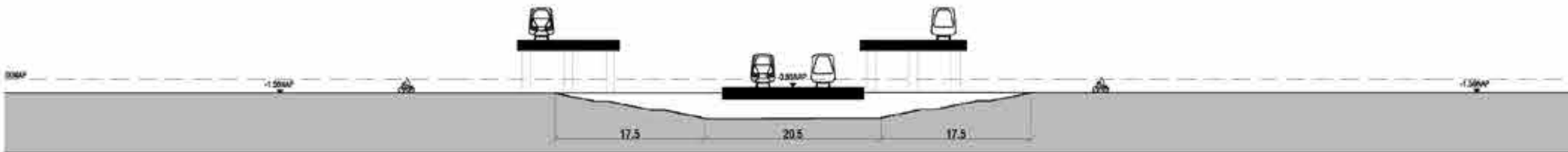
OPTIES FIETSVERBINDING DUIVENDRECHT



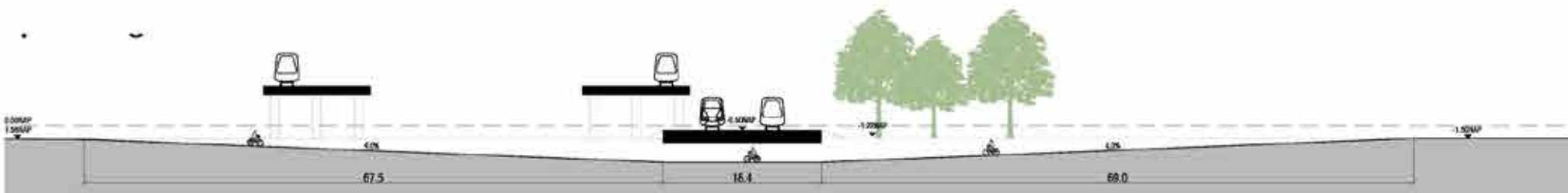
Optie korte fietstunnel



Optie lange fietstunnel



Optie korte fietstunnel



Optie lange fietstunnel

Om de metro- en spoorlijnen te kruisen zijn tussen De Nieuwe Kern en Duivendrecht twee verbindingstypen mogelijk

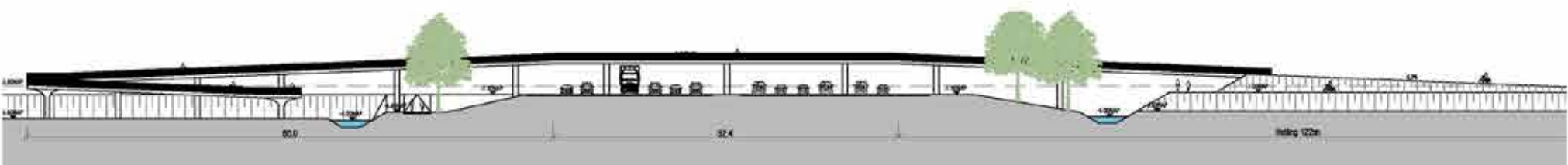
FIETS- & VOETGANGERSBRUG OVER DE A2



Fietsbrug over de A2

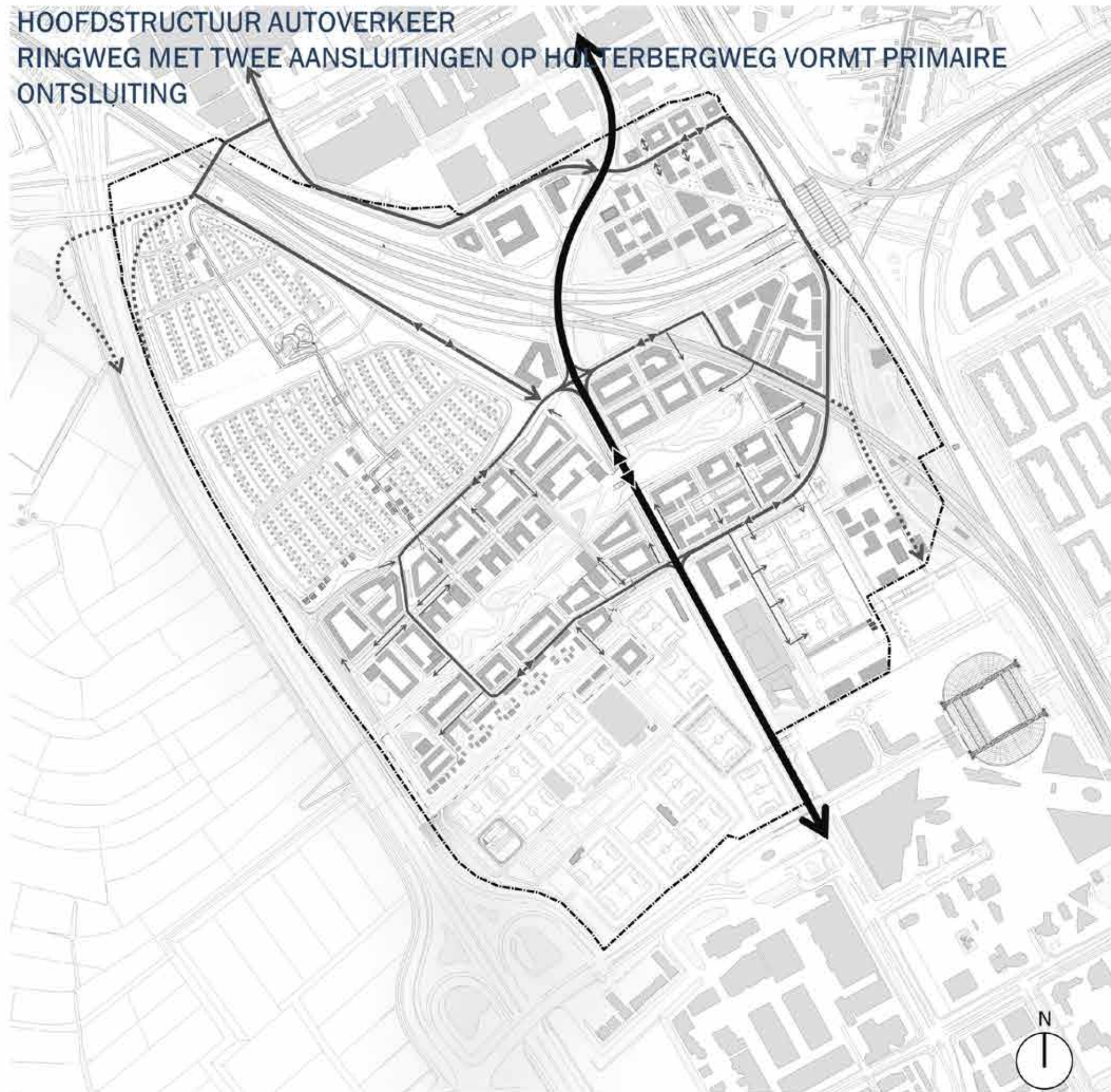


Perspectief



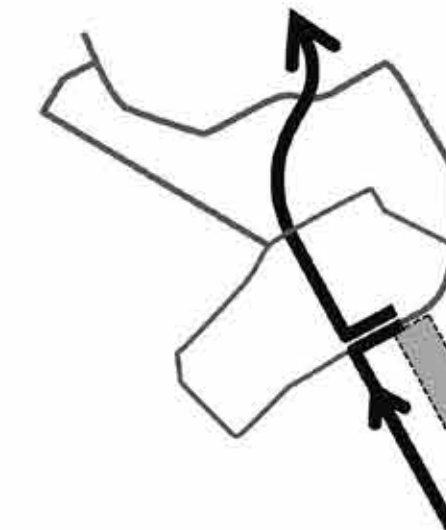
De fietsbrug over de A2 maakt aan de oostzijde gebruik van een talud als helling. Aan de Amstelzijde sluit de brug middels een helling aan op de dijk tussen de Venser- en De Toekomst polder.

VERKEERSTRUCTUUR



Ringweg met twee aansluitingen op de Holterbergweg vormt de hoofdonsluiting van De Nieuwe Kern

SITUATIE 2:
RINGWEG DRAAGT BIJ AAN ONAFHANKELIJKHEID DNK IN
GEVAL VAN PIEKBELASTING OP DE HOLTERBERGWEG



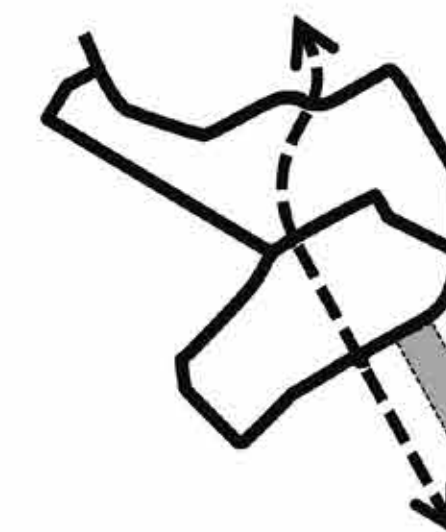
Bij piekbelasting Smart Mobility Hub, verkeersregulatie vertrekkende voertuigen noordwaarts

SITUATIE 3:
RINGWEG VORMT HOOFDRAGER VOOR OPENBAAR
VERVOER



De ringweg ontlast profiel Holterbergweg t.p.v. De Nieuwe Kern: separate busbaan overbodig

SITUATIE 4:
RINGWEG, VERLENGDE JOAN WEG & BUITENSINGEL
VORMEN ALTERNATIEF BIJ OUDERHOND, HERSTEL &
RECONSTRUCTIE HOLTERBERGWEG

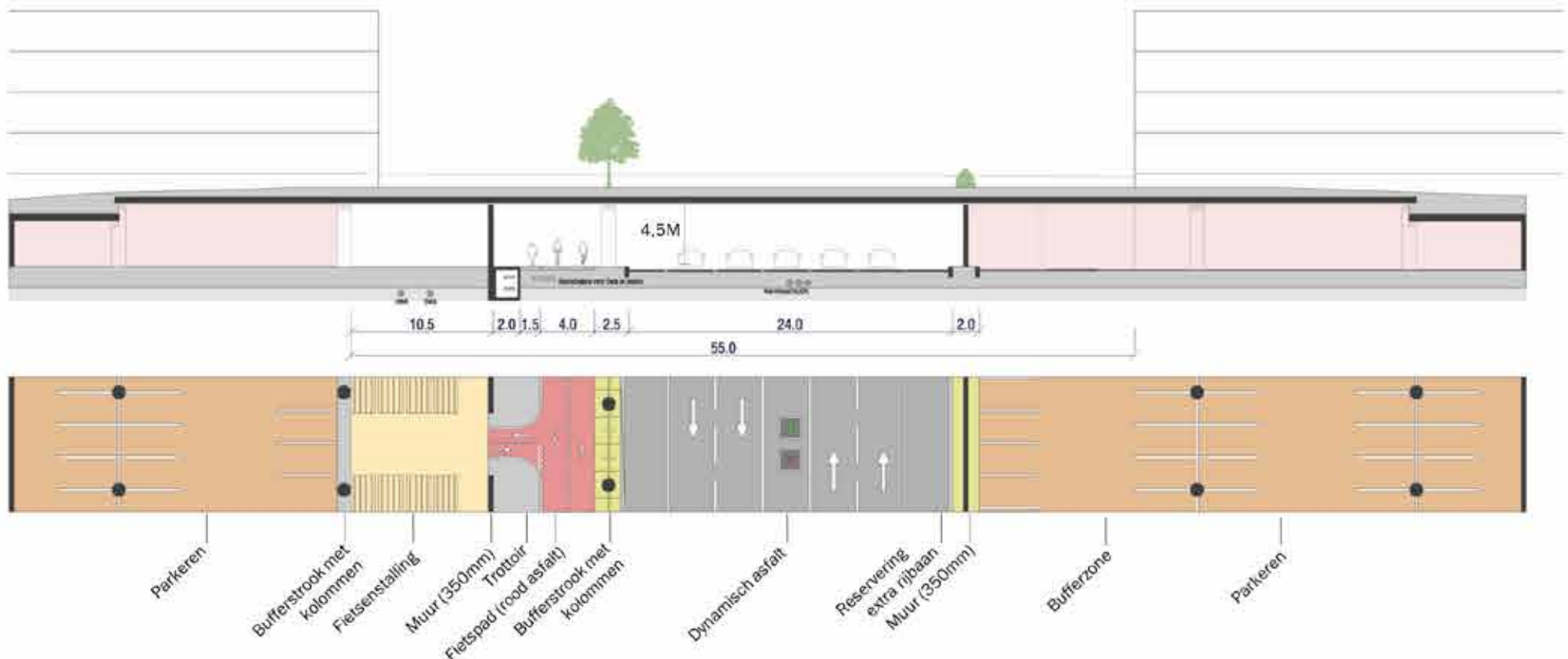


Alternatieve routing bij reconstructie werkzaamheden Holterbergweg

OOST-WEST VERBINDING MET LANDSCAPPELIJKE INRICHTING



Bovenaanzicht van de verbindende overkluizing en onderliggende parkeergarages met verschillende (daglicht)openingen voor voetgangers en fietsers t.p.v. Het fietspad.



Doorsnede a-a' met een geambieerde profiel-breedte van ca. 55 meter.



Brug, Noorderpark Amsterdam



Overkluizing Prinsenbeek, Breda



Zicht richting zuid-west, staande op de overkluizing aan de zuid zijde.

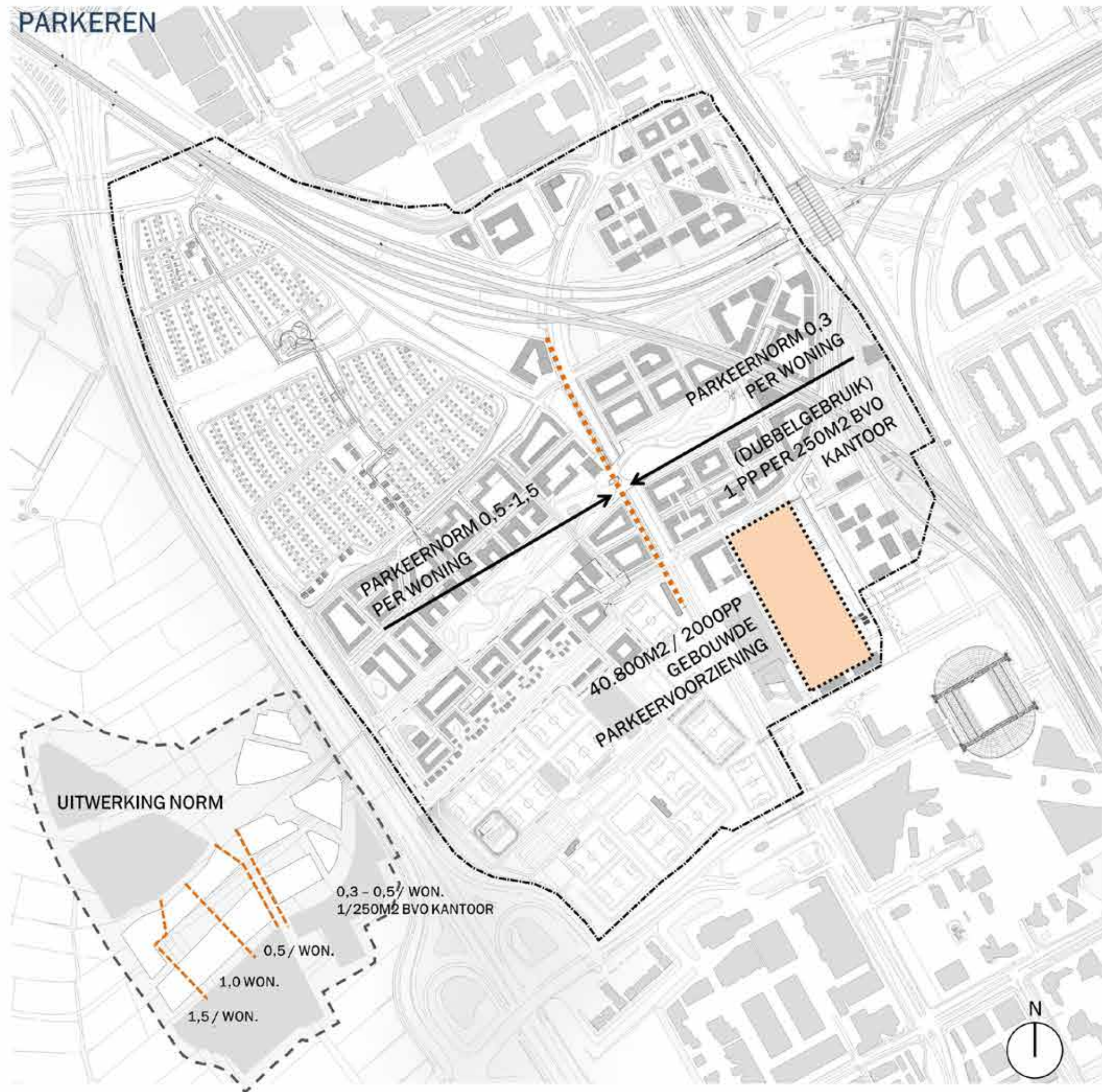
OOST-WEST VERBINDING

- T.p.v. het centrale park en zuidelijk ervan is de ambitie het profiel van Holterbergweg ca. 55 meter breed te laten zijn. Er rust momenteel echter een reservering van 90 meter breed op dit tracé.
- Het is een belangrijke ambitie het oostelijk en westelijk-deel t.p.v. het centrale park middels een begroeid dek te verbinden.
- T.p.v. de overkluizing verlevendigen functies de plint aan de zijde van het trottoir en fietspad.



Beeld ingang fietsenstalling aan de zuidzijde

PARKEREN



Hofdame Rotterdam, parkeren op eerste verdieping



Toegangspunt parkeren opgenomen in gevel



Parkeerdek - de Kameleon



P+R Driebergen



P+R parkeergarage, locatie eenvoudig herbruikbaar

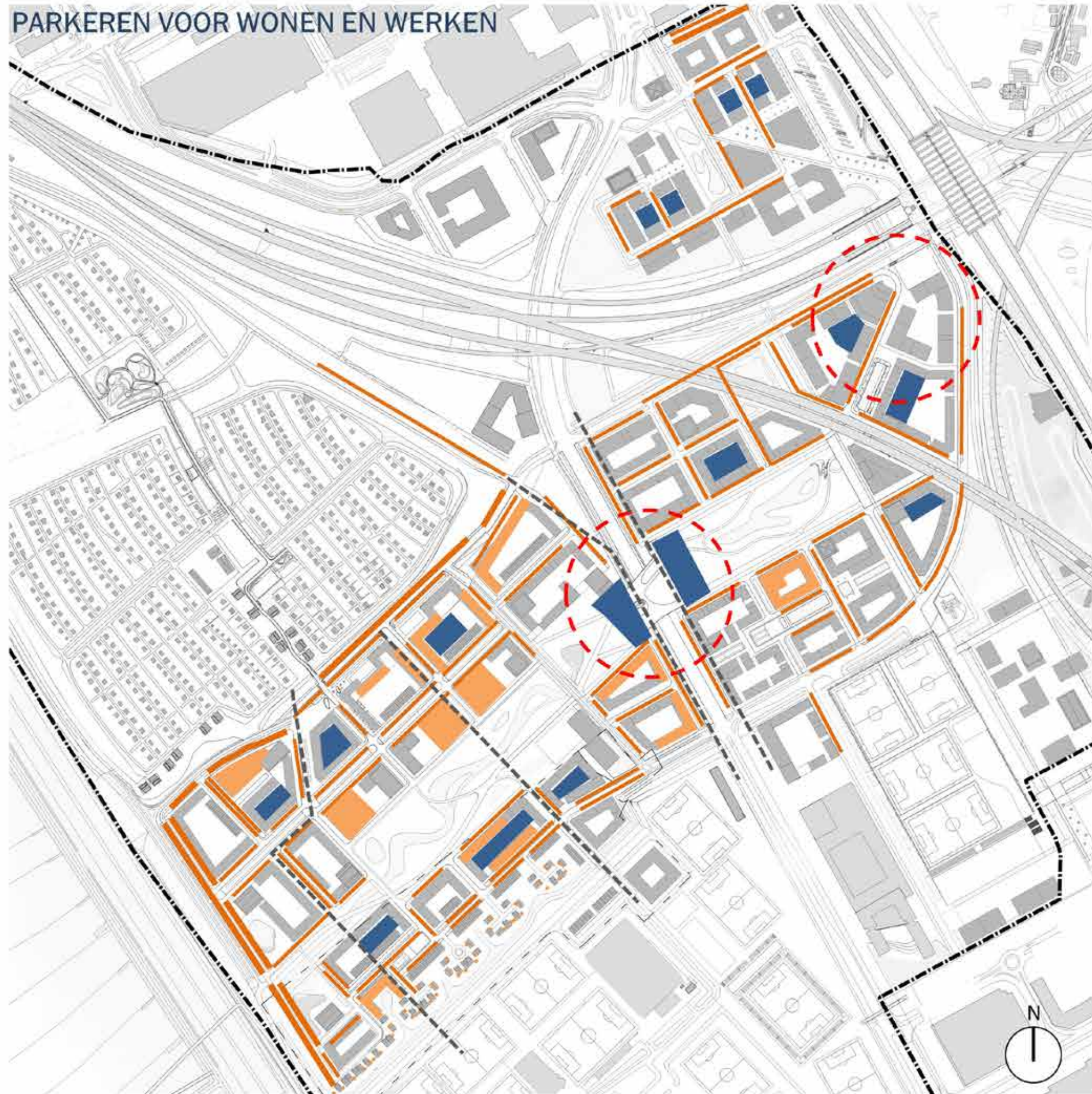


Goede fietsstallingsvoorzieningen bij OV-knooppunten

PRINCIPES (GEBOUWD) PARKEREN

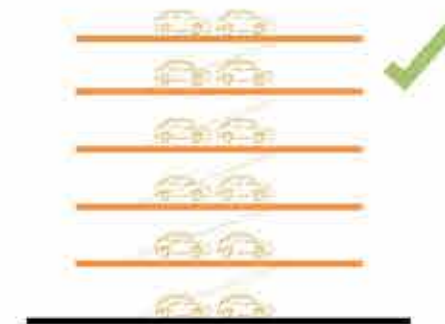
- Parkeeroplossingen moeten betrekking hebben op de woningdichtheid en het leefklimaat.
- Parkeeroplossingen moeten anticiperen op alternatieve vervoersoplossingen.
- Parkeerfaciliteiten moeten alternatief aanwendbaar zijn.

PARKEREN VOOR WONEN EN WERKEN

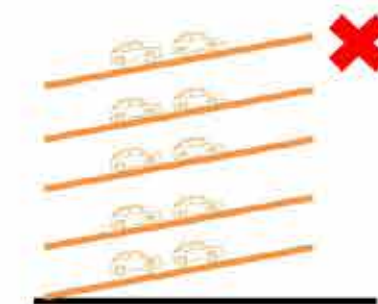


Parkeerbehoefte in relatie tot dichtheid en norm

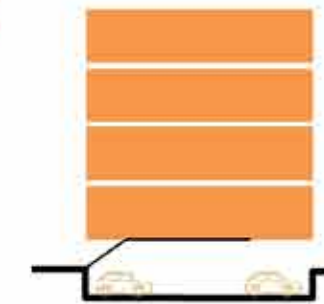
- Parkeren op het terrein / woning
- Langs Parkeren
- Dwars Parkeren
- Parkeergebouw
- 1 laag parkeren in structuur
- ⊕ Parkeer knooppunt



Parkeergebouw heeft ruime vloerhoogte



Geen oplopende vloeren



Parkeerdek half verdiept
Herbruikbaar als souterrain



Parkeerdek (tijdelijk)

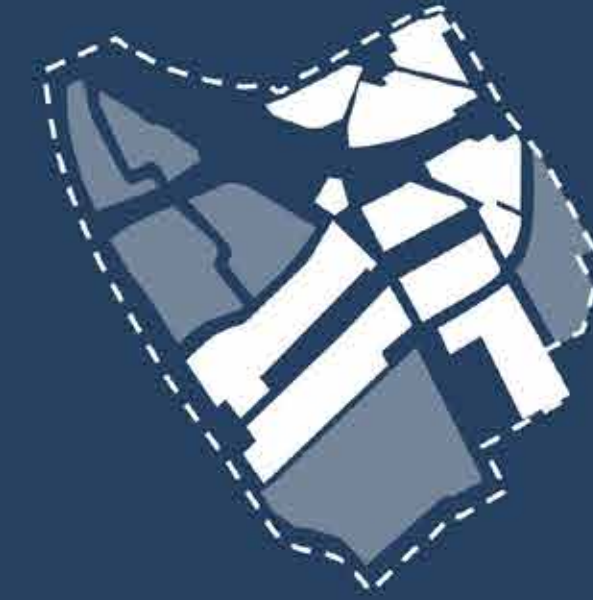
PRINCIPES GEBOUWD PARKEREN

Parkeergarages worden aangelegd op basis van de volgende aannames:

- Ze houden rekening met een minder auto-afhankelijke toekomst en zijn daarom flexibel te gebruiken.
- Liggen geconcentreerd aan randen en knooppunten.
- Parkeerstructuren mogen niet rechtstreeks aan de weg liggen en zijn niet als zodanig herkenbaar of aantrekkelijk vormgegeven.



Duivendrecht Stationsgebied



STATIONS GEBIED

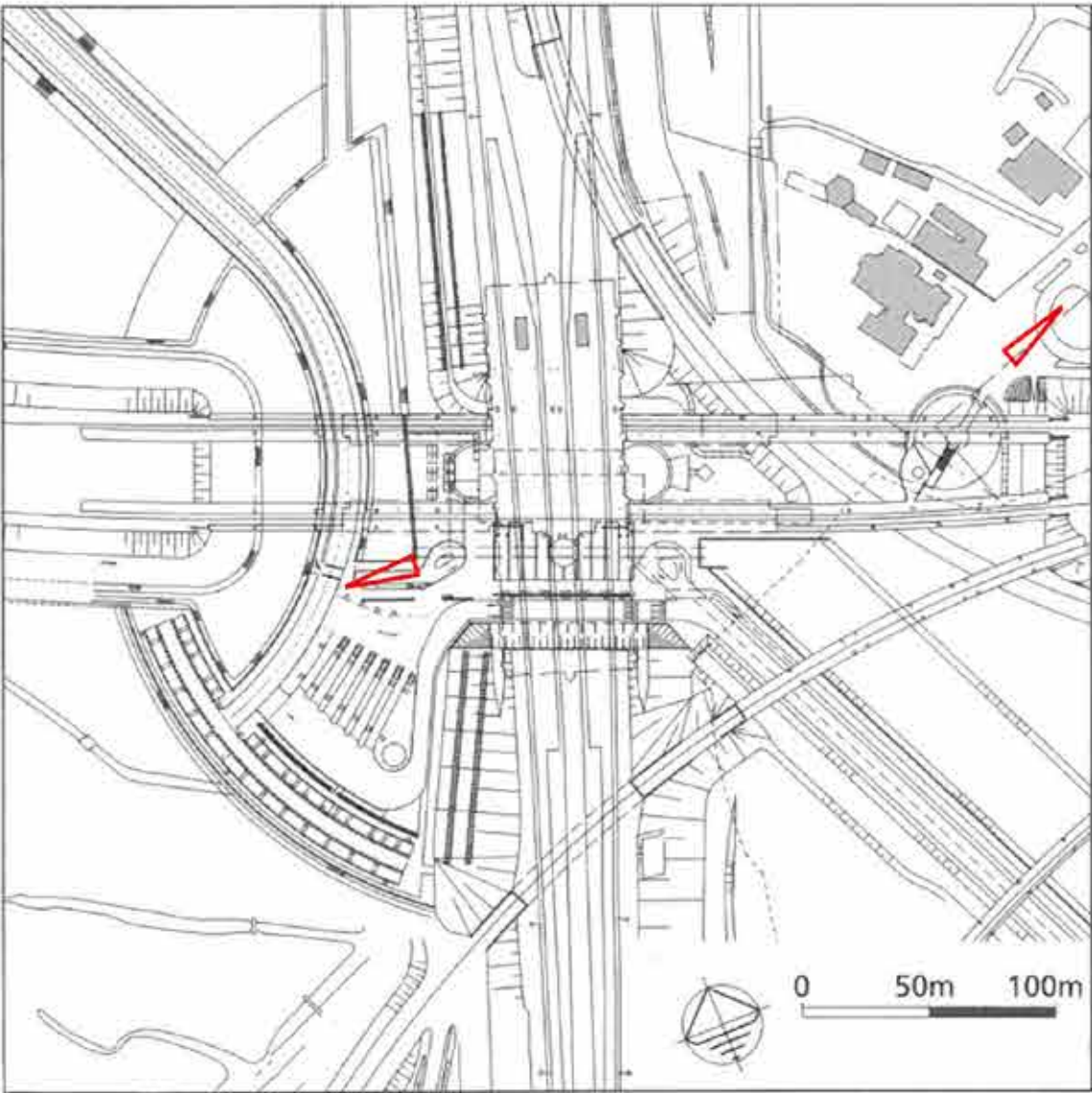
HUIDIGE SITUATIE DUIVENDRECHT



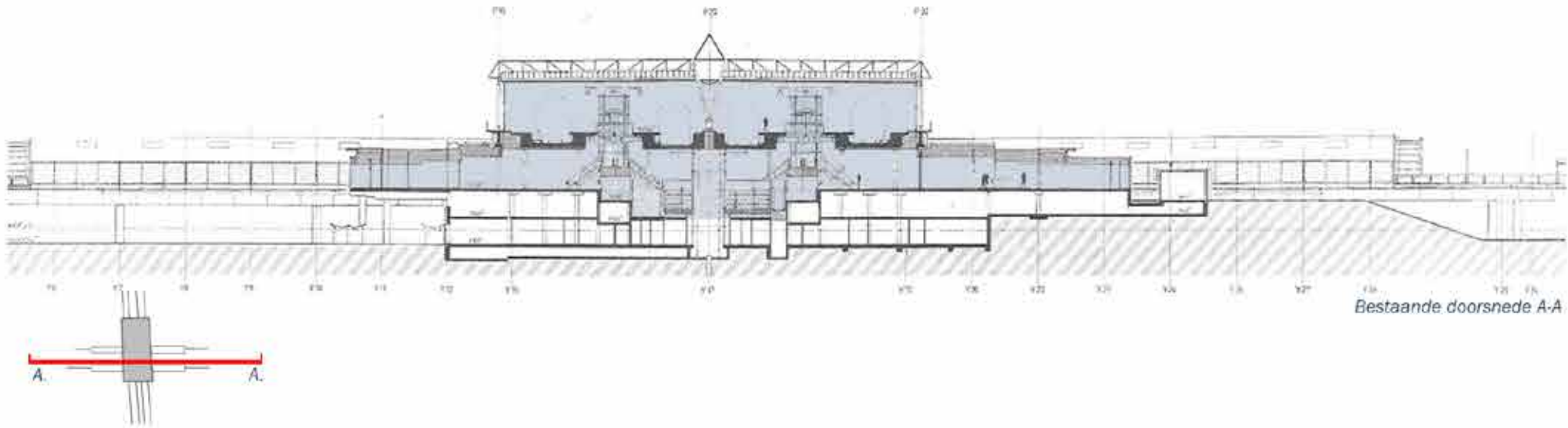
Duivendrecht Station, ingang westzijde



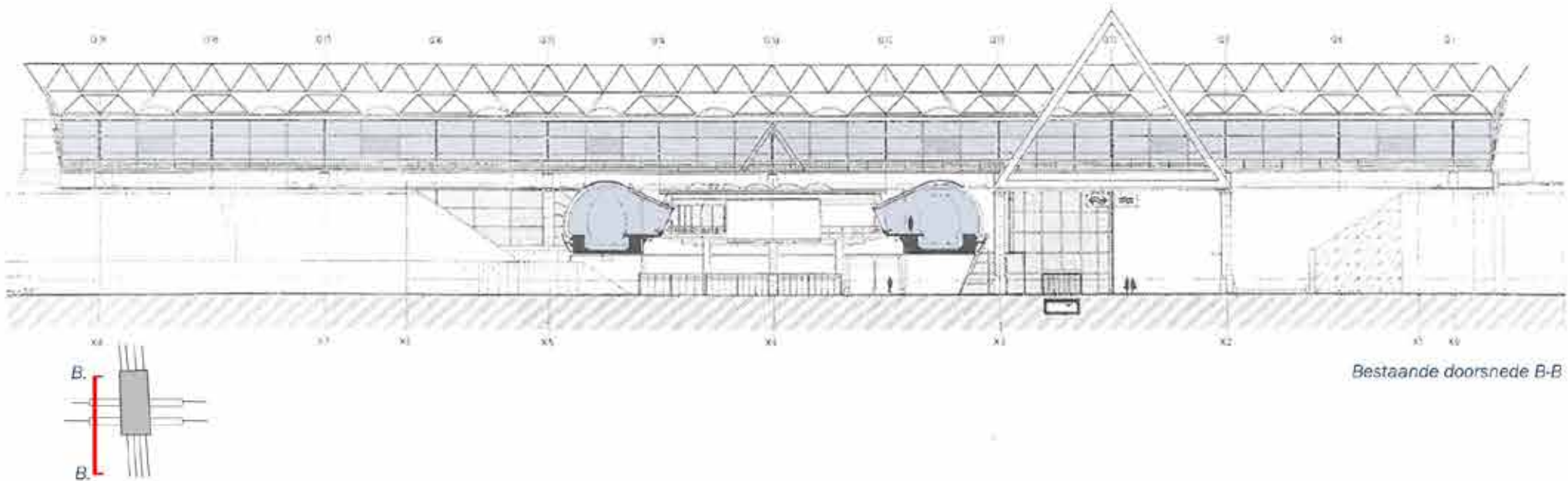
Duivendrecht Station, ingang oostzijde



Bestaand Station Duivendrecht



Bestaande doorsnede A-A



Bestaande doorsnede B-B

STATION DUIVENDRECHT

Tot op heden is Station Duivendrecht voornamelijk een overstapstation. Dit uit zich op de volgende manieren:

- Het gehele station is opgetild en ligt op de eerste verdieping;
- De belangrijkste ruimten bevinden zich binnen;
- Het station heeft nadrukkelijk ontworpen perron overkappingen;
- Het station ontbeert een stationsgebouw dat een adres vormt op het maaiveld;

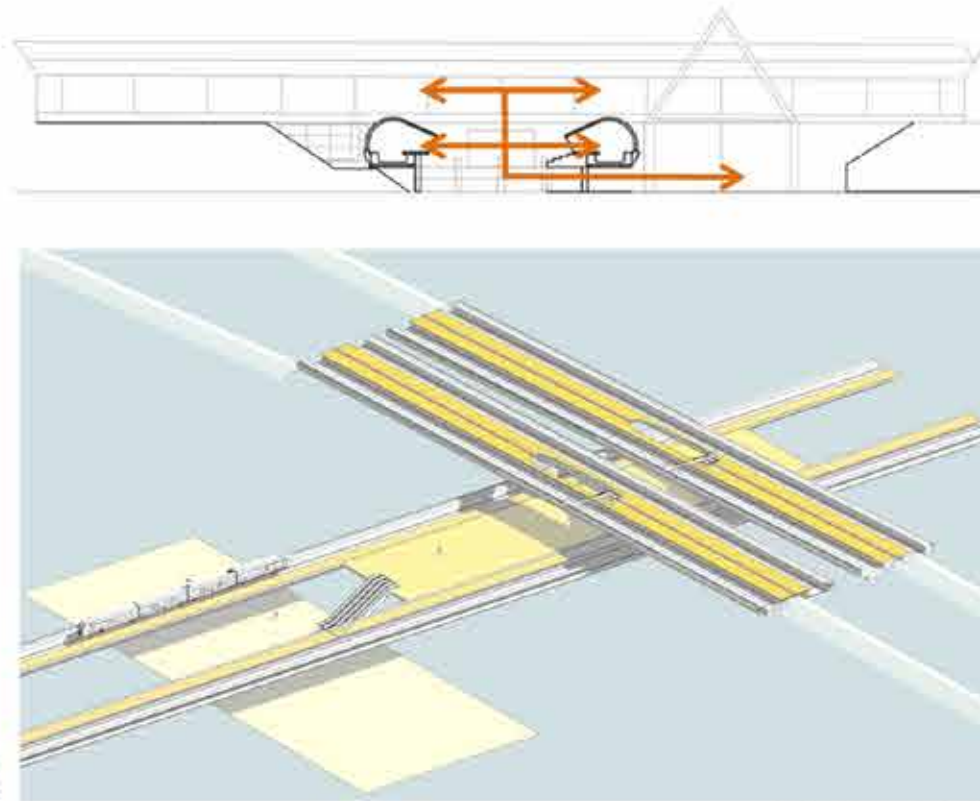
Ook de aanwezigheid van metrolijnen op begane grond en de 2^e verdieping en ook de verschillende waterlopen bemoeilijken de bereikbaarheid en oriëntatie.



Station Haarlem met perron overkappingen en een stationshal

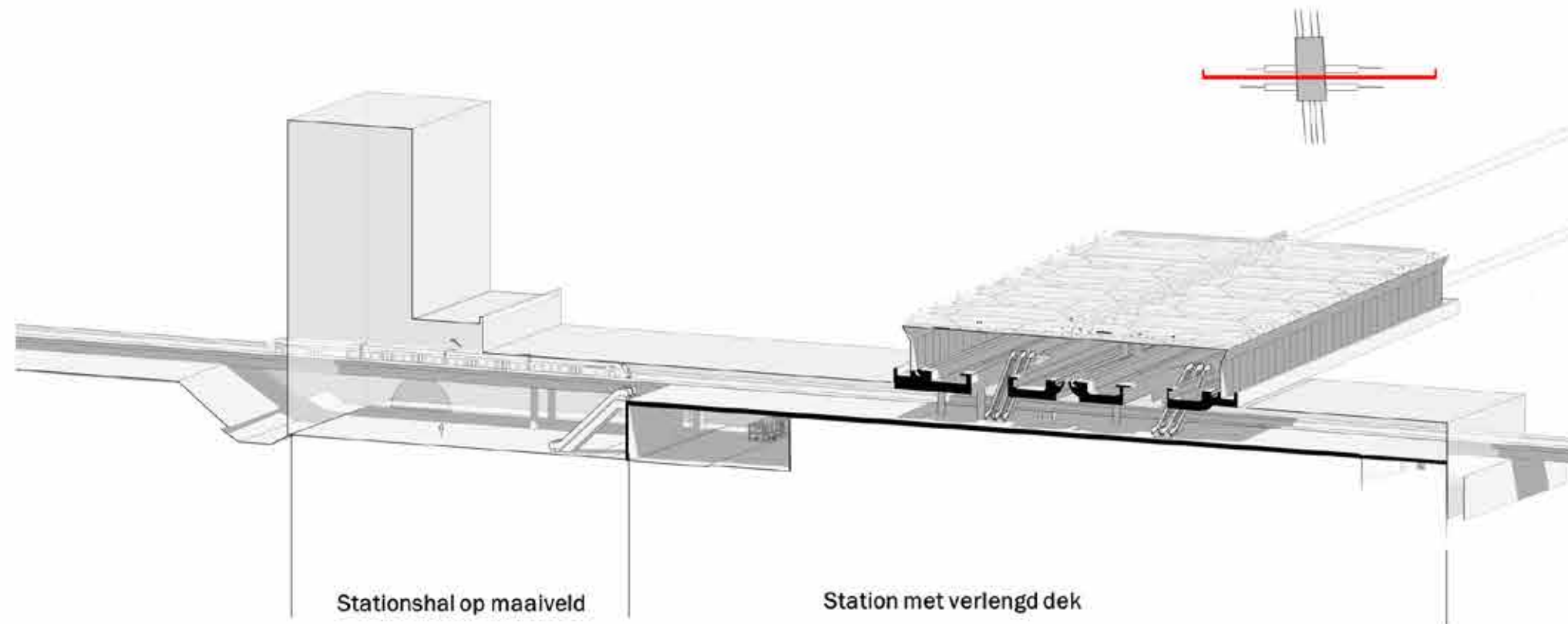
De 'Verlengd centraal Dek' benut het aanwezige centraal gelegen dek op de eerste verdieping:

- De bestaande winkels worden oost- en westwaarts verschoven waardoor over metrolijn en nieuwe stationsstraat het maaiveld bereikt kan worden;
- Eenvoudig kunnen van hieruit de noord- en zuid kernen bereikt worden;
- Een nieuw hoger volume markeert de stationshal (zie volgende pagina)
- De oost-west buslijn zou aan de zuidzijde de voetganger kruisen op maaiveld. Een intensieve busverbinding wordt daarom beter omgeleid.



Verlengd centraal dek

VOORGESTELDE VERLENGD CENTRAAL DEK



Stationshal op maaiveld

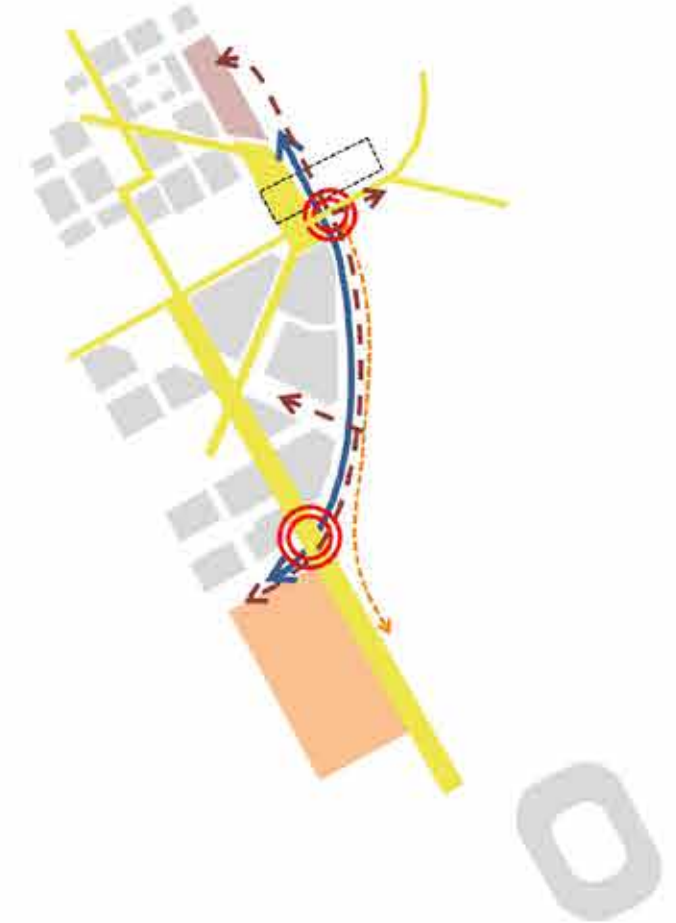
Station met verlengd dek

Verlengd centraal dek



Parkeer Gebouw
40 800 m² (2 lagen)
2 000 Parkeerplaatsen

- ↔ Evenementen verbinding
- Voetgangers verbindingen
- Parkeer gebouw
- ⊙ Kruisend verkeer
- ↔ Autoweg
- ↔ Bus lijn
- Touring Car Terminal



Verlengd centraal dek



Verlengd centraal dek, mogelijke stationshal uitwerking



stationshal



Aanzicht Stationsplein vanuit het zuiden



Impressie Stationsplein op ooghoogte

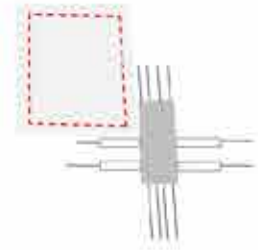




Stationsgebied, noord



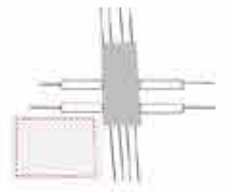
Stationsgebied, zuid



Noordplein



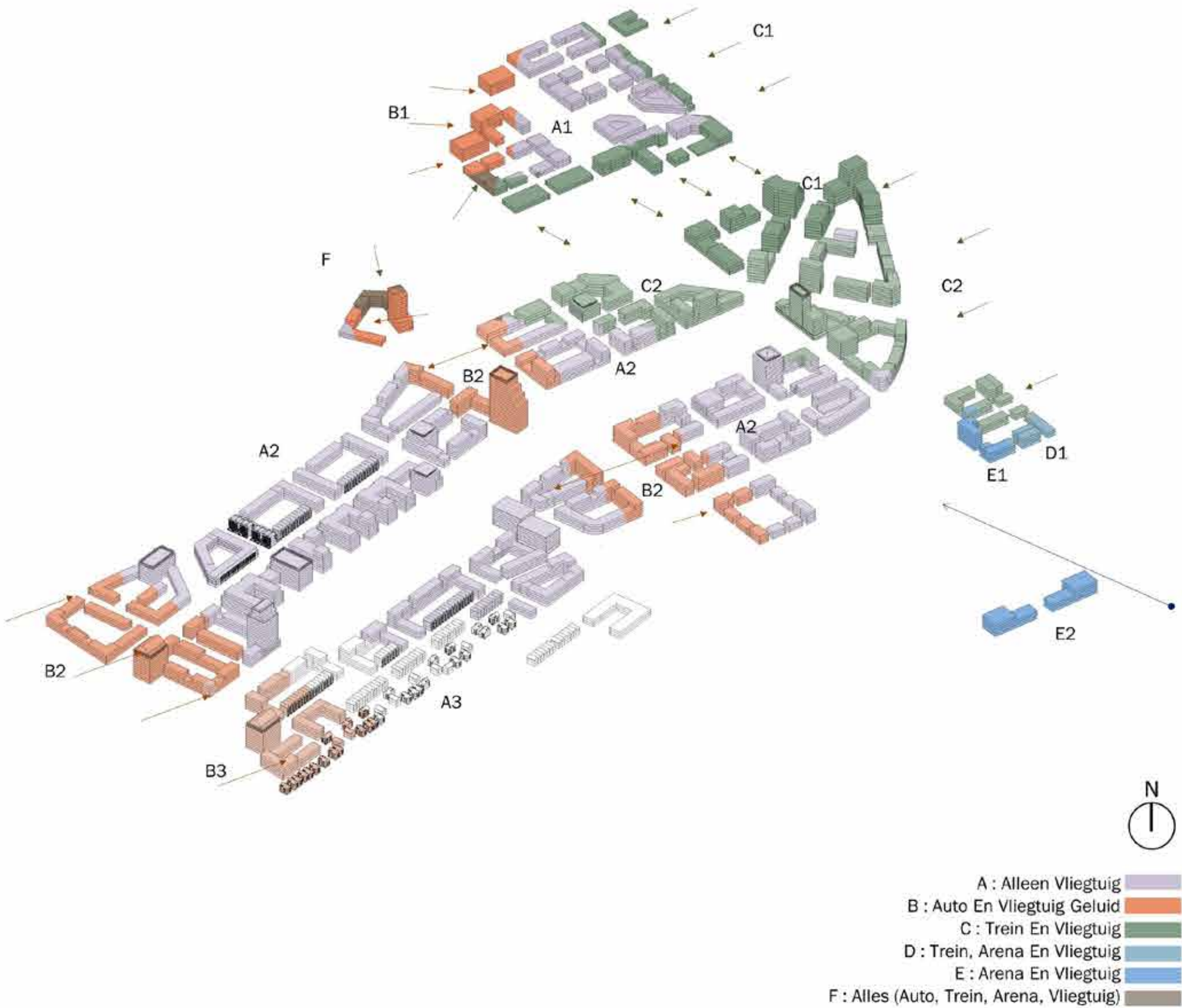
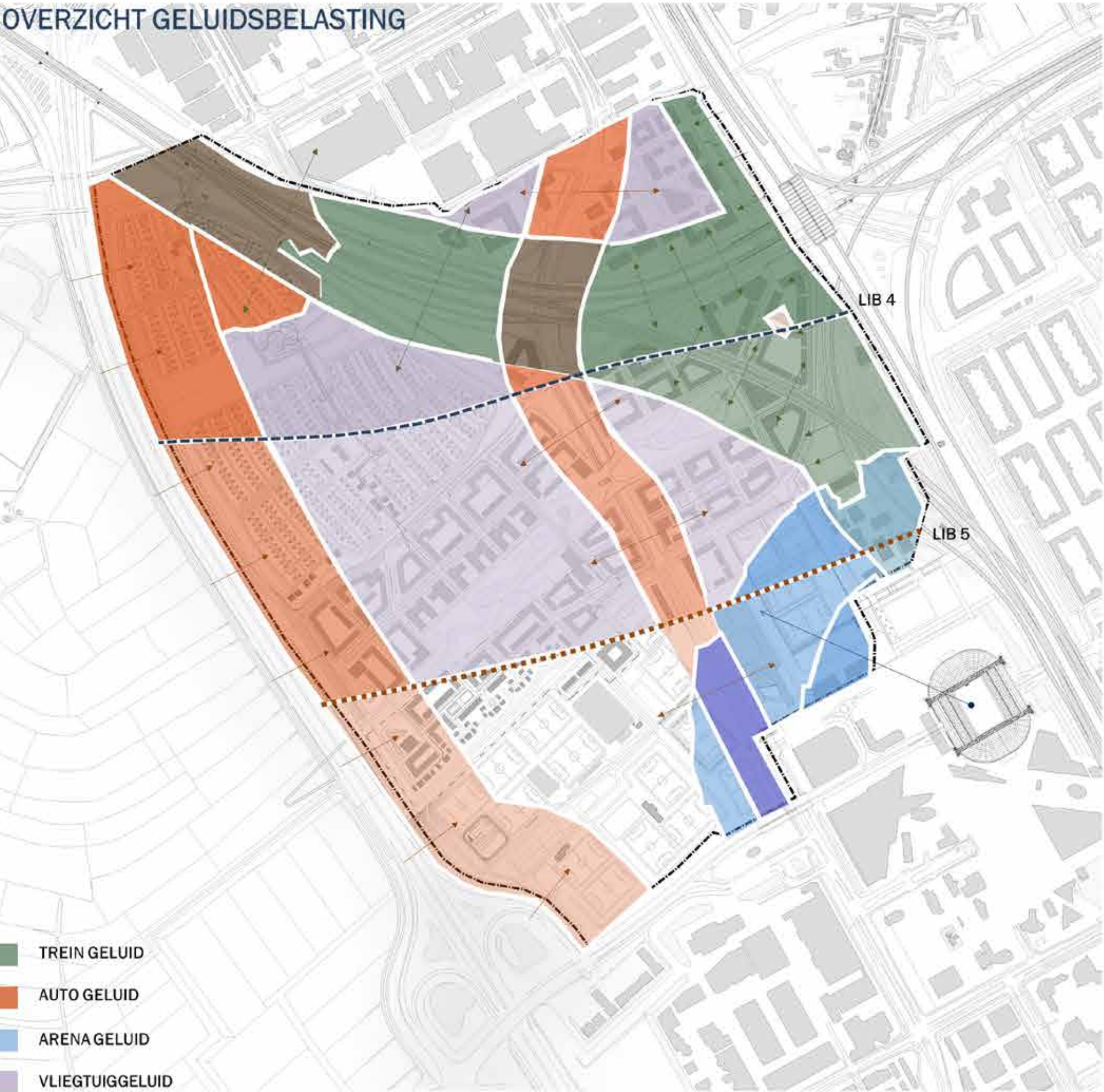
Zuidplein



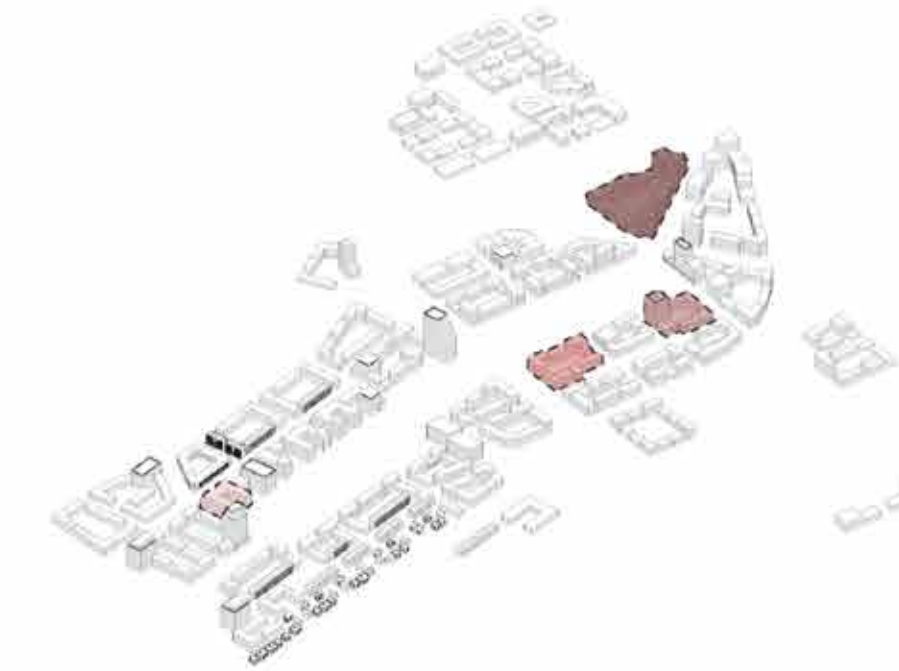
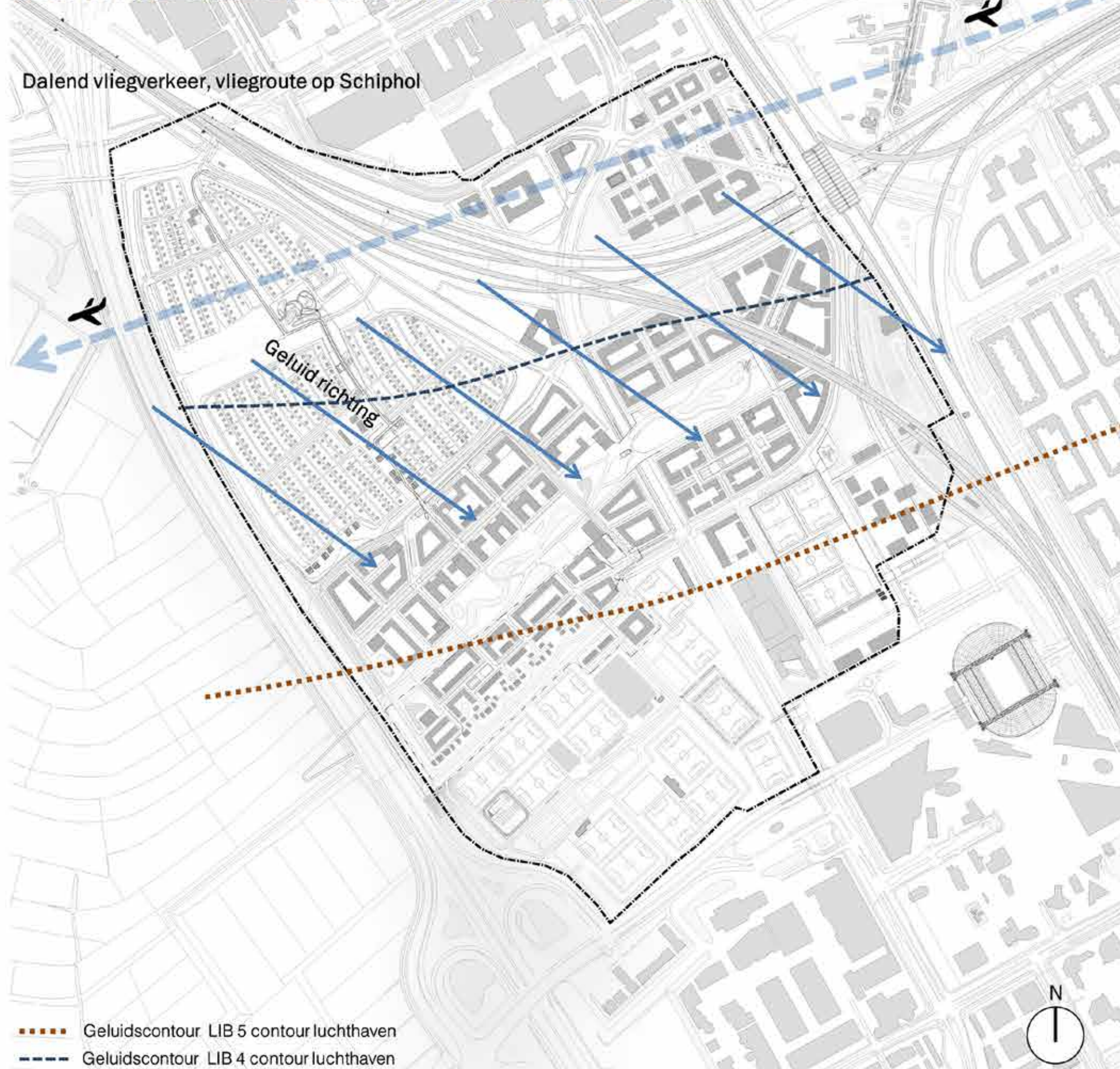


AKOESTIEK

OVERZICHT GELUIDSBELASTING



LUCHTHAVENGELUID, DOMINANTE VLEGBEWEGINGEN



Voorbeeld situaties

VLIEGTUIGGELUID DNK - STIJGEND VERKEER

+/- 6200 TAKE-OFFS ('18)
+/- 10.500 TAKE-OFFS ('17/'18)
1/3E VLIEGTUIGEN IS OPSTIJGEND



VLIEGTUIGGELUID DNK - DALEND VERKEER

+/- 7500 LANDINGEN ('18)
+/- 32.000 LANDINGEN ('17/'18)
2/3E VLIEGTUIGEN IS LANDEND



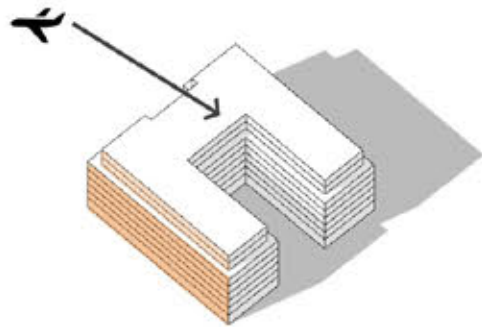
VLIEGTUIG GELUID

Het plangebied De Nieuwe Kern ligt voor een groot deel in de LIB-5 contour. Dit betekent dat het gemiddelde geluidsniveau van overvliegende vliegtuigen hoog is, en de gemeente Ouder-Amstel rekenschap moet geven hoe de leef- en woonkwaliteit gewaarborgd wordt in het ruimtelijk plan. Geluidshinder kan leiden tot gezondheidsklachten en concentratieproblemen waardoor het een belangrijk thema is voor een goede en gezonde wijk. Om hinder van vliegtuiggeluid te voorkomen is het belangrijk om, waar mogelijk, het geluidsniveau zo goed mogelijk te verminderen, maar ook door de aandacht af te leiden van verkeers- en vlieggeluid. Gebouwen kunnen een geluid-afschermend effect hebben waardoor het op lokaal niveau tussen en rond gebouwen stiller wordt. Door slimme afwegingen te maken tussen de plekken voor geluidgevoelige activiteiten en de stedelijke vorm kan de gewenste geluidsomgeving in balans worden gebracht met het stedelijk programma. Daarnaast maskeert openbaar groen en het geluid van natuurlijke geluiden de aanwezigheid van verkeersgeluid. Dit kan worden meegenomen in het ontwerp van de publieke ruimten en het openbaar groen.

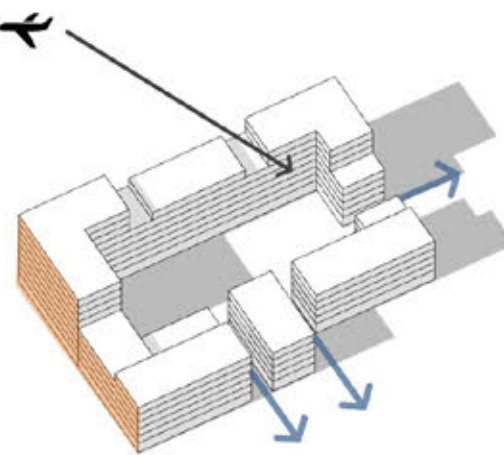
Het vliegtuiggeluid in De Nieuwe Kern is voornamelijk afkomstig van landende vliegtuigen ten noorden van het plangebied. Bij landend vliegverkeer is de aanvliegeroute vrij geconcentreerd en zullen de vliegtuigen zich gemiddeld op een hoogte tussen de 420 en 550 meter bevinden. Door de relatieve concentratie van het vliegverkeer en de gunstige ligging van het plangebied ten zuiden van de aanvliegeroute, kan de architectuur en stedenbouwkundige structuur worden gebruikt om de blootstelling aan vliegtuiggeluid op lokaal niveau te beperken. Dit betekent dat de oriëntatie, vorm en materialsatie van gebouwen en buitenruimten in De Nieuwe Kern kan worden ingezet om zo optimaal mogelijk geluidcomfort te creëren. Voor de stedenbouwkundige visie is akoestisch advies ingewonnen om West 8 te assisteren bij het verbeteren van de geluid-adaptiviteit van De Nieuwe Kern.

MAATREGELEN TEGEN VliegTUIGGELUID

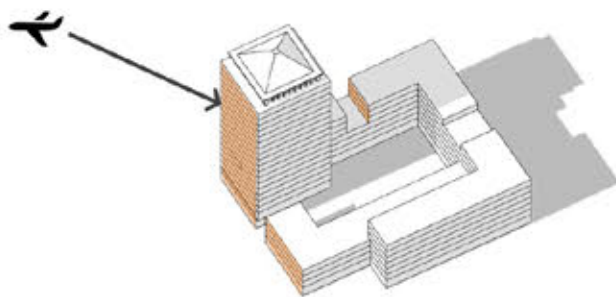
BESCHERMENDE OMGEVING
Creëert geluidsschaduw



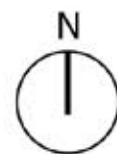
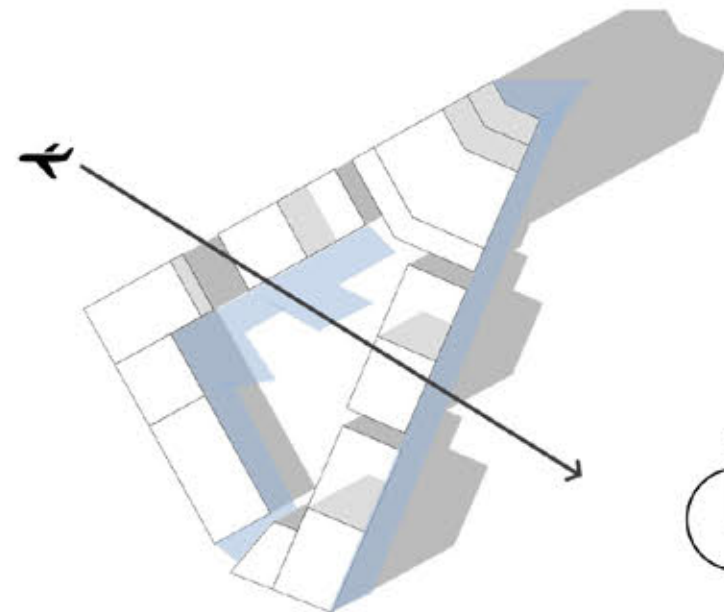
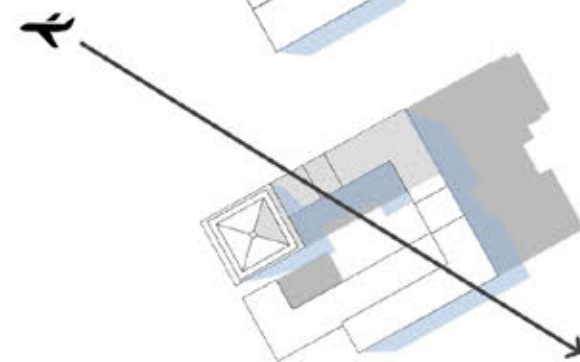
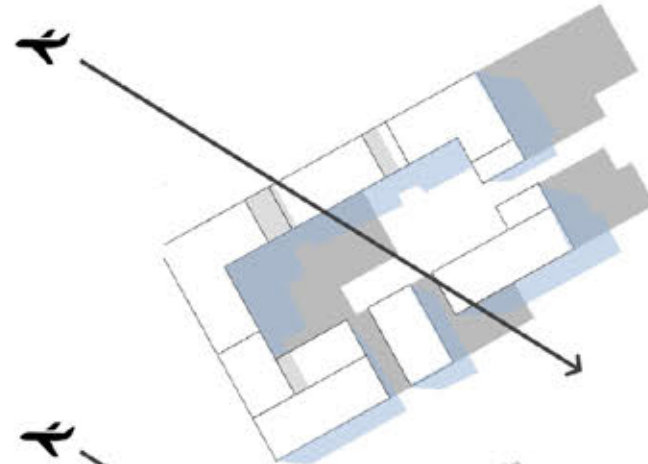
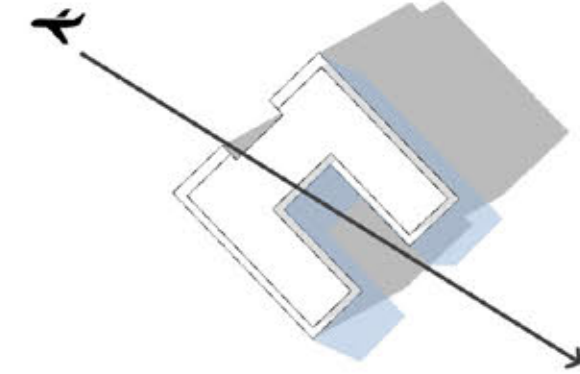
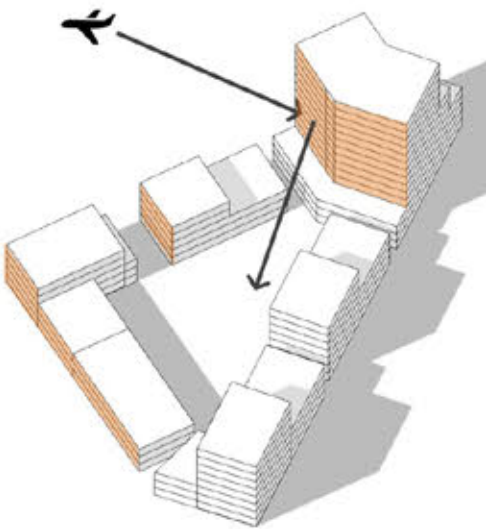
PERMEABELE SCHIL
Schermwerking voorkomt weerkaatsing



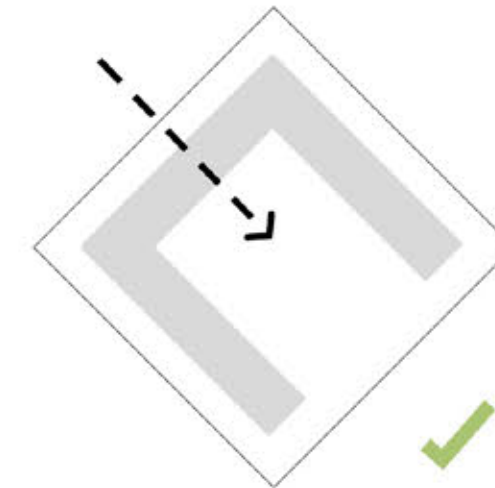
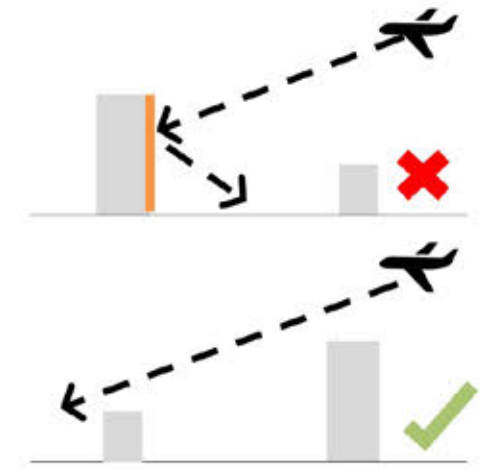
TOREN
Buitenruimten aan rugzijde mogelijk of balkons en loggia's met geluidswerende en/of absorberende schermen toepassen.



TOREN
Absorptiegevel ter voorkomen van reflectie naar hofzijde



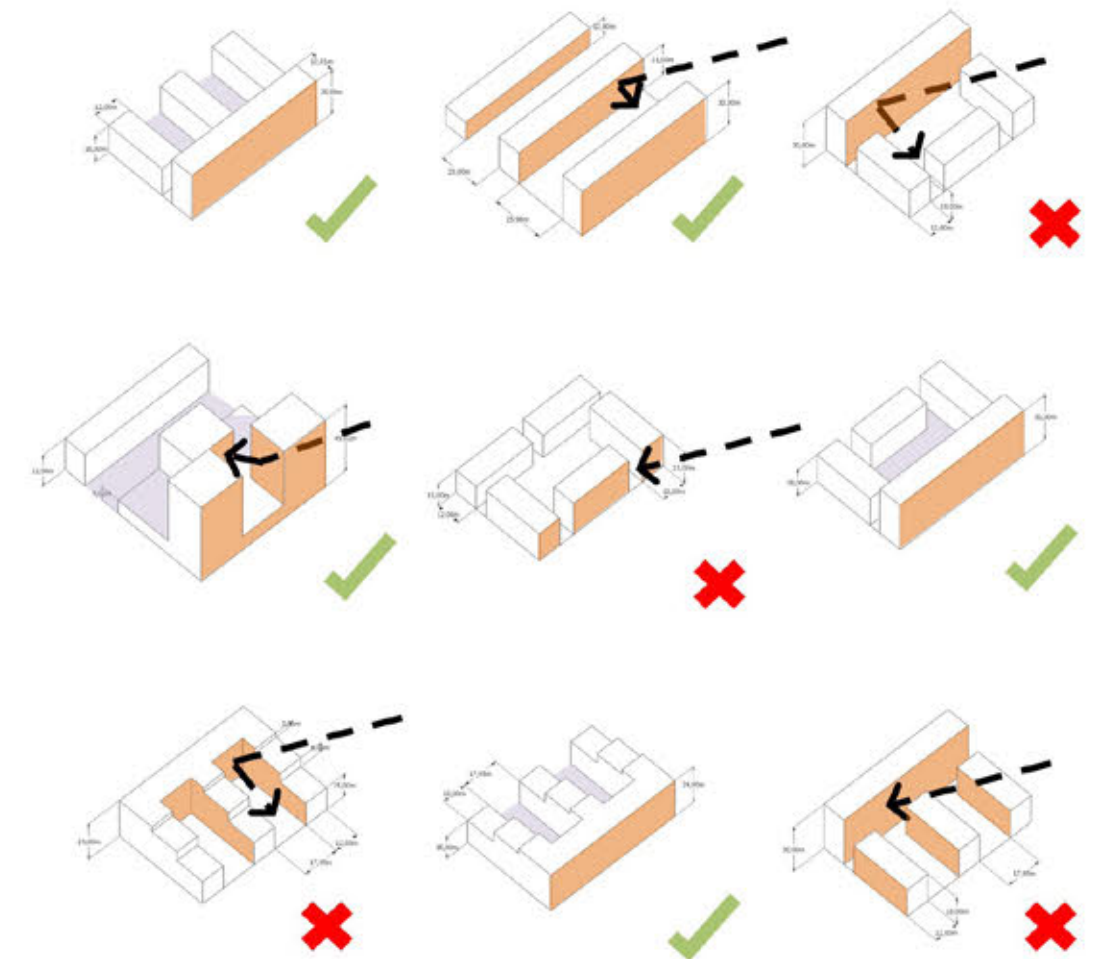
Stedenbouwkundige respons op vliegtuiggeluid



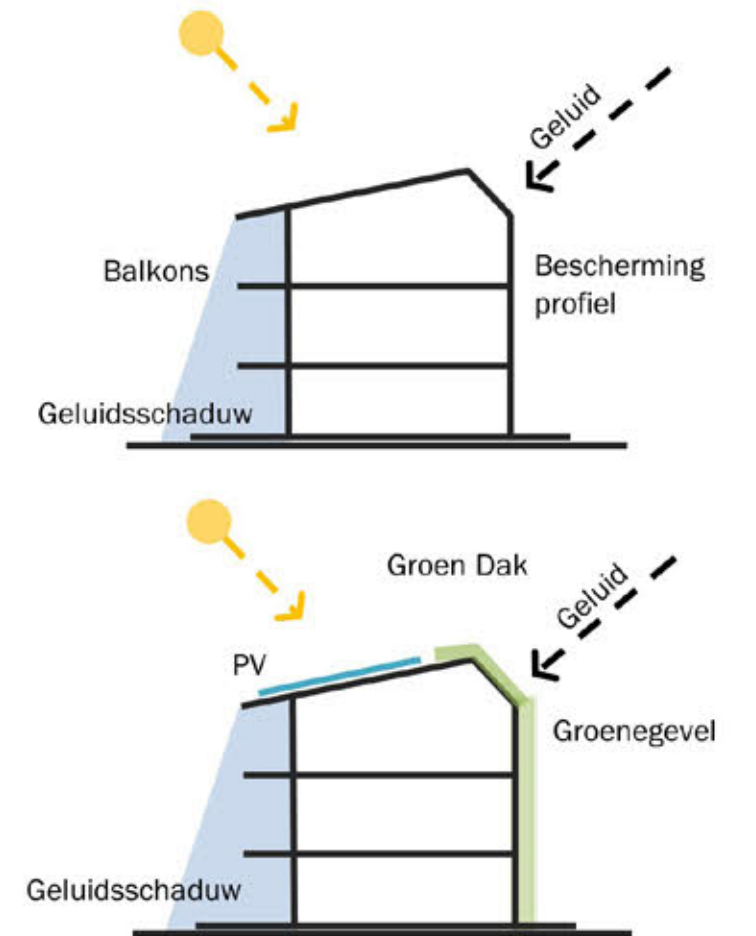
Basis oriëntatie

BREKEN EN ABSORBEREN

- Positionering van volumes en volumetrische bewerkingen ten behoeve van het creëren van geluidsluwe buitenruimten op maaiveld en de verdiepingen.

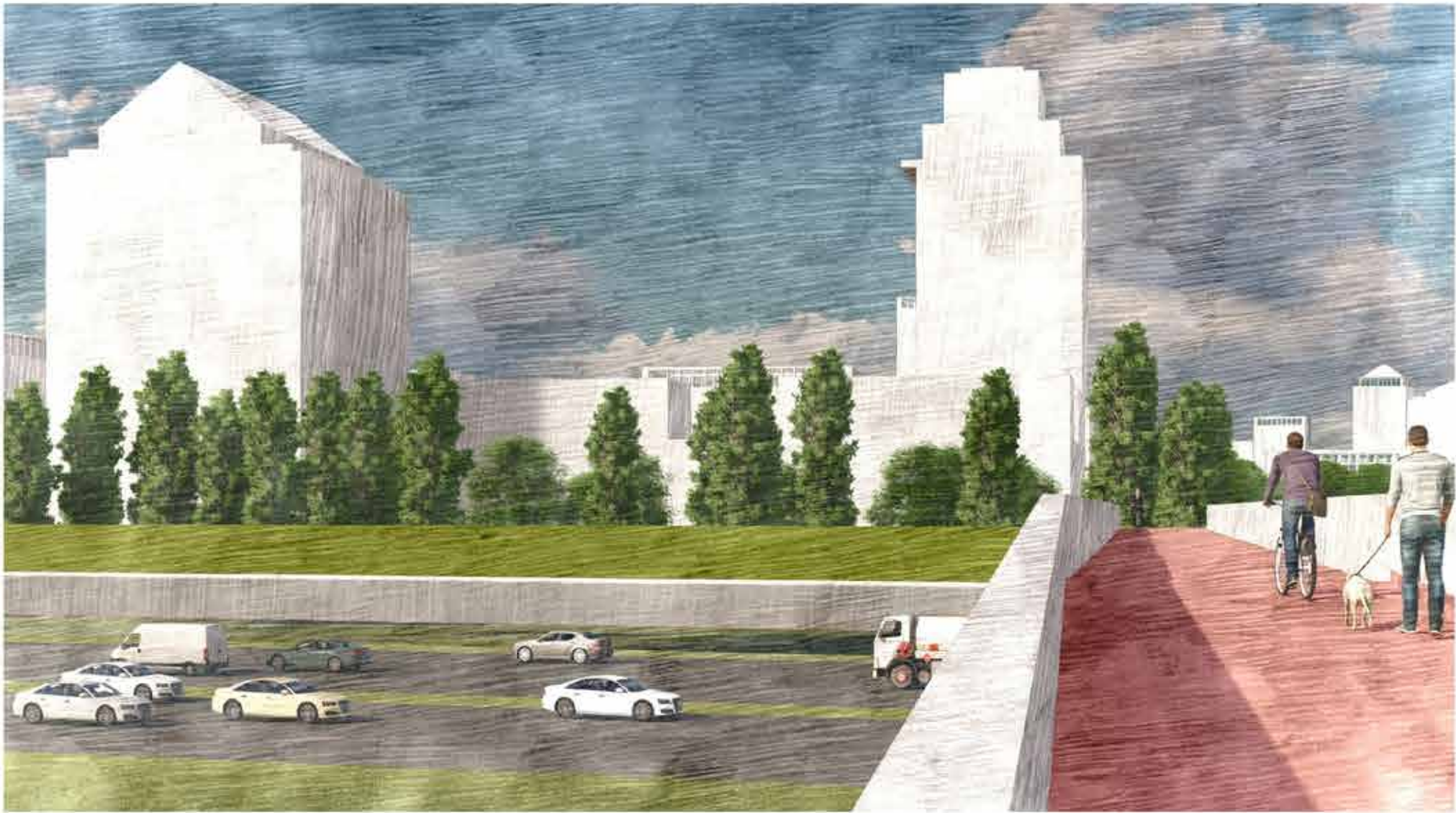


Blok principes



Bouwkundige principes

GELUIDSWERING A2 MIDDELS GRONDLICHAAM



Uitzicht vanaf brug over A2



Perspectief vanuit de wijk



Toegang



Stedelijke groene ruimte



Lawaaibeheersing berm in Abrera, Barcelona



Principe roffel van geluidswering. Waterafvoer, veiligheid en beheer vragen t.z.t. Om een nadere uitwerking



Verbinden met het water in het park

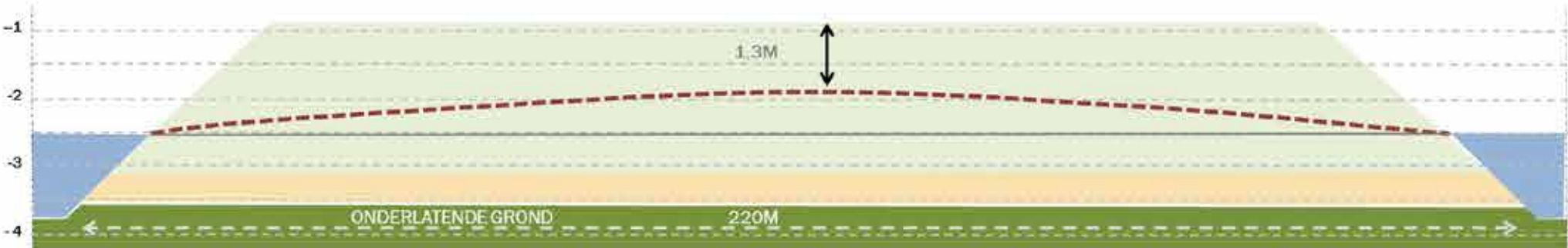


WATERSTRUCTUUR

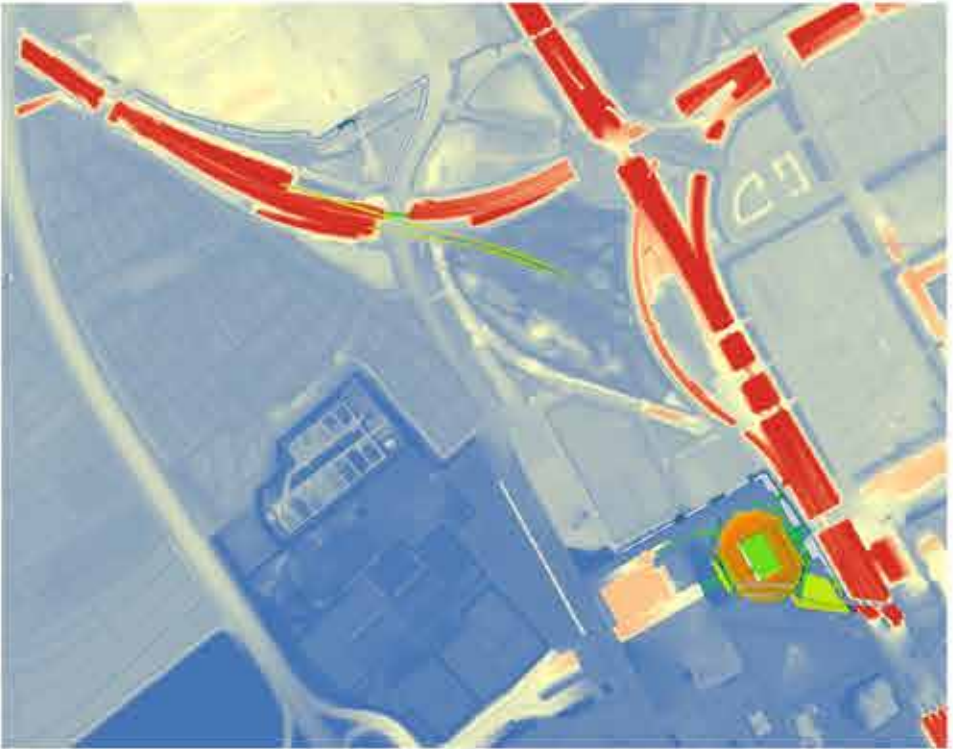
POLDERSTRUCTUUR, (PEILHOOGTEN & PEILVAKKEN)



Een polderpeil voor De Nieuwe Kern (Voorkeur)



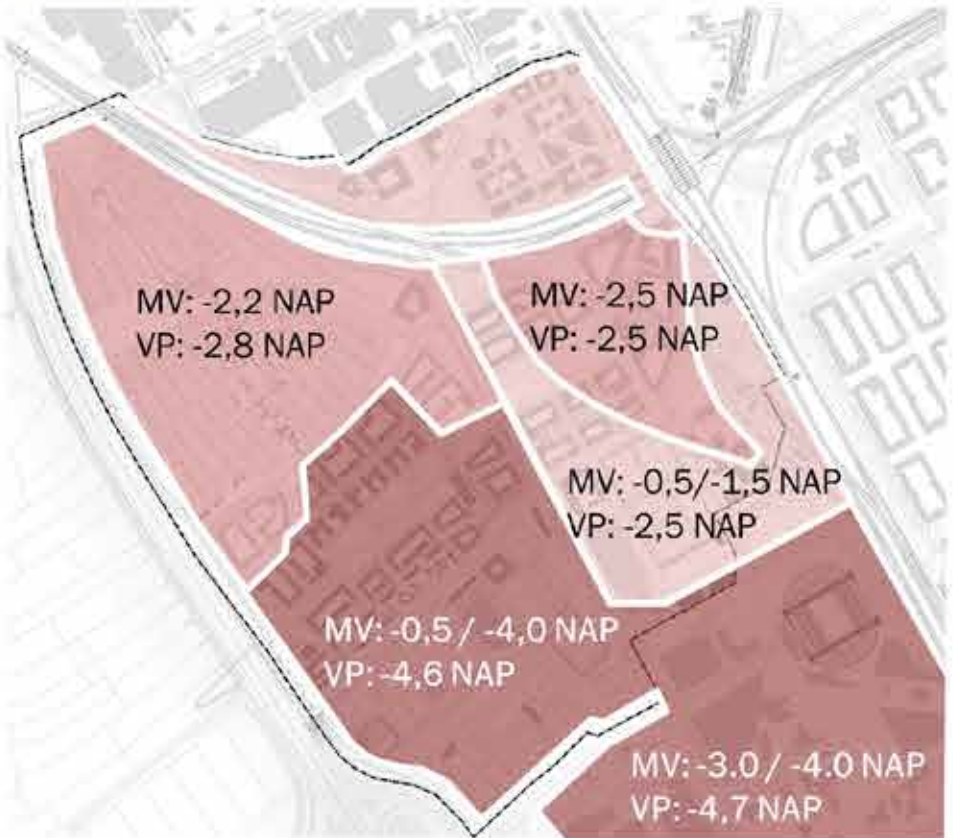
Voorbeeld van grondwaterverloop t.o.v. verhoogd maaiveld bij watergangen op 220m afstand



Hoogtekaart

WATERHUISHOUDING

- In het plangebied is sprake van hoge grondwaterstanden ten opzichte van het bestaande maaiveldniveau. Er is dus een minimale ontwatering.
- De ambitie van de visie is om een robuuste, klimaat-adaptieve ondergrond te realiseren die toekomstbestendig is, flexibiliteit biedt en voldoende worteldiepte voor bomen geeft. Aanpassingen aan waterstructuur en vigerende maaiveldhoogten zijn daarom noodzakelijk.
- De stedenbouwkundige visie streeft naar een ontwateringsdiepte van 1,30 meter om robuuste ontwatering te garanderen en voldoende vrijheid bij de maaiveldinrichting te bieden.
- Met de mogelijkheid om 1e orde bomen te plaatsen kan het effect van hittestress binnen stedelijk gebied worden beperkt



Huidige polderpeilen

WATERSTRUCTUUR

WATERSTRUCTUUR VOORKEURS MODEL



Toekomstige waterstructuur. Donkerblauw structuur maximale afstanden, blauw + turquoise benodigd wateroppervlak



Bestaande waterstructuur

WATERSTRUCTUUR

Bestaand wateroppervlak plangebied:	64.180 M2
Percentage (10%) Verhard & Bebouwd Oppervlak	40.800 M2
Benodigd Wateroppervlak	104.980 M2
Voorgesteld Wateroppervlak	106.050 M2

WATERSTRUCTUUR

- In verband met waterkwaliteit stelt de stedenbouwkundige visie voor alle watergangen en waterpartijen met elkaar te verbinden. Dit is niet mogelijk bij twee poldersystemen (Venserpolder en polder De Toekomst). Een twee poldersysteem compliceert bovendien de waterkwaliteit van de gehele stedenbouwkundige visie: in beide polders moet (los van elkaar) voldaan worden aan de eisen van watercompensatie. Daarnaast zal dit gegeven compliceren bij de fasering van de planrealisatie (ook in iedere tussenliggende fase moet voldaan zijn aan de waterkwaliteit).
- Het heeft de voorkeur het beheerpeil van de Venserpolder aan te houden en deze uit te breiden naar de erfgrans Borchland/Ajax.

WATERKERING

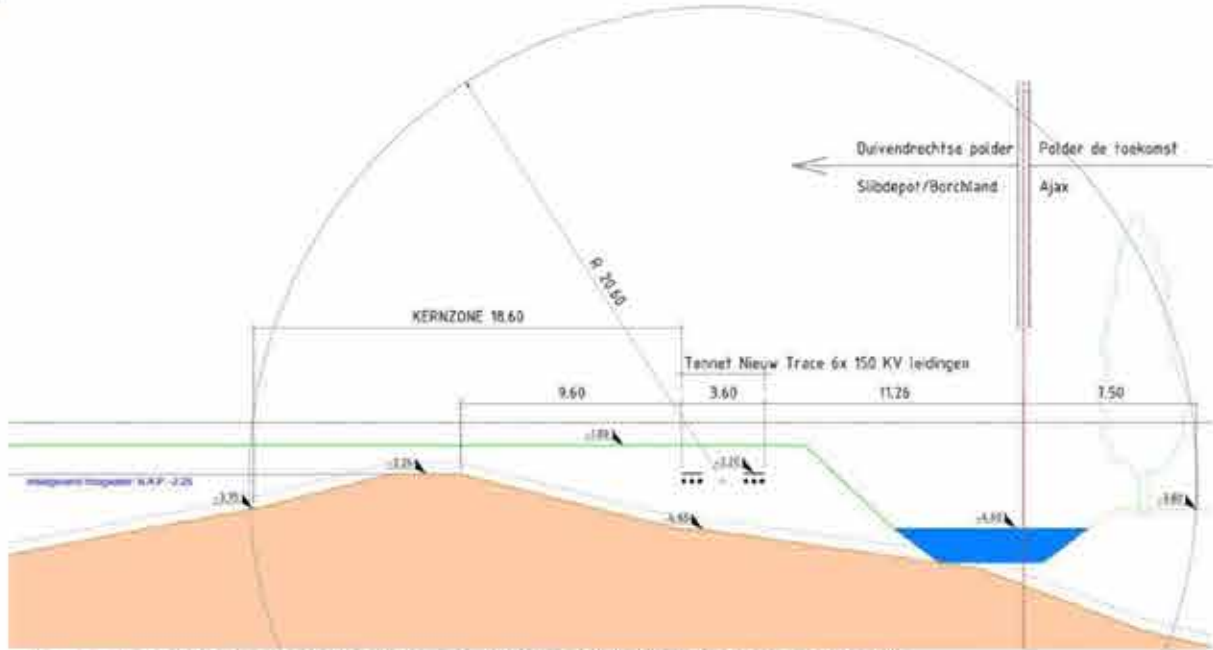
- In combinatie met bovenstaande t.a.v. watercompensatie en vanwege waterkwaliteit is een verlegging van de dijk de meest robuuste oplossing voor het plan en de waterstructuur van het gebied.
- Deze verlegging vindt dan idealiter plaats in combinatie met de benodigde verlegging van het 150 kV tracé naar de zuidrand van het gebied tegen de erfgrans met Ajax.



Bestaande ligging dijk en 150 kv leiding



Voorgestelde ligging dijk (donker groen) en 150 kv leiding



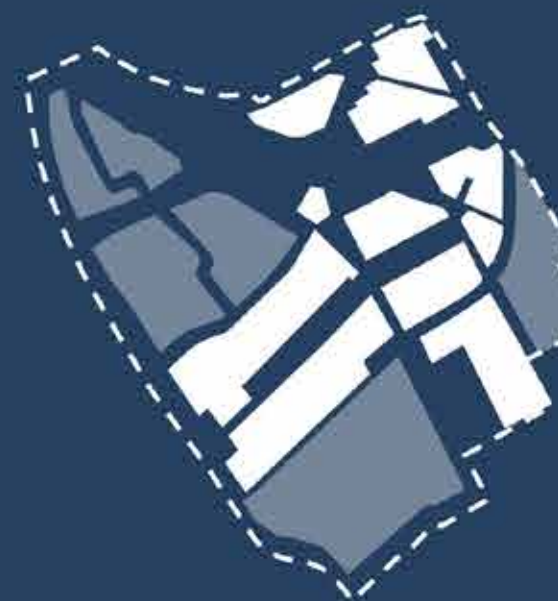
Doorsnede over voorgestelde locatie van de nieuwe 150kv leiding en de nieuwe dijk

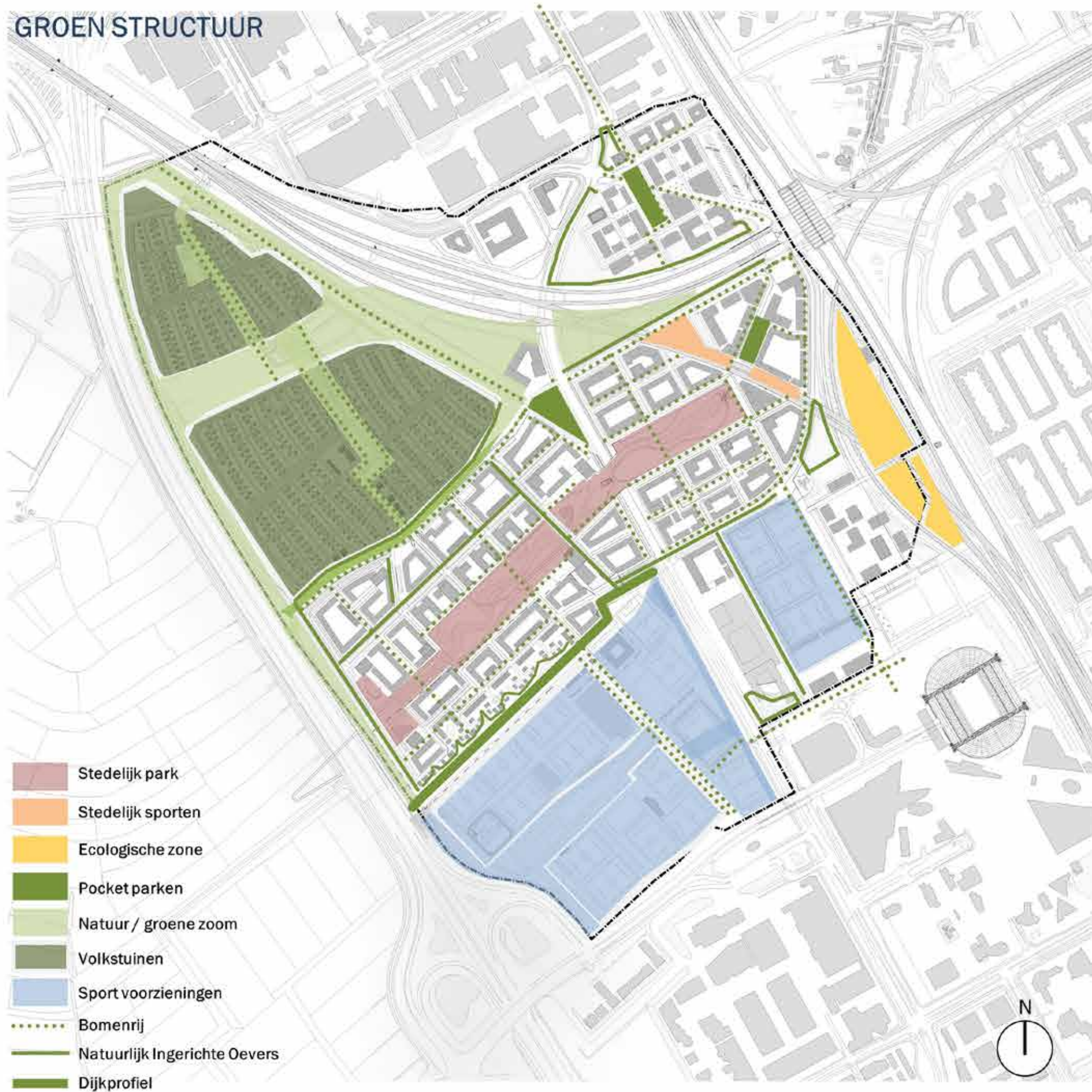


Uitzicht van de ecologische zone



GROENSTRUCTUUR





Urban sports



Groene zoom



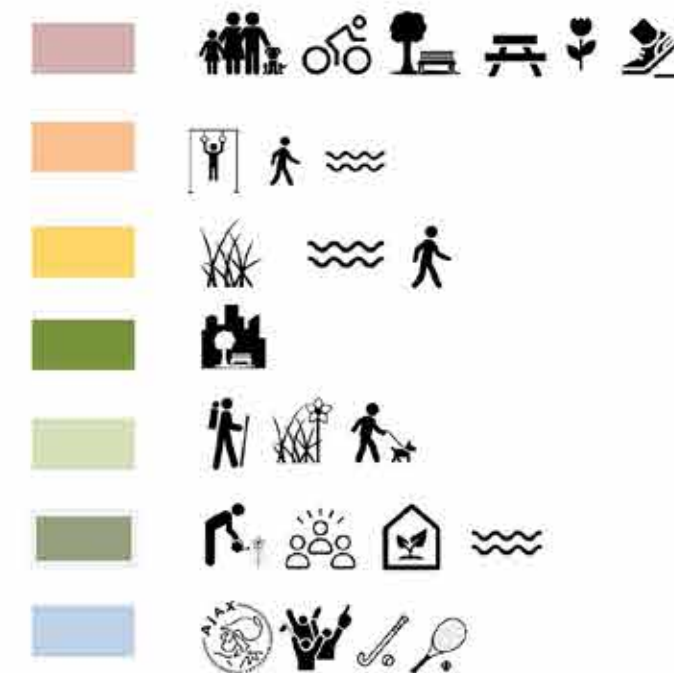
Stedelijk park



Hardlopen in het park



Ecologisch park



Sporten

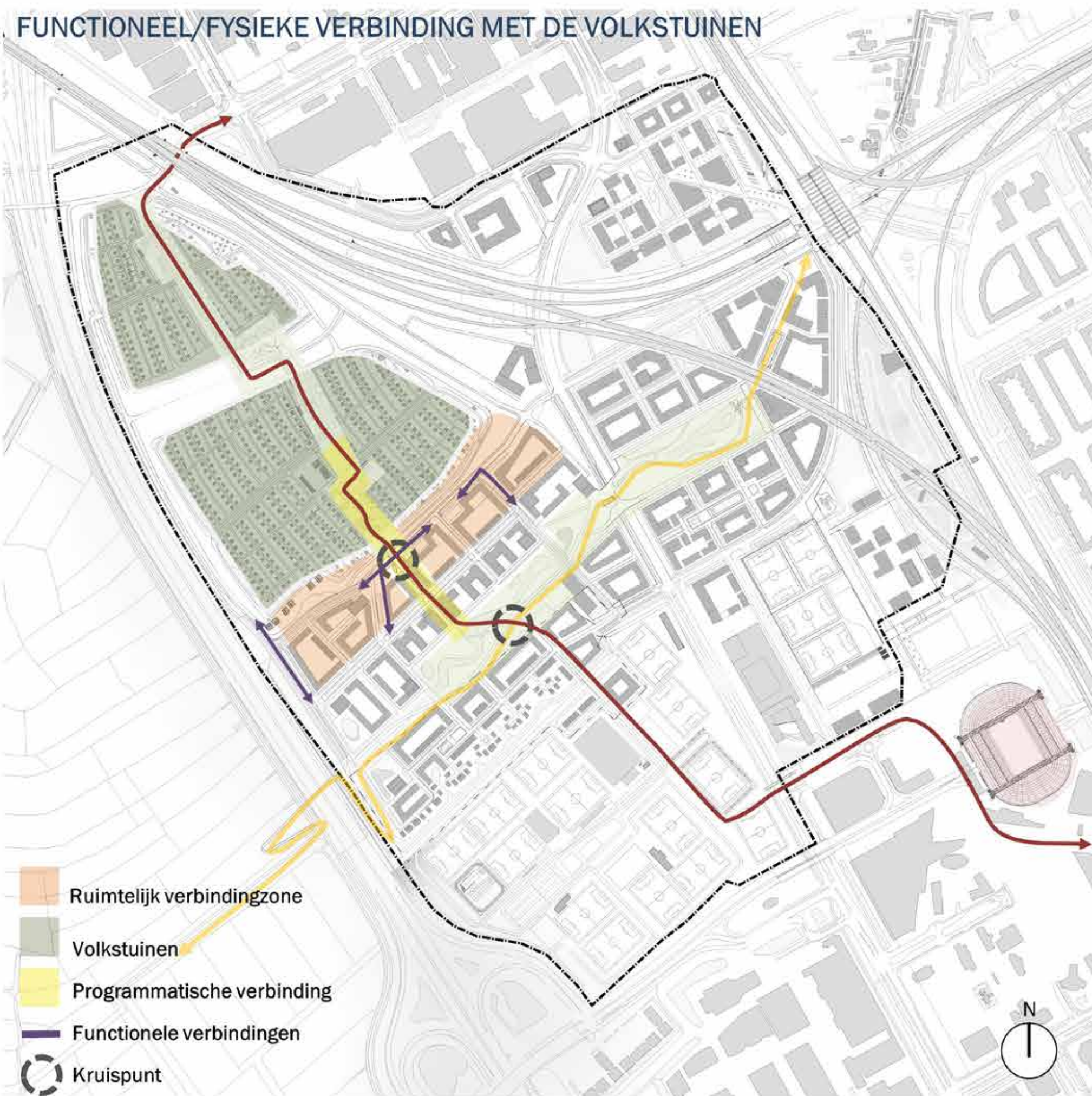


Op de verbinding met de volkstuinen



VOLKSTUINEN

FUNCTIONEEL/FYSIEKE VERBINDING MET DE VOLKSTUINEN



- Ruimtelijk verbindingzone
- Volkstuinen
- Programmatieve verbinding
- Functionele verbindingen
- Kruispunt

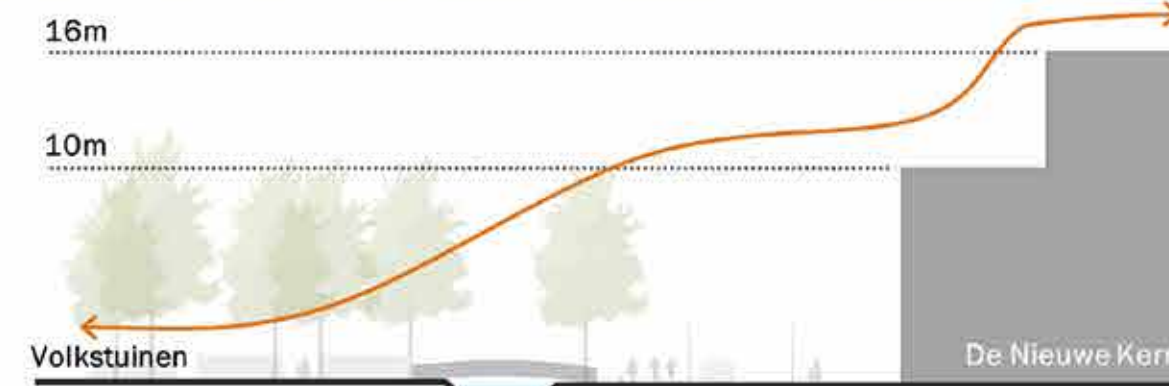


Groen/blauwe zoom tussen DNK en de volkstuinen in vogelvlucht



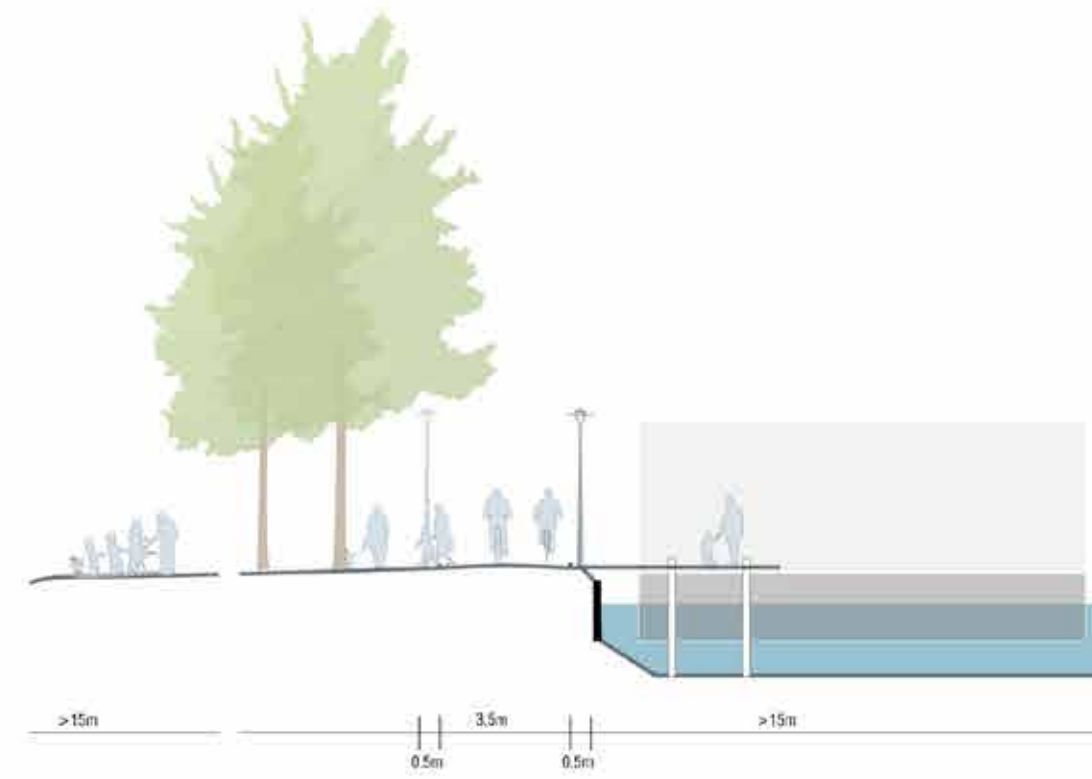
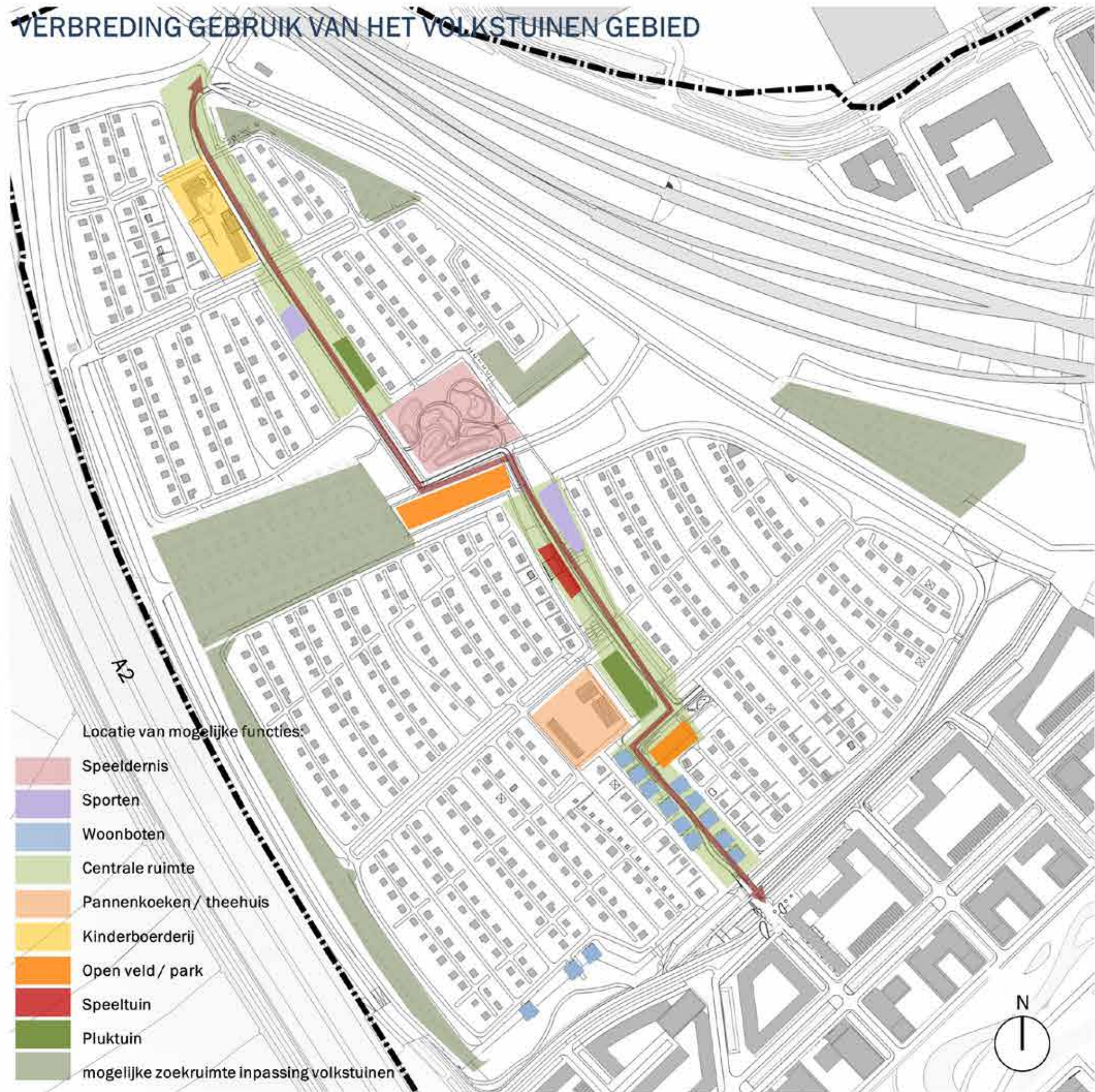
VERANKERING VAN DE VOLKSTUINEN

Het is van groot belang de volkstuinen in de toekomstige context van het gebied te verankeren. De nabijheid van het grote woongebied van De Nieuwe Kern, de aanpassing van de Buitensingel als toegangsweg, de nieuwe afrit van de A2 en de opwaardering van de Joan Muyskenweg als verbinding naar A'dam Zuid vragen om een nieuwe zienswijze op de rol, het gebruik en de ontsluiting van het stadstuinen complex. Het gebied wordt gezien als integraal onderdeel van de groenstructuur van de nieuwe kern. Er kan een stevige verbinding tussen de kwaliteiten van de Stadstuinen en het stedelijk leven ontstaan door de introductie van: een fietsroute door het hart van het gebied; maatschappelijke en (semi)commerciële functies langs deze route; verschillende bruggen en een ruimtelijke overgangszone voor de gebouwen en groen.

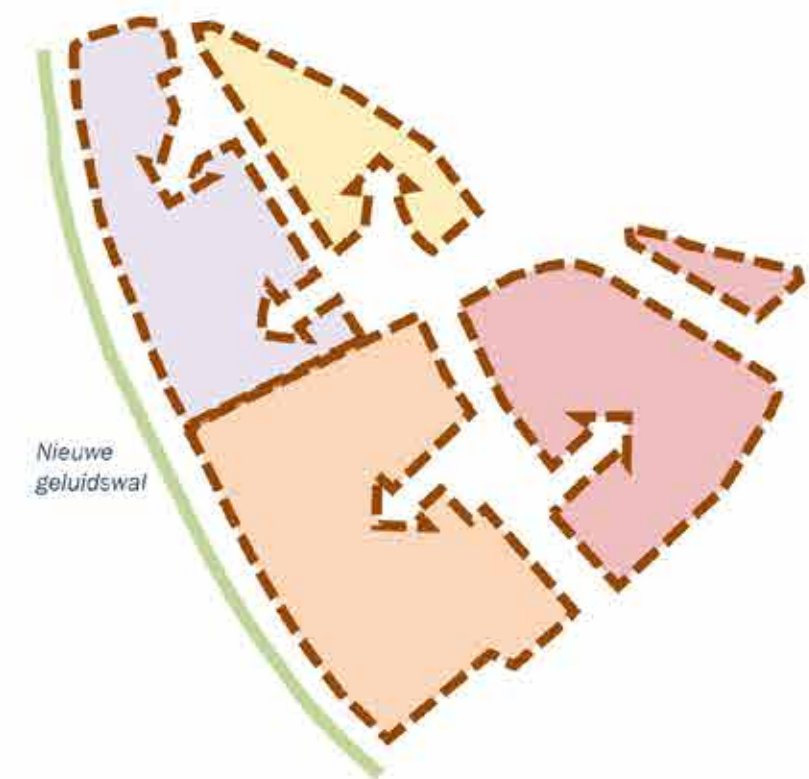


Groen/blauwe zoom tussen DNK en de volkstuinen op ooghoogte

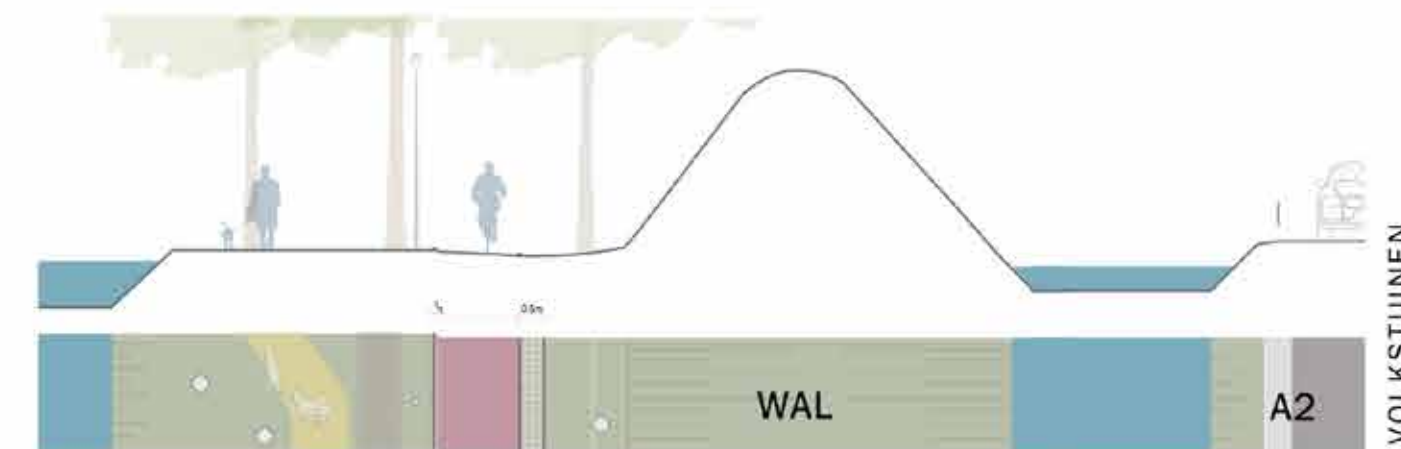
VERBREIDING GEBRUIK VAN HET VOLKSTUINEN GEBIED



Ruimtelijke integratie van enkele woonboten



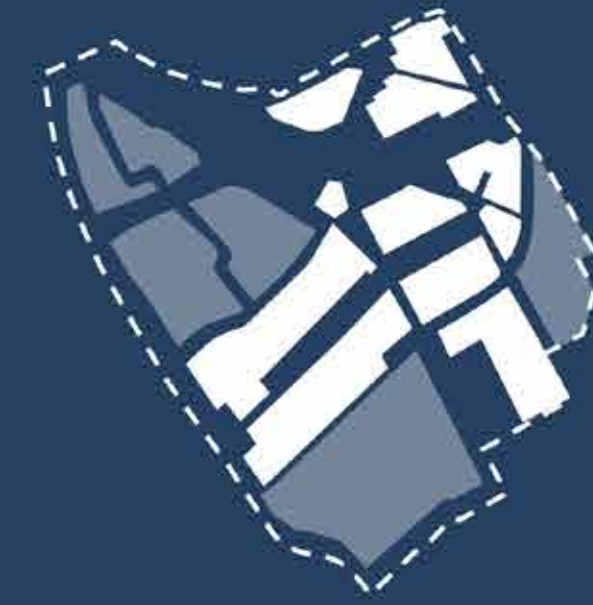
Aan de centrale fietsverbinding liggen de verschillende gemeenschappen



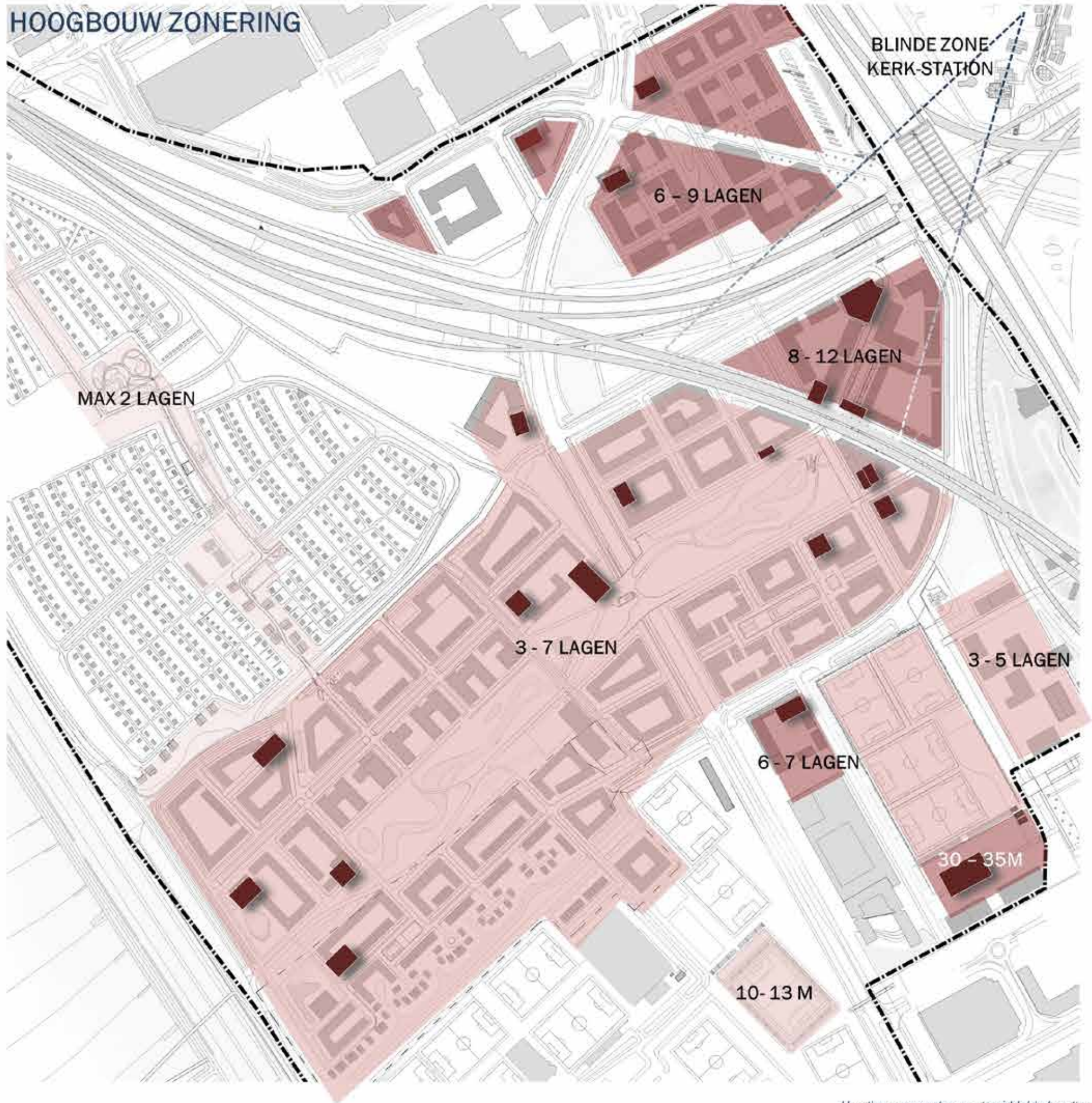
Begrenzing tuinhuizengebied



Groen Hart - Zicht Oostwaarts



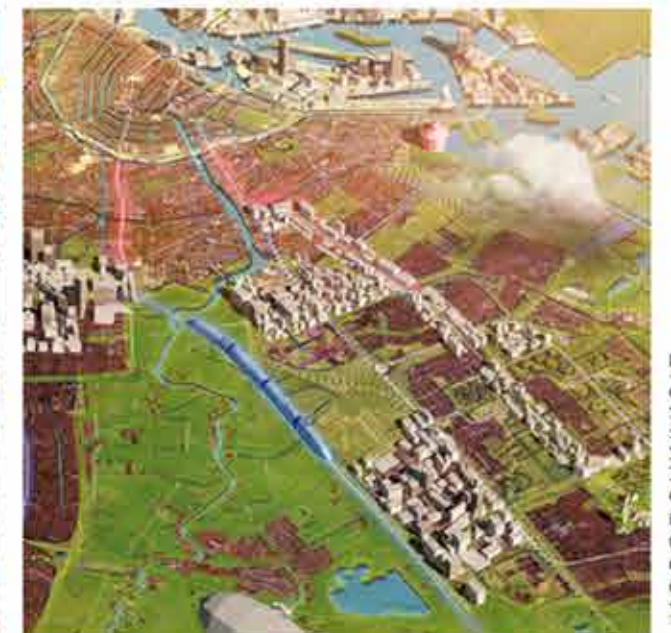
HOOGBOUWVISIE



Hoogbouw accenten en gemiddelde hoogtes



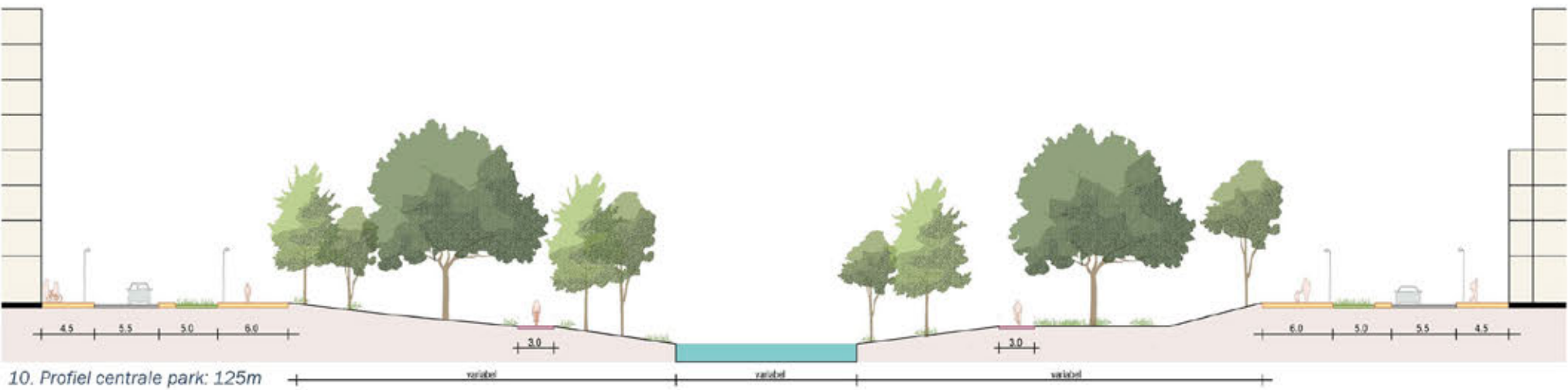
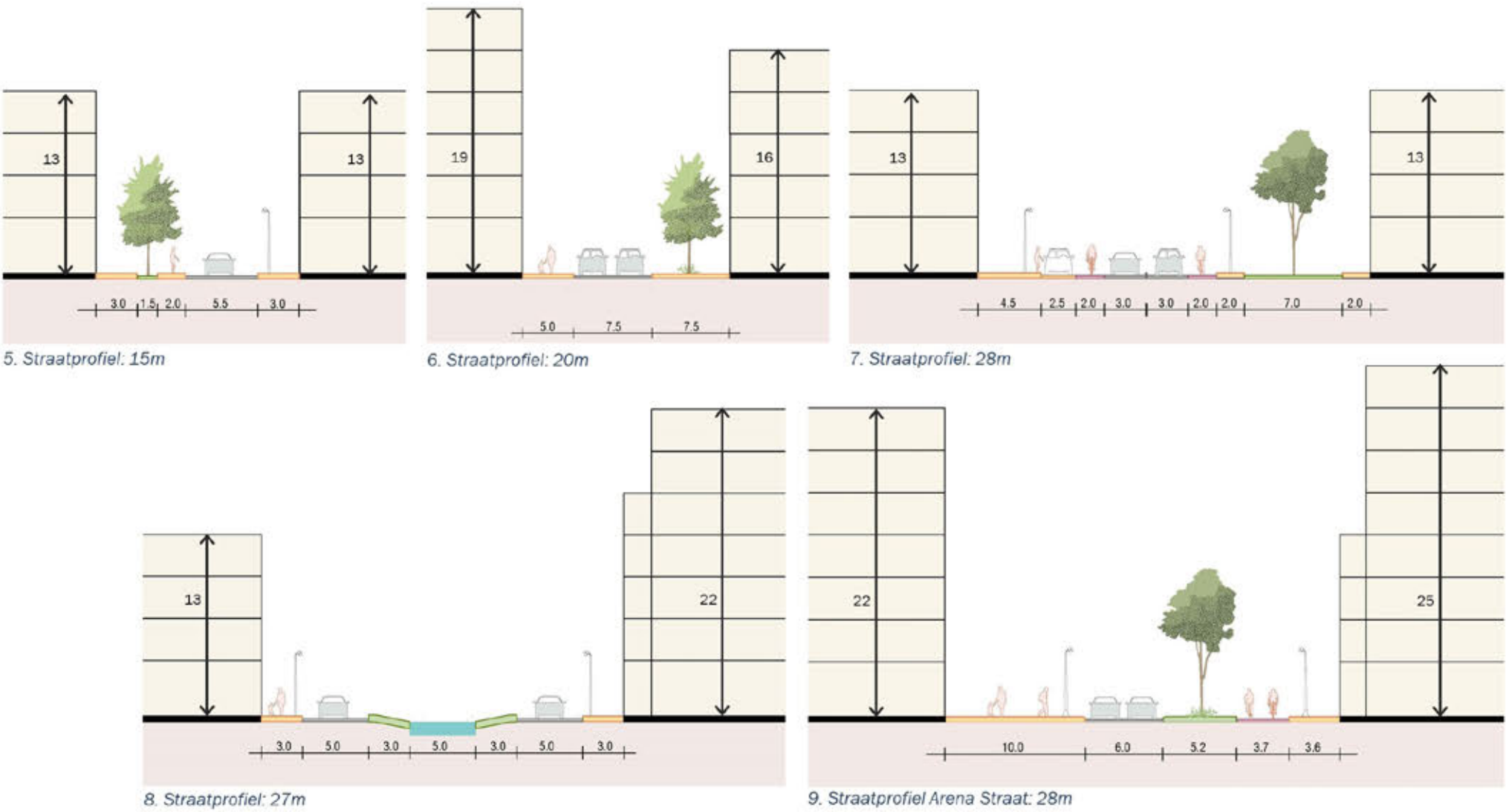
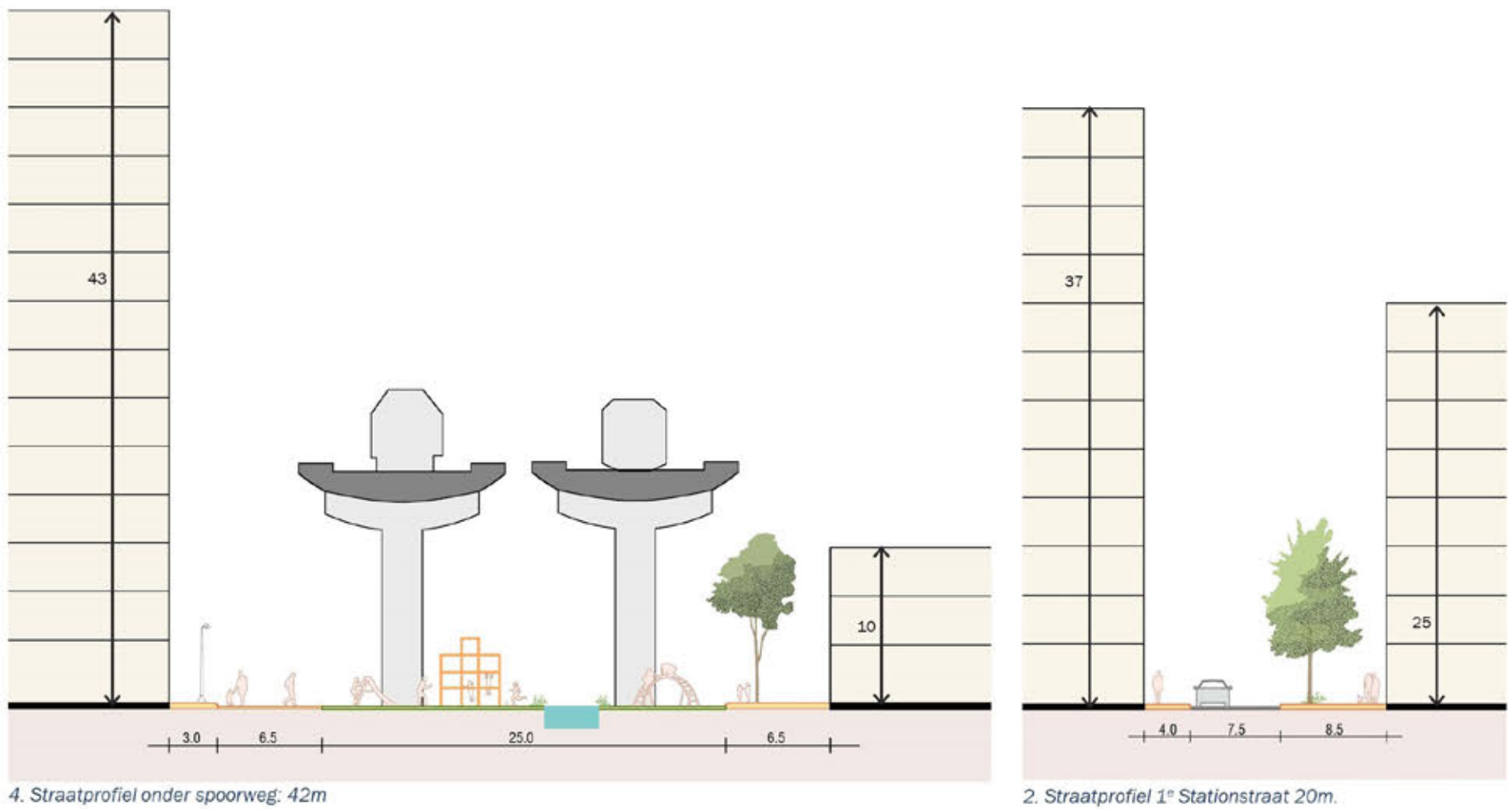
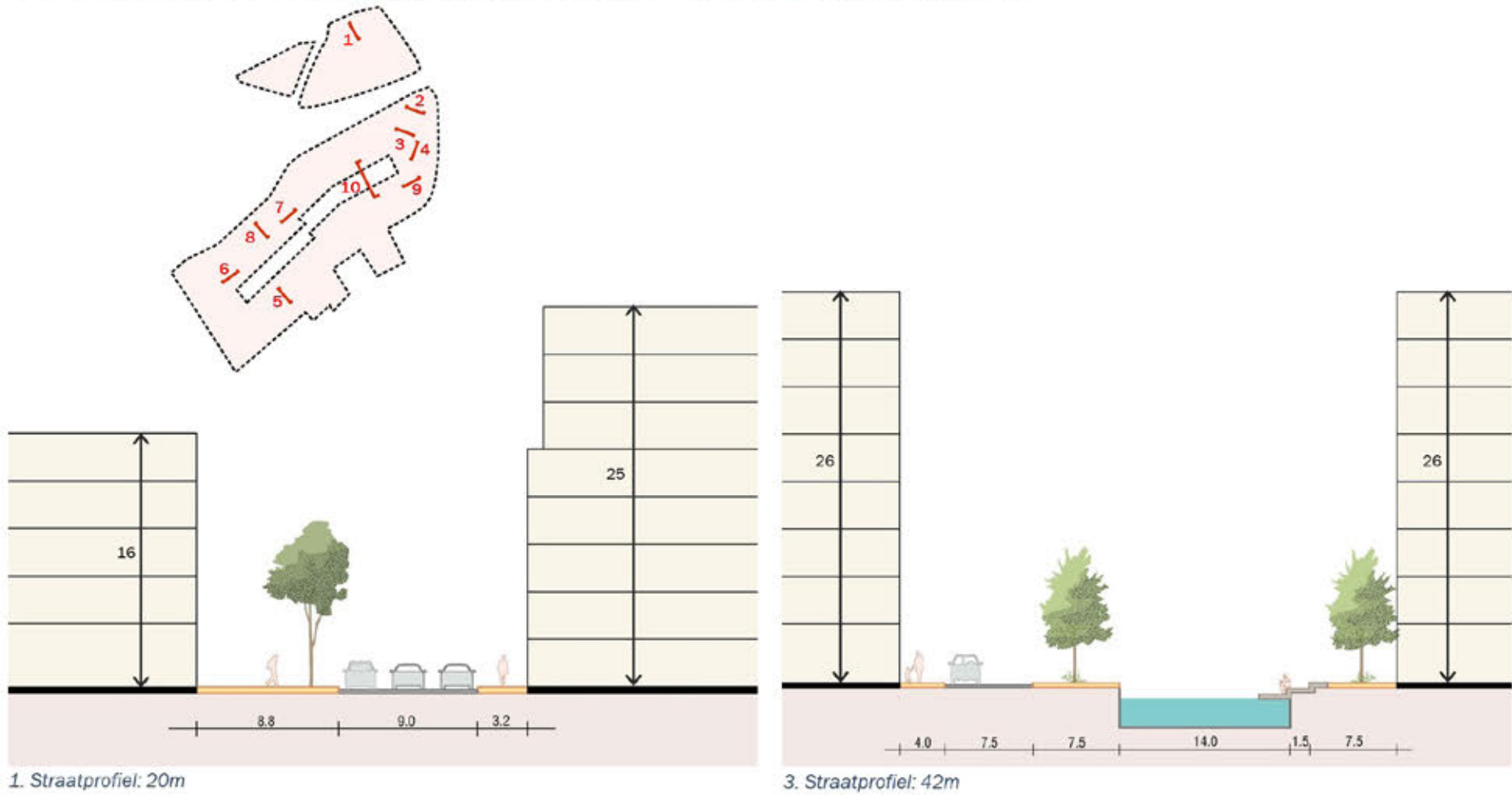
Vogelperspectief van noord oost naar zuid west



HOOGBOUWVISIE

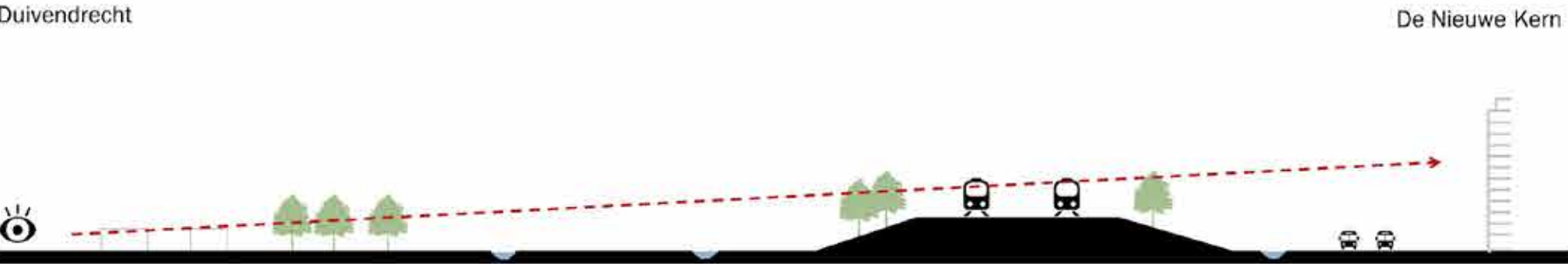
Hoogbouw visie Amsterdam

PRINCIPE PROFIELEN, INRICHTING OPENBARE RUIMTE



HOOGBOUWVISIE

ZICHT VANUIT DUIVENDRECHT





Waterplas en te behouden clubhuis van voormalige golfclub, kijkend richting station, Duivendrecht



DUURZAAMHEID

DE NIEUWE KERN IS DUURZAAM

Ambitie: een gezonde, actieve en leefbare wijk. Uitgangspunt voor De Nieuwe Kern is de ontwikkeling van een leefbaar, uniek en duurzaam woon- en werkgebied. Ook op het gebied van duurzaamheid hebben we een hoge ambitie.

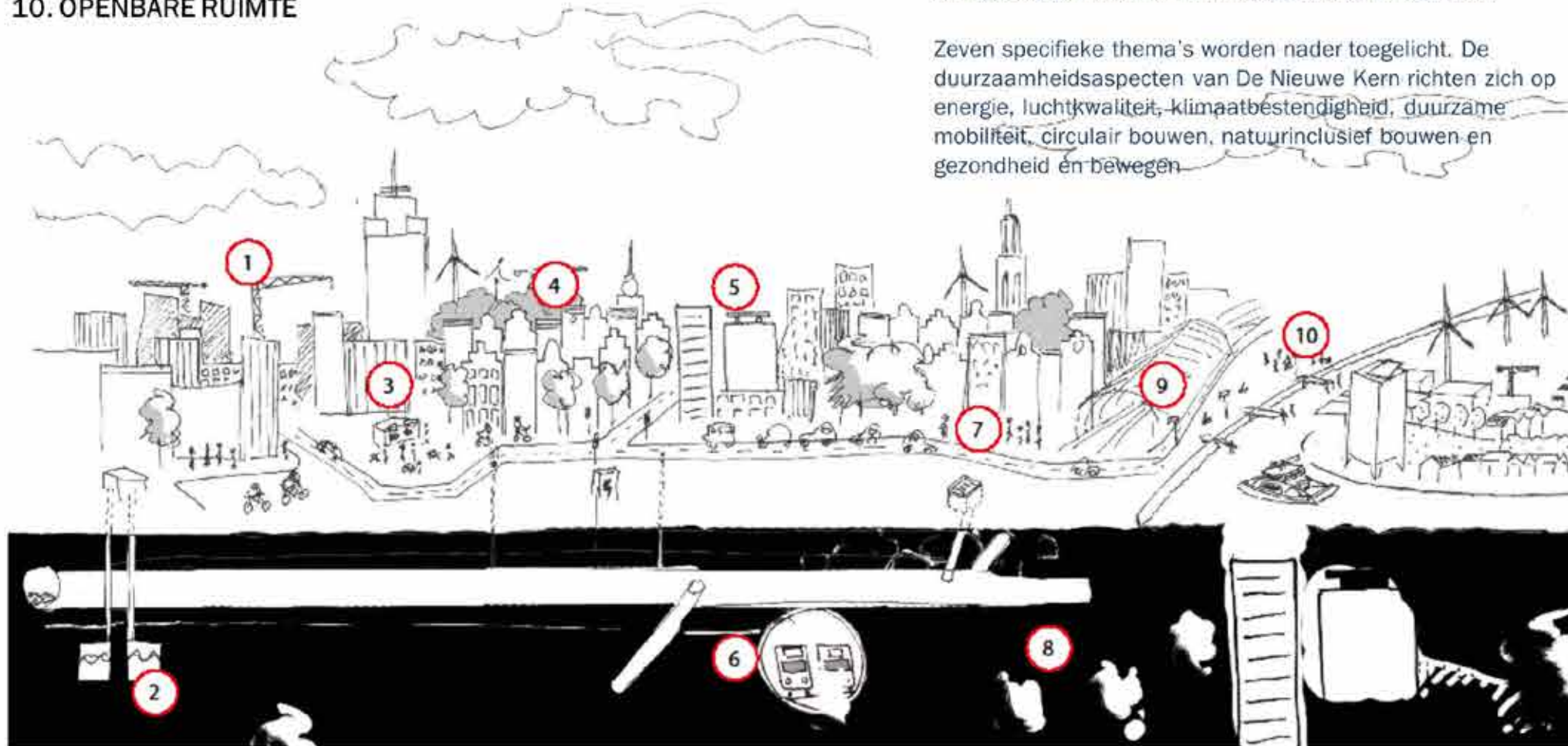
In Nederland is ruimte schaars en zijn we zuinig op groen en water. Tegelijkertijd is er een urgente en grote vraag naar woningen. Dit vraagt om zorgvuldige afwegingen bij de keuze van nieuwbouwlocaties.

Het gebied De Nieuwe Kern leent zich bij uitstek voor woningbouwontwikkeling. De aanwezigheid van het intercystation Duivendrecht en metrostation Strandvliet bieden ongekende mogelijkheden voor een duurzame gebiedsontwikkeling. Door gebieden als De Nieuwe Kern te ontwikkelen wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan het groen houden van de open landschappen in de Metropoolregio Amsterdam. Tevens wordt duurzaam woon-werk verkeer gestimuleerd, omdat nabij OV-knooppunten stedelijke verdichting plaatsvindt.

In De Nieuwe Kern wordt actief ingezet op het verbeteren van de levenskwaliteit voor alle gebruikers en bezoekers van het gebied. Om dit ambitieuze doel te bereiken is het belangrijk om keuzes te maken en middelen effectief in te zetten.

Zeven specifieke thema's worden nader toegelicht. De duurzaamheidsaspecten van De Nieuwe Kern richten zich op energie, luchtkwaliteit, klimaatbestendigheid, duurzame mobiliteit, circulair bouwen, natuurinclusief bouwen en gezondheid en bewegen.

1. GEBIEDSGERICHT
2. WATER
3. GEBOUWSCHIL
4. GROEN
5. DAKENLANDSCHAP
6. MOBILITEIT
7. MENSEN
8. ONDERGROND
9. INFRASTRUUUUR
10. OPENBARE RUIMTE



DE NIEUWE KERN GEBRUIKT DUURZAME ENERGIE EN WARMTE

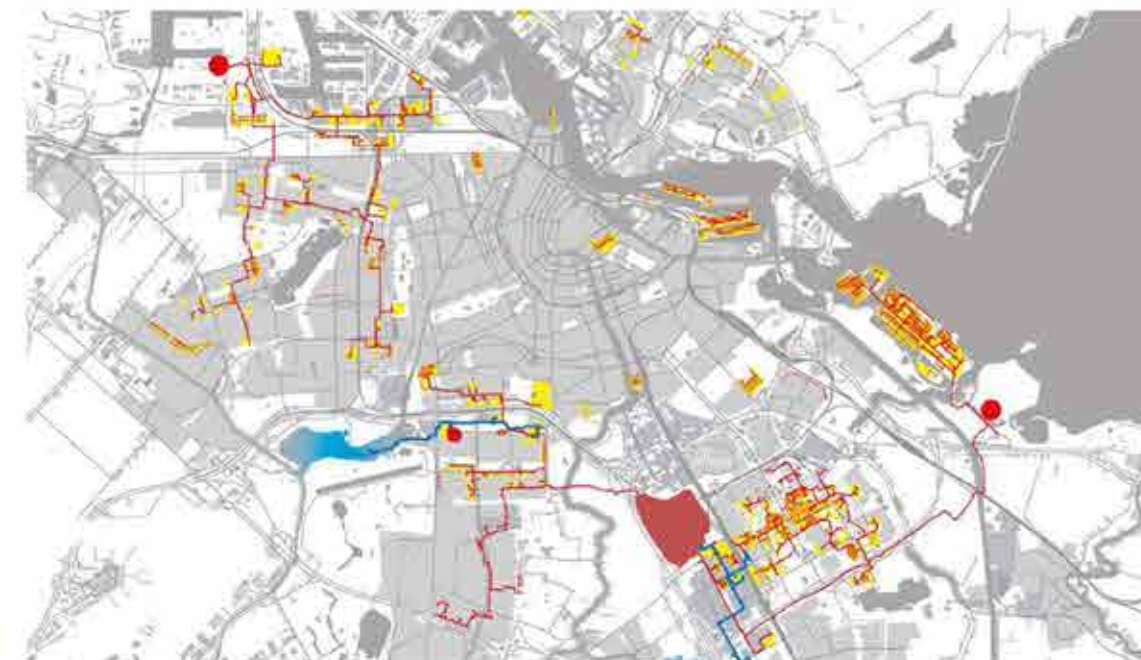
Om tot een duurzaam woon- en werkgebied te komen wordt in De Nieuwe Kern ingezet op een volledig duurzaam energiesysteem. In de eerste plaats betekent dit dat de energievraag tot een minimum wordt beperkt. Nieuwbouw zal daarom ten minste energieneutraal en bij voorkeur energieleverend ontwikkeld worden en gebruik maken van lage temperatuur verwarming. Hierbij kan gedacht worden aan concepten als 'nul op de meter woningen'. Om zo min mogelijk energie te gebruiken zal lage temperatuur verwarming toegepast worden, waarbij onderzocht wordt of restwarmte van omliggende datacenters een bijdrage kan leveren aan een duurzame energiehouding van het gebied. Er zal niet aangesloten worden op (hoge temperatuur) stadsverwarming omdat dit als niet duurzaam wordt beschouwd.

Toepassingen om het energieverbruik te beperken en lokaal energie op te wekken, vragen om een efficiënt gebruik van de beschikbare ruimte. Zo kunnen bijvoorbeeld daken ingezet worden voor het opwekken van energie (zonnepanelen), maar ook om energieverbruik te reduceren (groene daken) of een combinatie daarvan.

Een trend op het gebied van energie is de elektrificering van het energieverbruik (warmtepompen, elektrische mobiliteit). Dit zorgt voor een hogere belasting van het elektriciteitsnetwerk. De capaciteit van dit netwerk wordt gedimensioneerd op basis van de piekbelasting. Om deze piekbelasting te reduceren zal in De Nieuwe Kern een oplossing gezocht worden voor het managen van het elektriciteitsverbruik (Smart Grid) door het gebruik te spreiden en lokaal elektriciteit op te slaan.

Onze ambitie is dat:

- De energie die in De Nieuwe Kern wordt gebruikt 100% duurzaam is en zoveel mogelijk lokaal opgewekt wordt;
- De energievraag zoveel mogelijk wordt beperkt doordat alle gebouwen energieneutraal of energieleverend worden;
- In De Nieuwe Kern efficiënt wordt omgegaan met beschikbare ruimte. Daken, openbare ruimte en gevels hebben een energiebesparende of -opwek functie;
- De Nieuwe Kern gebruikmaakt van een lage temperatuur verwarming, waarbij onderzocht wordt of restwarmte van datacenters een rol kan spelen;
- De Nieuwe Kern geen gebruikmaakt van (hoge temperatuur) stadsverwarming;
- De elektriciteitsvraag wordt dusdanig opgevangen dat een zo laag mogelijke piekbelasting van het net ontstaat;
- Overschotten van lokaal opgewekte energie zoveel mogelijk lokaal worden opgeslagen.



De kaart toont bestaande netten en bronnen voor stadsverwarming (centraal opgewekte restwarmte van bijvoorbeeld de verbranding van afval) en koude in Amsterdam.

Bron: DRO, energieatlas
Duurzaam Amsterdam





DE NIEUWE KERN ZET IN OP DUURZAME MOBILITEIT EN SCHONE LUCHT

In een stedelijke omgeving is een goede luchtkwaliteit een belangrijk thema. De lokale luchtkwaliteit wordt met name bepaald door autoverkeer. In De Nieuwe Kern wordt daarom een autoluwe wijk gecreëerd, gericht op duurzaam transport.

OV en fiets

In De Nieuwe Kern hebben de voetganger en fietser het primaat. Er wordt geïnvesteerd in extra fietsverbindingen in een aantrekkelijke en sociaal veilige omgeving. Om de rest van de stad en het land te bereiken zijn er goede trein, metro- en busverbindingen, onder meer door de nabijheid van station Duivendrecht, Bijlmer Arena en verschillende metrostations.

Elektrisch rijden

Elektrische auto's dragen bij aan een schone lucht. Om elektrisch rijden te faciliteren zijn bij oplevering oplaadpunten nodig en is het verstandig om ook al de infrastructuur (zoals mantelbuizen) aan te leggen voor toekomstige uitbreiding van de laadpunten.

Autodelen

Autodeelsystemen zijn een belangrijk uitgangspunt bij de ontwikkeling van De Nieuwe Kern. Onderzoek heeft uitgewezen dat deelname van bewoners aan autodeelsystemen het aantal geparkeerde auto's omlaag brengt en mensen stimuleert om vaker de fiets of het OV te nemen. In De Nieuwe Kern wordt de plaatsing van deelauto's gestimuleerd, bijvoorbeeld bij knooppunten en bij woon-, kantoor- en winkellocaties. De Smart Mobility Hub naast Bijlmer ArenA, waar onder andere wordt voorzien in de vraag naar evenementen-parkeerplaatsen, komt een innovatief state-of-the-art mobiliteitscentrum waar deelconcepten landen en duurzaam vervoer naar bijvoorbeeld het centrum van Amsterdam (last mile) wordt gestimuleerd.

Onze ambitie is dat:

- Bij oplevering 10 á 30% van de openbare parkeerplaatsen (bezoekers en autodelen) is voorzien van een oplaadpaal.
- De parkeerplaatsen elektrisch laden voornamelijk zijn geclusterd.
- Er kansen benut worden voor een koppeling van het vervoersconcept met het elektriciteitsnet. Bijvoorbeeld het gebruik van auto accu's om net piekbelasting te verlagen.
- De rest van de parkeervakken in de openbare ruimte reeds is voorbereid op de groei van elektrisch rijden, bijvoorbeeld met gereedliggende elektraleidingen.
- Bij de bouw ingezet wordt op schone bouwwerktuigen: zoveel mogelijk elektrische bouwwerktuigen of bouwwerktuigen met een schone emissienorm.

DE NIEUWE KERN IS CIRCULAIR

Uitgangspunt voor De Nieuwe Kern is een 'circulaire economie', waarbij afval wordt gezien als een grondstof die op een zo hoogwaardig mogelijke manier wordt gerecycled.

Materiaalgebruik en bouwafval

Om vroegtijdige sloop en afvalstromen te voorkomen moet een gebouw zich kunnen aanpassen aan de tijd en veranderende wensen.

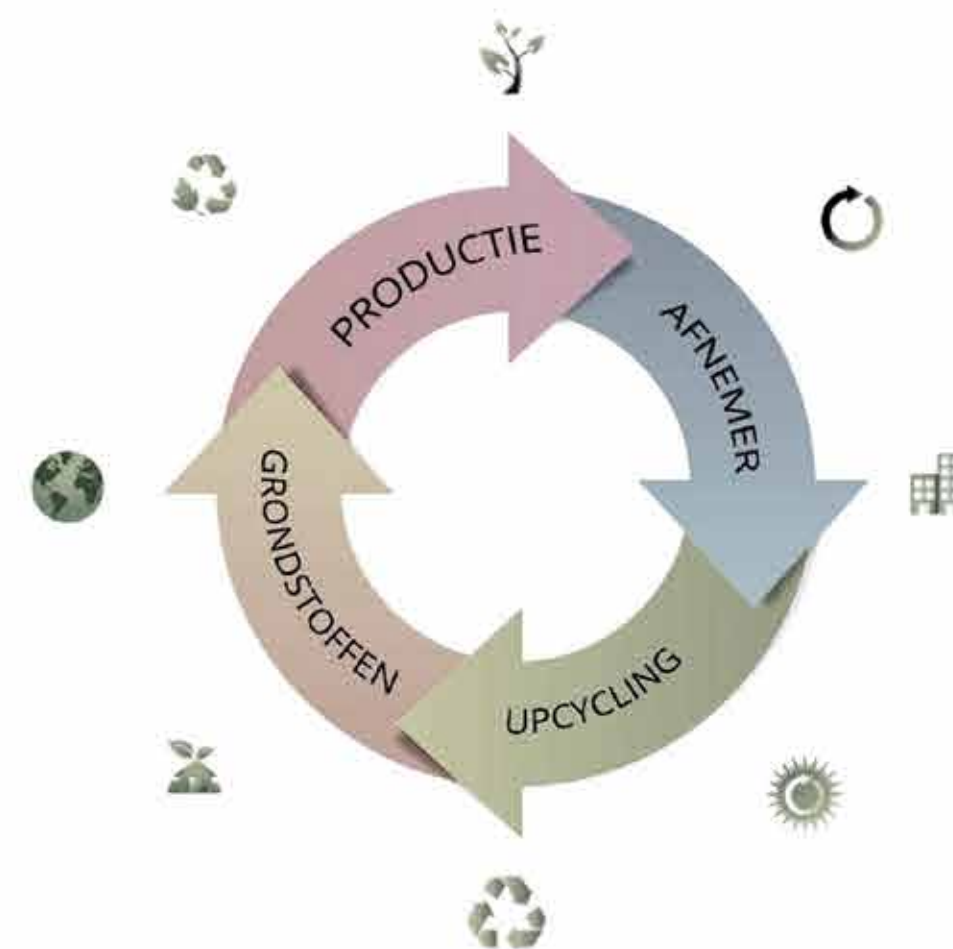
Er wordt mogelijk geïnnoveerd in De Nieuwe Kern met perceelpaspoorten en materialenpaspoorten die met blockchain technologie opgezet en beheerd worden. Hierdoor is ook voor het nageslacht zichtbaar welke materialen in gebouwen zitten en hoe deze gedemonteerd en hergebruikt kunnen worden.

Huishoudelijk afval

In De Nieuwe Kern willen we een zo duurzaam mogelijk afvalstelsel. Voor het gebied wordt daarom een inzamelsysteem toegepast dat voorziet in een hoge dienstverlening op het gescheiden kunnen afvoeren, en vervolgens circulair aanleveren van deze 'grondstoffen' aan producenten (zoals groente- fruit en tuinafval, papier, plastic en glas). Zo wordt de ontwikkeling van een ondergronds afvaltransportsysteem (OAT) onderzocht.

Onze ambitie is dat:

- De plattegrond en het casco zich leent voor veranderingen in functie en woonwensen;
- Bij de bouw hergebruik van materialen de voorkeur heeft.
- Bij de bouw daarnaast gebruik wordt gemaakt van een materialenpaspoort.
- Bij voorkeur lokaal/regionaal of nationaal te winnen materialen worden (her)gebruikt;
- Er enkel hout met FSC-keurmerk wordt toegepast.
- Er hoogwaardige materialen gebruikt worden die lang meegaan en een lage milieubelasting hebben.



<https://www.hertalan.nl>



Water vasthouden en bergen



Water afvoeren



Water infiltreren



Water gebruiken



Waterrobuust bouwen

DE NIEUWE KERN IS KLIMAAT ADAPTIEF

Als gevolg van klimaatverandering wordt verwacht dat in Nederland perioden van droogte/hitte én van hevige regenval in extremere mate zullen voorkomen. Slimme groenvoorzieningen in de stad kunnen de gevolgen van beide extremen dempen en zijn bovendien goed voor flora en fauna. Vanwege de groene omgeving van De Nieuwe Kern, de aanwezigheid van de volkstuinparken en het open landschap richting Ouderkerk aan de Amstel wordt hier een groene stadswijk ontwikkeld. Maatregelen zijn onder meer groen in de openbare ruimte en groen op zoveel mogelijk nieuw te ontwikkelen gebouwen.

Rainproof ontwikkelen

Eerder genoemde groenvoorzieningen zijn een belangrijk onderdeel van een klimaatbestendig plan, maar om werkelijk 'rainproof' te worden zijn meer maatregelen noodzakelijk om wateroverlast te voorkomen. In het maaiveldontwerp is daarom veel aandacht besteed aan de grondwatersituatie, de maaiveldhoogtes en toepassing van regenwaterinfiltratie. Het gebied wordt zo danig opgehoogd, dat water langer wordt vastgehouden. Het plan voldoet aan de rainproof normen. Bovendien wordt het poldersysteem aangepast in het plangebied, waardoor de meest belaste polder in het gebied kleiner wordt.

DE NIEUWE KERN IS NATUURINCLUSIEF

Bij de ontwikkeling van De Nieuwe Kern is natuurinclusief bouwen een leidend ontwerpprincipes. Dit om ook maximale winst te behalen voor zowel flora als fauna. Zo zal onder meer ingezet worden op nestkast- en vleermuisstenen in de nieuwbouw, maar ook voldoende groen in de openbare ruimte voor veilige, beschutte schuil- en nestplaatsen, bijvoorbeeld middels vlinder- en bij-vriendelijke bermen.



DE NIEUWE KERN IS INCLUSIEF EN NODIGT UIT TOT BEWEGEN

Een gezonde stad is een inclusieve stad waarin wordt gestimuleerd tot gezond gedrag, ontmoeting en beweging. In De Nieuwe Kern is er ruimte voor ontmoeting zodat mensen niet vereenzamen. Een gezonde leefstijl wordt gestimuleerd door voldoende wandel en sportplaatsen te maken. De ontwikkeling is te duiden als de overgang van cure naar care. Dit betekent van tevoren integraal nadenken over gezondheid in een project (cure) in plaats van ongezond gedrag toelaten met hoge ziektecijfers tot gevolg (care). Beperken van geluidsoverlast is een belangrijk aandachtspunt. Er wordt aanvullend onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheid om geluid te weren en gebouwen zodanig vorm te geven dat de effecten van omgevingsgeluid het woon- en werkklimaat zo min mogelijk aantasten.

In De Nieuwe Kern is het niet alleen prettig wonen en werken. Het is ook een wijk voor sport en recreatie. Actief: van topsport tot een wandeling met de hond. En ook ontspannend: van een boek lezen op een bankje in het park tot een voetbalwedstrijd bezoeken in de nabijgelegen Johan Cruijff ArenA. In De Nieuwe Kern kan het.



NAWOORD

Deze stedenbouwkundige visie heeft een robuust ruimtelijk raamwerk opgeleverd, gebaseerd op landschappelijke structuren en grondig technisch onderzoek. Binnen deze structuren zijn diverse ruimtelijke invullingen mogelijk. Dit biedt flexibiliteit naar de toekomst en maakt de stedenbouwkundige visie toekomstbestendig.

Naar verwachting is de ontwikkeling van De Nieuwe Kern in 2040 helemaal afgerond; dan ligt er aan het Amstelland een prachtige groene, aantrekkelijke en duurzame wijk, waar diverse doelgroepen prettig wonen, sporten en werken.

De grondeigenaren in De Nieuwe Kern Borchland/VolkerWessels Vastgoed, NS Stations en de gemeente Amsterdam hebben gezamenlijk opdracht gegeven aan West 8 urban design & landscape architecture om voor De Nieuwe Kern deze stedenbouwkundige visie op te stellen. De visie is in goed overleg vervaardigd in samenwerking met de gemeente Ouder-Amstel.

