

Ontwerp-Structuurvisie De Nieuwe Kern

Gemeente Ouder-Amstel



Ontwerp-Structuurvisie De Nieuwe Kern

Gemeente Ouder-Amstel

Rapportnummer:	P03493
Datum:	7 mei 2021
Opdrachtgever:	Gemeente Ouder-Amstel
Projectteam BRO:	PZ, TB, RV, DV, RvO
Trefwoorden:	Structuurvisie, De Nieuwe Kern, gebiedsontwikkeling, gemengd leefgebied, programma
Bron foto kapt:	BRO
Beknorte inhoud:	De ontwerp 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	2		
1.1 Aanleiding	2		
1.2 De Nieuwe Kern: ambitie en centrale doelen	4		
1.3 Hoe is deze visie tot stand gekomen?	4		
1.4 Leeswijzer	5		
2. POSITIONERING & BELEIDSKADER	5		
2.1 Inleiding	6		
2.2 Historische kwaliteiten De Nieuwe Kern	6		
2.3 Bestaande situatie plangebied	8		
2.3.1 De ondergrond	11		
2.3.2 Milieu, geluid en overige factoren	11		
2.4 Beleidskaders De Nieuwe Kern	14		
2.4.1 Relevant nationaal beleid	14		
2.4.2 Relevant provinciaal beleid	16		
2.4.3 Relevant regionaal beleid	16		
2.4.4 Relevant lokaal beleid	18		
2.5 Rekenschap geven voor het woon- en leefklimaat	21		
3. VISIE	26		
3.1 Inleiding	26		
3.2 Ambitiebeeld De Nieuwe Kern	26		
3.2.1 Leefbaarheid, woonkwaliteit & gezondheid	26	3.2.4 Groen & water	31
3.2.3 Duurzaamheid, energieneutraliteit & klimaatbestendigheid	29	3.2.5 Aantrekkelijkheid & ruimtelijke kwaliteit	35
		3.2.6 Bereikbaarheid & mobiliteit	36
		4. THEMAMATISCHE KADERSTELLING	44
		4.1 Inleiding	44
		4.2 Leefbaarheid, woonkwaliteit & gezondheid	44
		4.3 Economische vitaliteit	51
		4.4 Duurzaamheid, circulariteit & klimaatbestendigheid	53
		4.5 Groen & water	54
		4.6 Aantrekkelijkheid & ruimtelijke kwaliteit	58
		4.7 Bereikbaarheid & mobiliteit	58
		5. PROCES EN UITVOERING	65
		5.1 Uitvoeringsaspecten	65
		5.2 Globale planning	69
		5.3 Proces	69
		5.4 Participatie	70
		BIJLAGEN	
		Bijlage 1: Programmatische onderbouwing De Nieuwe Kern, BRO, april 2021	
		Bijlage 2: Advies Luchtvaartgeluid, Martijn Lugten, 24 mei 2019	
		Bijlage 3: Ontwerp-Structuurvisie kaart	
		Bijlage 4: Toelichting verwerking van de input vanuit het participatietraject	
		Bijlage 5: Verslag Participatietraject De Nieuwe Kern, Augustus 2020	
		Bijlage 6: Toelichting verwerking uitkomsten MER in structuurvisie	

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 450.000 m² aan wonen (ca. 4.500 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 (gerekend 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 stedelijk 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 bereikbaarheid voor verschillende modaliteiten. Rijkswegen A10, A2 en A9 liggen in de directe nabijheid van het gebied en de treinsporen Amsterdam - Utrecht en Schiphol - Almere kruisen elkaar ter hoogte van station Duivendrecht. Vanuit DNK/station Duivendrecht reist men daardoor binnen een kwartier onder andere naar Schiphol, Amsterdam Centraal, Utrecht Centraal of de Zuidas. Door de ontwikkeling van DNK wordt deze kwaliteit beschikbaar gemaakt 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 planvorming. Deze vond in afstemming met de grondeigenaren, de regio en (toekomstige) gebruikers plaats. Gemeente Ouder-Amstel heeft in december 2013 de Nota van Uitgangspunten vastgesteld voor de ontwikkeling van DNK. In de verdere ontwikkeling en uitwerking was niet het programma leidend, maar ruimtelijke kwaliteit en woonklimaat. Hiervoor is in deze structuurvisie uitgegaan van het programma zoals dat is opgenomen in de NvU, waarbij de plan-MER (Milieu-Effect-Rapportage) nader inzicht geeft in het meest optimale programma vanuit milieu-optiek. In de ontwerp-structuurvisie wordt hierin nog geen keuze gemaakt; dat zal de raad doen bij vaststelling van de structuurvisie.

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 Structuurvisie 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 per 2022 van kracht gaat. Initiatieven van partijen worden straks aan de omgevingsplannen 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, Amstel Business Park Zuid (ABPZ), 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 tegenstrijdige 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). De 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 de MER zijn verwerkt in voorliggende ontwerp-structuurvisie.

1.4 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.

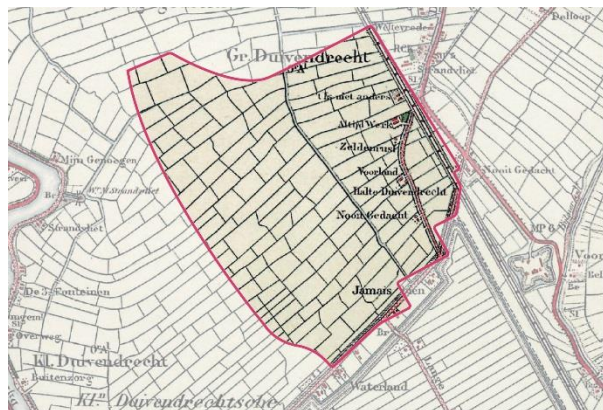
Zwarte laantje als verbinding met Ouderkerk aan de Amstel

Het Zwarte Laantje, herkenbaar op de golfbaan, is een restant van het oude veenontginningsdorp Duivendrecht. Vóór 1350 zou het een pad zijn dat doorliep naar het dorp Oeterwaal en Amsterdam. Het Zwarte Laantje sloot aan op de weg naar Ouderkerk aan de Amstel. Er lagen diverse grote boerderijen aan.

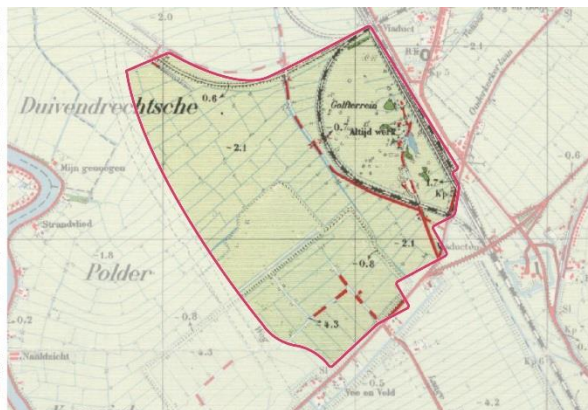
Recreatieve functies binnen het plangebied

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 vèr overkragende rieten dak en de haaks op elkaar geplaatste bouwdelen.

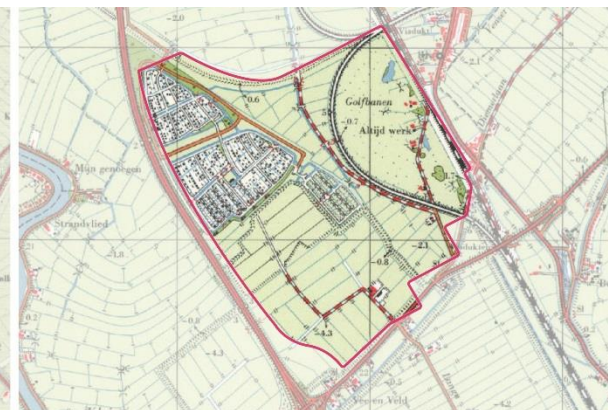
Afb. 2.1 Historische ontwikkeling van het gebied De Nieuwe Kern



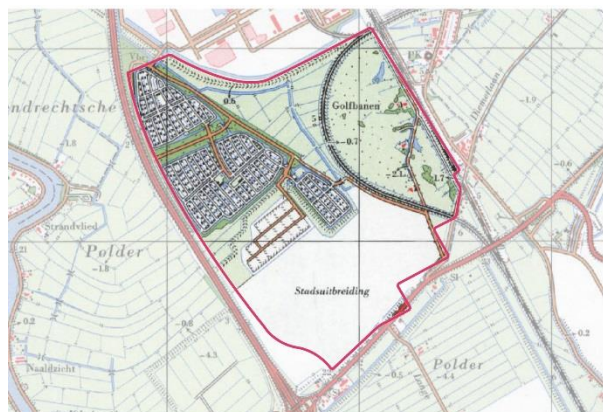
1925



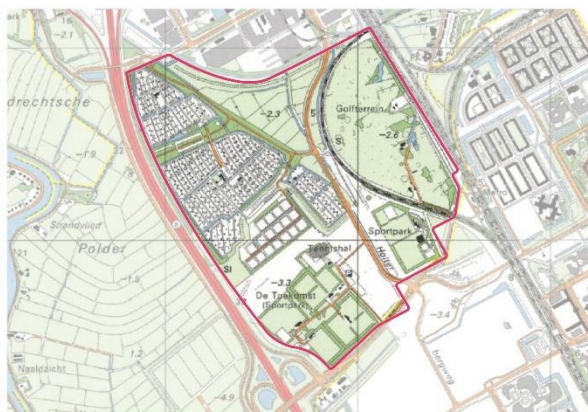
1950



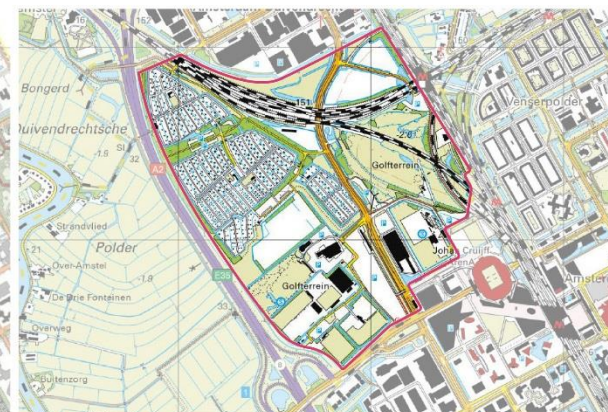
1965



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 hoofdwegennet 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 hoofdontsluitingsweg en vormt tevens een barrière tussen de verschillende deelgebieden. De uitstraling en vormgeving van de Holterbergweg is erg 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.

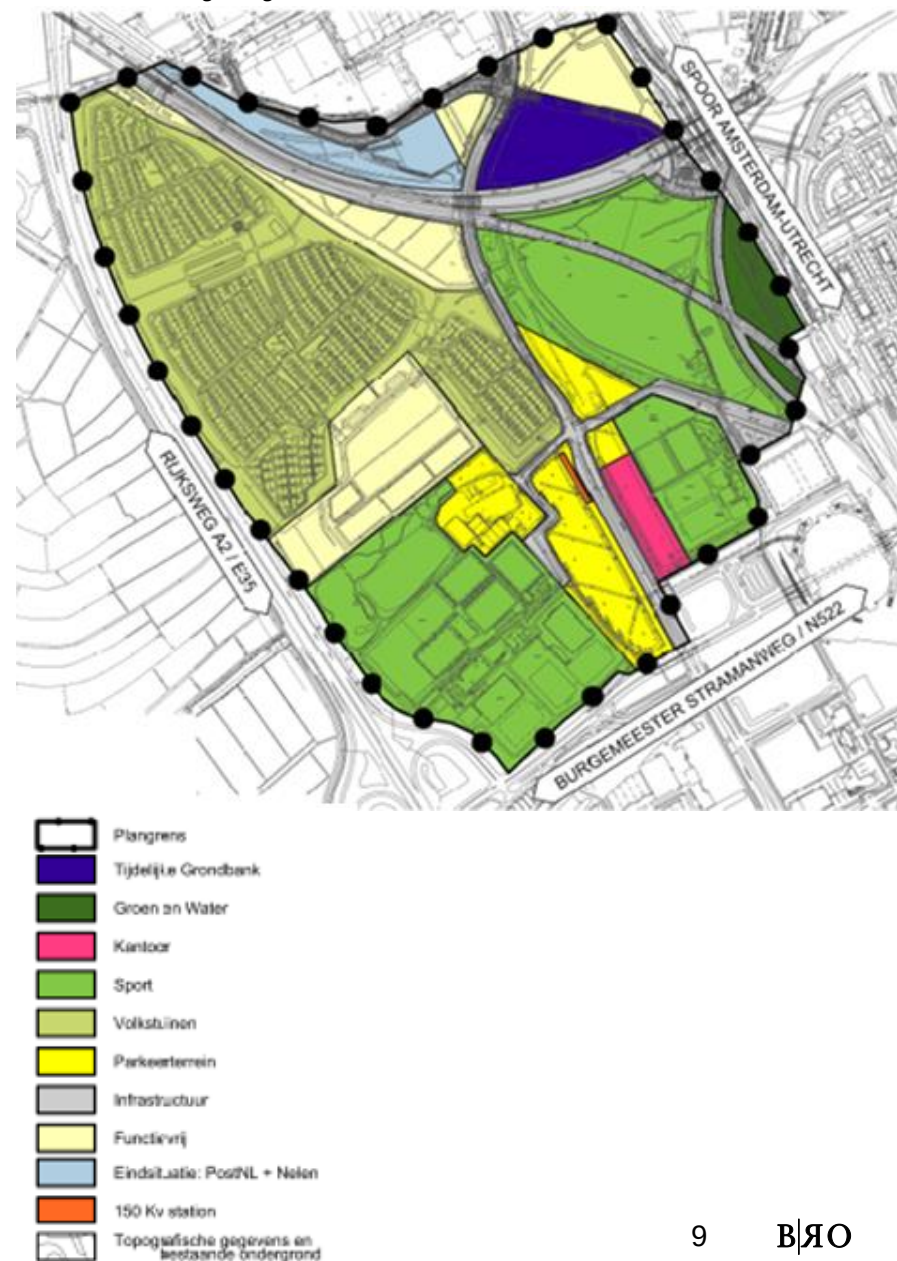
Stationsomgeving

De stationsomgeving is rommelig met vele verkeers- en vervoerstromen. Er was een (tijdelijke) busterminal voor langeafstand lijnverbindingen (FlixBus/Eurolines) en er zijn plannen voor een tijdelijke International Touringcar Terminal (ITT). Daarnaast is er een kleine Park & Ride locatie. 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 taxistandplaats. Daarnaast is er beperkt ruimte voor fiets-parkeren en voor enkele OV-fietsen.

Volkstuinen

Aan de noordwestzijde van het plangebied liggen de volkstuinen van Dijkzicht, Ons Lustoord, de Federatie en Nieuw Vredelust. De volkstuinen zijn verschillend in aard en omvang en zijn overwegend naar binnen gekeerd. Alle vier de tuinparken richten zich primair op tuinieren maar alle vier doen daarnaast inspanningen in het kader van het vergroten van de openbaarheid door middel van openbare activiteiten.

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 Duivendrechtse Veld. 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



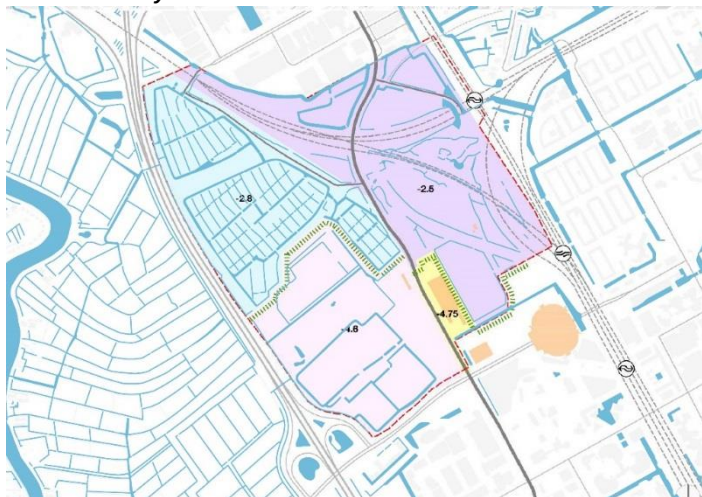
2.3.1 De ondergrond

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.

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.

Afb 2.4 Watersysteem De Nieuwe Kern



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 leisurefuncties, 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.

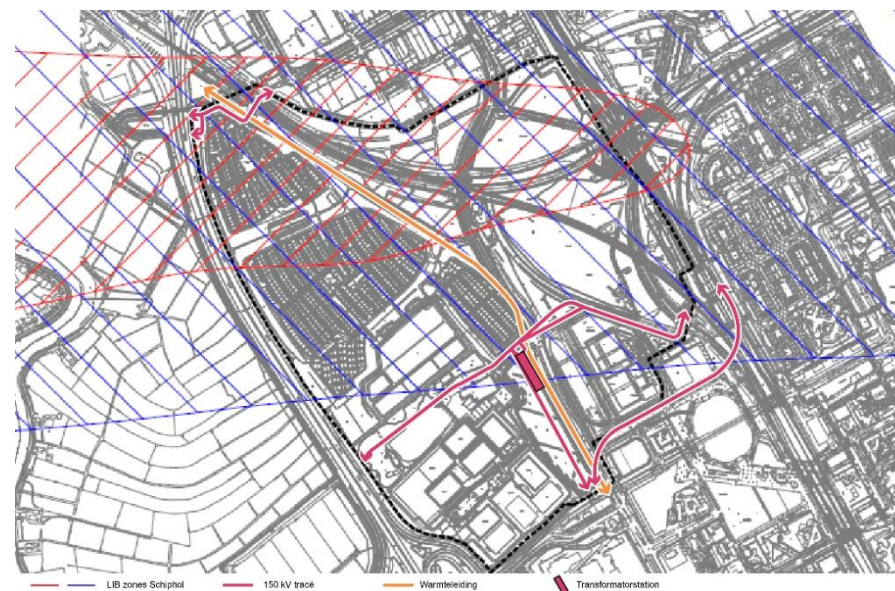
➤ **Risicocontouren externe veiligheid**

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.

Omgevingsvergunning Johan Cruijff ArenA: De Johan Cruijff ArenA (verder: ArenA) heeft een omgevingsvergunning waarmee rekening moet worden gehouden. Dit stelt eisen aan (woningbouw)ontwikkeling in de omgeving. Voor de grenswaardes wordt verwezen naar het wettelijk kader van de wet geluidhinder.

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 grenswaardes 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. geluidsschermen) kan de ervaring van geluidsoverlast worden beperkt. Voor de grenswaardes 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 veroor-
 zaakt 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 mo-
 gelijk te maken is het daarom noodzakelijk dit tracé te verleggen. Het 150-kV
 tracé loopt bij voorkeur conform de afbeelding.

Ondergrondse infrastructuur: Bij de ontwikkeling van nieuwe bebouwing
 en beplanting moet rekening gehouden worden met overige kabels en leidin-
 gen. Dit geldt ook voor ophogen van de grond en het asfalteren. In de be-
 staande 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 geluidszone ontstaat. In deze zone is het niet mogelijk geluidsgevoelige
 functies te ontwikkelen tenzij er een hogere waarde wordt vastgesteld bij de
 vergunningverlening. Naast de geluidszone, 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 heiwerkzaamheden 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 af-
 stand tot potentieel risicovolle activiteiten en/of inrichtingen en functies in en
 rond het plangebied.

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



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

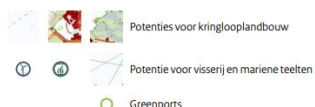
Waterveiligheid en ruimte voor water en rivieren



Natuur, landschap en groen



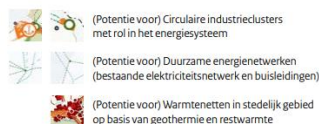
Kringlooplandbouw, visserij en mariene teelten



Industrie, logistiek en bedrijventerreinen



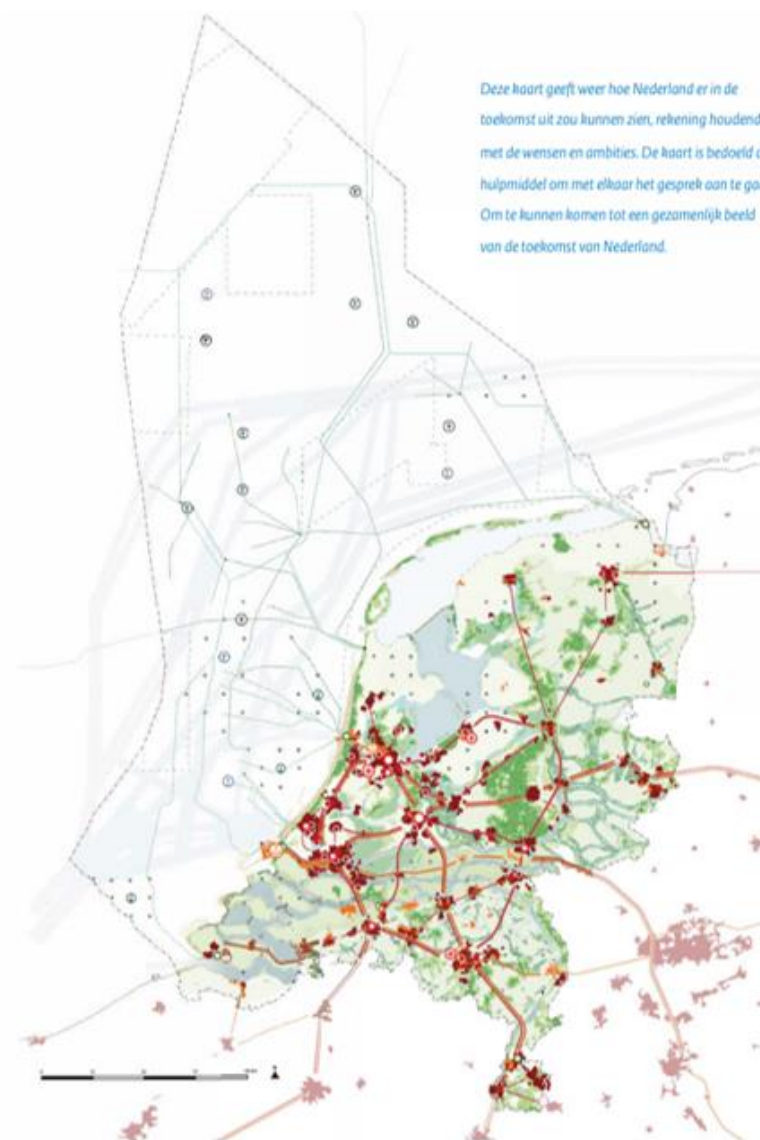
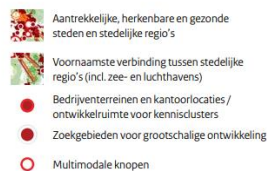
Energienetwerken



Energieproductie



Stedelijke regio's en bereikbaarheid



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. In het werkplan 2014-2018 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 3.0 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 in-

woners 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 me-deoverheden, 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.

Waterbeheerplan 2016 – 2021

Waterschap Amstel, Gooi en Vecht heeft de zorg voor het regionale watersysteem. Het waterschap streeft op een duurzame en kosteneffectieve wijze naar optimale bescherming tegen overstromingen, beschikbaarheid van

schoon water en efficiënte zuivering van afvalwater. Daarnaast draagt het waterschap op het gebied van recreatie, landschap en cultuurhistorie bij aan verbetering. Specifiek is er momenteel aandacht voor waterveiligheid, het voorkomen van watertekorten en het behouden en verbeteren van de waterkwaliteit. De werkwijze van het waterschap is integraal en in actieve samenwerking met alle stakeholders.

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

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 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 450.000 m² bvo aan

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

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. Centraal daarbij 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.

¹ Behoefteteonderzoek aan kantoren in Ouder-Amstel & bouwstenen voor ontwikkeling, Bureau Stedelijke Planning, 10 mei 2019

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.

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

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

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.

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 grootschalige 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 de MER worden verschillende mitigerende maatregelen aangehaald. 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

Ouder-Amstel voert ook een eigen geluidsbeleid. Dit beleid is in regionaal verband opgesteld en bevat een normstelling voor de maximaal aanvaardbare cumulatieve geluidsbelasting. De MER heeft deze 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.

Contouren niet als grenzen

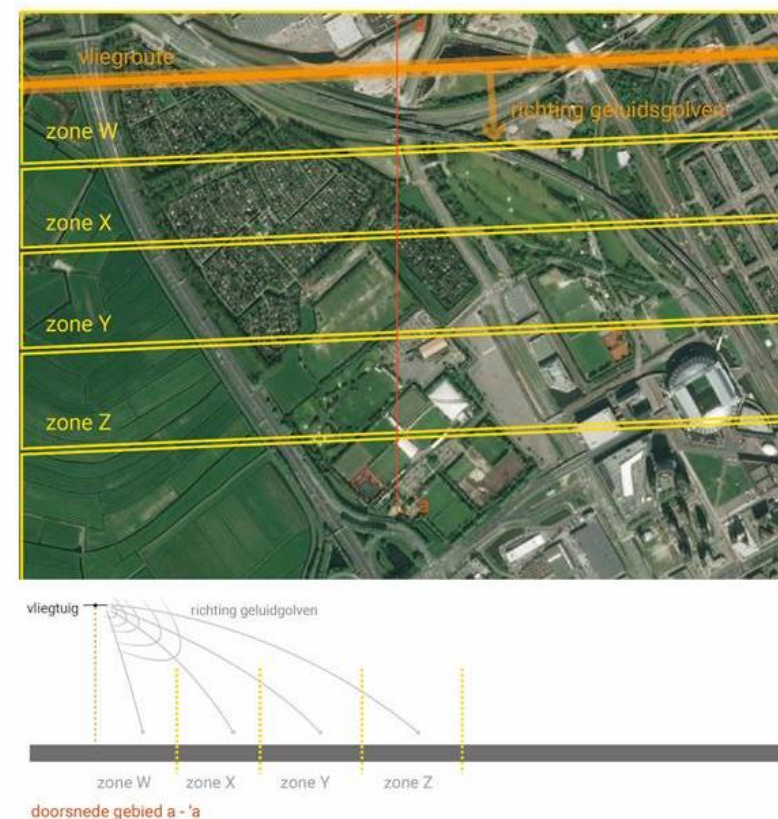
Er wordt bewust voor gekozen om woningbouw niet precies tot aan de LIB-4 (o.a. in het deel van de volkstuinten) te laten plaatsvinden. In het gedeelte van DNK dat het dichtst bij Schiphol ligt en het dichtst bij de LIB-4 lijn vindt geen woningbouw plaats maar worden de bestaande tuinparken toegankelijk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

Geluid-adaptief ontwerpen³

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



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

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 in vier zones worden opgedeeld (zie kaartbeeld), 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 ontwerpkaders nodig voor de stedenbouwkundige typologieën en de bebouwing.

Flexibiliteit in planvorming door verwachte verandering LIB-zone

Omdat het vliegverkeer in de toekomst naar verwachting stiller wordt, 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.

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

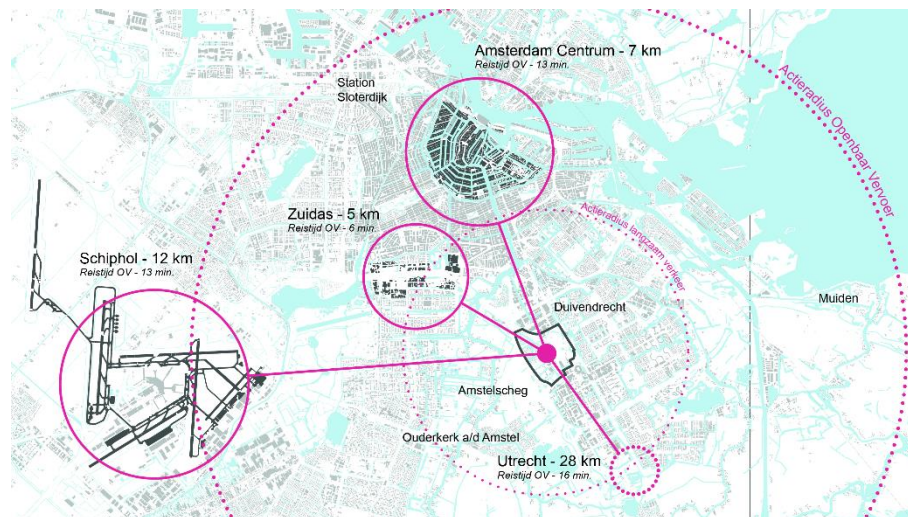
Als definitie voor bestaand stedelijk gebied geldt: "bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur". Over de uitleg van deze definitie bestaat veel jurisprudentie. Hierin is bepaald dat ook groenvoorzieningen en recreatieve voorzieningen behoren tot het bestaand stedelijk gebied.

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).

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 kaders 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? Het ambitiebeeld krijgt aan de hand van 6 integrale thema's invulling, die nauw aansluiten bij de komende Omgevingswet. Vervolgens is gebiedsgericht de ontwikkelvisie uitgewerkt.

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.

3.2.1 Leefbaarheid, woonkwaliteit & gezondheid

Woonvisie Ouder-Amstel (aug 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. Voordat er een woonzorgvisie opgesteld kan worden, moet er eerst een analyse uitgevoerd worden. Hiervoor is het voorstel om in de begroting voor 2022 budget te vragen aan de raad om tot deze visie te komen. Voor wat betreft de lage slagingskansen van jongeren en starters worden de Beleidsregels huisvesting aangepast, zodat starters en jongeren eerder voorrang krijgen bij het aanbieden van woningen.

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).

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.

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 Programmatie onderbouw 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 middensegment 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 ontwerp oplossingen 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 minimaliseren 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 hoogbouw in 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 reeds zijn opgenomen:

- Voor de realisatie van geluidgevoelige functies zoals woningen is het noodzakelijk om mitigerende maatregelen te nemen.
- Een geluidsafschermende constructie van ca. 9 meter langs de rijksweg A2 is naar verwachting essentieel om te voldoen aan de maximale ont-heffingswaarde.

- 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 mogelijke 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.

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.

3.2.2 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.

3.2.3 Duurzaamheid, energieneutraliteit & klimaatbestendigheid

Duurzaam leefgebied

Voor het leefgebied van de toekomst is duurzaamheid een speerpunt. De Nieuwe Kern is klimaatbestendig, rainproof, hitte- en droogtebestendig als mede 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.

De ambitie is dat DNK meer energie gaat produceren dan bewoners en ondernemers consumeren. Het samenspel met de omgeving speelt bij energie een belangrijke rol. Zo werkt de ArenA aan een energy hub, in eerste in-

stantie 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.

Circulariteit

Circulariteit is een centraal thema ofwel hergebruik van grondstoffen. 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. 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.

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). Als de doelstelling van rainproof inrichten wordt bereikt, worden beide onderzochte varianten positief beoordeeld voor het criterium wateroverlast. Dit is afhankelijk van de verdere detaillering van het plan en ontwerp.

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.

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 voor beide onderzochte varianten 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.

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 bouwfasering 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.

3.2.4 Groen & water

Groen & water als identiteit

Groen- en waterstructuren zijn door de wijk verweven en dragen bij aan de identiteit van DNK. Een centrale groenblauwe zone die fysiek en programatisch verbindt. Iedereen woont aan of in de nabijheid van het stadspark, waardoor de wijk een groene identiteit krijgt. De hoofdgroenstructuur zorgt daarnaast voor de ultieme verbinding met de omgeving, een groene loper

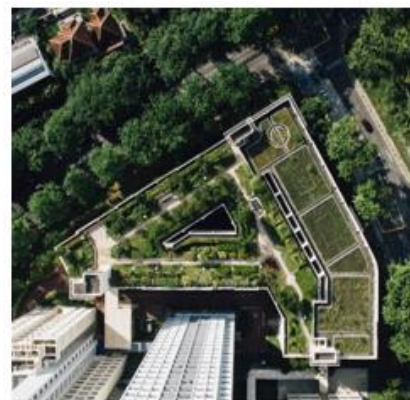
tussen station Duivendrecht, station Amsterdam Bijlmer ArenA en de Amstelscheg. De toegankelijke volkstuinen aan de westkant vormen een groene oase voor een blokje om. Voor het creëren van een gezonde en duurzame leefomgeving en een klimaatadaptieve openbare ruimte is groen essentieel. Als voorbeeld 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 Ronde Hoep en de polders, aangelegd.
- De oevers van watergangen en –plassen worden natuurvriendelijk aangelegd.



De huidige complexe waterstructuren (3 verschillende waterpeilen over twee polders) worden gedeeltelijk aangepast om DNK mogelijk te maken. Ter compensatie voor die aanpassing en vanwege het creëren van verharde ondergrond 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 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 TEA⁴). Beleving, beweging en ontmoeting krijgen vorm in de ruimtelijke kwaliteit van DNK.

De tuinparken, het groene hart 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 krijgt indien technisch en financieel mogelijk een plaats als herkenningspunt langs een van de routes. De mogelijkheid voor het behoud van het Zwarte Laantje wordt onderzocht.

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. 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 langs de snelweg. Om de impact op de bestaande natuur te minimaliseren wordt, waar mogelijk, ophoging uit de weg gegaan. Waar ophoging wel noodzakelijk is, biedt dit met de juiste laagopbouw kansen voor een rijkere ecologie.

⁴ Thermische energie uit oppervlaktewater (TEO) en thermische energie uit afvalwater (TEA).

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.

Relatie MER

Door de voorgenomen ontwikkeling van DNK gaat veel potentieel leefgebied en gaan verschillende potentiële verblijfplaatsen verloren. In beide onderzochte alternatieven is de ontwikkeling van DNK daarom 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.

Voor beide onderzochte varianten 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 rekening 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:

- 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.

- 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 kan een impuls gegeven worden 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.

Vervolgens blijkt uit de passende beoordeling (op basis van de maximale variant uitgevoerd) het volgende:

- Als gevolg van de ontwikkeling van DNK is er sprake van een permanente stikstofdepositie van maximaal 0,01 mol/ha/jaar op de Natura 2000-gebieden Naardermeer en Botshol.
- In de ecologische toets is voor alle habitattypen/leefgebieden geoordeeld dat het voornemen op zichzelf met zekerheid niet leidt tot significante gevolgen, ondanks een (geringe) bijdrage aan depositie.
- 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 als gevolg van deze geringe depositie 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.

3.2.5 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.

Overall 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 niemandsland: het is een schakelgebied tussen ABPZ, ArenAPoort, Duivendrecht, Ouderkerk aan de Amstel en de Amstelscheg met een versplinterde identiteit. 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 is 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.

3.2.6 Bereikbaarheid & mobiliteit

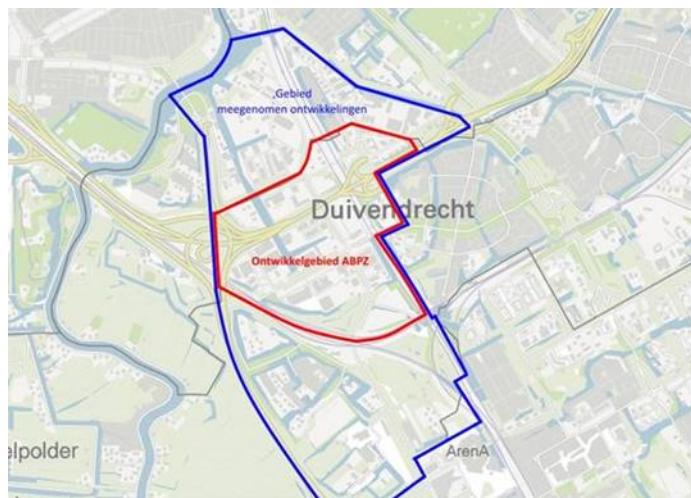
Verbindingen op alle niveaus

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 wordt er gewerkt aan een gemeentegrens overschrijdend mobiliteitsplan waar ook DNK onderdeel van uitmaakt. Indien dit mobiliteitsplan tijdig gereed is en in beide gemeenten (Amsterdam en Ouder-Amstel) is vastgesteld zullen de ambities en maatregelen die hierin benoemd worden opgenomen worden in de structuurvisie DNK; als het mobiliteitsplan later gereed is zal hierover aanvullende besluitvorming voor DNK nodig zijn.

Afb. 3.1 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 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 Ouderkerkerplas, Gaasperplas en het Amsterdam UMC draagt verder bij aan verspreiding van de parkeerdruk. De woongebieden worden hierdoor zoveel mogelijk gevrijwaard 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 zorgpunt, evenals 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.

Verbindingen voor langzaam verkeer

Om de waarde van de tuinparken te behouden en te optimaliseren wordt de recreatieve infrastructurele ader 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 worden 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 terug te zien in het fietsgebruik in beide onderzochte varianten: 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.

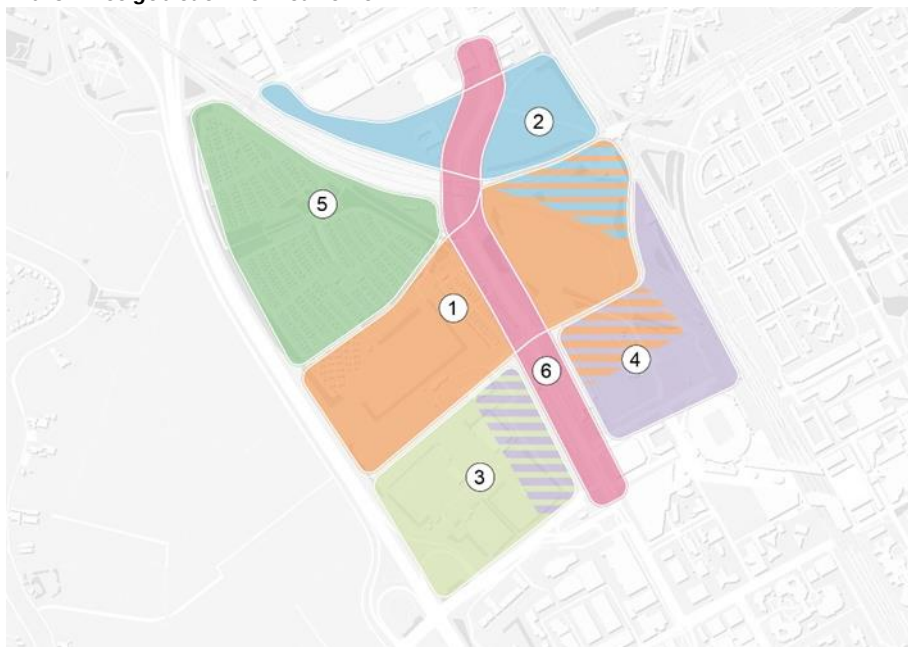
3.3 Ontwikkelvisie per deelgebied

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. 3.2 Deelgebieden De Nieuwe Kern



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.

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 ge-

woond, gewerkt, gesport en gerecreëerd wordt. De gemengde woningen-voorraad 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. Amsterdam initieert hier tijdelijk (10-15 jaar) een touringcarterminal tegen het spoortalud richting Amstel Business Park Zuid. 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 de 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.



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 4.500 woningen met een gemiddeld vloeroppervlak van 100m² 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, ook met een gemaximaliseerd programma waarbij de stedenbouwkundige kwaliteit conform de structuurvisie overeind blijft. Dit gemaximaliseerde programma omvat circa 6.200 woningen met een gemiddeld vloeroppervlak van 100 m² bvo

(620.000 m² woonfuncties) en een bijhorend programma voor wijkgerichte retail en horeca van ca 6.500 m² bvo. Zie ook de toelichting in hoofdstuk 5.

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, ontsluitende weg alsmede het brede profiel ervan. Een afname van de stedelijkheid, 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.

- 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.
- 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, (dakterrassen, 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

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:** Op basis van de prognoses zullen er in DNK circa 1.475 tot 1.625 kinderen in de leeftijdscategorie 4 tot en met 11 jaar komen. In de gemeente Ouder-Amstel zijn 5 basisscholen aanwezig, met gemiddeld 265 leerlingen per school. Aangezien deze allemaal relatief ver van de planlocatie liggen is er behoefte aan basisonderwijs binnen DNK. Voor De Nieuwe Kern zijn de referentienormen van Amsterdam voor maatschappelijke voorzieningen uitgangspunt. 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. Hierin wordt uitgegaan van 3 Alles-in-één-basisscholen met een gemiddelde omvang 3.400 m² bvo, wat uitkomt op totaal 10.200 m² bvo aan primair onderwijs. De ruimte is schaars. Zodoende is een uitgangspunt 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 900 tot 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 ruimtere-servering wordt rekening gehouden met 1 school bij de ontwikkeling van ca. 450.000 m² bvo aan woningen en 2 scholen bij de ontwikkeling van ca. 620.000 m² bvo aan woningen, op basis van een ruimtebeslag van

ca. 7.250 m² bvo (per vestiging). 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 4 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. Daarnaast bestaat er de mogelijkheid een algemeen toegankelijke school te realiseren.

Sportfaciliteiten binnen & buiten

Invulling aan de behoefte tot beweging is niet beperkt tot sportpark de Toekomst. 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

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. De beoogde sportvoorzieningen binnen en buiten komen hieraan tegemoet. 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 4.500 m² voor openbare sportvoorzieningen bij 4.500 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 overschaduwten.

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

Uitgaande van ca. 450.000 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	1	1.900	
Totaal				ca. 20.250 m ²

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 stay⁵. 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

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). Ouder-Amstel en Amsterdam zijn

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 transformatimeters van Amsterdam die extra worden gerealiseerd bij de SMH. Het kantoorprogramma in DNK gaat hiermee van 110.000 m² naar 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

⁵ Shortstay betreft een periode van 1 week tot max 6 maanden, extended stay van 1 week tot max 12 maanden

i.v.m. luchtvaartgeluid (LIB 4). Vanuit de eerde 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 leisurfuncties 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 artikelsector⁶. 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

⁶ Ouder-Amstel, Programmatische onderbouwing De Nieuwe Kern, BRO, april 2021

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.

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
Leisurfuncties	15.000	25.000
Detailhandel in boodschappen	2.600	2.900
Horeca in restaurants en cafés	1.800	2.300
Totaal commercieel	201.400	262.200

Afb. 4.1 Schematische en indicatieve kaart functies en zoeklocaties De Nieuwe Kern



4.4 Duurzaamheid, circulariteit & klimaatbestendigheid

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. 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.

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.

Afb. 4.2 De vijf duurzaamheidsthema's van de GPR-methodiek



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 Smart Mobility Hub bij de ArenAPoort wordt een toonbeeld van meervoudig ruimtegebruik. 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.

Circulair gebruik van grondstoffen

En 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.

Elektriciteit - gasloos- warmte / koude & netwerken

Zoals aangegeven is het de ambitie dat DNK meer energie gaat produceren dan bewoners en gebruikers consumeren. Nader onderzoek wordt verricht naar de mogelijkheden voor één pakket voor warmte en koude. DNK wordt 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.

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.

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 hoofdontsluitingsweg 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 kering tussen de Venserpolder en Polder de Toekomst vormt een onderdeel van de groenstructuur van de nieuwe wijk. Consequentie hiervan is dat het huidige opgaand groen bij op-hoging dient te worden geamoveerd. 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.

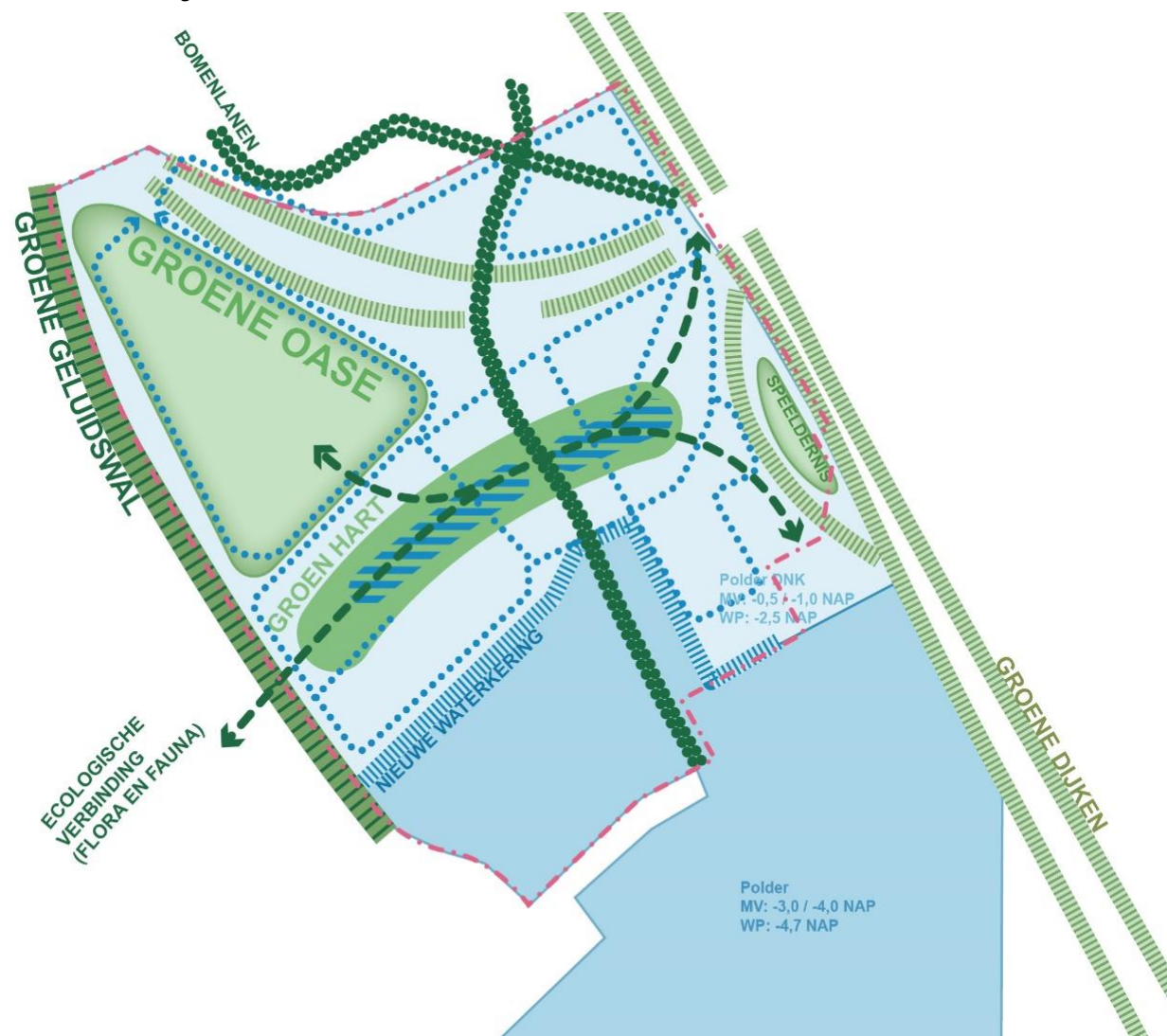
Dit wordt meegenomen als onderdeel van de nadere uitwerking van de waterstructuur in een watergebiedsplan. Een andere mogelijkheid is het realiseren van een oostelijke en westelijk watersysteem. In beide situaties is het uitgangspunt het afvoeren richting het gemaal van de Venserpolder. In afbeelding 4.2 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 doorvaarhoogte 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. 4.3 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 inprickers 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..

Co-creatie

In een co-creatieproces door grondeigenaar gemeente Amsterdam en de gebruikers zal de uiteindelijke route en invulling van functies aan het recreatieve pad worden vormgegeven. Hierbij zullen ook afspraken worden gemaakt over mogelijke aanpassingen van het terrein, overlast van scooters/e-bikes en waarborgen van de veiligheid in de breedste zin (bijvoorbeeld door middel van afsluitbare inprickers 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 neemt deel aan het co-creatieproces om de kaders en randvoorwaarden die in de structuurvisie zijn benoemd te bewaken.

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 over de A2 door middel van een brug, in het verlengde van de zuidelijk gelegen wijkontsluitingsweg c.q. fietsroute. 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

De ArenAPoort 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.

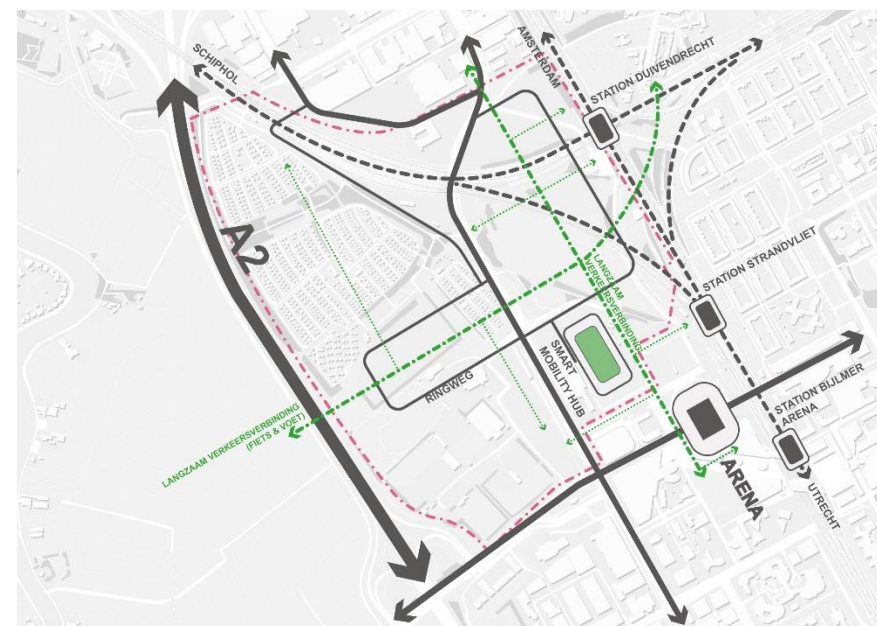
Uitgangspunten auto-parkeren algemeen

Het parkeren van auto's is ondergeschikt aan andere functies. Hoe dichter 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 4.4 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.

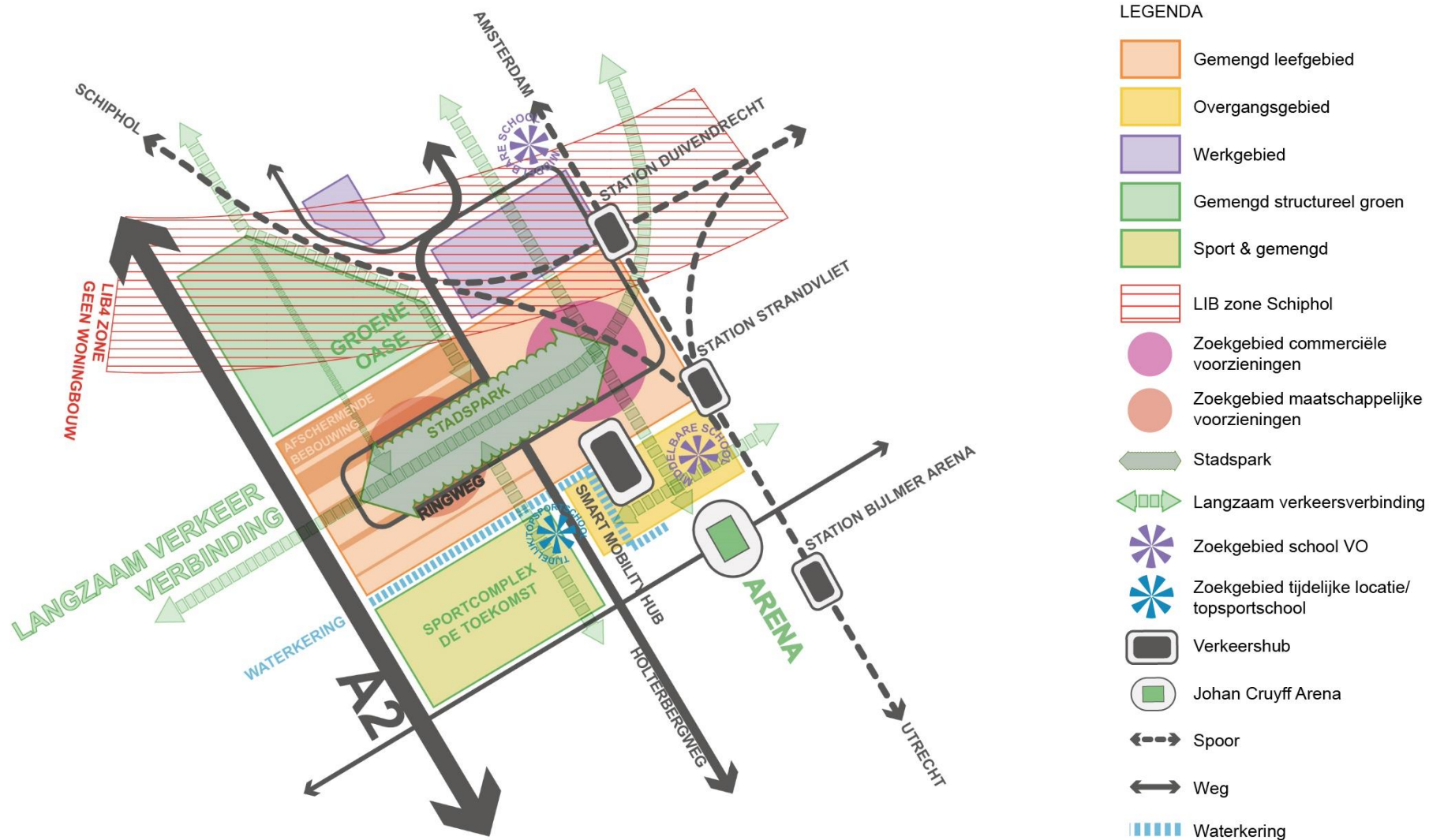
Fietsparkeren

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. 4.5 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, gekoppeld aan de concept-structuurvisie (05-12-2019). 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 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 100m² 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 voorliggende ontwerp-structuurvisie wordt nog geen keuze gemaakt; dat zal de gemeenteraad doen bij vaststelling van de structuurvisie.

De structuurvisie wordt vervolgens uitgewerkt in deelplannen voor deelgebieden (gefaseerde 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.

⁷ In de variant (MER groot) worden de effecten van een groter (woon)programma onderzocht, waarbij de stedenbouwkundige kwaliteit conform deze structuurvisie nog overeind gehouden kan 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 5.000m² bvo.
2. In de variant (MER groot⁷) 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 concept 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.

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 bouw-

kundige 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

Om regie te kunnen voeren op de ruimtelijke kwaliteit van DNK wordt een kwaliteitsteam samengesteld. Het kwaliteitsteam beoordeelt plannen en initiatieven en toetst deze aan de vastgestelde kaders. De Structuurvisie geeft daarvoor de aanzet, welke nader worden uitgewerkt in concrete kwaliteitseisen. Dit gebeurt in 2 stappen:

1. Ontwikkelen van een stedenbouwkundig ontwerp op hoofdlijnen (op basis van en als uitwerking van deze structuurvisie), en vervolgens;
2. Het opstellen van een beeldkwaliteitsplan waarin de ruimtelijke kaders voor de (deel)ontwikkelingen worden vastgelegd en op basis waarvan het kwaliteitsteam plannen en initiatieven kan toetsen.

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:

- a. Een uitwerking van het te voeren beleid voor de ontwikkeling, het gebruik, het beheer, de bescherming of het behoud daarvan,
- b. 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.

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 functioneel 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 ontwerp-fase 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.

Vaststelling

Naar verwachting zal de gemeenteraad van Ouder-Amstel de Structuurvisie De Nieuwe Kern in het derde kwartaal 2021 vaststellen, een en ander conform de planning in hoofdstappen (zie hieronder). De ontwikkeling zal in fases gaan waarbij het eerste bestemmingsplan (of afwijking van omgevingsplan met omgevingsvergunning) verwachten wordt per 2021 (paralleltraject met de Structuurvisie).

De planning in hoofdstappen

Structuurvisie incl. MER en 1e omgevingsplan

B&W: vaststellen Concept-Structuurvisie	7 januari 2020
Participatie concept SV	jan '20 - aug '20
Notitie reikwijdte en detailniveau MER	sept '20 - okt '20
Uitkomsten participatie verwerken	okt '20 – februari '21
Uitvoeren MER, incl passende beoordeling stikstof	nov '20 - maart '21
Uitkomsten MER verwerken	april '21
B&W: vaststellen Ontwerp-Structuurvisie	mei '21
Ontwerp-Structuurvisie ter inzage (6 weken)	mei '21 – juni '21
Cie-mer toetsing (ook 6 weken)	Mei – juni '21
Advies Commissie-m.e.r.	Eind juni '21
Zienswijzen beantwoorden / verwerken	juli '21 – aug '21
Vaststellen Structuurvisie (B&W, Cie, Raad)	september – oktober '21

5.4 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 ontwerpbureau 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.

Steun van de eigenaren

Het gebied kent een aantal grondeigenaren. Dit zijn AFC Ajax NV, gemeente Amsterdam, Nederlandse Spoorwegen NV 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.

BIJLAGEN

**Bijlage 1: Programmatische onderbouwing De Nieuwe
Kern, BRO, april 2021**

Programmatische onderbouwing De Nieuwe Kern

Gemeente Ouder-Amstel



Programmatische onderbouwing De Nieuwe Kern

Gemeente Ouder-Amstel

Ontwerp

Rapportnummer:	P01786
Datum:	april 2021
Opdrachtgever:	Gemeente Ouder-Amstel
Projectteam BRO:	PZ, TB, RV, EH, RvO
Trefwoorden:	Programma, De Nieuwe Kern, voorzieningen, ladder, duurzaam ruimtegebruik, wonen, niet-woon functies
Bron foto kaft:	--
Beknopte inhoud:	Deze rapportage geeft een onderbouwing van het beoogde programma aan wonen en niet-woonfuncties voor de gebiedsontwikkeling De Nieuwe Kern in gemeente Ouder-Amstel.

BRO
Vestiging Amsterdam
Sarphati Plaza
Rhijnspoorplein 38
1018 TX Amsterdam
T +31 (0)20 506 19 99
E info@bro.nl

Inhoudsopgave	pagina
1. INLEIDING	2
1.1 Aanleiding	2
1.2 Uitgangspunten	3
1.3 Leeswijzer	4
2. SAMENVATTING EN CONCLUSIES	5
3. DEEL 1: WOONPROGRAMMA	8
3.1 Inleiding	8
3.2 Verzorgingsgebied	8
3.3 Relevant beleidskader	10
3.4 Trends en ontwikkelingen	11
3.5 Kwantitatieve behoefte	12
3.5.1 Woningvraag	12
3.5.2 Woningaanbod	13
3.5.3 Woningbehoefte	15
3.6 Kwalitatieve behoefte	15
3.7 Woningbehoefte en plancapaciteit	28
3.8 Effecten en ruimtelijke inpassing	29
4. DEEL 2: NIET-WOONPROGRAMMA	31
4.1 Inleiding	31
4.2 Kantoren en bedrijven	31
4.3 Detailhandel	33
4.4 Horeca en leisure	38
4.5 Maatschappelijke voorzieningen	40
4.6 Effecten en inpassing programma	45

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

De Nieuwe Kern betreft een unieke gebiedsontwikkeling, gelegen in de gemeente Ouder-Amstel en is onderdeel van de stedelijke agglomeratie Amsterdam. De visie op de planvorming loopt al enkele jaren. Er ligt een Nota van Uitgangspunten en Samenwerkingsovereenkomst om te komen tot een gemengd leefgebied. Het programma beoogd circa 4.500 woningen en 250.000 m² aan niet-woonfuncties inclusief sportvelden.

Wat betreft eigendomsverhoudingen is de ontwikkeling anders dan de meeste andere ontwikkelingen op deze schaal. De gemeente Ouder-Amstel is het juridisch-planologisch bevoegd gezag, maar heeft nagenoeg geen grond in bezit. Grondeigenaren zijn Gemeente Amsterdam, Amstelborgh/Borchland, NS Vastgoed en AFC Ajax. De gemeente Ouder-Amstel zal de planologische kaders vaststellen in een Structuurvisie, als basis voor uit te werken bestemmingsplan(nen) en faciliterend grondbeleid voert. De eigenaren ontwikkelen het gebied voor eigen rekening en risico en stellen daarvoor een stedenbouwkundige verkenning op.

Locatie

Het plangebied van 190 hectare ligt aan de zuidoostelijke rand van de stad Amsterdam in de gemeente Ouder-Amstel. Het is een vrijwel open plek in een dichtbebouwd stedelijk gebied. De Holterbergweg speelt een belangrijke rol in de beleving van De Nieuwe Kern als hoofdontsluitingsweg. Het initiatief is gelegen ten noorden van stadion Johan Cruijff Arena en tussen de rijksweg A2 en A10 en de spoorlijn Amsterdam-Utrecht. Op korte afstand ligt station Duivendrecht. Deze onderdelen samen maken dat de locatie enorm goed bereikbaar is. Het gebied wordt omgrenst door het stadsdeel Zuidoost behorende tot de gemeente Amsterdam (figuur 1.1) en het dorp Duivendrecht, dat onderdeel uitmaakt van de gemeente Ouder-Amstel. In het zuid-westen grenst het plan aan agrarische gronden, die eveneens binnen de grenzen van gemeente Ouder-Amstel vallen.

Figuur 1.1: Ligging planlocatie



1.2 Uitgangspunten

Toets aan ladder voor duurzame verstedelijking

Om voor de verdere ontwikkeling van De Nieuwe Kern draagvlak te creëren is een toets van het beoogde programma aan de 'Ladder voor Duurzame Verstedelijking' nodig. Deze toets is verplicht bij de onderbouwing van een ontwikkeling waarvoor een bestemmingsplanwijziging nodig is. De laddertoets levert informatie op over de haalbaarheid en wenselijkheid van het project en voor een onderbouwing in het licht van een goede ruimtelijke ordening.

De 'Ladder voor Duurzame Verstedelijking' (art. 3.1.6 Besluit ruimtelijke ordening).

Dit is een wettelijk verplicht motiveringsinstrument dat doorlopen moet worden voor iedere 'nieuwe stedelijke ontwikkeling'. Het tweede lid van art. 3.1.6. luidt als volgt: "De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien."

Uit jurisprudentie blijkt dat het aantonen van de behoefte tot doel heeft na te gaan of de vestiging van een functie (of branche) in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening. De behoefte kan, zowel kwantitatief, als kwalitatief van aard zijn. De insteek van het gevraagde onderzoek is om te beziën welk programma gewenst en mogelijk is, waarbij aangesloten zou kunnen worden op de vraag/behoefte vanuit de lokale en regionale gemeenschap. Omdat de planlocatie zich binnen bestaand stedelijk gebied bevindt, zal slechts kort gemotiveerd hoeven worden waarom de ontwikkeling op deze locatie wenselijk is.

Uitgangspunten

In tabel 1.1 staan de uitgangspunten voor de verdere analyse samengevat.

Tabel 1.1: Uitgangspunten analyse

Variabele	Waarde	Toelichting
Doelgroepen	Divers	In De Nieuwe Kern is het plan om circa 4.500 woningen te realiseren voor diverse doelgroepen, in diverse woonmilieus.
Inwonertal	9.500 – 10.500 inwoners	Gezien het gemengde karakter van het gebied wordt uitgegaan van een gemiddelde huishoudensomvang van 2,2, oftewel 9.900 inwoners. In de berekening is volledigheidshalve uitgegaan van een bandbreedte.
Benchmark	IJburg	De invulling van de programmatische analyse is (waar benchmark nodig is) vergeleken met de bevolkingsopbouw van IJburg, vergelijkbaar qua stedelijkheid, ligging (afstand tot hoogstedelijke Amsterdam) en dynamiek.

Variabele	Waarde	Toelichting
O.V. reizigers	20.000 per dag 2,75 miljoen per jaar	In totaal zijn er circa 13.100 treinreizigers en 11.800 metroreizigers (gemiddeld per werkdag) die gebruik maken van het station Duivendrecht. ¹ Dit komt neer op een totaal van 24.900 reizigers per gemiddelde werkdag (zowel de NS als de GVB rekenen alleen met eigen in- en uitstappers, overstappers worden niet meegenomen). Aangezien het aantal overstappers niet bekend is, is een correctie toegepast tot 20.000 reizigers per dag. In totaal komt dit jaarlijks uit op circa 2,75 miljoen reizigers via station Duivendrecht (excl. bus). ²

1.3 Leeswijzer

Onderbouwing van het woonprogramma komt aan bod in deel 1 (hoofdstuk 3) van deze rapportage. Alle onderdelen van het niet-woonprogramma komen aan de orde in deel 2 (hoofdstuk 4).

¹ Treinreizigers.nl - Cijfers metro: Vervoerregio Amsterdam: Top 10 drukste metrostations van Amsterdam (2019)

² De cijfers betreffen werkdagen en in de telling wordt elke reiziger 2 x geteld, namelijk in- en uitstappers. Uitgangspunt: (275 werkdagen * 20.000 reizigers) / 2 = circa 2,75 miljoen reizigers per jaar). 275 dagen is inclusief correctie weekenden en vakanties.

2. SAMENVATTING EN CONCLUSIES

Toets aan de Ladder voor Duurzame Verstedelijking

Om voor de verdere ontwikkeling van De Nieuwe Kern draagvlak te creëren is een toets van het beoogde programma aan de 'Ladder voor Duurzame Verstedelijking' nodig. In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro art 3.1.6) is vastgelegd dat de toelichting bij een bestemmingsplan of projectafwijking moet voldoen aan de systematiek van de ladder voor duurzame verstedelijking. De ladder is een wettelijk verplicht motiveringsinstrument, waaraan iedere 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' (art. 1.1.1. Bro) moet worden getoetst. De ladder heeft duurzaam ruimtegebruik als doel en geeft invulling aan het zorgvuldig en transparant afwegen van besluitvorming bij ruimtelijke ontwikkelingen. Bijgaand de conclusies samengevat.

Gebiedsontwikkeling De Nieuwe Kern

De Nieuwe Kern betreft een unieke gebiedsontwikkeling tussen het Station Duivendrecht, de Johan Cruijff ArenA en de A2. Het gebied is gelegen in de gemeente Ouder-Amstel en is onderdeel van de stedelijke agglomeratie Amsterdam. In de onderbouwing van het beoogde programma aan woon- en niet-woonfuncties zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Toekomstige inwonertal: 9.500 – 10.500 inwoners
- Doelgroepen: divers op basis van beoogd woon en niet-woonprogramma
- O.V.-reizigers: 2,75 miljoen per jaar

Woonprogramma

Voor het beoogde woningbouwprogramma is de 'Metropoolregio Amsterdam' (figuur 3.1) de relevante woningmarkt-regio (Handreiking Ladder voor Duurzame Verstedelijking Wonen, Stadsregio Amsterdam, 18 oktober 2016). Hiertussen vinden de meeste verhuisbewegingen plaats. Deze regio omvat ook de Stadsregio Amsterdam (SRA). In totaal zullen er circa 4.500 woningen worden gerealiseerd in De Nieuwe Kern.

- Kwantitatief is het programma passend bij de behoefte van de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Eventuele hogere aantallen zijn ook afgestemd met de Provincie en passen daardoor binnen de regionale afspraken van de MRA.
- Kwalitatief heeft het plangebied de mogelijkheid om als overgangsgebied tussen het centrumstedelijk gebied van Amsterdam en het suburbane karakter van Ouder-Amstel te fungeren. De kunst is om de combinatie van stedelijk en landelijk in het plangebied te integreren, waarbij het oostelijke deel meer centrum-stedelijk van aard is en het westelijk deel een lagere dichtheid kent, met een minder (hoog)stedelijk karakter. Het plangebied kan daarbij de mogelijkheid bieden een diversiteit aan huishoudens te huisvesten. Enerzijds kan het een plek geven aan de vele jonge huishoudens die naar dit gebied toetrekken, anderzijds aan de jongere gezinnen die zorgen voor de uitstroom van Amsterdam en veelal naar de omliggende gemeenten in de regio Amstelland-Meerlanden trekken.
- Kijkend naar zowel de vraag vanuit de regio als de directe aangrenzende gebieden zou een gemengd woningaanbod passend zijn, waarbij de gemiddelde woningwaarde van het totale plangebied in het (hoge) middensegment 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).

Complementariteit aanbod biedt kansen voor doorstroming

Het plangebied kan een meerwaarde krijgen door het complementair te maken aan aangrenzende gebieden in Amsterdam Zuid-Oost. Met het toevoegen van meer woningen in het middensegment wordt doorstroom mogelijk gemaakt voor de bestaande doelgroep. Met de toevoeging van het dure segment blijft het gebied de gemiddelde huidige hogere woningwaarde behouden. De omliggende gebieden kenmerken zich onder meer door een grote voorraad sociale (huur)woningen, en de lagere gemiddelde woningwaarde. In samenhang wordt hiermee in een compleet woningaanbod voorzien in het stadsdeel zuid-oost. Daarnaast blijkt De Nieuwe Kern een geschikte locatie om ruimere woningen te realiseren met meer groen, buitenruimte en kwaliteit; ook in de vorm van eengezinswoningen in een stedelijke setting, zoals stadswoningen, vrijstaande woningen en tweekappers. De laatste jaren is er in de plannen van Amsterdam en de directe omgeving een duidelijk toename van appartementen zichtbaar. Hiermee wordt voorzien in de behoefte om groter te wonen, onder meer vanwege veranderingen in het huishouden of leeftijd. In het plangebied bestaat de mogelijkheid om trends en ontwikkelingen te integreren in zowel de totaalvisie als de woonconcepten.

Niet-woonprogramma

In totaal is er een behoefte onderbouwd van in totaal **165.000** tot circa **230.000 m² bvo** aan niet-woonvoorzieningen (excl. Sportvelden) in De Nieuwe Kern bestaande uit:

- **Kantoren en bedrijven:** Voor kantoren en bedrijven is er in de onlangs door de gemeenteraad vastgestelde 'Behoefteraming kantoren en bouwstenen voor ontwikkeling' circa 60.000 tot 110.000 m² bvo geraamd. Voor de omgeving rondom station Duivendrecht komt dit neer op circa 40.000 tot 70.000 m² bvo en voor omgeving Arena Poort op 20.000 tot 40.000 m². Het is belangrijk om een mix aan functies qua aard, schaal en segment in het gebied te realiseren om een toekomstbestendig vestigings- en verblijfsklimaat te realiseren.
- **Detailhandel:** Het detailhandelsaanbod krijgt een lokale verzorgingsfunctie. Afhankelijk van het uiteindelijke aantal inwoners, is er behoefte aan circa 2.600 tot 2.900 m² bvo in het dagelijkse aanbod. Dit betreft in ieder geval één of meer supermarkten. Met eventueel aanvulling van kleinschalig boodschappenaanbod zoals een drogisterij, gemakswinkel e.d.
- **Horeca en leisure:** De behoefte aan horeca voor De Nieuwe Kern wordt geschat op 1.800 tot 2.300 m² bvo bestaande uit 8 - 9 fastservice-bedrijven (lunchroom, coffeebars e.d.), 1 - 2 cafés en 6 - 7 restaurants. Indien er goed wordt aangesloten op het station Duivendrecht is hier aanvullend ruimte voor circa 3 fastservice-bedrijven. In de onlangs vastgestelde 'Visie hotels en leisure Ouder-Amstel' is voor De Nieuwe Kern circa 60.000 – 70.000 m² bvo voor hotels en short-stay geraamd en circa 25.000 m² bvo voor leisurefuncties. Met een mix naar toeristische en zakelijke doelgroepen.
- **Maatschappelijke functies:**
Op 5 maart 2018 is er een bestuurlijke afspraak tussen gemeente Amsterdam en gemeente Ouder-Amstel dat voor het gebied Amstel-Arena (waaronder De Nieuwe Kern) de referentienormen van Amsterdam voor maatschappelijke voorzieningen uitgangspunt zijn. In het rapport 'Naar een

complete stad: ruimte voor voorzieningen in Zuidoost, DNK en ABPZ' zijn deze referentienormen vertaald naar de benodigde voorzieningen voor DNK. De gegevens uit dit rapport zijn leidend in het voorgestelde programma voor de maatschappelijke voorzieningen. Voor nadere toelichting verwijzen wij naar de genoemde rapportage.

Overzicht behoefte voorzieningen De Nieuwe Kern (m2 bvo)

	minimaal	maximaal
Commercieel:		
• Kantoren en bedrijven	60.000	110.000
• Detailhandel	2.600	2.900
• Horeca	1.800	2.300
• Hotels en short-stay	60.000	70.000
• Leisure	25.000	25.000
<i>Totaal commercieel</i>	<i>149.400</i>	<i>210.200</i>
Maatschappelijk:		
• Medisch centrum		900
• Kleinschalig medisch centrum		200
• Alles-in-een-basisschool		11.400
• Openbare sport (excl. speelplekken)		4.500
• Huis van de Wijk		500
• Jongerencentrum		350
• Dagbesteding		200
• Buurtkamer regulier		150
• Kunst en cultuur		1.125
• Bovenwijks Voortgezet Onderwijs		14.500
<i>Totaal maatschappelijk</i>	<i>33.825</i>	<i>33.825</i>
Totaal	183.225	244.025

Effecten en aanvaardbaarheid

De effecten van de beoogde nieuwe functies zijn per saldo positief en richten zich merendeels op de lokale structuur. De Nieuwe Kern wordt daarmee daadwerkelijk een nieuwe kern met alle benodigde voorzieningen van dien. Op gebied van kantoren, hotels en leisure biedt De Nieuwe Kern door optimale bereikbaarheid (station Duivendrecht) kansen die de lokale behoefte overstijgen. De verwachte economische effecten zijn, zowel op kwantitatieve als kwalitatieve gronden, aanvaardbaar.

Inpassing in bestaand stedelijk gebied

De beoogde ontwikkeling De Nieuwe Kern vindt plaats in bestaand stedelijk gebied en sluit goed aan op de aanwezige stedelijke structuur van de gemeente Ouder-Amstel en Amsterdam.

3. DEEL 1: WOONPROGRAMMA

3.1 Inleiding

Aantonen behoefte

Gezien het aantal te realiseren woningen wordt een toets van de behoefte uitgevoerd. Uit jurisprudentie blijkt dat het aantonen van de behoefte tot doel heeft na te gaan of de vestiging van een functie (of branche) in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening. De behoefte kan, zowel kwantitatief, als kwalitatief van aard zijn. De insteek van het gevraagde onderzoek is om te bezien welk programma gewenst en mogelijk is, waarbij aangesloten zou kunnen worden op de vraag/behoefte vanuit de lokale en regionale gemeenschap. Omdat de planlocatie zich binnen bestaand stedelijk gebied bevindt, zal slechts kort gemotiveerd moeten worden waarom de ontwikkeling wenselijk is in het kader van een goede ruimtelijke ordening. Het resultaat levert input op voor het te ontwikkelen programma om het project verder te brengen.

Initiatief

Voor de locatie is het voornemen om het bestaande vastgoed te slopen en samen met de omliggende gronden te herontwikkelen naar onder meer wonen. Hierbij wordt gedacht aan het volgende woningbouwprogramma:

- Circa 4.500 woningen
- 30% sociaal, 40% midden en 30% duur
- Voor diverse doelgroepen
- Verdeeld in diverse woonmilieus

Ruimtelijk-functioneel onderzoek

Het antwoord op de vraag welk programma en invulling voorziet in een behoefte voor de locatie van De Nieuwe Kern in Ouder-Amstel, wordt verkregen door middel van ruimtelijk-functioneel onderzoek, waarbij zowel de kwantitatieve, als kwalitatieve behoefte voor wonen wordt onderzocht binnen het verzorgingsgebied.

Voor het bepalen van het verzorgingsgebied, de trends en ontwikkelingen en behoefte (kwantitatief en kwalitatief) en de vergelijking met het actuele aanbod is er onder andere gekeken naar het bestaand beleid en onderzoeken op provinciaal, regionaal en lokaal. Op het gebied van woningbouw zijn er vanuit diverse schaalniveaus afspraken. Dit geldt voor de gemeente Ouder-Amstel zelf, de gemeente Amsterdam, maar ook de grootregio Amsterdam, de Metropoolregio Amsterdam en de Provincie Noord Holland.

3.2 Verzorgingsgebied

De relevante woningmarkt is gebaseerd op het functioneren van de regionale woningmarkt en vastgesteld op basis van verhuisbewegingen/ migratiestromen.

Amsterdam heeft een grote aantrekkingskracht op huishoudens uit binnen- én buitenland. De verhuisrelatie voor het gebied wordt gekenmerkt door twee hoofdbewegingen. Aan de ene kant is er de instroom vanuit binnen- en buitenland naar de regio en vooral naar Amsterdam, waarbij er overigens ook sprake is een verhuisstroom vanuit andere MRA-gemeenten naar Amsterdam. Opvallend is ook dat vanuit een aantal studentensteden, waaronder Enschede, Utrecht, Groningen en Tilburg, verhuisbewegingen naar Amsterdam zichtbaar zijn. Dit zijn vooral jonge afgestudeerde een- of tweepersoonshuishoudens, die na hun studie naar Amsterdam vertrekken. De kansen voor hen op een baan zijn hier hoger, mede vanwege de vestiging van veel internationale bedrijven op onder meer de Zuidas. De tweede beweging hangt samen met de uitstroom vanuit Amsterdam. Deze verhuisstroom wordt gekenmerkt doordat een groot deel van de huishoudens die uit Amsterdam vertrekt, een woning in de nabijgelegen gemeenten betreft. Deze samenhang in verhuisbewegingen binnen een regio wordt ook wel aangeduid als een 'roltrap'.³

Voor het beoogde woningbouwprogramma is de 'Metropoolregio Amsterdam' (figuur 3.1) de relevante woningmarkt-regio (Handreiking Ladder voor Duurzame Verstedelijking Wonen, Stadsregio Amsterdam, 18 oktober 2016). Hiertussen vinden de meeste verhuisbewegingen plaats. Deze regio omvat ook de Stadsregio Amsterdam (SRA). Op basis van beiden wordt de woningbehoefte in beeld gebracht, omdat niet alle gegevens op MRA-niveau beschikbaar zijn. Dit is gedaan voor de periode tot 2040. Binnen deze periode ligt de planhorizon van 10 jaar voor het bestemmingsplan voor de woningbouwontwikkeling De Nieuwe Kern, maar ook de doorkijk naar de lange termijnbehoefte.

[illegible]

Hoofdstuk 3

3.3 Relevant beleidskader

Omgevingsvisie Noord-Holland 2050

De woningbouw wordt vooral in en aansluitend op de bestaande verstedelijkte gebieden gepland. Door de grote economische dynamiek zijn woon- en werklocaties vooral nodig in het zuidelijk deel van Noord-Holland, de MRA, met Amsterdam als zwaartepunt. Nieuwe ontwikkelingen moeten bij voorkeur bij knooppunten van openbaar vervoer worden gerealiseerd.

Provinciale woonvisie 2010-2020

Verbeteren van de afstemming tussen vraag en aanbod voor alle consumenten, en specifiek voor doelgroepen die minder kansen hebben op het vinden van een geschikte woning. Verbeteren van de mate waarin voorzieningen in de woonomgeving aansluiten bij de vraag van bewoners. Verbeteren van de duurzaamheid van het woningaanbod en de woonomgeving.

Uitvoeringsprogramma binnenstedelijk bouwen en versnellen

Groei van de woningvoorraad blijft achter bij de groei van het aantal huishoudens. Er bestaat met name extra krapte in Noord-Holland Zuid, als gevolg van een te lage woningbouwproductie.

Regionaal Actieplan Amstelland-Meerlanden, Amsterdam Zaanstreek-Waterland 2016-2020

Er is een tekort in vrijwel alle marktsegmenten. De grootste tekorten doen zich voor bij eengezinswoningen, betaalbare huurwoningen en betaalbare en middeldure koopwoningen. Bij de marktsegmenten meergezinswoningen in een stedelijk milieu - een segment dat ruim geprogrammeerd staat - en dure huurwoningen is de plancapaciteit een fractie groter dan de vraag.

Visie Ouder-Amstel 2030

Duurzaamheid en woonmogelijkheden voor jong en oud zijn speerpunt bij nieuwe woningontwikkelingen. Gestreefd wordt naar een balans tussen voorzieningen in de verschillende leefgebieden en het bevorderen van sociale cohesie op wijk -en buurtniveau. Evenals goede fysieke verbindingen met de regio en binnen de gemeente. Waarbij een balans tussen landschap en grootstedelijkheid bij nieuwe ontwikkelingen wordt behouden.

Woonvisie Ouder-Amstel 2016

Binnen de gemeente Ouder-Amstel staan er ten aanzien van het thema wonen vier punten hoog op de agenda:

1. Het vaststellen van doelgroepen (waarop beleid gevoerd wordt);
2. Het zorgen voor doorstroming;
3. Duurzaamheid;
4. Het langer zelfstandig thuis kunnen blijven wonen van ouderen.

3.4 Trends en ontwikkelingen

De maatschappij verandert snel en ontwikkelingen die iedereen meekrijgt noemen we mega-trends. Vanuit megatrends zijn specifiekere, toekomstgerichte ontwikkelingen te zien, microtrends. Zowel onderstaande megatrends als de daarbij behorende microtrends zijn van invloed op De Nieuwe Kern:

- **Urbanisatie:** Er trekken steeds meer mensen naar de stad, onder meer omdat hier de meeste werkgelegenheid aanwezig is, evenals allerlei voorzieningen op het gebied van onderwijs, zorg, cultuur, etc. De druk op de ruimte zal vragen om een efficiënter en flexibeler ruimtegebruik, niet alleen qua wonen en mobiliteit, maar ook bij voorzieningen. Hoge huurprijzen vragen om meer-voudig ruimtegebruik: bijvoorbeeld overdag een winkel en 's avonds een (deel van) woning.
- **Individualisme:** Globalisering, connectiviteit en groeiende welvaart hebben de opties voor voldoening en zelfontplooiing vermenigvuldigd. Leefstijlen en levenskeuze worden meer flexibel en gedifferentieerd, alles lijkt mogelijk voor iedereen. Individuen zien en uiten zichzelf steeds meer als merk, inclusief alle uitingen; online en offline. Producten en diensten worden daardoor steeds persoonlijker en individualistischer om hierop in te kunnen spelen.
- **Outernet:** Online en offline zijn steeds meer met elkaar verweven. We zijn continu in verbinding met het internet, maar ook onze omgeving zit vol met online-verbindingen. Internet zit zo naadloos verweven in onze apparaten en omgeving dat we vaak niet eens meer merken dat het er is.
- **Duurzaamheid:** Naar de toekomst toe zullen we steeds voorzichtiger moeten omgaan met onze leefomgeving en de bestaansbronnen die ons ter beschikking staan.
- **Grenzen vervagen:** Werk en privéleven raken steeds meer met elkaar verweven. Het scheiden van werken, wonen en vrije tijd is daardoor steeds lastiger. Meer en meer raakt het wonen verweven met de wijze waarop wij leven, werken, reizen, voor elkaar zorgen en onze leefomgeving en energiehuishouding inrichten. Dit uit zich ook in de architectuur met steeds meer functies in één gebouw; een wooncomplex met werkruimte, kinderopvang of sportschool.
- **Ecosysteem:** Het belang van de menselijke maat keert terug. Mensen willen geen anonieme instanties met ondoorzichtige producten en diensten. We krijgen minder vertrouwen in de overheid en instanties en meer vertrouwen in elkaar. Dichtbij, transparant en begrijpelijk worden steeds meer belangrijke waarden. Klein is het nieuwe groot. We wonen steeds meer en vaker in verbinding met één of meerdere gemeenschappen. We wonen samen, zorgen samen en investeren samen. Met onze familie of met een gelijkgestemde gemeenschap. Het opvangen van kinderen, de zorg voor ouderen, een financieel steuntje in de rug wanneer dat nodig is, dat alles wordt steeds vaker onderling geregeld.
- **Flexibele woningen:** De samenstelling van de bevolking verandert. Er zijn steeds meer ouderen en we blijven daarbij langer vitaal. Dit heeft ook invloed op vastgoed en de manier waarop we wonen. Ouderen willen bijvoorbeeld steeds vaker langer thuis wonen; hier moeten woningen op aangepast worden.
- **Maatschappelijke impact:** De consument vindt het steeds belangrijker dat organisaties maatschappelijke impact realiseren met hun diensten en producten. Blackrock, het grootste hedgefund ter wereld, wil in de toekomst alleen nog maar investeren in purpose-driven organisaties. Op landelijk niveau heeft het College van Rijks-adviseurs Panorama Nederland (PN) gelanceerd. PN verbeeldt hoe de grote maatschappelijke vraagstukken van nu, de komende decennia de sleutel kunnen zijn voor welkom, structurele verbeteringen van ons land. In de toekomst zullen oplossingen voor maatschappelijke opgaven meer en meer met elkaar verweven raken.

3.5 Kwantitatieve behoefte

De kwantitatieve behoefte wordt bepaald door de woningvraag in de marktregio af te zetten tegen het aanbod en de plancapaciteit binnen de gemeente en de regio. In deze paragraaf is de behoefte (vraagontwikkeling) van de metropoolregio Amsterdam, de gemeente Ouder-Amstel en stad Amsterdam in beeld gebracht. Dit is gedaan aan de hand van bevolkings- en huishoudensprognoses. Deze leidt tot een prognose van de kwantitatieve en kwalitatieve woningbehoefte in de MRA

3.5.1 Woningvraag

Bevolkingsgroei

In 2018 had de gemeente Ouder-Amstel 13.496 inwoners. De bevolkingsprognoses gaat uit van groei tot aan 2040 met ca. 10.000 inwoners. Dat betekent een groei van 75%, met name door ontwikkeling van De Nieuwe Kern. Ook in Amsterdam is een groei te zien van het aantal inwoners, tot aan 2040 wordt een groei verwacht van circa 200.000 inwoners ofwel plus 23%. In de MRA neemt het aantal inwoners toe met circa 450.000 (+ 18%).

Tabel 3.1: Bevolkingsprognose⁴

	2018	2020	2030	2040	Toename / groei
					2018-2040
Ouder-Amstel	13.496	14.100	19.900	23.600	+10.104
Amsterdam	854.047	880.000	972.900	1.054.400	+200.353
MRA	2.451.429	2.502.677	2.723.493	2.902.611	+451.182

Huishoudens

De bevolkingsgroei is ook zichtbaar in de groei van het aantal huishoudens. Tot aan 2040 neemt het aantal huishoudens in Ouder-Amstel toe met circa 6.500 huishoudens (meer dan het aantal huishoudens dat Ouder-Amstel nu heeft), in Amsterdam betreft dit circa 90.000 en de gehele MRA regio circa 200.000 huishoudens.

Tabel 3.2: Huishoudensprognose⁵

	2018	2020	2030	2040	Toename / groei
					2018-2040
Ouder-Amstel	5.987	6.451	9.879	12.617	+6.630
Amsterdam	467.606	482.356	528.094	558.677	+91.071
MRA	1.178.952	1.211.701	1.333.037	1.416.137	+ 237.185

De huishoudensgroei wordt versterkt door de huishoudensverdunning. Alleenstaande huishoudens zijn het sterkst vertegenwoordigd in Ouder-Amstel en Amsterdam en laten eveneens van alle huishoudentypen de grootste groei zien: van 235.100 in 2015 tot 260.500 in 2030⁶.

⁴ CBS Regionale Kerncijfers (2018) en Primos (2018)

⁵ CBS Regionale Kerncijfers (2018) en Primos (2018)

⁶ Gemeente Amsterdam, OIS, (2015)

Prognose kwantitatieve woningbehoefte

Onderstaande tabel geeft als afgeleide van de bevolkings- en huishoudensontwikkeling een raming van de kwantitatieve woningbehoefte weer tot 2040. De conclusie is dat de woningvraag fors toeneemt tot aan 2040. Voor gemeente Ouder-Amstel is dat een woningbehoefte van circa 7.500 tot aan 2040, voor Amsterdam is er een behoefte aan 85.000 tot 101.000 woningen en voor de gehele regio een behoefte aan 260.000 woningen.

Tabel 3.3: indicatie kwantitatieve woningbehoefte⁷

	2018	2020	2030	2040	Toename / groei
					2018-2040
Ouder-Amstel	5.897	6.313	10.549	13.522	+7.625
Amsterdam	432.715	445.099	500.458	534.119	+101.404
MRA	1.137.123	1.167.447	1.315.889	1.402.581	+265.458

3.5.2 Woningaanbod

Plancapaciteit

In onderstaande tabel is de netto plancapaciteit nader gespecificeerd naar planstatus. Harde capaciteit is belangrijk om op korte termijn te kunnen voldoen aan de woningbouwopgaven. Van de totale plancapaciteit is 17% te kwalificeren als hard volgens de woningmarktmonitor 2018.

Tabel 3.4: Plancapaciteit hard en zacht⁸

Plancapaciteit	Hard	Zacht
Waterland	3.600	10.300
Zaanstad	3.300	20.500
Amsterdam	45.300	220.900
Amstelland-Meerlanden	8.400	36.700
Netto plancapaciteit totaal	60.600	288.400

Om optimaal gebruik te maken van de schaarse ruimte, streeft de provincie naar het realiseren van zoveel mogelijk woningen in bestaand stedelijk gebied. Uit de monitor plancapaciteit (2018) blijkt dat dit voor 98% van de totale plancapaciteit in de regio geldt.

⁷ CBS Regionale Kerncijfers, 2018 & Primos, (2018)

⁸ Monitor plancapaciteit (2018)

Tabel 3.5 Plancapaciteit naar locatie⁹

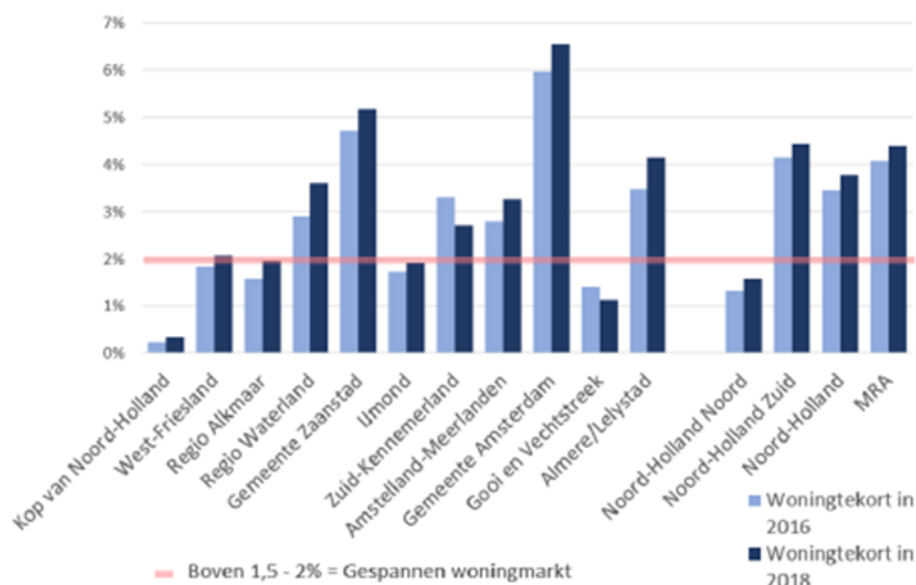
Plancapaciteit	Binnen bestaand stedelijk	Buiten bestaand stedelijk
Waterland	12.500	1.400
Zaanstad	23.650	150
Amsterdam	259.500	6.650
Amstelland-Meerlanden	45.000	50
Netto plancapaciteit totaal	340.650	8.250

Op de omvang van de woningvoorraad zijn 4 factoren van invloed:

- Nieuwbouw (in het algemeen de meest bepalende factor voor de ontwikkeling van woningbouw).
- Overige toevoegingen door splitsing van woningen en verandering van gebruiksfunctie; bijvoorbeeld bedrijfspanden of scholen die worden omgebouwd tot woningen.
- Onttrekkingen door sloop, samenvoeging van woningen en onbewoonbaarverklaring.
- Statistische correcties.

In de afgelopen 2 jaar (2016-2017) is de woningbouwproductie in Noord-Holland achtergebleven bij de huishoudensgroei. Daardoor is het woningtekort opgelopen waarbij de verschillen tussen de regio's groot zijn. In veel regio's is het tekort in de laatste 2 jaar opgelopen en boven de 2% gekomen of gebleven. In de regel is er dan sprake van een gespannen woningmarkt. Zo is in Amsterdam sprake van een gespannen woningmarkt met een woningtekort van 6,5% en in Amstelland-Meerlanden een woningtekort van circa 3,3%

Figuur 3.2: woningtekort in 2016 en 2018



⁹ Woningmarktmonitor (2018)

3.5.3 Woningbehoefte

Woningbehoefte versus plancapaciteit

In tabel 3.6 is de totale plancapaciteit voor gemeente Ouder-Amstel, Amsterdam en MRA te zien. De harde plancapaciteit in Ouder-Amstel is circa 4.475 lager dan de woningbehoefte tot aan 2030. De harde plancapaciteit voor Amsterdam is circa 20.500 lager dan de woningbouwbehoefte tot aan 2030. De harde plancapaciteit voor de gehele MRA is circa 100.900 lager dan de woningbehoefte tot aan 2030. Hierdoor kan geconcludeerd worden dat het beoogde planinitiatief past binnen de kwantitatieve woningbehoefte.

Tabel 3.6: Plancapaciteit Ouder-Amstel, Amsterdam en MRA 2030¹⁰

	Totale plancapaciteit	Harde plancapaciteit	Woningbouwbe- hoefte tot aan 2030	Vershil
Ouder-Amstel	4.732	178	4.652	4.474
Amsterdam	81.985	47.244	67.743	20.499
MRA	157.737	77.825	178.766	100.941

3.6 Kwalitatieve behoefte

Woningmarkt MRA

In totaal wonen ca. 1,1 miljoen huishoudens in de MRA. Het is een diverse regio met hoogstedelijk wonen in Amsterdam, wonen in groenstedelijke milieus als Almere/ Lelystad en Amstelland-Meerlanden, landelijk wonen in de regio Waterland, een meer industrieel karakter in de IJmond en de Zaanstreek en bos, plassen en duingebied in Zuid-Kennemerland en de Gooi en Vechtstreek. Deze diversiteit is één van de belangrijkste kwaliteiten van de MRA. De regio biedt een thuis aan veel verschillende soorten huishoudens met diverse woonvoorkeuren.¹¹ Gezien het planinitiatief gelegen is tussen de regio's Amsterdam en Amstelland/Meerlanden, zoomen we ook verder in op het wonen in deze gebieden.

¹⁰ Kwalitatieve en kwantitatieve behoefte aan woningen 2018-2030 Kanaalzone Alkmaar, Invisor

¹¹ Verkenning woningmarkt MRA, 2017

Figuur 3.3: Deelregio's MRA



Aantrekkingskracht en verhuisrelaties MRA

De MRA is een populaire regio om te wonen en te werken. Dat hangt samen met de sterke economische concurrentiepositie van de MRA, waardoor de regio als een magneet allerlei huishoudens uit binnen- en buitenland aantrekt. Jongere huishoudens slaan vooral neer in het centrumgebied van de MRA, bestaande uit Amsterdam, Amstelveen (boven de A9) en Diemen. De instroom in Amstelveen en Diemen is met name gericht op de studentencomplexen die daar aanwezig zijn.

Verandering instroom MRA en Amsterdam

In 2015 bestond het grootste deel van de instroom uit huishoudens afkomstig uit Nederland, met al wel een groot aandeel huishoudens uit het buitenland. In 2017 blijkt uit cijfers van het CBS dat deze instroom voor het grootste deel voor rekening komt van instroom uit het buitenland (expats en veel buitenlandse studenten). De verwachting is dat deze ontwikkeling doorzet. De bevolking in Nederland vergrijsst en ontgroent met als gevolg dat de potentie voor jonge aanwas uit de rest van Nederland de komende jaren geringer wordt. Daar staat tegenover dat de uitstroom uit Amsterdam vooral bestaat uit jonge gezinnen, vaak vanuit de behoefte naar meer woon- en buitenruimte en een rustiger woonmilieu.¹² Bij het vertrek verhuizen veel van deze gezinnen naar de aangrenzende randgemeenten. Zo gaat 25% van alle verhuizingen tussen gemeenten in de MRA naar Amsterdam en 20% naar Amsteland-Meerlanden.

¹² Metropoolregio Amsterdam - Verkenning woningmarkt metropoolregio Amsterdam (2017)

Woningmarkt Amstelland-Meerland

De woningmarkt in Amstelland-Meerlanden heeft twee gezichten. Enerzijds horen Amstelveen boven de A9, Duivendrecht en Diemen tot het centrumgebied van Amsterdam, met een jonge instroom en een woningvoorraad met veel studentenwoningen en kleine gestapelde woningen. Het planinitiatief sluit aan op dit gebied. Het andere gedeelte van Amstelland-Meerlanden heeft juist een overwegend suburbaan karakter, met vooral nieuwe eensgezinswoningen waarin veel jonge gezinnen wonen. Meest opvallend misschien wel is dat de regio, ondanks het grote inwoneraantal, geen echte centrumgemeente heeft. In feite vervult Amsterdam dan ook die functie.¹³

Aantrekkingskracht en verhuisrelaties Amstelland-Meerland

Amstelland-Meerlanden heeft een zeer sterke verhuisrelatie met Amsterdam. Zo komt een groot deel van de verhuizers naar de regio uit Amsterdam. Ook heeft de regio een grote aanzuigende werking op andere omliggende gebieden, zoals op gezinnen uit Haarlem, Leiden en de Bollenstreek. Vanwege de nabijheid tot de centra van werkgelegenheid trekt de woningmarkt in gemeenten als Amstelveen en Diemen, nu de crisis voorbij is, na Amsterdam als eerste weer aan. Ze zijn in trek bij zowel gezinnen als young professionals. Dankzij de internationale school en de korte afstand tot hoogwaardige werkgelegenheid op de Zuidas is Amstelveen ook een populaire verhuisbestemming voor gezinnen uit het buitenland.¹⁴

Demografie

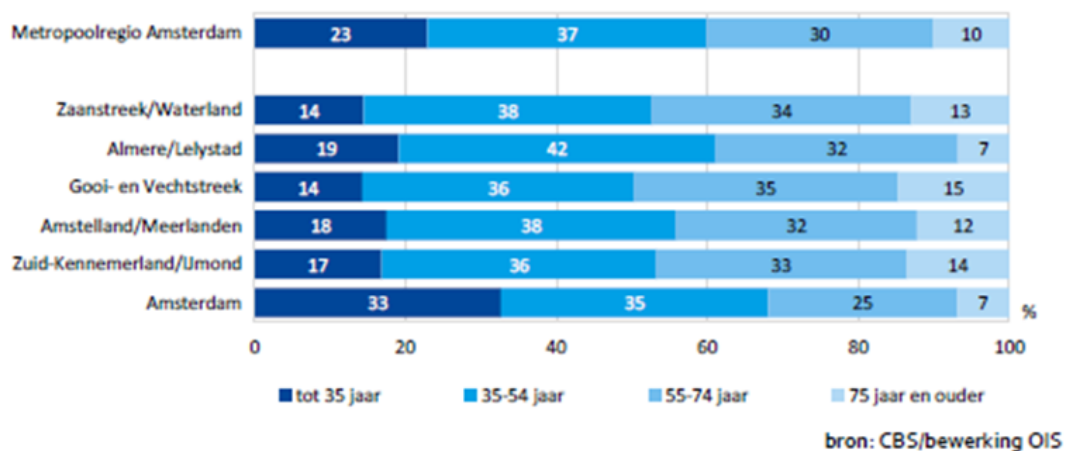
- De MRA is demografisch gezien zeer divers. Vergeleken met de rest van Nederland wonen in de MRA relatief veel alleenstaanden en veel jongeren. Daarnaast speelt ook in de MRA het vraagstuk van de vergrijzing. Dat geldt sterker voor de minder stedelijke gebieden, zoals Waterland en IJmond.
- Amsterdam wijkt daarbij af van de andere regio's binnen de MRA. Amsterdam telt relatief veel jonge en alleenwonende huishoudens (33% is jonger dan 35 jaar en 55% is een alleenwonend). Wel kennen de verschillende deelregio's centrumgemeenten, met relatief veel jonge huishoudens en een goedkopere woningvoorraad, die qua opbouw van bevolking en samenstelling juist meer lijken op Amsterdam.
- Zo heeft ook de regio Almere/Lelystad een relatief jonge bevolking, maar net wat ouder dan in Amsterdam. In Almere/Lelystad wonen relatief veel stellen met kinderen (30%) en eenoudergezinnen (12%). Ouderen wonen hier nog weinig (75+: 7%).
- Ook in Zaanstreek-Waterland en Amstelland-Meerlanden is het aandeel stellen met kinderen groot (beide 29%) en er wonen meer ouderen dan in Almere/Lelystad en Amsterdam.
- In Zuid-Kennemerland/IJmond en Gooi en Vechtstreek is het aandeel stellen met kinderen wat lager dan in de andere regio's (25%-26%) en wonen wat meer mensen alleen (38%-40%). Hier is respectievelijk 14% en 15% van de huishoudens een 75-plusser.¹⁵

¹³ Verkenning Woningmarkt Metropoolregio Amsterdam, 2017

¹⁴ Verkenning Woningmarkt Metropoolregio Amsterdam, 2017

¹⁵ Verkenning woningmarkt MRA, 2017

Figuur 3.4: Huishoudens naar leeftijdsgroep hoofdbewoner, 2017



Inkomensniveau

- Net als in de rest van Nederland is er een 'tweetoppigheid' te zien in de inkomensverdeling, met enerzijds een kleine groep middeninkomens en een grote groep lage inkomens (EU-norm voor sociale huur) en anderzijds hoge inkomens (groter dan 2x modaal). De grote groep lage inkomens in Amsterdam heeft te maken met de aanwezigheid van veel studenten of pas afgestudeerden die aan het begin van hun carrière staan.
- Daarbij is er een aantal regio's die zich juist kenmerken door een bevolking met een hoger inkomen dan gemiddeld. Dit zijn vooral de regio's Amstelland-Meerlanden, Zuid-Kennemerland en Gooi en Vechtstreek.
- Regio's als Almere-Lelystad, Zaanstreek-Waterland en IJmond lijken meer op het Nederlandse gemiddelde, met minder hoge inkomens, maar een grotere groep hoge middeninkomens. Binnen regio's kan overigens een behoorlijk differentiatie van dit beeld bestaan.¹⁶
- Toch kan in grote lijnen gesteld worden dat hoe 'goedkoper' de woningvoorraad in de regio van bestemming, hoe lager het gemiddelde inkomen van de huishoudens die er naartoe verhuizen. Dat effect wordt versterkt door de samenstelling van de verhuisstromen. Weliswaar verhuizen naar Amsterdam/Amstelveen eveneens veel lage inkomens, maar dat zijn vooral jongeren met een hoge opleiding met een goed perspectief op inkomensontwikkeling. Juist naar regio's met een goedkopere voorraad aan ruimere woningen, zoals Almere en Lelystad, verhuizen veel gezinnen met lage inkomens of eenoudergezinnen met een lager of middelbaar opleidingsniveau. Voor deze huishoudens is er minder perspectief op inkomensontwikkeling en zij zullen vaker een beroep doen op sociale voorzieningen.
- Daarnaast kan deze ontwikkeling meer segregatie in de woonplekken van huishoudens met een verschillend opleidings- en inkomensniveau tot gevolg hebben, waardoor voor hen de afstand en reistijd naar werk groter wordt. De toegankelijkheid en betaalbaarheid van de economische kerngebieden neemt immers af, terwijl juist in deze gebieden ook veel behoefte is aan laaggeschoolde werkgelegenheid. Daarom is het belangrijk om op het gebied van de woningmarkt tevens in te zetten op het toegankelijk houden van ook de economische kerngebieden voor lage en middeninkomens.¹⁷

¹⁶ CBS (2017) en WoON, (2015)

¹⁷ Metropoolregio Amsterdam - Verkenning woningmarkt metropoolregio Amsterdam (2017)

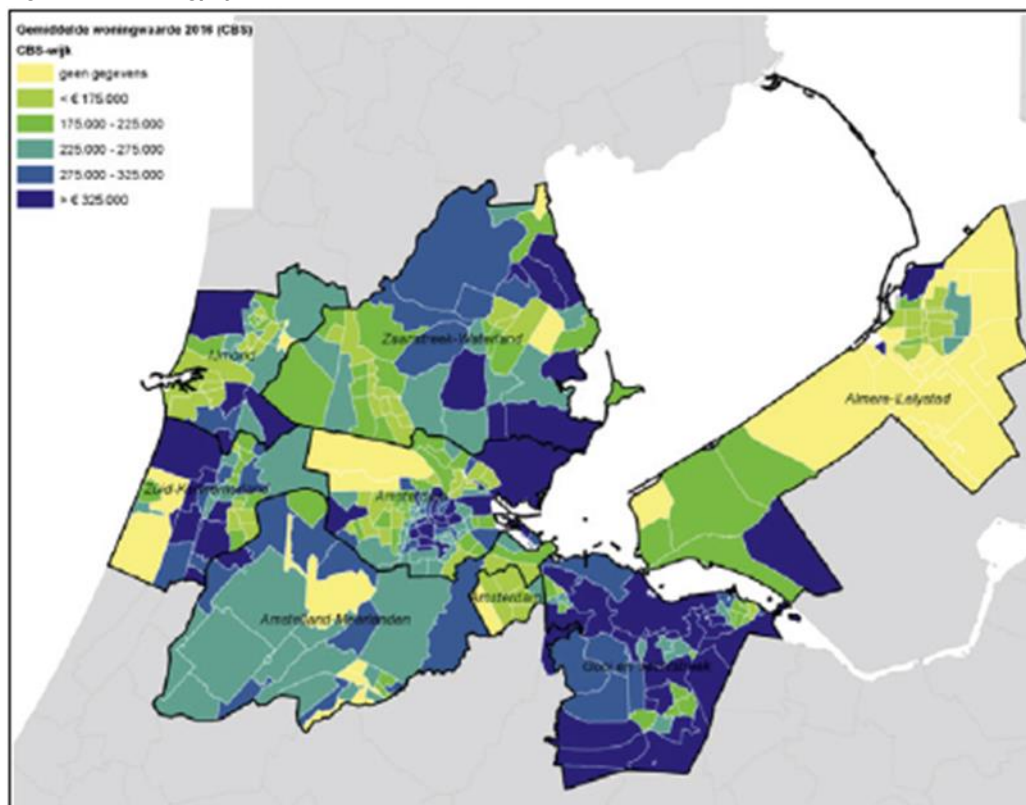
Woningvoorraad

- Ook qua woningvoorraadsamenstelling is de MRA zeer divers. De metropoolregio als geheel heeft een relatief grote sociale huurvoorraad: bijna de helft van alle woningen bestaat uit een sociale huurwoning. Belangrijke nuancering is dat de particuliere sociale huurvoorraad snel afneemt. Ook zijn de afgelopen jaren veel sociale huurwoningen van corporaties geliberaliseerd, verkocht of gesloopt, waardoor de voorraad van corporaties licht gedaald is. Het aandeel sociale huurwoningen in nieuwe gemeenten, zoals Haarlemmermeer, Almere en Lelystad is juist vaak wat kleiner dan die in oudere steden als Amsterdam, Haarlem, Zaanstad en Purmerend.¹⁸
- De woningprijzen op de vrije markt variëren flink, zie figuur 3.5. Deze kaart geeft alleen de woningprijzen weer en niet de prijs per vierkante meter. In Amsterdam zijn er veel kleine woningen. Dat geldt in iets mindere mate ook voor de woningvoorraad in andere centrumgemeenten. De woningen in de landelijke en suburbane gemeenten zijn juist groter en vaak grondgebonden. Hierdoor springen met name de landelijke gemeenten er uit qua woningvoorraad. Toch valt op dat de gemiddelde woningprijzen in Gooi en Vechtstreek bijvoorbeeld heel hoog liggen, terwijl deze in Almere en Lelystad juist het laagst zijn.¹⁹
- Als we inzoomen op gemeente Ouder-Amstel en Amsterdam, dan is te zien dat ook daar de woningprijzen flink variëren. In Ouder-Amstel liggen prijzen op gemiddeld 275.000 tot 375.000 euro, waar dat in Amsterdam Zuid-Oost onder de 175.000 euro ligt. In het centrum van Amsterdam ligt de woningwaarde gemiddeld boven de 325.000 euro. Noord < 225.000 euro. In West en Oost tussen de 175.00-275.00 euro en in Zuid > 225.000 euro.

¹⁸ Wonen in de Metropoolregio Amsterdam (WiMRA) 2019 (2019) en CBS (2017)

¹⁹ Metropoolregio Amsterdam - Verkenning woningmarkt metropoolregio Amsterdam (2017)

Figuur 3.5: Woningprijzen MRA

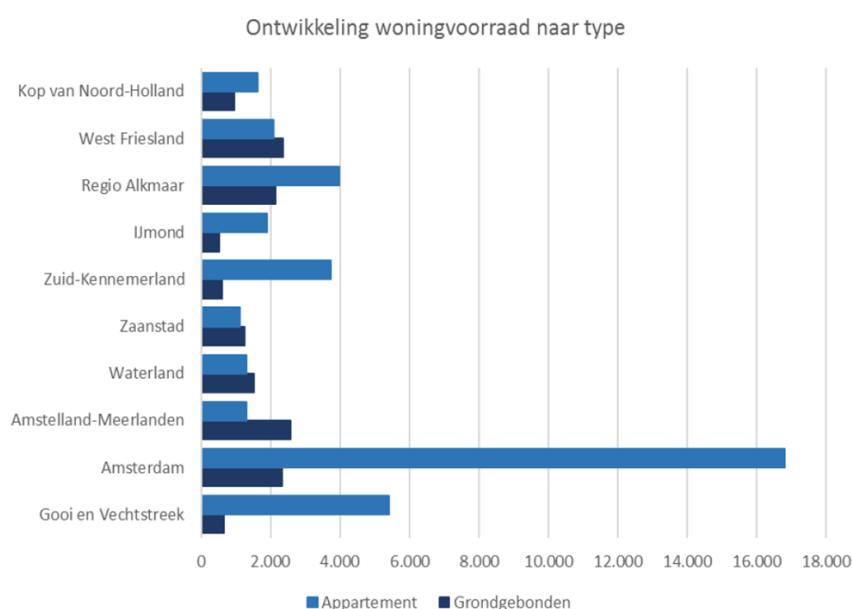


- Bijna de helft (48%) van de woningen in de Metropoolregio Amsterdam is een koopwoning. 31% van de woningvoorraad in de Metropoolregio Amsterdam is een corporatiewoning met een sociale huur. 9% is een particuliere huurwoning met een sociale huur. 12% van de woningen wordt in de vrije sector verhuurd, deels door corporaties, deels door particulieren.
- In vergelijking met het gemiddelde in Nederland is de koopvoorraad in de Metropoolregio Amsterdam kleiner (48% versus 56% in Nederland) en de corporatievoorraad iets groter (35% versus 29% in Nederland, sociale huur en vrije sector samen).
- In de regio's rondom Amsterdam is de samenstelling van de woningvoorraad meer vergelijkbaar met de gemiddelde samenstelling in Nederland. De koopvoorraad varieert tussen 55% en 63% en het corporatiebezit tussen 26% en 33%. Wel valt op dat met name in Almere/Lelystad, Gooi en Vechtstreek en Amstelland-Meerlanden het aandeel corporatiewoningen met een sociale huur relatief laag is (20%-23%).
- In Amsterdam is de huurvoorraad groot. Het aandeel sociale huur van corporaties ligt op 39%. Daarnaast is er een aanzienlijk deel sociale huur in eigendom van particuliere verhuurders (13%). Vijftien procent van de woningvoorraad in Amsterdam is een huurwoning met een vrije sector huur. De koopvoorraad is relatief klein (33%).
- In de meeste regio's is het goedkope segment iets groter dan het aandeel lage inkomens tot €40.000. In Gooi en Vechtstreek en Amstelland-Meerlanden is dit niet het geval, hier is het goedkope segment kleiner dan er lage inkomens zijn.

Woningvoorraadontwikkeling

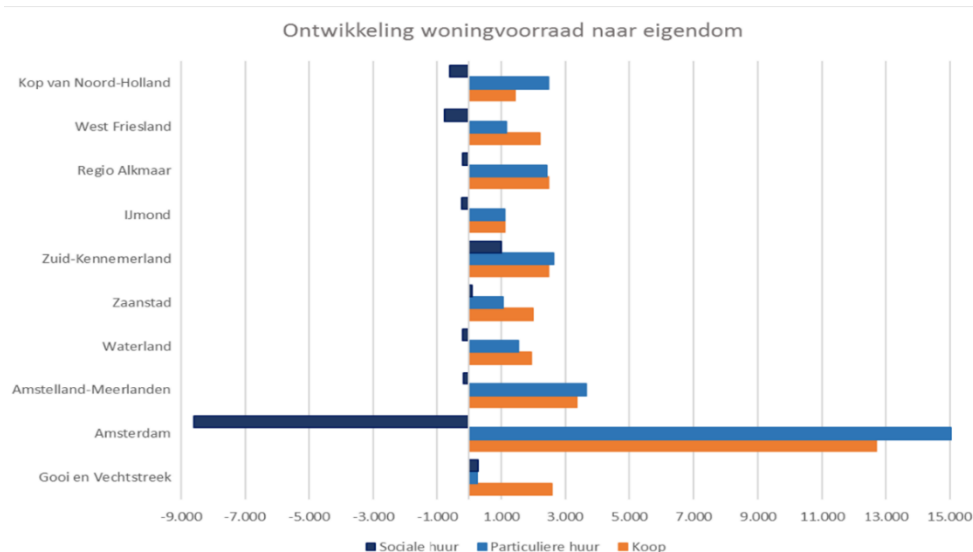
- De woningvoorraad in Noord-Holland is de afgelopen 2 jaar met 20.700 woningen gegroeid. Op de omvang van de woningvoorraad zijn 4 factoren van invloed:
 - Nieuwbouw.
 - Overige toevoegingen door splitsing van woningen en verandering van gebruiksfunctie; bijvoorbeeld bedrijfspanden of scholen die worden omgebouwd tot woningen.
 - Onttrekkingen door sloop, samenvoeging van woningen en onbewoonbaarverklaring.
 - Statistische correcties.
- Nieuwbouw is in het algemeen de (meest) bepalende factor voor de ontwikkeling. Kijkend naar de kwalitatieve voorraad dan is in alle regio's zowel het aantal eengezins-(grondgebonden) als meer-gezinswoningen (appartementen) gestegen, met in veel regio's een duidelijke toename van het aantal appartementen (2017 t.o.v. 2012).

Figuur 3.6: Ontwikkeling woningmarkt naar typologie (appartement/ grondgebonden) in 2017 t.o.v. 2012²⁰



²⁰ Monitor woningbouw (2017)

Figuur 3.7: Toename en/of afname van de woningvoorraad naar eigendom in 2012 t.o.v.²¹



- Bij de ontwikkeling van de woningvoorraad naar eigendom (2017 ten opzichte van 2012) valt op dat in Noord-Holland de voorraad in de sociale huursector in vrijwel alle regio's is gedaald. Met name in Amsterdam is deze daling goed zichtbaar en groter dan de overige regio's. De voorraad in de particuliere huur- en koopsector is overal gestegen.
- In de periode 2016-2018 groeide het aantal huishoudens in Noord-Holland met 24.300. Deze feitelijke huishoudensgroei was in alle regio's lager dan in de bevolkingsprognose werd verwacht. De verwachting was namelijk een groei van het aantal huishoudens met 32.500 over de periode 2016-2018. De lagere huishoudensgroei ten opzichte van de bevolkingsprognose wordt onder meer veroorzaakt door:
 - De lagere bevolkingsgroei.
 - De krapte op de woningmarkt.
 - Veranderingen in het studentenleenstelsel, waardoor kinderen langer thuis blijven wonen.
- Hoewel de groei van de huishoudens lager was dan voorzien, bleef in Noord-Holland de groei van de woningvoorraad (20.700 woningen) achter op de huishoudensgroei (24.300).

²¹ Monitor woningbouw (2017)

Tabel 3.7: Provinciale en regionale huishoudensgroei en groei van de woningvoorraad 2016-2018²²

2016-2018	Werkelijke huishoudensgroei	Werkelijke groei woningvoorraad	Woningtekort/ woningoverschot
<i>Noord-Holland Noord</i>	4.700	4.100	-600
Waterland	1.000	600	-400
Zaanstad	1.400	1.100	-300
Amsterdam	11.100	8.300	-2.800
Amstelland Meerlanden	2.600	2.200	-400
IJmond	500	400	-100
Zuid-Kennemerland	900	1.600	+700
Gooi en Vechtstreek	2.000	2.400	+400
<i>Totaal Noord-Holland Zuid</i>	19.600	16.600	-3.000
<i>Totaal Noord-Holland</i>	24.300	20.700	-3.600
MRA = NH-Zuid + Almere en Lelystad	23.000	19.200	-3.800

- In alle regio's is zowel het aantal eengezins-(grondgebonden) als meergezinswoningen (appartementen) gestegen. De toename van appartementen is in alle regio's groter dan die van eengezinswoningen. Het vermoeden is dat in de praktijk minder appartementen zijn toegevoegd dan in de statistieken zijn opgenomen. Dit komt door de administratieve vervuiling, die is ontstaan bij de overgang naar de BAG.
- Bij de ontwikkeling van de woningvoorraad naar eigendom (2017 ten opzichte van 2012) valt op dat in Noord-Holland de voorraad in de sociale huursector is gedaald, de regio's Zuid-Kennemerland en Gooi en Vechtstreek uitgezonderd. De voorraad in de particuliere huur- en koopsector is overal gestegen.
- Het woningtekort geeft de verhouding weer tussen de gewenste woningvoorraad en de daadwerkelijke woningvoorraad. Als de woningbouwproductie achterblijft bij de huishoudensgroei loopt het tekort op. Een zeker woningtekort is echter nodig voor het goed functioneren van de woningmarkt en voorkomt leegstand.

Definitie woningtekort binnen de woningmarkt

De Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur (RLI) schrijft in 2018 over het woningtekort: "Het statistisch woningtekort is in gespannen woningmarkten 2% of hoger, loopt in minder gespannen woningmarktgebieden uiteen van 1,5 tot 2% en bedraagt in ontspannen gebieden minder dan 1% (of er is sprake van een woningoverschot). Bij een statistisch woningtekort van 1% of minder ondervinden mensen over het algemeen weinig problemen bij het slagen op de woningmarkt. In het verleden is veelal uitgegaan van een acceptabel woningtekort van 1,5 tot 2%." (Bron: Tweede Kamer (2017).

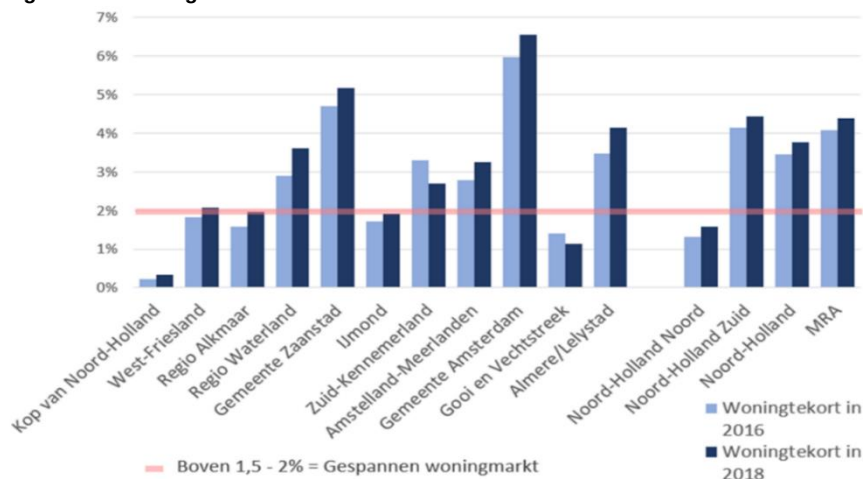
De consensus is dat een tekort van 1,5-2% acceptabel is. Een hoger tekort leidt tot een gespannen woningmarkt, waarbij huishoudens te lang op een woning moeten wachten. In steden ligt het tekort traditioneel boven de 2%. Een complete reductie naar 2% is daar in het algemeen niet realistisch. Tijdens de crisis in 2012 was het tekort in Amsterdam bijvoorbeeld rond de 5%.

- In de afgelopen 2 jaar (2016-2018) is de woningbouwproductie in Noord-Holland achtergebleven bij de huishoudensgroei. Daardoor is het (reeds aanwezige) woningtekort (verder) opgelopen. De

²² Monitor woningbouw (2017) bewerking BRO

verschillen tussen regio's zijn echter groot. Met name in de MRA is sprake van een gespannen woningmarkt met een woningtekort van 6,5%. In veel regio's is het tekort in de laatste 2 jaar opgelopen en boven de 2% gekomen of gebleven. In de regel is er dan sprake van een gespannen woningmarkt.

Figuur 3.8: Woningtekort in 2016 en 2018²³



Gesignaleerde tekorten

In de Metropoolregio Amsterdam woont ruim de helft (56%) van de huishoudens met een inkomen tot de EU-grens in een sociale huurwoning van een corporatie (zie figuur 3.9). Nog eens 14% woont in een sociale huurwoning van een particulier. Wanneer zij in een koopwoning wonen, zijn hun hypotheeklasten in het algemeen ook laag (17% woont in een koopwoning met hypotheeklasten lager dan €599 bruto per maand). Veertien procent van de huishoudens met een inkomen tot de EU-grens woont (te) duur, zij betalen meer dan €711 per maand aan huur of meer dan €599 aan hypotheek²⁴.

²³ Monitor woningbouw (2017) bewerking BRO

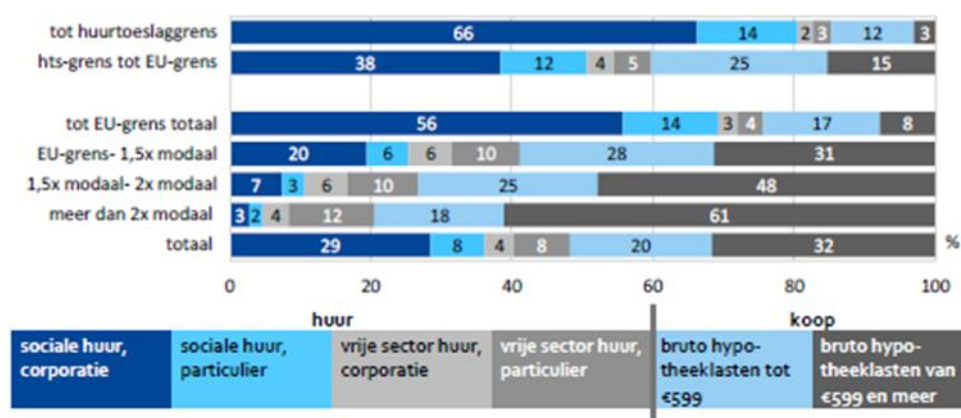
²⁴ Gemeente Amsterdam - Wonen in de Metropoolregio (2017)

Figuur 3.9: Woonsegmenten koop en huur en bijbehorende inkomensgroepen

Segment	€ kale huur per maand	WOZ waarde koop	bruto hypotheek /maand	inkomensgroep (€ bruto per jaar)	€ netto/ maand
doelgroep tot huurtoeslaggrens 1	tot €592,55	tot €70.000	tot €269	lage inkomens tot huurtoeslaggrens 1 €22.200	tot €1536
doelgroep tot huurtoeslaggrens 2	€592,55 - €635,05	€70.000 - €122.000	€269-468	lage inkomens tot huurtoeslaggrens 2 (€22.200 - €30.150)	€1536 - €1870
bereikbaar	€635,05 - €710,68	€122.000 - €156.000	€468-€599	lage inkomens huurtoeslaggrens tot EU-grens (€36.165)	€1870 tot €2176
extra grens 10% sociale huur	€710,68	€182.000	€699	lage middeninkomens: EU-grens tot €40.349	€2.413
middelduur 1	€710,68 - €872	€182.000- €201.000	€699-€772	lage middeninkomens: €40.349 tot €44.360	€2413- €2584
middelduur 2	€872 - €971	€201.000 - €250.000	€722-€960	middeninkomens: €44.360 tot 1,5x modaal (€54.248)	€2584 - €3003
duur 1	€971 - €1300	€250.000 - €363.000	€960-€1393	hoge middeninkomens: 1,5x modaal – 2x modaal (€54.248 tot €72.330)	€3003 - €3741
duur 2	vanaf €1300	vanaf €363.000	vanaf €1393	hoge inkomens: boven 2x modaal €72.330 en meer	€3741 en meer

De inkomensgrens voor de huurtoeslag is voor eenpersoonshuishoudens €22.200 (huurtoeslaggrens 1) en voor meerpersoonshuishoudens €30.150 (huurtoeslaggrens 2).

Figuur 3.10: Woonsegmenten per inkomensgroep Metropoolregio Amsterdam, 2017



- De woonlasten verschillen per regio. In de regio's Amstelland-Meerlanden, Gooi en Vechtstreek en Almere/Lelystad wonen lage inkomens relatief weinig in de sociale huur van corporaties (46%) en is er een relatief grote groep met (te) hoge woonlasten (18%-21% heeft een huur van meer dan €711 of hoge hypotheeklasten).
- In Amsterdam wonen lage inkomens het vaakst in een sociale huurwoning van een corporatie (62%). Huishoudens met een laag inkomen in Amsterdam wonen het minst vaak te duur (11%). In de periode 2013-2015 was er een groeiende groep lage inkomens die buiten de sociale huursector woonde. Deze trend zet in 2017 door. Het gaat hier deels om ouderen die in een (afbetaalde) koopwoning wonen.

- In Amstelland-Meerlanden huren huishoudens met een laag middeninkomen (EU-grens tot 1,5x modaal) relatief vaak in de vrije sector (24%). In de andere regio's, met uitzondering van Amsterdam, wonen deze lage middeninkomens veelal in een koopwoning (61%-75%). Huishoudens met een laag middeninkomen wonen in Amsterdam relatief vaak in een sociale huurwoning (26% bij een corporatie, 10% bij een particulier).
- Huishoudens met een hoger middeninkomen en een hoog inkomen (meer dan 2x modaal) wonen veelal in een koopwoning (75% en meer), behalve in Amsterdam. In Amsterdam woont 54% van de hoge middeninkomens en 64% van de hoge inkomens in een koopwoning. Zij zijn daarnaast relatief vaak in de vrije sector huur te vinden (27%-28%).
- De meest actuele provinciale en regionale situatie van de woningmarkt is vastgelegd in de *Monitor Woningbouw 2018* van de Provincie Noord-Holland²⁵ en de *Verkenning Woningmarkt Metropoolregio Amsterdam*²⁶.

Woningbehoefte en doelgroepen

- De grote populariteit van de woningmarkt in Amsterdam zorgt voor een hoge woningmarktdruk, ook in de omgeving. Vooral middeninkomens komen hierbij in de knel, omdat zij niet terecht kunnen in de sociale huursector. Voor lage inkomens geldt dat de voorraad in de sociale huursector afneemt. Belangrijkste oorzaak is de snelle krimp van de particuliere sociale huurvoorraad.
- Volgens '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 huurwoningen. 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.
- Naast de kwantitatieve opgave in de MRA spelen twee andere doelen een rol, namelijk: het kwalitatieve woningbouwprogramma aansluiten op de vraag en de gezamenlijke ambitie om zoveel mogelijk woningen energieneutraal te realiseren.²⁷
- De woningmarkt in de regio is weer helemaal hersteld van de crisis en er is sprake van grote prijsstijgingen. Daardoor wordt er in delen van de regio juist ingezet op het bouwen van kleinere (meergezins)woningen, om ook voldoende betaalbaar aanbod te creëren voor eigen inwoners en starters. Door de grote instroom van buiten heeft juist deze groep aandacht. In Haarlemmermeer wordt de komende jaren nog wel een programma met meer eengezinswoningen gebouwd.
- Anders dan de huidige voorraad gereguleerde huurwoningen, is er nu al een tekort aan middeldure huurwoningen. De voorraad middeldure huur groeit volgens de prognose van 6% op dit moment naar 9% in 2025. Door deze groei komt de voorraad meer in de buurt van de behoefte (11%). Deze groei is het gevolg van de bouw van middeldure huurwoningen en het liberaliseren van gereguleerde huurwoningen.
- Er zijn ook delen van de woningvoorraad waar de voorraad groter wordt dan de behoefte. Dit geldt voor (delen van) de koopsector, maar met name voor de voorraad dure huurwoningen (4% behoefte ten opzichte van 14% voorraad in 2025, zie figuur 3.11). Dit betekent niet dat deze woningen in 2025 leeg staan. In absolute zin is er meer vraag dan aanbod in elk segment. Het groeiende dure huursegment wordt dus makkelijk verhuurd aan huishoudens die hier willen wonen.

²⁵ Provincie Noord-Holland, *Monitor Woningbouw* (26 oktober 2018).

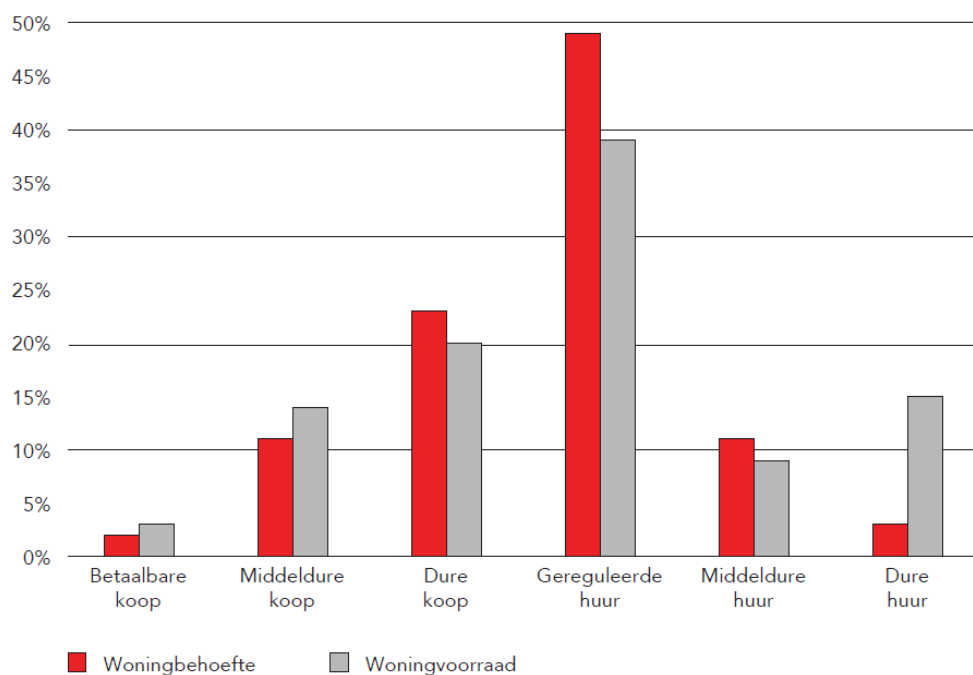
²⁶ Metropoolregio Amsterdam - Verkenning woningmarkt metropoolregio Amsterdam (2017)

²⁷ Metropoolregio Amsterdam - Verkenning woningmarkt metropoolregio Amsterdam (2017)

Figuur 3.11: Woningbehoefte en woningvoorraad in 2025, zonder acties uit de woonagenda²⁸

woningbehoefte in dat jaar. Voor deze prognose zijn we uitgegaan van bestaand beleid ten aanzien van de woningvoorraad, zonder de aanvullende acties uit deze Woonagenda. De prognose maakt duidelijk waar de komende jaren tekorten in de voorraad ontstaan en voor welke uitdagingen Amsterdam nog staat.

Figuur 2.1 - Woningbehoefte en woningvoorraad in 2025, zonder de acties uit de Woonagenda



²⁸ Gemeente Amsterdam - Woonagenda 2025 (2017)

3.7 Woningbehoefte en plancapaciteit

De kwalitatieve behoefte is alleen inzichtelijk voor de Stadsregio Amsterdam (SRA) als onderdeel van de MRA. In de SRA bedraagt totale harde plancapaciteit 48.180 woningen. In tabel 3.8 is deze plancapaciteit uitgesplitst naar woningtype.

Tabel 3.8: Indicatie kwalitatief woningvraag en aanbod naar segment, woonmilieu, prijscategorie in de SRA 2015-2025²⁹

Segment	Woonmilieu	Woningbehoefte 2015-2025 SRA	Harde plancapaciteit SRA 2016 (48.180 w.)
Totaal	Stedelijk	53.380	27.030
	Suburbaan	34.000	13.208
	Onbekend	-	7.942
Eengezins ³⁰	Stedelijk	11.330	3.679
	Suburbaan	19.930	7.081
Meergezins ³¹	Stedelijk	42.050	23.351
	Suburbaan	14.070	6.127
	Onbekend	-	7.942
Segment	Prijscategorie*	Woningbehoefte 2015-2025 SRA	Harde plancapaciteit SRA 2016 (48.180 w.)
koop	Betaalbaar	8.170	1.044
	Middelduur	16.520	9.031
	Duur	21.660	16.459
Huur	Betaalbaar	29.240	10.063
	Middelduur	7.080	4.099
	Duur	4.710	3.413
	Onbekend	-	4.071

Er is binnen de SRA een groot aanbod aan stedelijke woonmilieus binnen de harde plancapaciteit. Meer dan de helft (56%) wordt gebouwd als stedelijk woonmilieu. Dit betreft voor een groot deel meergezinswoningen (86%). Ten aanzien van de prijscategorie betreft een aanzienlijk deel van de woningen aanbod in de dure en middeldure koop, gevolgd door betaalbare huur.

Binnen de SRA is tot aan 2025 sprake van een actuele regionale behoefte in alle segmenten, woonmilieus en prijscategorieën. Zowel het aanbod aan eengezinswoningen als meergezinswoningen is ondervertegenwoordigd in plancapaciteit, alhoewel 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.

²⁹ Concept, Regionaal Actieprogramma Wonen 2016-2020, bewerking BRO

³⁰ Eengezinswoning. Elke woning die tevens een geheel pand vormt. Hieronder vallen vrijstaande woningen, aaneengebouwde woningen, zoals twee-onder-één-kap gebouwde hele huizen, boerderijen met woningen en voorts alle rijenhuizen.

³¹ Meergezinswoning. Elke woning die samen met andere woonruimten een geheel pand vormt. Hieronder vallen flats, galerij-, portiek-, beneden- en bovenwoningen, appartementen en woningen boven bedrijfsruimten, voor zover deze zijn voorzien van een buiten de bedrijfsruimte gelegen toegangsdeur.

Diversiteit in prijscategorieën en woningtype De Nieuwe Kern

Het advies is om een diversiteit in prijscategorieën en woningtype in De Nieuwe Kern te realiseren:

- Kijkend naar zowel de vraag vanuit de regio als de directe aangrenzende gebieden zou een gemengd woningaanbod passend zijn, waarbij de gemiddelde woningwaarde van het totale plangebied in het (hoge) middensegment 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).
- Daarnaast is ook de behoefte om groter of mooier te wonen dan wel veranderingen in het huishouden of leeftijd (lees: vergrijzing) 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 vaker te maken met aflopende huurcontracten. De Nieuwe Kern is een geschikte locatie om ruimere (eengezins)woningen realiseren, met meer groen, buitenruimte en kwaliteit.

3.8 Effecten en ruimtelijke inpassing

Schakel tussen dorps tot grootstedelijk

Het plangebied is gelegen in bestaand stedelijk gebied. Dit blijkt uit de vigerende bestemming. De ruimtelijke hoofdstructuur rondom het planinitiatief wordt in hoge mate bepaald door de reeds aanwezige infrastructuur voor auto en railvervoer. Daarnaast vormt het een schakel tussen gebieden met zeer uitlopende woonmilieus, van dorps tot grootstedelijk. De aangrenzende gebieden Amstel Business Park Zuid en Amstel III zullen komende jaren transformeren naar gemengd stedelijke gebieden met een menging van wonen en werken. Daarentegen heeft het gebied ten westen een agrarisch karakter.

Leefgebieden met eigen karakter

Deze 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. Juist op deze locatie moet worden gezorgd voor deze ruimtelijk en functionele verbinding en samenhang.
- Het gebied rondom het Station Duivendrecht, dat aan het Amstel Business Park grenst, richting de Holterbergweg zal aansluiting moeten vinden op het nieuwe dynamische karakter. Dit betekent een hogere concentratie van bebouwing met een diversiteit aan wonen en andere commerciële voorzieningen. Een mix van wonen en werken kan langs de A2 interessant zijn.
- Een afname van bouwhoogtes en dichtheden vanaf het oosten (stationsgebied) naar het westen (buitengebied) is gewenst, waarbij er visueel verbinding en overgang wordt gecreëerd naar het buitengebied. Het oosten krijgt daarmee een meer stedelijk karakter, terwijl het westelijke deel een afnemende dichtheid krijgt. Enkele accenten in het plangebied kunnen echter de samenhang van het totale plangebied versterken. Hoogteaccenten liggen vooral langs de Holterbergweg en op

de koppen van het centrale park. De lagere bebouwing (2 a 3 bouwlagen) sluit juist aan op de sportparken, de tuinparken, het centrale park en/of richting het agrarisch gebied.

- In het noordelijke deel is het van belang om op sociaal, economisch en fysiek gebied rekening te houden met de aandachtswijk Venserpolder dat onderdeel uitmaakt van Bijlmermeer en de aansluiting naar het stationsgebied dat versnipperd, niet overzichtelijk en vrij onaantrekkelijk is.

4. DEEL 2: NIET-WOONPROGRAMMA

4.1 Inleiding

Bijgaande analyse geeft een nadere onderbouwing van het niet-woonprogramma voor De Nieuwe Kern. Hierbij is tevens aandacht voor de aanvaardbaarheid van de realisatie ervan. Er wordt gebruik gemaakt van de beleidskaders, de Planologische Kentallen, Locatus en HorecaDNA. Het woonprogramma is separaat getoetst aan de ladder.

4.2 Kantoren en bedrijven

Beleid voor kantoren en bedrijven

De provincie Noord-Holland stelt in haar omgevingsvisie dat functies zoveel mogelijk geconcentreerd moeten worden bij (OV) knooppunten en dat wonen en werken zoveel mogelijk binnenstedelijk gerealiseerd en geconcentreerd moeten worden. Op deze manier kan de leefbaarheid worden behouden en versterkt, in zowel bestaande en nieuwe gebieden.

Regionaal wordt er in de Plabeka 3.0 ingezet op de ontwikkeling van gemengde woonwerkmilieus, om zo bedrijven in de next economy te kunnen huisvesten. De afgelopen jaren is op monofunctionele locaties transformatie ingezet op gebiedsniveau om te komen tot aantrekkelijke en gemengde woonwerkgebieden.

De onlangs vastgestelde “Behoefteraming en bouwstenen voor ontwikkeling” geeft bouwstenen voor de ontwikkeling van kantoren in de gemeente Ouder-Amstel. In deze vastgestelde behoefteraming zijn voor De Nieuwe Kern twee potentiële kantoorlocaties aangegeven:

- **Omgeving Station Duivendrecht:** momenteel is dit gebied nog niet ontwikkeld maar het biedt grote kansen in de toekomst als gevolg van de ligging aan het station en knooppunt Amstel.
- **Omgeving Arena Poort:** momenteel één groot kantoor (MediArena) aanwezig maar heeft potentie door goede ruimtelijke aansluiting op het ArenA gebied (Johan Cruijff Arena, Ziggo Dome, Afas).

Trends & ontwikkelingen in de kantorenmarkt

- **Herstel kantorenmarkt:** Waar in de crisis de leegstand op de kantorenmarkt nog problematisch was, is het aanbod van kantoorruimte de laatste jaren sterk gedaald. Dit is het gevolg van een hogere opname (als gevolg van de aantrekkende economie) en de transformatie van veel (incourante) kantoorruimte naar andere functies en sloop.
- **Regionale verschillen:** Er zijn grote verschillen tussen regio's maar ook binnen gebieden. In centrumgebieden en aantrekkelijke, goed bereikbare locaties neemt het beschikbare aanbod steeds verder af, terwijl het op monofunctionele kantoorlocaties toeneemt. Door een tekort aan beschikbare hoogwaardige kantoorruimte wordt het potentieel qua opname echter niet bereikt op de toplocaties.

- **Hogere eisen kantoorruimtes en -locaties:** Onder invloed van kantorisering, de vraag naar flexibiliteit en hogere eisen aan kantoorruimtes en -locaties komen er nieuwe bedrijfs- en kantorenconcepten op. Kantoren in de grotere steden, in of dichtbij het centrum en op andere aantrekkelijke, goed bereikbare multifunctionele locaties zijn dan ook in toenemende mate populair. Kantoorruimtes moeten open zijn, met een moderne uitstraling en voldoen aan hoogwaardige duurzaamheidseisen (ook ingegeven door nieuwe wettelijke eisen). Daarnaast is er meer behoefte aan mogelijkheden tot functiemenging in het kantoor zelf (bijv. met horeca-functies, eventzalen, overleg ruimten en mogelijkheden om voorzieningen te delen). In de directe omgeving moeten er aanvullende voorzieningen als to-go winkels, sportscholen, kinderopvang en een aantrekkelijkere openbare ruimte zijn.
- **Brexit:** Als gevolg van de Brexit zal het voor internationale bedrijven aantrekkelijker worden om zich in Nederland te vestigen. Het aantal vergunningsaanvragen van bedrijven die zich in Amsterdam willen vestigen is al gegroeid. De Autoriteit Financiële Markten verwacht dat Amsterdam na de Brexit het handelscentrum van de Europese Unie voor de kapitaalmarkten wordt. De kantorenlocaties in Ouder-Amstel zullen hier van profiteren. Echter, gezien de nauwe handelsbetrekkingen tussen Nederland en Groot-Brittannië is het aannemelijk dat de Brexit (en de economische schade voor Groot-Brittannië die hieruit voorkomt) ook negatieve economische consequenties voor Nederland zal hebben.
- **Flexibilisering:** De veranderde eisen van kantoorgebruikers hebben geleid tot een toename in het aantal aanbieders van flexibele kantoorconcepten (zoals Regus, HNK, Spaces, WeWork). Invulling van deze concepten varieert tot het aanbieden van een volledig uitgerust kantoor (full-serviced offices) tot een zelfstandige werkplek (co-working spaces) voor ZZP-ers. Veel van deze flexibele kantooraanbieders bieden een mix van types aan.
- **Bereikbaarheid:** De populariteit voor werklocaties aan de rand van de stad, en dus goed bereikbaar per auto, neemt al jaren af. Uit recent onderzoek blijkt dat met name locaties bij een intercitystation steeds populairder zijn geworden. Ook de nabijheid van metro- en tramhalte, woningen, andere bedrijven en voorzieningen hebben hier een positieve invloed op.³²

Behoefteraming De Nieuwe Kern

Aangezien de behoefteraming naar kantoorruimte zeer recent is onderzocht en is vastgesteld is er geen reden om hiervan af te wijken. Samengevat is er de volgende kwantitatieve behoefte:

- **Omgeving Station Duivendrecht:** voor de periode tot 2030 is hier een behoefte geraamd van 40.000 tot 70.000 m² (het grootste deel van de totale behoefte voor Ouder-Amstel).
- **Omgeving Arena Poort:** voor de periode tot 2030 is hier een behoefte geraamd van 20.000 tot 40.000 m².

Vanuit een kwalitatieve benadering zou het programma er als volgt uit kunnen zien:

- **Multi-tenant en solitaire gebouwen:** grotere kantoren waar verschillende soorten bedrijven zich vestigen. Deze kantoren kunnen bij uitstek worden ontwikkeld in omgeving station Duivendrecht om zo tot een goede mix van functies te komen. Flexibele kantooraanbieders vallen hier ook onder. Media gerelateerde bedrijven kunnen aansluiten bij omgeving Arena Poort, nabij de Media-rena.

³² a.s.r. en Universiteit Utrecht - OV-bereikbaarheid steeds belangrijker voor de aantrekkelijkheid van kantoorlocaties (2017)

- **Kleinere bedrijven en kantoorgebruikers:** individuele bedrijven en kleinschalige initiatieven. Deze kunnen eventueel ook deels in woonwijken worden opgevangen of aansluiten op de winkelstructuur. Hier vallen ook kantoren aan huis onder. Horeca kan hier ook op inspelen door ontmoetings- en flexibele werkplekken te realiseren voor ZZP-ers.
- **(Kleinschalige) ambachten en consumentendiensten:** ambachten met een wijkverzorgende functie zijn een belangrijke drager en moeten in de wijken worden opgevangen, eventuele clustering kan samen met detailhandel. Denk hierbij aan stomerij, schoenmaker, klerenmaker, goudsmid, fietsenmaker, telefoonreparatie, computerreparatie, tattoostudio, lijstenmaker, sleutelmaker etc., maar ook bedrijven die een 'gezondheidsdienst' aanbieden zoals, voedingsdeskundige, bewegingsdeskundige, dierenarts, kapper, pedicure, en schoonheidsspecialisten. Deels vallen deze ook onder de noemer 'maatschappelijk' of 'detailhandel'.

De Nieuwe Kern is een zeer goed bereikbaar en ontsloten gebied, zowel per openbaar vervoer als per auto. Het programma OV-knooppunten stimuleert tot een betere benutting van ov-knooppunten, waar nieuwe bedrijfsontwikkelingen in de directe nabijheid van deze knooppunten moeten plaatsvinden. Aangezien dit ook een grote en groeiende vraag vanuit de markt is, sluiten beide (toekomstige) kantorenlocaties binnen De Nieuwe Kern goed aan. Belangrijk is een mix aan functies in het gebied te realiseren, die bouwtechnisch flexibel zijn om mee te bewegen met de marktontwikkelingen en om zo een toekomstbestendig en aantrekkelijk vestigings- en verblijfsklimaat te realiseren.

4.3 Detailhandel

Beleid voor detailhandel

Voor de detailhandel in De Nieuwe Kern is een lokale verzorgingsfunctie primair het uitgangspunt. In het regionale detailhandelsbeleid 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 geheel nieuw leefgebied te creëren met circa 4.500 woningen. Deze bevolkingsaanwas maakt het mogelijk en passend om hier een nieuw gebied te realiseren, met 'eigen winkels' voor de toekomstige bewoners van De Nieuwe Kern.³³ Bij een bestemmingsplanwijziging bij nieuwe winkelinitiatieven moet de gemeente dit initiatief voorleggen aan de Adviescommissie Detailhandel Noord-Holland Zuid (ADZ). Dit geldt voor alle initiatieven boven de 1.500 m² wvo. Deze grens geldt voor het totale winkelgebied en niet per winkel.

³³ De gemeente Amsterdam ziet bij de groei van een gebied tot 10.000 bewoners ruimte voor een buurtcentrum. Bij meer dan 10.000 bewoners is er ruimte voor een wijkwinkelcentrum. De gemeente Ouder-Amstel hanteert geen dergelijke indeling.

Trends & ontwikkelingen in detailhandel

- **De goed geïnformeerde consument.** Door de overvloed aan informatie (internet, tv, gedrukte media) is de hedendaagse consument kritisch. In het koopgedrag maakt de consument gebruik van meerdere kanalen (cross channel). Voor de detailhandel is het van belang dat alle relevante kanalen in samenhang worden aangeboden.
- **De online consument.** De populariteit van online boodschappen doen is in de afgelopen jaren flink gegroeid. Binnen de supermarktomzet is online inmiddels goed voor een aandeel van 3,4%.³⁴ De grootste formules (zoals Albert Heijn en Jumbo) zetten massaal in op goed functionerende sites en thuisbezorging met duidelijke bezorgmomenten. Daarnaast groeit online aanbieder Picnic hard. Toch wordt het overgrote deel van de boodschappen nog altijd in de winkel aangeschaft.³⁵
- **Veranderend eet- en boodschappenpatroon van de hedendaagse consument.** Men besteedt steeds minder tijd aan de boodschappen en aan het bereiden van een maaltijd. Er zijn ook steeds meer eetmomenten op een dag en het moment van aankoop en consumptie vallen steeds vaker samen. De consument wil kopen waar en wanneer hij/zij wil en hecht waarde aan de wisselwerking tussen on- en offline, tussen horeca en detailhandel en de verruiming van de openingstijden naar avond- en zondagopenstellingen. Bovendien stelt de consument hogere eisen aan voorzieningen. De consument kiest voor de beste ervaring en zoekt meer en meer naar een betekenisvolle beleving.
- **Ruimte voor nieuwe gemakskoncepten, blurring met horeca, en food- en bezorgservices.** In de economische zin betekent blurring branchevervaging. Interessant zijn de innovatieve combinaties tussen detailhandel, horeca en dienstverlening. Het zijn deze spannende concepten die onderscheidend zijn en die de consument in zijn zoektocht naar unieke concepten waardeert. De verwachting is dat dit soort mengvormen steeds meer gaan voorkomen in de toekomst.³⁶ Ook ondernemers in de levensmiddelensector (van supermarkt tot speciaalzaak) werken naar een menging van functies met een accent op vers. In steeds meer zaken kan de consument diverse gerechten proeven en laten bereiden – of zelfs ter plaatse nuttigen.
- **Op basis van voldoende consumentendraagvlak is er in principe altijd voldoende perspectief voor wijkwinkelcentra op strategisch goede plekken.** Men doet de dagelijkse boodschappen nog altijd bij voorkeur dicht bij huis. Voorwaarde is wel dat het aanbod voldoet aan het verwachtingspatroon: keuzemogelijkheden in prijs en kwaliteit, voldoende bewegingsruimte in de winkels, interne en externe uitstraling, bereikbaarheid, voldoende parkeerruimte, geen hinder van voorrading, etc. Een supermarkt is dé trekker van ieder wijkwinkelcentrum. De ligging van de supermarkt dichtbij en met zicht op de rest van het voorzieningenaanbod (horeca en commerciële en maatschappelijke diensten) is daarbij van belang voor combinatiebezoek.
- **In de supermarktbranche vindt een verdere segmentering en profilering plaats tussen de formules onderling, binnen formules en online.** Enerzijds zet de trend tot schaalvergroting verder door. Toekomstbestendige full-service supermarkten hebben landelijk gemiddeld een omvang vanaf 1.000 m² vvo. Nieuwe full-service supermarkten hebben zelfs een gemiddelde omvang van 1.200 - 1.700 m² vvo. Anderzijds ontstaan er nieuwe gemakformules (city stores / to-go winkels) op drukke binnenstedelijke locaties (zoals stations), met een assortiment van producten die direct

³⁴ Retailnews - Verkoop onlinesupermarkten stijgt, Picnic maakt grootste groei (2019)

³⁵ Foodmagazine - Online boodschappen: de stand van zaken (2018)

³⁶ Retailtrends - Blurring: hoe meer, hoe beter (2018)

of in de komende uren geconsumeerd kunnen worden (ready-to-eat en vers). Er is daarnaast in algemene zin in supermarkten meer aandacht voor vers, authentiek, biologisch, ter plekke klaar-gemaakt, etc. Daarbij is de verwachting dat er een verdere groei van vraag zal zijn naar lokaal geproduceerd voedsel en personalisatie van producten en diensten.

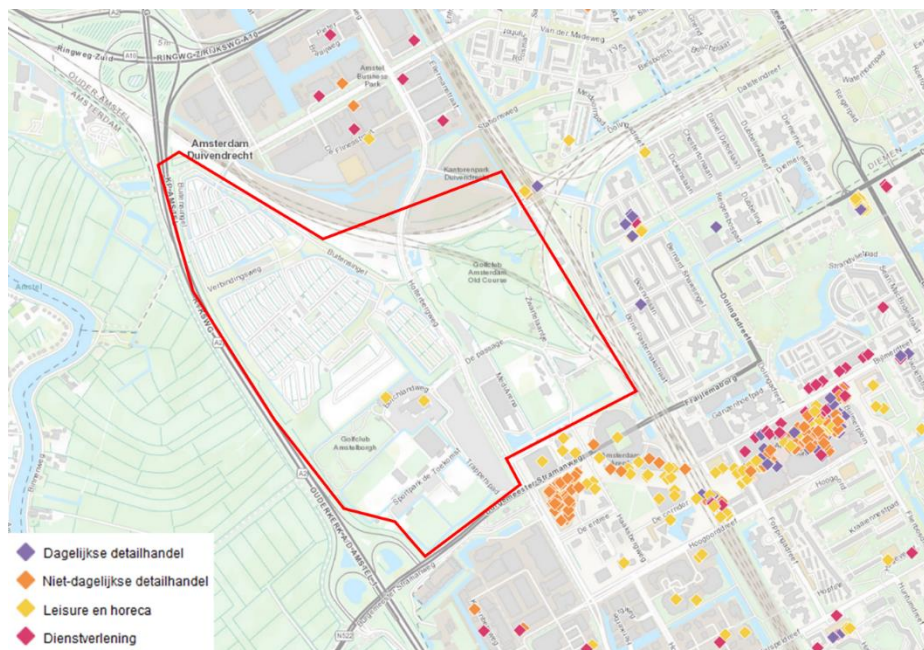
- **Toekomstperspectief.** De vraag naar fysieke winkels zal blijven bestaan, maar de druk neemt wel toe door onder andere toenemende onlineverkoop. Anderzijds biedt de aantrekkende economie, demografische transitie, de sterk toenemende combinatie van fysieke en online winkels en het gewijzigde consumentengedrag ook kansen voor vernieuwing. Hierdoor is de focus in veel gebieden gericht op het verhogen van de kwaliteit van het bestaande aanbod of het toevoegen van vernieuwend en onderscheidend aanbod.

Huidig detailhandelsaanbod

Binnen het plangebied is op dit moment geen detailhandelsaanbod aanwezig (figuur 4.1). In de directe omgeving van locatie van De Nieuwe Kern is detailhandelsaanbod aanwezig in bestaande winkelgebieden en daarbuiten.

- Direct ten zuiden van het plangebied ligt de **Amsterdam Zuidoost Arena Boulevard**. In deze grootschalige concentratie ligt de focus op aanbod in de sector in/om het huis en leisure. Het dagelijkse aanbod is beperkt met een AH to go (175 m² wvo), tabakszaak en drogist. Het naastgelegen stadsdeelcentrum **Amsterdamsepoort** beschikt over drie supermarkten van moderne omvang (Albert Heijn 2.283 m² wvo, Lidl 1.490 m² wvo, Vomar 1.050 m² wvo), aanvullende versspeciaalzaken en persoonlijke verzorging en een ruim aanbod in mode- en luxezaken.
- Buurtcentrum **Venserpolder** ligt op relatief korte afstand van het plangebied. Qua dagelijkse artikelenzaken is een supermarkt aanwezig (Tanger, 806 m² wvo), twee toko's, een slagerij en een tabakszaak.
- Het aanbod in het **centrum van Duivendrecht** bestaat uit een Plus-supermarkt (1.085 m² wvo) en aanvullende zaken waaronder een bakker, groentezaak en drogist). Het niet-dagelijkse aanbod is zeer beperkt (bloemenzaak en tweedehandskledingzaak). Ten noorden van het plangebied op **station Duivendrecht** is op het gebied van detailhandel een Ako en AH to go aanwezig.

Figuur 4.1: Plangebied De Nieuwe Kern (rood omlijnd), inclusief aanbod in de omgeving



- Het **centrum van Ouderkerk aan de Amstel** beschikt over een Plus (735 m² wvo) en aanvullende versspecialzaken (groentezaak, bakker, kaaszaak en slagerij). Daarnaast is er beperkt aanbod in 'in/om het huis'. In Ouderkerk aan de Amstel ligt ook **supermarktcentrum Sluisplein** met een Jumbo-supermarkt (1.030 m² wvo) en een opticien, bloemenwinkel en fietsenzaak.

Uitgangspunten kwantitatieve behoefte

Voor de benadering van de kwantitatieve behoefte aan detailhandel in De Nieuwe Kern is een berekening gemaakt van de marktmogelijkheden op basis van het te verwachten inwonertal van het plangebied, bestedingen en koopstromen.

- **Aantal inwoners:** in De Nieuwe Kern is het plan om 4.500 woningen te realiseren voor diverse doelgroepen en verdeeld in diverse woonmilieus. Gezien het beoogde karakter van het gebied met een mix van type woningen wordt uitgegaan van een gemiddelde huishoudensomvang van 2,2, oftewel circa 9.900 inwoners. In de berekening gaan wij volledigheidshalve uit van een bandbreedte van 9.500-10.500 inwoners in het gebied De Nieuwe Kern.
- **Bestedingen:** gezien de beoogde inwonersdoelgroep en de diversiteit aan huishoudens wordt voor het gebied uitgegaan van een gemiddeld inkomensniveau. Het landelijk gemiddelde bestedingscijfer in de dagelijkse sector betreft € 2.641 per persoon.
- **Koopstromen:** in een nieuw te realiseren wijk zullen de koopkrachtbinding en –toevloeiing zich in de tijd moeten ontwikkelen. In Amsterdam is sprake van een concurrerende markt, maar tegelijk ligt De Nieuwe Kern enigszins geïsoleerd ten opzichte van ander aanbod in de omgeving. Daarom wordt voor de koopkrachtbinding een binding van 60% haalbaar geacht. De relatief solitaire ligging

betekent ook dat de toevloeiing beperkt zal zijn, met circa 5%. Voor een groot deel van de inwoners in andere wijken zal het nieuwe winkelaanbod namelijk niet dichterbij of beter bereikbaar zijn dan de huidige aankooplocaties (barrière spoor).

Benadering marktruimte

In tabel 4.1 is een berekening gemaakt van de marktruimte voor dagelijkse detailhandel in DNK.

Tabel 4.1: Benadering ruimte voor ontwikkeling in de dagelijkse sector De Nieuwe Kern

	Min.	Max.
Aantal inwoners	9.500	10.500
Bestedingen per hoofd (€)	2.641	2.641
Totale bestedingspotentieel (€ mln.)	25,1	27,7
Koopkrachtbinding	60%	60%
Gebonden bestedingen (€ mln.)	15,1	16,6
Koopkrachttoevloeiing als aandeel van de omzet	10%	10%
Koopkrachttoevloeiing absoluut (€ mln.)	1,7	1,8
Totaal bestedingen (€ mln.)	16,7	18,5
Vergelijkbaar gemiddelde (€ per m ² wvo)	7.984	7.984
Ruimte voor ontwikkeling (m² wvo), afgerond	2.100	2.300
Ruimte voor ontwikkeling (m ² bvo), afgerond	2.600	2.900

Behoefteraming dagelijkse detailhandel De Nieuwe Kern

Uit de berekening blijkt een behoefte aan circa **2.100 tot 2.300 m² wvo** aan dagelijkse detailhandel in De Nieuwe Kern. Uitgaande van een gemiddeld klein wijkcentrum in de gemeenten Ouder-Amstel en Amsterdam (circa 2.900 m² wvo / 3.600 m² bvo aan detailhandel, waarvan circa 75% voor dagelijkse artikelen³⁷) is er in De Nieuwe Kern ruimte voor het realiseren van een klein wijkwinkelcentrum. Dit betreft in ieder geval één of meer supermarkten. In een stedelijke omgeving loopt de omvang van supermarkten uiteen: van 800 m² bvo voor een specialistische supermarkt (zoals Marqt, Ekoplaza) tot 2.000 m² bvo voor een reguliere supermarkt van een landelijke formule (zoals Albert Heijn, Jumbo).

Lokale verzorgingsfunctie

Vanwege het aanbod in de omliggende winkelgebieden is 'eigen' dagelijks aanbod voor de bewoners van De Nieuwe Kern gewenst, maar niet veel meer dan dat. Zo liggen bijvoorbeeld de Amsterdam Arena Boulevard en Amsterdamsepoort op relatief korte afstand met een ruim aanbod in niet-dagelijkse detailhandel en leisure. Als aanvulling op de supermarkt(en) is in De Nieuwe Kern behoefte aan kleinschalig dagelijks aanbod zoals een drogisterij, gemakswinkel(s) en versspeciaalzaken (bakker, slager). Waarschijnlijk zijn mengvormen met horeca en dienstverlening passend. Met blurring van functies kan worden ingespeeld op de behoefte aan beleving, lokaliteit en flexibiliteit. Ook in de supermarkt(en) dient voldoende ruimte te zijn voor vers, ready-to-eat en horeca.

³⁷ Bron: Locatus (peildatum juli 2019), wijkcentrum klein in gemeenten Amsterdam en Ouder-Amstel. Deze kleine wijkcentra hebben gemiddeld 2.100 m² wvo aan dagelijkse detailhandel en 750 m² wvo aan niet-dagelijkse detailhandel.

4.4 Horeca en leisure

Beleid voor horeca en leisure

In de onlangs vastgestelde “Visie Hotels en Leisure” wordt De Nieuwe Kern als nieuw centrum voor de Zuidoost-lob gezien, waar een groot deel van het hotelprogramma voor de gemeente kan landen. In De Nieuwe Kern is ruimte voor 5 tot 7 hotels (1.200 – 1.400 kamers). De hotels moeten de zakelijke en de toeristische markt (met short-stay voorzieningen) gaan bedienen. Voor leisure is de behoefte op maximaal 25.000 m² bvo geraamd. Aangezien deze visie recent is vastgesteld maken hotels en leisure geen onderdeel uit van de onderstaande horecaberekeningen. Wel zijn beide categorieën opgenomen in het totaal.

Trends & ontwikkelingen in horeca (excl. Hotels)

Bijgaand de trends in horeca en leisure samengevat. De traditionele horeca-indeling (hotel, restaurant, café) gaat voorbij aan het gedrag van consumenten. Vanuit consumenten redenerend kan de horeca worden ingedeeld naar drie bezoekmomenten.

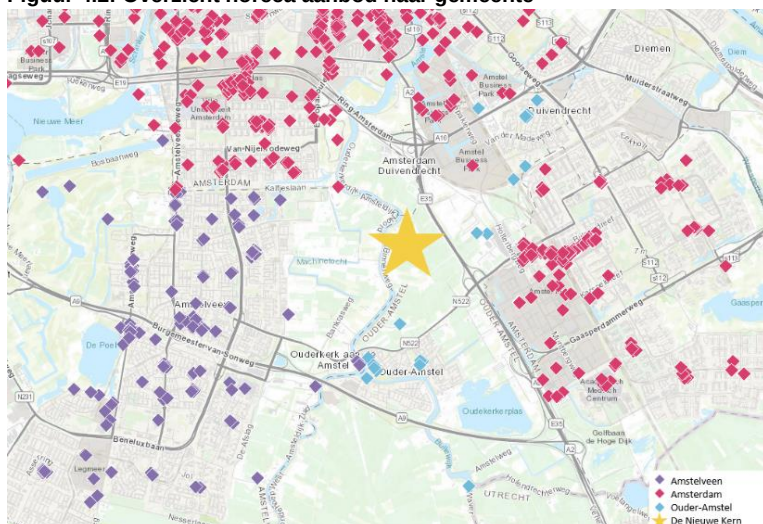
1. **Horeca thuis of dichtbij huis;** Voor gebruik van producten thuis of dichtbij huis bezoekt de consument in hoofdzaak fastservice bedrijven en de detailhandel (of mengvormen daartussen). Het groeiend aantal één- en tweepersoonshuishoudens zoekt steeds meer gemak. Als de consument niet zelf kookt dan wordt dat minder vaak vervangen door een bezoek aan de snackbar en steeds vaker door een kant en klare maaltijd(salade) uit de supermarkt of een luxe maaltijd van horeca met afhaalfaciliteiten. De aangeboden maaltijden worden steeds gezonder en gedifferentieerder, en ook in de detailhandel worden deze ter plekke bereid.
2. **Écht uitgaan horeca:** Om écht uit te gaan bezoekt de consument vaak een restaurant. De omzet in de restaurantsector is redelijk op peil gebleven, omdat de consument deze vorm van ontspanning blijft waarderen. Bedrijven gericht op écht uit bieden steeds meer alternatieven voor de kleine portemonnee. Er vindt daardoor een verschuiving plaats naar een gunstigere prijs-kwaliteitverhouding. Traditionele (nacht)cafés gericht op écht uit dreigen een deel van hun functie te verliezen. Zij worden vervangen door koffielounges, evenementen of door de ‘thuisstap’. Om het hoofd boven water te houden wordt door horecaondernemers vaak ingezet op de ombouw van drank naar eten. Daarbij wordt dan vaak de multifunctionaliteit van de locatie ingezet met eerst dineren en daarna uitgaan (grandcafé).
3. **Horeca voor gemakkelijk en smakelijk tussendoor:** Het bezoekmoment gemakkelijk tussendoor is sterk in ontwikkeling, waarbij tweedeling te maken is in recreatief (tijdens activiteiten, zoals pretpark, sport, winkelen, reizen of events) en functioneel (tijdens het werk, in de zorg, op school of onderweg). De consument heeft behoefte aan gemakkelijk, informeel en snel. Koffiecafés, authentieke broodzaken, laagdrempelige zelfservice formules en trendy grandcafés vervullen die behoefte. Hierdoor is een positieve ontwikkeling te zien van de koffie- en theehuizen, de horeca bij detailhandel en op high traffic locaties als stations en bij recreatie.

Door het groeiende aantal ZZP'ers, kleinschalige bedrijven en flexwerkers ontstaat er meer behoefte aan tijdelijke (net)werkplekken. Behalve voor lunch, koffie en borrel is er ook behoefte aan ontmoetingsplatforms (business-to-business). Dit horecatype moet zich dus bij voorkeur vestigen direct nabij een werk- of hightrafficlocatie.

Huidig aanbod horeca

- De gemeente Ouder-Amstel wordt omringd door de gemeentes Amstelveen en Amsterdam. In Ouder-Amstel is horeca geclusterd rond de Amstel, in Amsterdam Zuidoost rondom de winkelcentra en de Arena. De gemeente Ouder-Amstel telt in totaal 31 horecabedrijven (excl. Hotels), waarvan 15 drankverstrekkers, 7 fastservicezaken en 6 restaurants.

Figuur 4.2: Overzicht horeca aanbod naar gemeente³⁸



Behoefteraming horeca

Om te komen tot de behoefte aan horeca is een vergelijking gemaakt met het horeca aanbod in de gemeente Ouder-Amstel en referentiegebied IJburg. Voor de gemiddelde oppervlaktes per horecazaak is aangesloten bij de gegevens van HorecaDNA.

Tabel 4.2 Benadering vraag naar horeca De Nieuwe Kern³⁹

	Ouder-Amstel (13.496 inwoners)		IJburg (22.915 inwoners)		De Nieuwe Kern (9.500 - 10.500 inwoners)	
	aantal	per 10.000 inwoners	aantal	per 10.000 inwoners	verwacht aantal	oppervlak in m ² bvo
Fastservice	12	9	19	8	8 - 9	560 - 630
Cafés	4	3	0	0	1 - 2	230 - 460
Restaurants	10	7	15	7	6 - 7	1.000 - 1200
Totaal	26	19	34	15	13 -14	1.790 - 2.290

De behoefte aan horeca in De Nieuwe Kern wordt op basis van deze vergelijking geschat op **1.800 – 2.300 m² bvo**. Indien de er bovenregionale leisure functies worden toegevoegd zal dit gepaard gaan met aanvullende ruimte voor horeca. Het is raadzaam de horeca grotendeels te concentreren rondom het stationsgebied Duivendrecht aangezien hier de meeste kantoor meters en detailhandelsvoorzieningen zullen worden gerealiseerd. Eventuele overlast zal hiermee ook worden beperkt aangezien in dit

³⁸ Locatus (2019)

³⁹ HorecaDNA

gebied niet gewoond mag worden (LIB). Ook moet gelet worden dat er niet te veel horeca aan de kant van de Johan Cruijff Arena wordt gerealiseerd in verband met de eventuele overlast die dit kan geven voor, tijdens en na evenementen.

Aanvullende marktruimte horeca vanuit OV-reizigers

Gemiddeld geven reizigers € 1,- uit op het station, waarvan circa twee derde (afgerond 65 cent) wordt uitgegeven aan de horeca. Uitgaande van circa 2,75 miljoen reizigers per jaar op Duivendrecht komt dit neer op circa € 1.787.500,- aan horecabestedingen per jaar. Aangezien er al twee zaken op het station zijn gevestigd⁴⁰ is er eventueel ruimte voor nog circa 3 extra horecazaken⁴¹. Dit resulteert in een ruimtebehoefte van circa 210 m² aan horecazaken in de directe omgeving van het station Duivendrecht.⁴² Voorwaarde is wel dat deze horeca in het directe zicht van het station zitten en aangesloten moet zijn op de ruimtelijke structuur van het station.

De consument heeft steeds meer behoefte aan het bezoekmoment 'gemakkelijk tussendoor'. De eisen aan horeca *on-the-go* worden steeds hoger en dat is te zien in het aanbod in horecazaken op deze locaties.

4.5 Maatschappelijke voorzieningen

Leefbaar en compleet gebied

Om tot een leefbaar, compleet gebied te komen, hebben bewoners ook maatschappelijke voorzieningen nodig. De nabijheid van zorg, sport en kunst & cultuur voorzieningen zijn van groot belang voor de kwaliteit van leven. Op 5 maart 2018 is er een bestuurlijke afspraak tussen gemeente Amsterdam en gemeente Ouder Amstel⁴³ gemaakt, dat voor De Nieuwe Kern de referentienormen van Amsterdam voor maatschappelijke voorzieningen uitgangspunt zijn. De normen zijn door het Amsterdamse college van B&W op 30 januari 2018 vastgesteld in de '*Amsterdamse referentienorm maatschappelijke voorzieningen, groen en spelen*'. Deze borgen de wettelijk benodigde voorzieningen en zorgen ervoor dat de nieuwe (stedelijke) ontwikkelingen meegroeien. In het rapport '*Naar een complete stad: ruimte voor voorzieningen in Zuidoost, DNK en ABPZ*' zijn deze referentienormen vertaald naar de benodigde voorzieningen voor DNK. De gegevens uit dit rapport zijn leidend in het voorgestelde programma voor de maatschappelijke voorzieningen.

Indicatie programma maatschappelijke voorzieningen

Uitgaande van 4.500 woningen (binnen een gemengd stedelijk milieu) in DNK zijn er op basis van de Amsterdamse referentienormen, de volgende maatschappelijke voorzieningen nodig⁴⁴:

⁴⁰ Op basis van Locatus (peildatum 8-7-2018): DonerCompany (Grillroom/Shoarma) en Smuller (snackbar)

⁴¹ Gemiddelde jaarlijks omzet per horecazaak is € 380.000: €1.787.500,- (2*€ 380.000) = € 1.027.500

⁴² Gemiddelde omvang per horecazaak is 165 m² bvo, per fastservice zaak is dat 70 m² bvo. Aangezien fastservice het meeste kansrijk is dit berekend.

⁴³ Intentieovereenkomst (5 maart 2018)

⁴⁴ Naar een complete stad: ruimte voor voorzieningen in Zuidoost, DNK en ABPZ (april 2019)

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
	Openbare sport (excl. speelplekken)	nb	nb	4.500
	Huis van de Wijk	1	500	500
	Jongerencentrum	1	350	350
	Dagbesteding	1	200	200
	Buurtkamer regulier	1	150	150
	Kunst en cultuur	1	1.125	1.125
Bovenwijks	Voortgezet Onderwijs	2	7.250	14.500

4.5.1 Zorgvoorzieningen

Eerstelijnsvoorzieningen in de wijk

Om tot een volledig voorzieningenaanbod te komen zijn ook (paramedische) zorgvoorzieningen wenselijk in het plangebied De Nieuwe Kern. In ieder geval enig eerstelijns zorgaanbod zoals huisartsen, fysiotherapeuten, tandartsen en apotheken. Gemiddeld bevinden eerstelijnszorgvoorzieningen zich immers op korte afstand van inwoners (huisartsen 0,9 km en paramedische zorg 0,8 km). Ook in Ouder-Amstel is dit het geval. Uit het gemeentelijk gezondheidsprofiel blijkt dat alle gemeten zorgvoorzieningen, met uitzondering van huisartsenpraktijken, op gemiddeld kortere afstand van inwoners gelegen zijn dan provinciaal en landelijk.⁴⁵ In gemeentelijk beleid (Visie 2030) is het uitgangspunt 'Inspanning voor voldoende basisvoorzieningen voor zorg en onderwijs in gemeente en regio' opgenomen. Daarnaast moeten deze maatschappelijke voorzieningen passend zijn bij de opbouw en ontwikkeling van de bevolking. Eventueel is een combinatie van deze voorzieningen een optie.

Trends & ontwikkelingen zorgvoorzieningen

- De behoefte aan zorg- en gezondheidsvoorzieningen neemt toe (o.a. als gevolg van groeiend aantal ouderen, overheveling van taken van tweedelijns- naar eerstelijnszorg, groeiend behoefte aan specialismen en verschuiving van focus van behandeling naar preventie). Ook de vraag naar medisch-specialisten neemt toe, waarbij de behandelingen verschuiven van het ziekenhuis naar **zelfstandig behandelcentrum**. Landelijk komen er steeds meer klinieken op die zich specialiseren behandelingen als aanvulling op de reguliere ziekenhuiszorg. In Nederland zijn bijvoorbeeld verschillende organisaties actief, zoals Bergman Clinics en Roosevelt Kliniek, vaak met verschillende expertises per kliniek, zoals houdings- en bewegingszorg, huid en uiterlijk, oogzorg en vrouw- en kindzorg. Hoger opgeleiden met meer bestedingsruimte kiezen daarbij vaker voor private zorg⁴⁶. Aangezien Ouder-Amstel in de 'Visie 2030' stelt zij zich inspanst voor voldoende basisvoorzieningen, zowel binnen de gemeente als regionaal, is De Nieuwe Kern een aangewezen plek.

⁴⁵ RIVM – Afstand tot zorgaanbieder (2019)

⁴⁶ Trouw - Rijken kiezen vaker voor private zorg (2017)

- Bovendien is er sprake van een trend van **clustering** in 'gezondheidscentra' en schaalvergroting. Een goed bereikbare locatie als De Nieuwe Kern kan een uitgelezen locatie zijn voor een groot-schalig gezondheidscentrum waar andere eerstelijnszorg, medische dienstverleners en private zorgaanbieders geclusterd worden. Denk aan o.a. orthodontie, logopedie, psychologische zorg, verloskunde, ergotherapie, chiropractie, oefentherapie, diëtist, apotheek of een thuiszorgvestiging.

Behoefteraming zorgvoorzieningen

In de nabijheid van de planlocatie zijn al verschillende zorgaanbieders gevestigd (waaronder het Universitair Medisch Centrum, locatie AMC, en meerdere huisarts- en tandartspraktijken in gemeente Ouder-Amstel en in Amsterdam Zuidoost). Het toekomstige inwonertal van De Nieuwe Kern creëert voldoende draagvlak voor 'eigen' eerstelijnszorgvoorzieningen. Uit het rapport '*Naar een complete stad: ruimte voor voorzieningen in Zuidoost, DNK en ABPZ*' is er een behoefte voorzien voor 2 medische centra:

- **Medische centrum:** bij voorkeur gesitueerd nabij een winkelcentrum of sportvoorziening. Hiervoor wordt circa 900 m² bvo gereserveerd.
- **Kleinschalig medische centrum:** elders in de wijk gesitueerd, bijvoorbeeld bij een winkelcentrum als het andere medische centrum bij een sportvoorziening komt. Hiervoor wordt circa 200 m² bvo gereserveerd.
- **Gecombineerd gezondheidscentrum:** eventueel kunnen de twee medische centra ook worden gecombineerd tot één groter gezondheidscentrum met een totaal van **1.100 m² bvo**.⁴⁷

4.5.2 Onderwijs voorzieningen

Ambitie voor vernieuwend onderwijsaanbod

De realisatie van woningen in De Nieuwe Kern zorgt voor een aanwas van kinderen en jongeren, waardoor er behoefte ontstaat aan onderwijsvoorzieningen. In het Beleidsplan Onderwijs stelt de gemeente Ouder-Amstel de ambitie voor het realiseren van een vernieuwend onderwijsaanbod in De Nieuwe Kern voor basisonderwijs en eventueel voor voortgezet onderwijs. Voortgezet onderwijs hoeft niet per se in het plangebied te worden ontwikkeld aangezien er verschillende middelbare scholen op fietsafstand zijn, die wens is er echter wel en zodoende ook de behoefteraming.

Behoefteraming primair onderwijs

In De Nieuwe Kern zullen circa 1475 tot 1625 kinderen in de leeftijdscategorie 4 tot en met 11 jaar zijn.⁴⁸ De stichtings- en opheffingsnorm voor het basisonderwijs in Ouder-Amstel is 200 leerlingen per basisschool, in Amsterdam ligt dit op 325 leerlingen. In de gemeente Ouder-Amstel zijn 5 basisscholen aanwezig, met gemiddeld 265 leerlingen per school. Aangezien deze allemaal relatief ver van de planlocatie liggen is er behoefte aan basisonderwijs binnen De Nieuwe Kern. Uitgaande van de Amsterdamse referentienormen is er ruimte voor 3 basisscholen (1 basisschool per 1.440 woningen = 3.125 school). Volgens dezelfde referentienormen komt de totale ruimtebehoefte op circa **11.400 m² bvo** (3.800 m² bvo per school).

⁴⁷ Naar een complete stad: ruimte voor voorzieningen in Zuidoost, DNK en ABPZ (april 2019)

⁴⁸ De Nieuwe Kern krijgt tussen de 9.500 en 10.500 inwoners. Op basis van de raming dat 15,5% hiervan in de leeftijdscategorie 4 t/m 11 jaar zal vallen, zullen er circa 1475 tot 1625 kinderen in deze leeftijdscategorie komen wonen

In de gemeente Ouder-Amstel is een school aanwezig voor speciaal onderwijs. De Pionier is verbonden aan het academisch centrum de Bascule en deze werkt nauw samen met de Universiteit van Amsterdam en de Vrije Universiteit. Kinderen op De Pionier zijn tussen de 4 t/m 13 jaar oud.

Kinderopvang

Voor de realisatie van de nieuwe basisscholen is uitgegaan van alles-in-één-scholen. De normen voor kinderopvang zijn hier dus ook in opgenomen. De kinderdagopvangnorm heeft 100 plaatsen per 400 basisschoolleerlingen opgenomen. Voor buitenschoolse opvang zijn er 32 plaatsen per 400 basisschoolleerlingen opgenomen.⁴⁹

Behoefteraming voortgezet onderwijs

In de gemeente Ouder-Amstel is geen voortgezet onderwijs. Leerlingen gaan vooral naar middelbare scholen in Amstelveen (circa 65%) en Amsterdam (35%). De Nieuwe Kern krijgt tussen de 9.500 en 10.500 inwoners. Op basis van de raming dat 9,5% hiervan in de leeftijdscategorie 12 t/m 18 jaar zal vallen⁵⁰, zullen er circa 900 tot 1.000 kinderen in deze leeftijdscategorie komen wonen. Met de ontwikkeling van De Nieuwe Kern kan er eventueel een middelbare school (vmbo, havo en/of vwo) gerealiseerd worden. De stichtingsnorm is minimaal 680 leerlingen. Het rapport⁵¹ stelt dat voortgezet onderwijs een wijk overstijgend programma is en er voor alle woningontwikkeling in de omgeving gerekend moet worden met 2 scholen voor voortgezet onderwijs. Gezien de behoeftes in DNK en omgeving, kan DNK een goede locatie zijn om middelbare scholen te laten landen. Daarom wordt er vooralsnog 2 keer 7.250 m² bvo ofwel **totaal ca 14.500 m² bvo** gereserveerd voor een middelbare school. Wenselijk is dat deze in de buurt van sport- en/of openbaarvervoer is.

4.5.3 Sportvoorzieningen

Sporten dichtbij huis

- 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. In deze nota staan al behoeftes vermeld voor 2,5 extra kunstgrasvoetbalvelden, een eventuele locatie voor een tennisvereniging (mits regionaal afgestemd) en een sporthal en -zaal voor binnensporten zoals hand- en volleybalverenigingen.
- Naast buitensporten moet er ook gedacht worden aan fitnesscentra aangezien een groot deel van de Nederlanders (circa 16% en dus 2,7 miljoen mensen) lid zijn van een fitnesscentrum, dit cijfer ligt doorgaans nog hoger in grootstedelijke gebieden. De grootste groep is tussen de 18 en 34 jaar en hoger opgeleiden (26%) doen vaker aan fitness dan lager opgeleiden (14%).

⁴⁹ Amsterdamse referentienorm voor maatschappelijke voorzieningen, groen en spelen (2018)

⁵⁰ Referentiegebied IJburg/Zeeburgereiland – Kerncijfers gebieden in Amsterdam (2019)

⁵¹ Naar een complete stad: ruimte voor voorzieningen in Zuidoost, DNK en ABPZ (april 2019)

Behoefteraming sportvoorzieningen

- Om de behoefte aan fitnesscentra te bepalen wordt gebruik gemaakt van de aanbodgegevens van Locatus (fitnesscentra). Gemiddeld hebben fitnesscentra een ledenaantal per fitnesscentrum tussen de 800 en 1.100.⁵² Volgens Locatus zijn er in Nederland ruim 3.000 fitnesscentra. Dit houdt in dat er circa 2 fitnesscentra zijn op 10.000 inwoners, dit geldt ook voor Noord-Holland en de regio Amsterdam. Op basis van de toekomstige bewoners is er dus ruimte voor in ieder geval één maar waarschijnlijk twee fitnesscentra.
- De omvang van een fitnesscentrum is gerelateerd aan de aangeboden activiteiten. Een normaal centrum heeft een omvang van ca. 900 m², terwijl een fitnesscentrum, waar bijvoorbeeld ook fysiotherapie en aanvullende sporten worden aangeboden al snel 1.400 m² beslaat. Bij deze centra worden ook aanvullende zaken zoals horeca, wellness of kinderopvang aangeboden. Qua ruimtebehoefte wordt er daarmee uitgegaan van een bandbreedte van **1.800 – 2.800 m² bvo**.
- Eventueel is het aanvullend mogelijk 1 of 2 meer ‘bijzondere’ sportvoorzieningen te realiseren in De Nieuwe Kern met een regionale verzorgingsfunctie, zoals een bijvoorbeeld squash, crossfit, klimwand of privaat zwembad. Uitgaande van deze grotere verzorgingsfunctie is er, bij een gemiddelde omvang van 1.000 m² bvo per sportvoorziening, daarmee een aanvullende behoefte van nog eens **1.000 - 2.000 m² bvo** aan gebouwde sportvoorzieningen.
- Totaal is voor openbare sportvoorzieningen in het rapport ‘*Naar een complete stad: ruimte voor voorzieningen in Zuidoost, DNK en ABPZ*’ voor De Nieuwe Kern ca. **4.500 m² bvo** opgenomen, bij voorkeur te realiseren bij scholen en in combinatie met volkstuinparken (onderzoeken).

4.5.4 Sociaal-culturele (basis)voorzieningen

Aanvullende voorzieningen op wijkniveau

Naast de genoemde voorzieningen ten aanzien van onderwijs, kinderopvang, sport en zorg, zijn er ook nog andere maatschappelijke voorzieningen die wenselijk zijn op buurt of wijkniveau. Hierbij kan gedacht worden aan een ontmoetingsruimte, buurt/wijkcentrum, cultureel centrum of jeugd- en jongerencentrum. Dit wordt ook gestimuleerd vanuit beleid, in de Visie 2030 staat het begrip verbinding centraal. Daarnaast stelt het beleid dat er bij het bouwen van woningen en voorzieningen is een belangrijk uitgangspunt dat mensen elkaar kunnen ontmoeten. Op basis van de Amsterdamse referentienormen wordt er de volgende behoefte geraamd voor deze voorzieningen:

- **Huis van de wijk en jongerencentrum:** één volledig huis van de wijk: “*gemeente Ouder-Amstel heeft aangegeven, te willen werken met mobiel jongerenwerk. Jongerenwerk kan aanvullend gebruik maken van de voorzieningen in de wijk, zoals een school voor voortgezet onderwijs en sportvoorzieningen*”⁵³. Het huis van de wijk (ca 500 m² bvo) en het jongerencentrum (ca 350 m² bvo) worden bij voorkeur gecombineerd, waarmee de totale ruimtebehoefte komt op een totaal van circa **850 m² bvo**.
- **Buurtkamer:** voor DNK wordt de ruimtebehoefte voor een buurtkamer ingeschat op circa **150 m² bvo**.

⁵² Van Spronsen en partners - Het fitnesscentrum in Beeld (2017)

⁵³ Naar een complete stad: ruimte voor voorzieningen in Zuidoost, DNK en ABPZ (april 2019)

- **Dagbestedingslocatie:** voor De Nieuwe Kern is één dagbestedingslocatie opgenomen van **200 m² bvo** opgenomen.⁵⁴
- **Kunst en cultuur:** de Amsterdamse referentienorm gaat uit van 0,25 m² bvo aan kunst en cultuur voorziening per 1 woning. Voor DNK zal de totale kunst en cultuur ruimtebehoefte daarom uitkomen op **1.125 m² bvo**.

4.6 Effecten en inpassing programma

Effecten en aanvaardbaarheid

De effecten van de beoogde nieuwe niet-wonenfuncties zijn per saldo positief en richten zich merendeels op de lokale structuur. De Nieuwe Kern wordt daarmee daadwerkelijk een nieuwe kern met alle benodigde voorzieningen van dien. Op gebied van kantoren, hotels en leisure biedt De Nieuwe Kern door optimale bereikbaarheid (station Duivendrecht) kansen die de lokale behoefte overstijgen. De verwachte economische effecten zijn, zowel op kwantitatieve als kwalitatieve gronden, aanvaardbaar.

Inpassing in bestaand stedelijk gebied

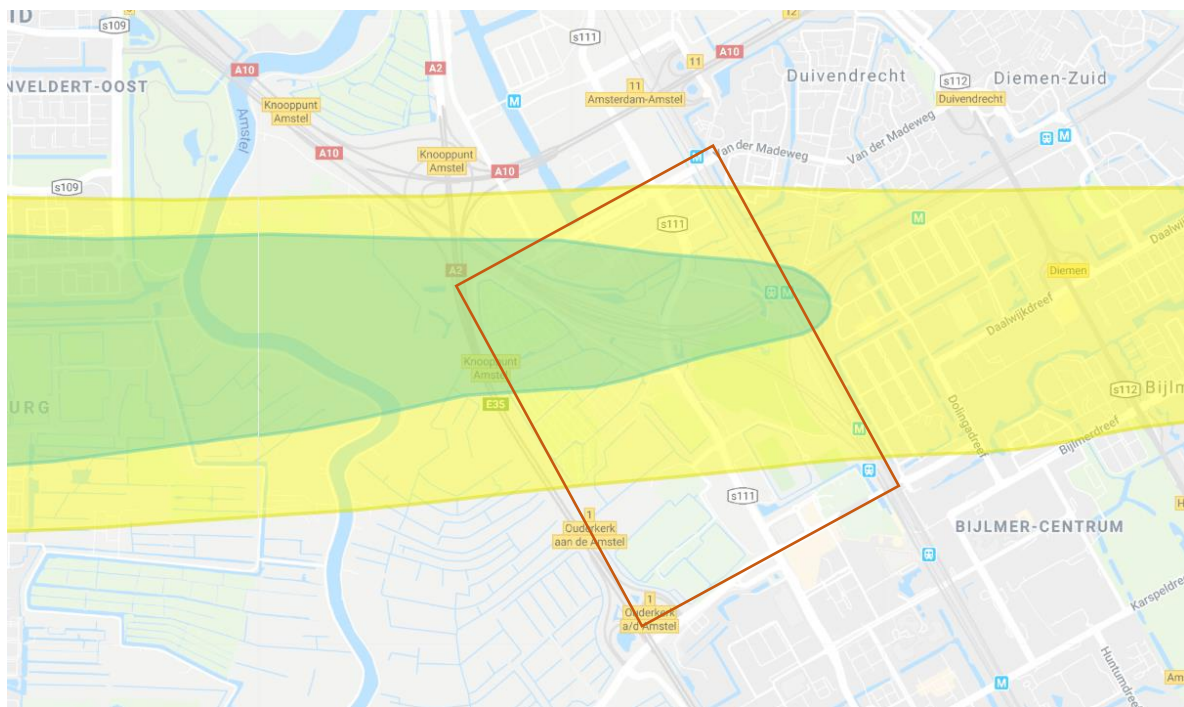
De beoogde ontwikkeling De Nieuwe Kern vindt plaats in bestaand stedelijk gebied en sluit goed aan op de aanwezige stedelijke structuur van de gemeente Ouder-Amstel en Amsterdam.

⁵⁴ Naar een complete stad: ruimte voor voorzieningen in Zuidoost, DNK en ABPZ (april 2019)

**Bijlage 2: Advies Luchtvaartgeluid, Martijn Lugten,
24 mei 2019**

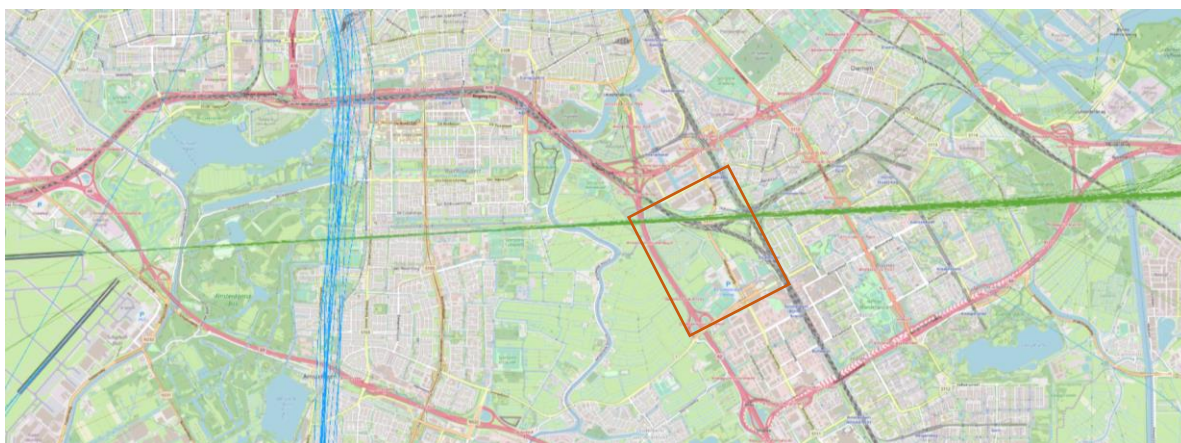
Geluid in de Nieuwe Kern

De Nieuwe Kern heeft te maken met vier soorten geluid, namelijk van 1) auto's, 2) treinen, 3) vliegtuigen en 4) evenementen. Omdat de Nieuwe Kern voor een groot gedeelte binnen de LIB-contouren¹ van Schiphol ligt (LIB 4 en LIB 5, zie Figuur 1) moet er in het toekomstig stedenbouwkundig ontwerp en de bouwplannen daarbinnen straks rekening gehouden worden met vliegtuiggeluid. Binnen LIB-4 is in principe woningbouw op zeer beperkte schaal toegestaan, terwijl er voor bestaand stedelijk gebied mogelijkheden zijn om woningbouw te realiseren binnen LIB-5 gebieden, mits er rekenschap wordt gegeven van de maatregelen voor hinderperking. Hiervoor bestaan architectonische maatregelen en stedenbouwkundige oplossingen die het geluidsniveau kunnen verminderen rond en in de gebouwen om een goed geluidsklimaat te kunnen garanderen. In deze structuurvisie wordt hiervoor een kader neergezet.



Figuur 1 LIB-contouren, groen: LIB-4, geel: LIB-5, rood kader: locatie De Nieuwe Kern

¹ LIB, of het luchthavenindelingsbesluit, is het wettelijk kader dat de ruimtelijke planning rondom Schiphol beschrijft. Het LIB kent vijf gebieden, waarbij voor LIB-1 de strengste eisen gelden, en voor LIB-5 de minst strenge eisen. De contouren worden gebaseerd op rekenmodellen waarin de rol van de gebouwde omgeving buiten beschouwing wordt gelaten. In de praktijk heeft de gebouwde omgeving wel degelijk invloed op de geluidsniveaus rondom gebouwen, echter wordt dit (nog) niet in het LIB meegenomen.



Figuur 2 Vliegroute voor dalend vliegverkeer richting de Buitenveldertbaan, rood kader: locatie De Nieuwe Kern



Figuur 3 Vliegroute voor opstijgend vliegverkeer ten zuiden van de Nieuwe Kern, vliegverkeer vanaf de Buitenveldertbaan, rood kader: locatie De Nieuwe Kern

Vliegtuiggeluid in de Nieuwe Kern

De Nieuwe Kern heeft met name te maken met vliegtuiggeluid dat wordt veroorzaakt door landend vliegverkeer richting de Buitenveldertbaan. De Buitenveldertbaan wordt ook gebruikt voor opstijgende vliegtuigen, maar meer dan 2/3^e van het vliegverkeer van en naar de Buitenveldertbaan is dalend verkeer. Dit is ook duidelijk te zien aan de vorm van de LIB-contouren, die direct onder de vliegroute voor dalend verkeer liggen (Figuur 2). Opstijgend verkeer draait voor de wijk ofwel naar het noorden ofwel naar het zuiden (Figuur 3). In de praktijk betekent dit dat het overgrote gedeelte van het vliegverkeer aan de noordzijde van het plangebied De Nieuwe Kern passeert.

Hinder van vliegverkeer

Ondanks dat hinder van vliegverkeer normaliter wordt gekoppeld aan het Lden² niveau, laat recent onderzoek zien dat Lden slechts een klein gedeelte van de hinderrespons verklaart¹⁻³. Factoren zoals de mate waarin mensen zich kunnen aanpassen aan het geluid, het tijdstip, de hoorbaarheid van vliegtuiggeluid binnen in woningen en het aantal vliegbewegingen met een piekniveau >65dB(A)³ worden gezien als betere indicatoren om hinder te voorspellen³. Daarnaast moet slaapverstoring ter

² Europese eenheid voor het gemiddelde verkeergeluid in een gebied waarbij een correctie in de avond en nacht wordt toegepast.

³ Dit is >55dB(A) in de vroege ochtend en late avond, met name wanneer dit tot geluid binnen in woningen kan worden waargenomen.

allen tijde worden voorkomen, omdat dit kan leiden tot een hinderspiraal⁴. Ondanks dat geluid de directe aanleiding is voor hinder, spelen tal van sociale en psychologische factoren een minstens zo belangrijke, dan wel belangrijkere, rol bij de hinder van geluid. Dit zijn bijvoorbeeld de verwachtingen die autoriteiten en de overheid scheppen^{4,5}, maar ook de mate waarin mensen zich 'eerlijk' behandeld weten te voelen⁶.

Ook moet er een overeenkomst zijn tussen verwachtingen en de daadwerkelijk waargenomen geluidsomgeving^{7,8}. Daarbij laat onderzoek zien dat de mate van hinder sterk samenhangt met de locatie waar een persoon zich bevindt, bijvoorbeeld of een persoon binnen of buiten een gebouw staat³. Geluid in het private domein, zoals de woning of de tuin, zal als een grotere inbreuk op de autonomie worden ervaren, en daarmee hinderlijker zijn dan geluid in het publieke domein. Ook hangt hinder samen met de mate van tevredenheid met de woonomgeving die bewoners ervaren^{9,10}, en de aanwezigheid (en het zicht op) groen (gebieden)¹¹. Dit betekent dat bij het ontstaan en beleven van geluidhinder een combinatie van verschillende factoren speelt, waarbij het lokale geluidniveau en de kwaliteit van het ruimtelijk ontwerp een belangrijke rol spelen. Voor het tegengaan van hinder kunnen vanuit recent wetenschappelijk onderzoek de volgende uitgangspunten worden aangehouden:

1. Het lokaal beperken van de piekniveaus als gevolg van het vliegverkeer tot zover mogelijk onder de 65dB(A), in de buitenruimten (zowel rondom woningen als in de publieke ruimte).
2. Het aanbieden van zichtbaar groen in en rondom woningen.
3. Het aanbieden van buitenruimten met een variatie in geluidsomgevingen, waarbij bewoners zelf plaats en geluidscomfort kunnen afstemmen.
4. Het (nagenoeg) onhoorbaar maken van vliegtuiggeluid in slaapvertrekken.

Om deze uitgangspunten straks te kunnen vertalen naar een stedenbouwkundig ontwerp zijn verschillende randvoorwaarden en uitgangspunten opgesteld voor De Nieuwe Kern aan de hand van akoestische analyses. De uitgangspunten vragen om meer maatwerk dan normaliter wordt geboden door het LIB, waarbij de kwaliteit van de (geluid-) omgeving op lokaal niveau centraal staat.

Rekenschap

De Nieuwe Kern is Bestaand StedelijkGebied, en daarmee is woningbouw in de LIB 5 zone mogelijk. De Nieuwe Kern is ook een gebied dat wordt gedomineerd door stedelijke geluiden, van het spoor, wegen en evenementen. Vanzelfsprekend moet en wil de gemeente Ouder-Amstel rekenschap geven voor het bouwen binnen de LIB-5 contour, waarbij er op dit moment geen algemeen aanvaarde definitie van rekenschap bestaat.

De gemeente Ouder-Amstel ziet rekenschap in de eerste plaats als de zorg voor een gezonde, prettige en leefbare woonomgeving. Een gezonde wijk is daarbij een wijk waar de geluidniveaus op de juiste plekken dusdanig laag zijn, dat de kans op hinderontwikkeling zo klein mogelijk is. Dat betekent niet dat vliegtuiggeluid in het hele gebied onhoorbaar moet zijn, maar vooral dat er een slimme en juiste afstemming moet zijn tussen het stedelijk programma en het geluid. Daarbij volgt de gemeente de conclusies van recent onderzoek, dat betekent dat de piek-geluidniveaus onder de 65dB(A) moeten zijn waar mogelijk, met name op plekken waar mensen relatieve stilte verwachten (private buitenruimten), en met name in het voorjaar en de zomer wanneer buitenruimten actief worden gebruikt. Echter betekent dit ook dat de geluidniveaus hoger mogen zijn in gebieden waar tal van andere geluiden te horen zijn, zoals straten, pleinen of parken, mits dit tot een (geluids-)

⁴ Minder slaap leidt tot meer hinder, wat vervolgens tot een scherpere focus op het geluid leidt, met een nog slechtere nachtrust en hogere geprikkeldheid als gevolg.

omgeving van hoge kwaliteit leidt. Met betrekking tot het laatste speelt ook de relatie tot de algemene zicht- en geluidsomgeving een belangrijke rol, met name in de vorm van vegetatie en maskerend geluid^{12,13}. In navolging van het besluit van de Gedeputeerde Staten van Noord-Holland⁵ zijn er daarom voor De Nieuwe Kern afwegingen gemaakt over:

- De stedenbouwkundige keuzes in relatie tot geluid;
- De maatregelen op objectniveau (gebouw) in relatie tot geluid; en
- De maatregelen in de openbare buitenruimte in relatie tot (vliegtuig-) geluid.

Naast de voorgestelde maatregelen moeten (toekomstige) bewoners goed worden geïnformeerd, ook in relatie tot de ruimtelijke ingrepen die worden genomen om geluidhinder zoveel mogelijk te voorkomen.

Geluid-adaptief ontwerp

De ruimtelijke omgeving heeft invloed op de luidheid en de perceptie van vliegtuiggeluid. Onderzoek laat zien dat gebouwen een afschermende werking kunnen hebben tegen vliegtuiggeluid. Metingen tonen aan dat afhankelijk van de gebouwvorm de verschillen tussen gebouwsijden meer dan 15dB(A) kunnen bedragen, met een gemiddeld geluidsniveau van meer dan 10dB(A) verschil⁶. Dit betekent dat het op bepaalde plekken tussen de gebouwen aanzienlijk stiller kan zijn dan wat wordt voorspeld door de standaardgeluidsmodellen die worden gebruikt voor het bepalen van de LIB-contouren. De geluidsniveaus worden verder beïnvloed door het gebruik van absorberende gevelmaterialen en de afstand tussen gebouwen (c.q. het tegengaan van geluidsreflecties). Naast het slim gebruik van gebouwvorm, stedelijke dichtheid en gevelmaterialen kunnen het gebruik van groen en maskerende geluiden een belangrijke rol spelen in het verbeteren van de geluidsomgeving. Geluid-adaptief ontwerp bestaat daarmee uit vijf pijlers:

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

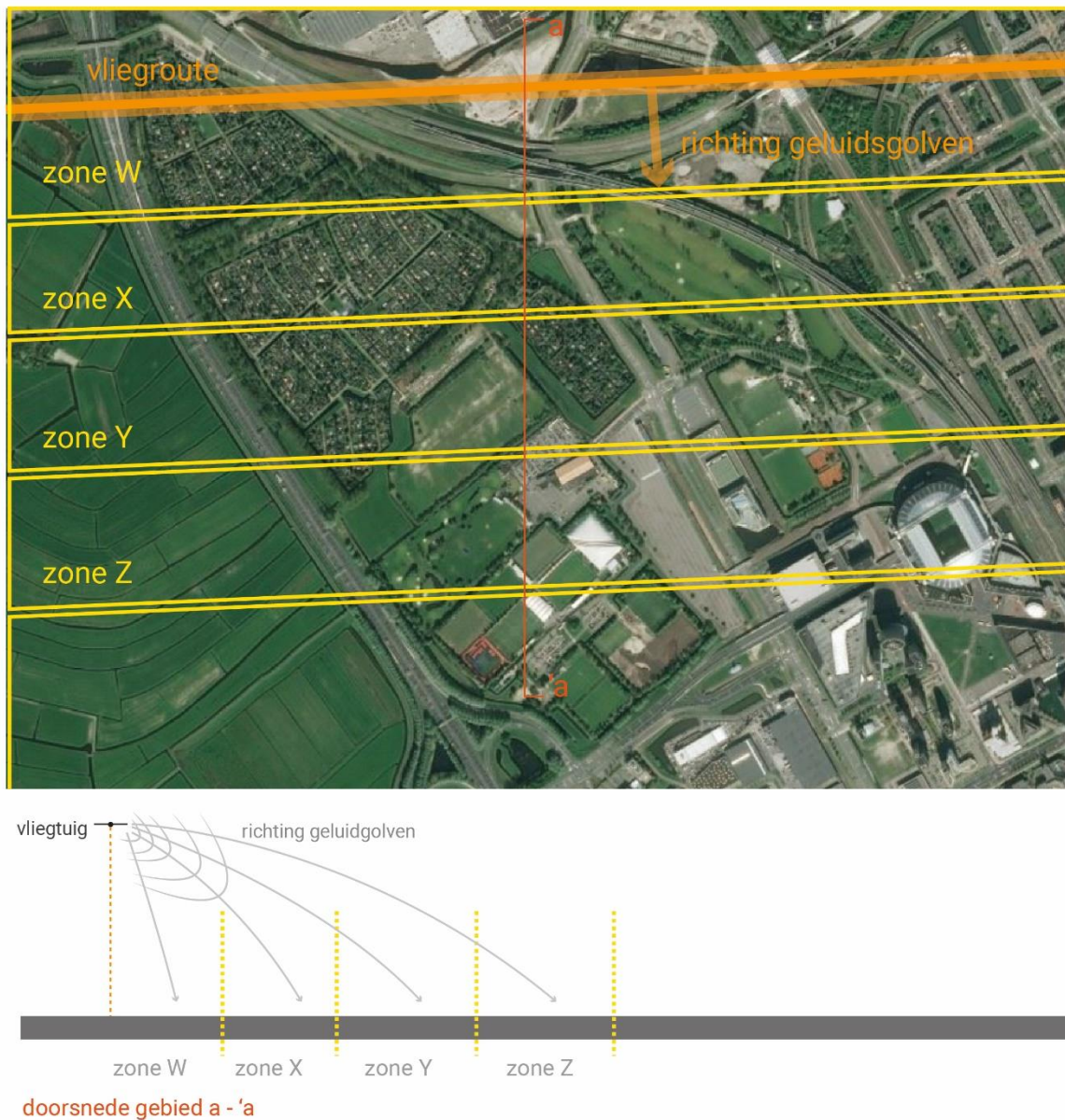
Punt 1 en 2 zijn verder onderzocht voor De Nieuwe Kern met behulp van akoestische simulatiemodellen. De punten 3-5 zijn landschaps-architectonische uitwerkingen voor de openbare ruimte. De kaders die hieruit voortkomen zijn opgenomen in deze structuurvisie en worden hierna omschreven.

⁵ <https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/brieven/2017/11/27/besluit-van-ged-staten-van-noord-holland-inz-wonen-en-vliegen-20-ke-contour-schiphol/besluit-van-ged-staten-van-noord-holland-inz-wonen-en-vliegen-20-ke-contour-schiphol.pdf>

⁶ Zie proefschrift 'Tranquility by design', University of Cambridge, Martijn Lugten

Kaders voor een aangename geluidsomgeving

Bouwkundige kaders (punt 1-2)

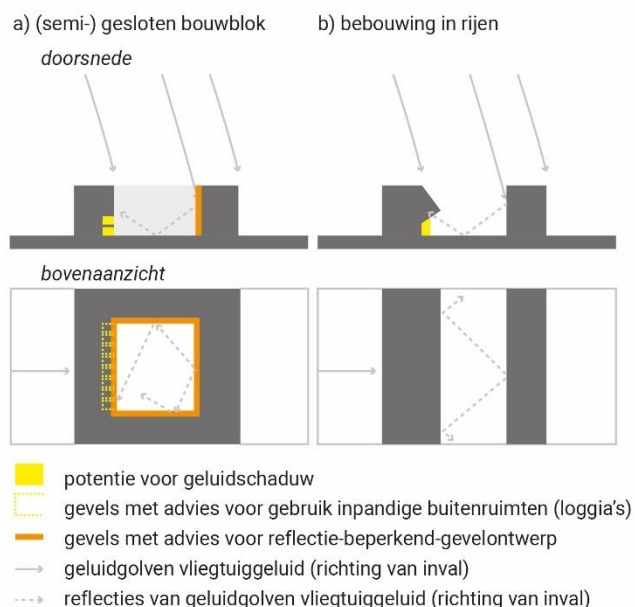


Figuur 4 Het plangebied ingedeeld in vier zones afhankelijk van de afstand tot de vliegroute. De doorsnede laat de richting waaronder geluid per zone zal invallen zien.

Het gebied rond De Nieuwe Kern kan in vier zones worden opgedeeld (W, X, Y, Z), afhankelijk van de afstand van een gebied tot de vliegroute. Hiervan zijn zone X, Y en Z het meest kansrijk om bebouwing te gebruiken voor het verminderen van de geluidsniveaus in de buitenruimten en het creëren van geluidschaduw. Dit geldt ook voor een klein gedeelte van zone W, al zal het effect hier kleiner zijn omdat de bebouwing onder, of vlakbij, de vliegroute ligt, en de hoek waaronder de geluidsgolven de bebouwing raken stijl zal zijn. In deze structuurvisie zijn per zone de belangrijkste principes voor een geluid-adaptieve wijk beschreven. In deze gebieden is er gekeken naar het beperken van geluidsreflecties tussen gebouwen en maatregelen op objectniveau (kaders 1 en 2). Daarnaast worden algemene voorwaarden gesteld voor de implementatie van de kaders 3-5 die

voor alle zones gelijk zijn. De geluidswaarden binnen in woningen, en daarmee gevoelsdimensies, worden bepaald door het bouwbesluit. Binnen de huidige wet- en regelgeving kunnen gemeenten geen aanvullende eisen stellen aan gevelisolatie dan het bouwbesluit voorstaat.

Zone W

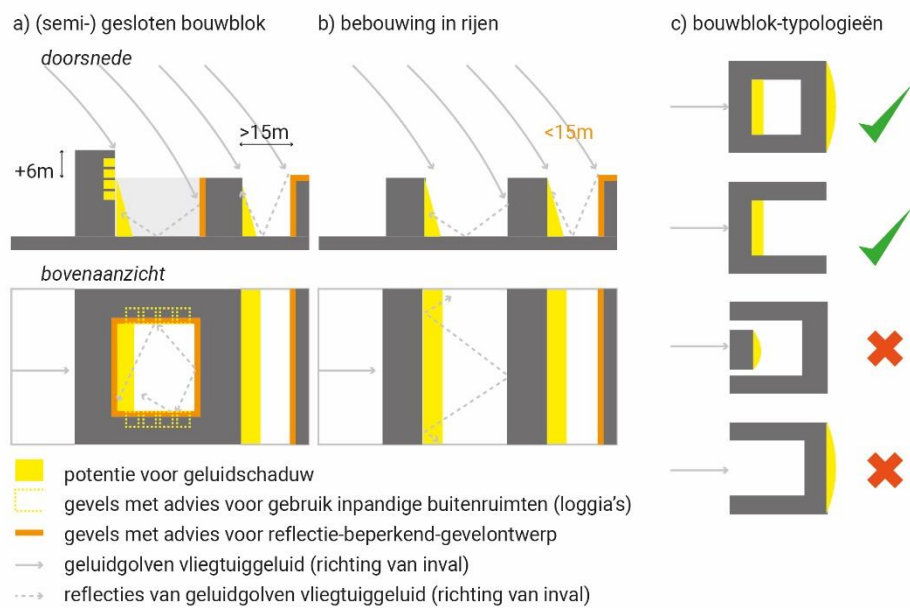


Figuur 5 Bebouwing en blootstelling aan vliegtuiggeluid in zone W voor de meest voorkomende stedelijke typologieën (bouwblok en strookbouw).

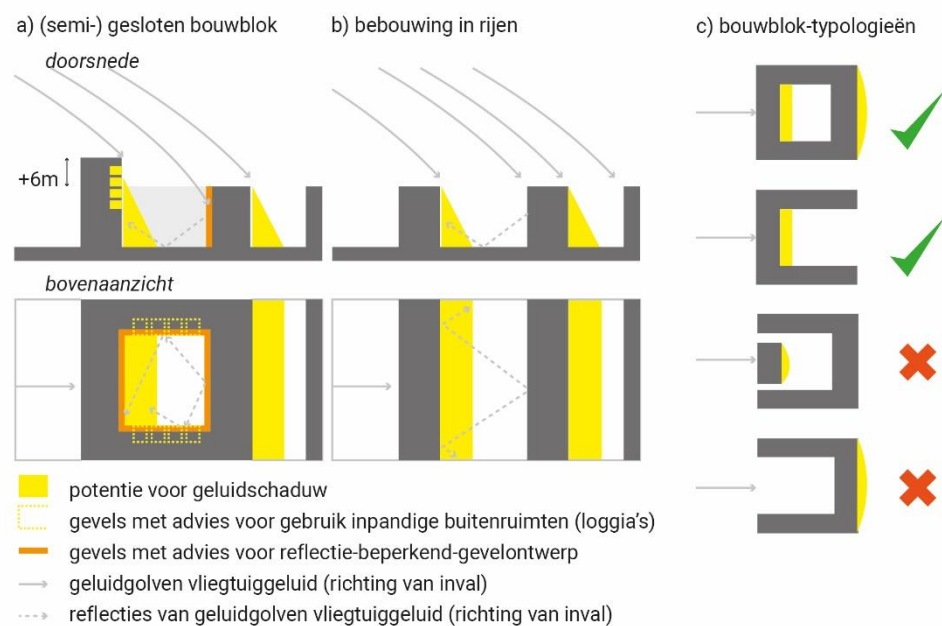
De zone ligt vrijwel recht onder de aanvliegroute (zie Figuur 5). Dit betekent dat de bebouwing weinig tot geen effect zal hebben op de geluidsniveaus rond de gebouwen. In het slechtste geval zorgen harde materialen voor reflecties tussen de gevels, dat met name optreedt bij gesloten bouwblokken. Reflecties kunnen worden beperkt door het gebruik van absorberende gevelmaterialen⁷ of oppervlakken met veel ornamenten, dat de geluidgolven verstrooit en breekt. Buitenruimten liggen inpandig (loggia's) of onder duidelijk uitkragingen (zie Figuur 5-b). In Zone W is in de huidige situatie woningbouw niet toegestaan vanwege de ligging van LIB-4 contour.

⁷ Bijvoorbeeld groene gevels, of soortgelijke materialen, met een flow resisitivity van tenminste 60 kPa/m²s

Zone X en zone Y



Figuur 6 Bebouwing en blootstelling aan vliegtuiggeluid in zone X voor de meest voorkomende stedelijke typologieën (bouwblok en strookbouw). De bebouwing staat om-en-nabij loodrecht⁸ op de richting van het geluid, om maximaal gebruik te maken van de geluid-afschermende werking van de bebouwing.



Figuur 7 Bebouwing en blootstelling aan vliegtuiggeluid in zone Y voor de meest voorkomende stedelijke typologieën (bouwblok en strookbouw). De bebouwing staat om-en-nabij loodrecht op de richting van het geluid, om maximaal gebruik te maken van de geluid-afschermende werking van de bebouwing.

Mits goed ontworpen, kan de bebouwing in zone X een kleine, en voor zone Y een grotere, geluidschaduw op het maaiveldniveau rondom bebouwing creëren (zie Figuur 6 en Figuur 7). Hierbij

⁸ Dit is geen harde eis; in ieder geval moet worden voorkomen dat gebouwen parallel aan de voortplantingsrichting van het geluid staan (harde eis). De inschatting is dat +/- 45 graden van de loodrechte hartlijn de bebouwing nog voldoende geluids-afschermend effect zal hebben, maar dit moet per bouwblok worden onderzocht.

zijn de geluidniveaus in de geluidschaduw (ruim) onder de gestelde grenswaarden (piekniveaus <65dB(A)). Buitenruimten, zoals balkons en terrassen, liggen (waar mogelijk) in de geluidschaduw. Indien er sprake is van gesloten bouwblokken zullen niet alle gevels van het bouwblok kunnen profiteren van een geluidschaduw. Daarom zijn in dergelijke gevallen de buitenruimten inpandig, of semi-inpandig, bij gevels die parallel aan de richting van het geluid zijn. Hetzelfde geldt voor de buitenruimten van niet-grondgebonden woningen, tenminste voor de vier bovenste bouwlagen vanaf de dakrand.

Het belangrijkste aandachtspunt voor de bebouwing in de zones X en Y is het vermijden, en beperken, van reflecties tussen gevels, met name bij gesloten bouwblokken. Dit kan worden gedaan door het toepassen van absorberende gevelmaterialen en/of gevelornamenten (verstrooiing en breking van de geluidgolven). De gevels waar dit een aandachtspunt is, zijn oranje weergegeven in Figuur 6 en Figuur 7.

Anders dan voor zone Y, moet de afstand tussen de gevels minimaal 15m zijn bij strokenbouw, tenzij er extra (absorberende) maatregelen op gevelniveau worden genomen om reflecties te beperken. Dit is nodig om de geluidniveaus aan de schaduwzijde onder de gestelde grenswaarden te houden (piekniveaus <65dB(A)). Daarnaast moet bij gesloten bouwblokken de bebouwing aan de zijde van de geluidbron minimaal 6m hoger zijn dan de omliggende bebouwing, in ieder geval wanneer de omringende (lagere) bebouwing maximaal 12m hoog is. Wederom is dit nodig om ervoor te zorgen dat de geluidniveaus op maaiveldniveau onder de gestelde grenswaarde blijven (piekniveaus <65dB(A)). Daarnaast zijn er in principe geen minimale eisen aan de bouwblokdimensies. Bebouwing is aangesloten in de richting van de geluidbron, en U-vormige bouwblokken staan om-en-nabij loodrecht op de richting van het geluid (zie Figuur 6-c en Figuur 7-c).

De aanbevolen positionering van de bebouwing zal tevens de voortplanting van spoorweggeluid richting buitenruimten en tuinen kunnen beperken in zone X. Naast maatregelen direct naast het spoortracé, zoals lage barrières, zijn er geen verdere maatregelen nodig. Voor het beperken van het wegverkeer van de A2 en de Holterbergweg richting buitenruimten worden gebouwen parallel aan de rijrichting gepositioneerd in zone X en Y. Idealiter worden semi-gesloten bouwblokstructuren toegepast aan beide zijden van de wegen. Vervolgens gelden de eerder beschreven aanvullende kaders voor gesloten bouwbloktypologieën om het geluid van het vliegverkeer te beperken.

Zone Z

In zone Z zullen de geluidniveaus 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. Voor het beperken van het wegverkeer van de A2 en de Holterbergweg richting buitenruimten worden gebouwen parallel aan de rijrichting gepositioneerd in zone Z. Idealiter worden semi-gesloten bouwblokstructuren toegepast aan beide zijden van de wegen.

Kaders voor de openbare ruimte (punt 3-4)

Maskerend geluid

Op maaiveldniveau, en met name in de openbare ruimten, kunnen natuurlijke geluiden worden toegevoegd om het geluid van vliegtuigen, wegen en het spoor te maskeren. In het ruimtelijk ontwerp is dit het makkelijkst te bereiken door het aanleggen van (bewegende) waterpartijen, zoals fontein, beekjes of (kleine) watervallen. Maskerend geluid wordt aangelegd naast plekken waarvan de functie rustgevend-recreatief is, d.w.z. plekken in parken of op pleinen waar mensen een boek kunnen lezen, of actief de rust op komen zoeken.

Groeninfrastructuur

Naast het toevoegen van maskerende geluiden, en het creëren van geluidschaduwen, wordt begroeiing en beplanting in De Nieuwe Kern gebruikt als maatregel om geluidhinder tegen te gaan. Begroeiing, en met name het zicht op vegetatie, vermindert de mate van geluidshinder van zowel vliegtuigen als wegen¹¹⁻¹³. Daarbij is het wenselijk om vanuit de woningen uitzicht op bomen en vegetatie te hebben, wat kan worden bereikt door bijvoorbeeld strategische zichtassen en begroeiing (bomen) in bouwblokken en binnentuinen. Daarnaast moet in het stedenbouwkundig ontwerp rekening gehouden worden met het feit dat groengebieden, zowel klein (pocket-parken) als groot, goed bereikbaar zijn vanuit de woningen. Dit geeft bewoners de autonomie om de gewenste geluidsomgeving af te stemmen op de persoonlijke behoeften.

Aanvullende overwegingen (punt 5)

Kwaliteit van het stedelijk ontwerp

Een goede groeninfrastructuur, met daarin goed ontworpen geluidomgevingen, bijvoorbeeld door de toepassing van maskerend geluid, draagt bij aan een kwalitatief stedelijk ontwerp. Onderzoek laat zien dat de hoeveelheid begroeiing, ‘mooie bebouwing’ en stedelijk variatie bijdragen aan de mate van tevredenheid en leefkwaliteit, en dit de kans op geluidshinder vermindert¹⁴. Daarom is een goed stedenbouwkundig ontwerp net zo belangrijk als het actief verminderen van de blootstelling van vliegtuiggeluid in De Nieuwe Kern.

Tevredenheid wordt ook bevorderd door een actieve participatie van toekomstige bewoners in een wijk, wat indirect invloed heeft op de kans dat er later hinder optreedt¹. Dit kan ook worden bereikt door te zorgen voor een veilige wijk, maar ook door het bevorderen van sociale cohesie en interactie. Daarmee is een geluid-adaptieve wijk niet per se ‘stil’, maar vooral ‘akoestisch gevarieerd’, ‘prettig’ en van hoge stedenbouwkundige kwaliteit.

Participatie, informatie en communicatie

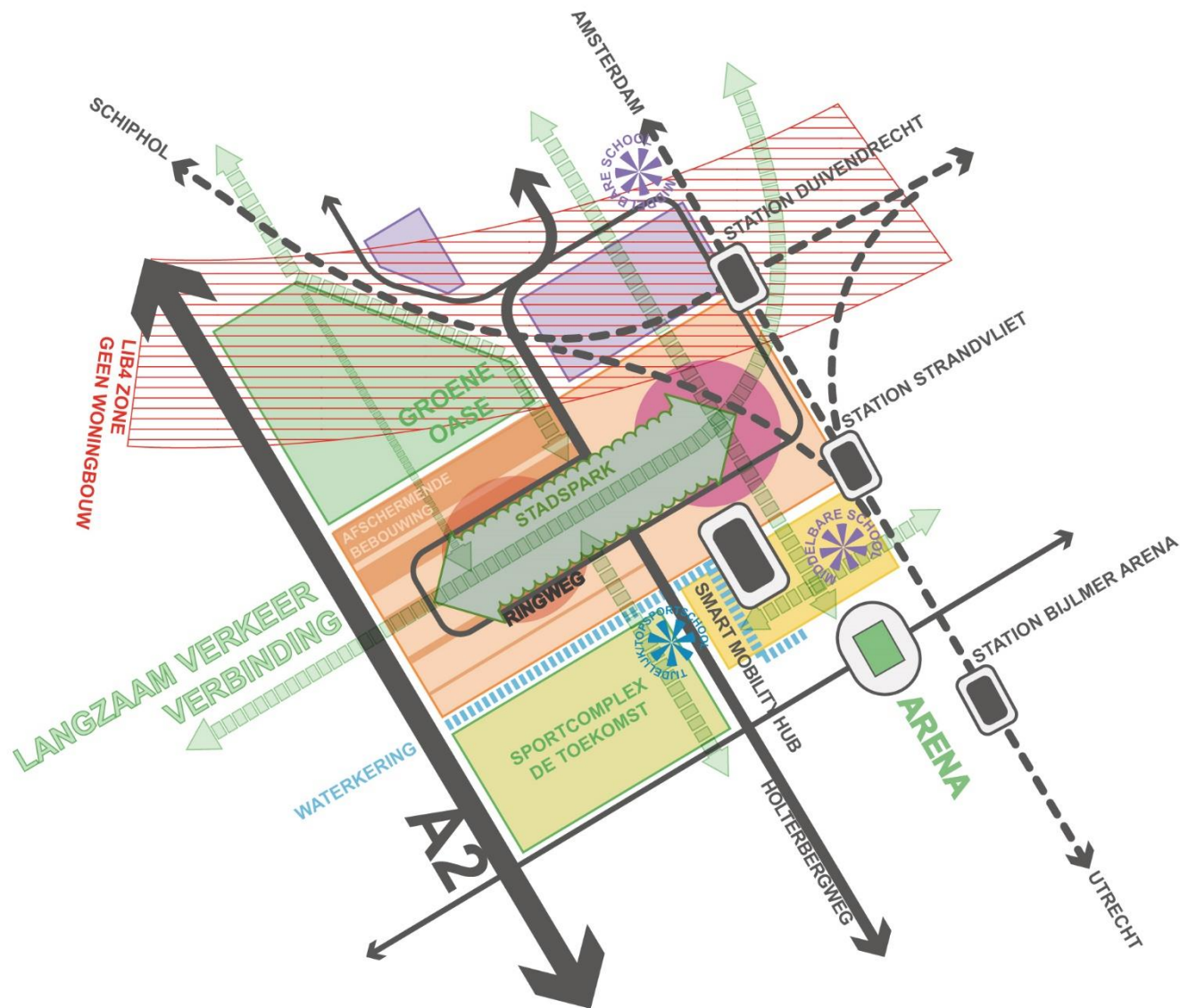
Hinder van geluid ontstaat door geluid, maar ook door een afwijking van de verwachtingen en de daadwerkelijk ervaren situatie. Daarom is het essentieel om toekomstige bewoners goed te informeren over vliegtuiggeluid, en hoe de gemeente Ouder-Amstel, samen met Schiphol en het Rijk, zich inzet om de overlast zo goed mogelijk te beperken. Betrokkenheid van de bewoners en verwachttingsmanagement zijn hierin cruciale aspecten, de gemeente Ouder-Amstel zal hiervoor een communicatiestrategie ontwikkelen. Daarnaast kan het actief betrekken van de toekomstige bewoners in het stedenbouwkundig ontwerp helpen om eigenaarschap te creëren, wat bijdraagt aan de tevredenheid van bewoners met een wijk, maar ook aan de sociale cohesie tussen de bewoners. Daarmee zal het indirect bijdragen aan het tegengaan van mogelijke hinderontwikkeling.

Bij nieuwbouwprojecten is dit alleen niet altijd mogelijk omdat de woningen los worden verkocht nadat een ontwikkelaar een bouwblok heeft ontwikkeld. Daarnaast is het niet bij alle doelgroepen zinvol om een co-creatie of participatie- proces in te richten, bijvoorbeeld bij doelgroepen waar vooraf vaststaat dat ze slechts enkele jaren in het gebied zullen wonen. Echter is het wel zinvol om te kijken naar de mogelijkheden van participatieve ontwerpprocessen bij bouwblokken met een stedelijk programma dat doelgroepen zal aantrekken die doorgaans langere tijd in een gebied blijven wonen. Hierbij moet worden gedacht aan gezinnen, of bewoners die koopwoningen betrekken voor eigen gebruik. Dit zijn tevens de doelgroepen waarbij een hogere kans bestaat op hinderontwikkeling, bijvoorbeeld in vergelijking tot huurwoningen. Afhankelijk van de stedenbouwkundige plannen en de ruimtelijke uitwerkingen per bouwblok kan worden bekeken welke gebieden zich het best lenen voor het inrichten van participatie-trajecten.

Literatuurverwijzingen

1. Kroesen, M. *Human Response to Aircraft Noise*. (TU Delft, PhD thesis, 2011).
2. Bartels, S., Rooney, D. & Müller, U. Assessing aircraft noise-induced annoyance around a major German airport and its predictors via telephone survey – The COSMA study. *Transp. Res. Part D Transp. Environ.* (2018). doi:10.1016/j.trd.2018.01.015
3. Bartels, S., Márki, F. & Müller, U. The influence of acoustical and non-acoustical factors on short-term annoyance due to aircraft noise in the field - The COSMA study. *Sci. Total Environ.* **538**, 834–843 (2015).
4. Kroesen, M. & Bröer, C. Policy discourse, people's internal frames, and declared aircraft noise annoyance: An application of Q-methodology. *J. Acoust. Soc. Am.* **126**, 195–207 (2009).
5. Broer, C. *Beleid vormt overlast, hoe beleidsdiscoursen de beleving van geluid bepalen*. (Universiteit van Amsterdam, 2006).
6. Maris, E., Stallen, P. J., Vermunt, R. & Steensma, H. Noise within the social context: Annoyance reduction through fair procedures. *J. Acoust. Soc. Am.* **121**, 2000 (2007).
7. Babisch, W. *et al.* Annoyance due to aircraft noise has increased over the years-Results of the HYENA study. *Environ. Int.* **35**, 1169–1176 (2009).
8. Brown, L. A. A review of progress in soundscapes and an approach to soundscape planning. *Int. J. Acoust. Vib.* **17**, 73–81 (2012).
9. Andringa, T. C. & Lanser, J. J. L. How pleasant sounds promote and annoying sounds impede health: A cognitive approach. *Int. J. Environ. Res. Public Health* **10**, 1439–1461 (2013).
10. Kang, J. *et al.* Ten questions on the soundscapes of the built environment. *Build. Environ.* **108**, 284–294 (2016).
11. Lugten, M., Karacaoglu, M., White, K., Kang, J. & Steemers, K. Improving the soundscape quality of urban areas exposed to aircraft noise by adding moving water and vegetation. *J. Acoust. Soc. Am.* (2018). doi:10.1121/1.5079310
12. Van Renterghem, T. Towards explaining the positive effect of vegetation on the perception of environmental noise. *Urban For. Urban Green.* (2018). doi:10.1016/j.ufug.2018.03.007
13. Van Renterghem, T. & Botteldooren, D. View on outdoor vegetation reduces noise annoyance for dwellers near busy roads. *Landsc. Urban Plan.* **148**, 203–215 (2016).
14. Fyhri, A. & Klæboe, R. Exploring the impact of visual aesthetics on the soundscape. in *Proceedings of InterNoise* 1261–1264 (INCE, 1999).

Bijlage 3: Ontwerp-Structuurvisie kaart



LEGENDA

- Gemengd leefgebied
- Overgangsgebied
- Werkgebied
- Gemengd structureel groen
- Sport & gemengd
- LIB zone Schiphol
- Zoekgebied commerciële voorzieningen
- Zoekgebied maatschappelijke voorzieningen
- Stadspark
- Langzaam verkeersverbinding
- Zoekgebied school VO
- Zoekgebied tijdelijke locatie/topsportschool
- Verkeershub
- Johan Cruyff Arena
- Spoor
- Weg
- Waterkering

Bijlage 4: Toelichting verwerking van de input vanuit het participatietraject

Toelichting verwerking van de input vanuit het participatietraject

Er is in het participatietraject rond de concept-structuurvisie DNK, waarvoor vanwege het Corona-virus extra tijd is uitgetrokken, zeer veel input opgehaald. In de vorm van wensen, zorgen, ideeën, etc. Zie ook het samenvattende verslag dat Tertium heeft opgesteld voor een overzicht.

Zeer veel van deze input kan 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. Onderstaand is aangegeven hoe de opgehaalde input verwerkt is in de ontwerp-structuurvisie.

In de meeste gevallen kan de input gebruikt worden om de structuurvisie aan te vullen en te verrijken. Er zijn ook wensen die niet verwerkt konden worden in de ontwerp-structuurvisie, daarvoor is een onderbouwing opgenomen.

Ook vanuit de Milieu Effect Rapportage wordt input verwacht om te verwerken in de ontwerp-structuurvisie. Omwille van de navolgbaarheid is ervoor gekozen om de verwerking van de input vanuit het participatietraject apart toe te lichten. Als bepaalde wijzigingen die gewenst zijn vanuit het participatietraject niet mogelijk blijken als gevolg van de uitkomsten van de MER, dan wordt dit door deze aanpak ook inzichtelijk en kan dit worden onderbouwd.

Verrijken van de structuurvisie

Op basis van de opgehaalde input is de structuurvisie met onderstaande punten aangevuld / aangescherpt / verrijkt.

Algemeen

Omwille van een betere leesbaarheid van de structuurvisie en het snel kunnen vinden van de informatie waar naar gezocht wordt, zijn de teksten die in hoofdstuk 3 en 4 stonden enigszins her-ordend. Daarbij zou nu duidelijker moeten zijn dat

- in hoofdstuk 3 de ambities / doelstellingen benoemd zijn en
- in hoofdstuk 4 de uitwerking daarvan in de vorm van kaders / richtlijnen / programma.

Daardoor zijn de kaarten nu dus ook bij de betreffende onderwerpen in hoofdstuk 4 geplaatst, en er is een extra kaart toegevoegd.

In hoofdstuk 3 zijn extra sfeerbeelden toegevoegd.

Verbindingen met de omgeving

- De concept-structuurvisie benoemde wel dat het gebied veel potentie heeft en nieuwe verbindingen kan leggen met de omgeving – en daarmee een schakelgebied kan worden. Maar in de uitwerking was onvoldoende benoemd hoe dat dan vorm zou moeten krijgen. In de ontwerp-structuurvisie is (in hoofdstuk 3) daarom meer aandacht gegeven worden aan de aansluiting (in sfeer, bebouwing, functies) op de omliggende gebieden en welke fysieke verbindingen er met die omliggende gebieden gelegd zullen worden.

Groen en water

- 'Groen' is een belangrijk en verbindend thema in de structuurvisie, maar stond in de concept-structuurvisie (daardoor) versnipperd benoemd onder de verschillende thema's. Dit kwam de vindbaarheid van het thema en de ambities + kaders daarvoor echter niet ten goede. Daarom is dit onderwerp in de ontwerp-structuurvisie benoemd en uitgewerkt als een eigen thema ("groen en water"). Daarbij zijn in ieder geval de onderstaande punten meegenomen:
 - Niet alleen groen in het park, maar overal in de wijk, met een hoge biodiversiteit en toepassing van inheemse soorten als uitgangspunt. Toepassing van en onderscheid tussen meer natuurlijk groen (in het park en bij de speeldernis) en meer gecultiveerd groen (tussen de bebouwing).
 - De uitgangspunten en principes voor de waterstructuur zijn opgenomen.
 - Het Stadspark is omschreven als zijnde een gebied met een groene en blauwe identiteit, waar vooral de bewoners in de directe omgeving hun ontspanning en vertier kunnen zoeken, alsmede plekken voor ontmoeting. De directe bebouwde omgeving is gericht op deze ruimte, wordt krachtig vormgegeven, waarbij er ogen op het park komen.
 - Het Stadspark wordt ecologisch en infrastructureel op informele wijze aangesloten op de overige groengebieden in de omgeving alsmede op de Amstelscheg. Hier zal een brug over de A2 de verbinding moeten leggen voor het langzaam verkeer, de route zal vervolgens aansluiten op de bestaande structuren in de Amstelscheg zelf.
 - Er is nader beschreven wat bedoeld wordt met de 'speeldernis', inclusief de positie van de ASSV die daar gevestigd is. In dit gebied zitten naar verwachting veel dieren, waaronder marterachtigen, dus niet teveel ingrijpen heeft hier de voorkeur.
 - Het streven om het clubhuis van de AOC te behouden en op te nemen in de nieuwe structuur stond al in de concept-structuurvisie, maar aanvullend is ook de wens opgenomen om te onderzoeken of het mogelijk is om het Zwartelaantje, dat de afgelopen jaren door de AOC in ere hersteld is, op te nemen in de nieuwe plannen.
- Aanvullend zijn aanbevelingen en principes benoemd over het toepassen van groen op en aan de bebouwing. Hierbij is ook natuurinclusief bouwen met huisvesting voor vogels en vleermuizen expliciet benoemd.
- Er is beter uitgelegd waar en waarom de ophoging van het maaiveld en het waterpeil nodig is. Als bepaalde gebieden niet opgehoogd hoeven te worden, bijvoorbeeld omdat die al hoog genoeg liggen en onderdeel kunnen worden van het toekomstige park, dan wordt dit ook aangegeven.

*Let wel: In het gebied ten oosten van de huidige waterkering wordt het bestaande waterpeil gehandhaafd maar zal het maaiveldpeil wel verhoogd moeten worden – in ieder geval op de locaties waar gebouwd zal worden. Dit biedt **MOGELIJK** aanknopingspunten om in het toekomstige park aan de oostkant van de huidige waterkering het bestaande maaiveldpeil te handhaven en dus ook het bestaande groen op deze locaties op te nemen in de plannen. Dit vraagt echter nader onderzoek en zal worden meegenomen bij de uitwerking van de stedenbouwkundige (deel)plannen.*

Tuinparken

- In de ontwerp-structuurvisie is duidelijker benoemd dat en op welke wijze de tuinparken een rol kunnen spelen in de gewenste sociale cohesie in de wijk.
- Er is een onderscheid gemaakt tussen snelfietsroutes (buitenlangs de tuinparken) en recreatieve routes in/door de tuinparken en de (woon)buurten.
- Er is duidelijker beschreven welke kaders er vanuit de structuurvisie meegegeven worden aan de grondeigenaar/tuinparken en welke aspecten nader uitgewerkt kunnen worden als onderdeel van het co-creatieproces.

Voor Ouder-Amstel is een belangrijk uitgangspunt dat de tuinparken uitnodigend en beter toegankelijk worden gemaakt, minimaal door de openbare route die de verbinding legt tussen de nieuwe wijk (en het park) en de verschillende tuinparken.

Een ander belangrijk uitgangspunt voor Ouder-Amstel is dat langs de route meerdere functies gerealiseerd worden en dat dit functies zijn die ontmoeting tussen bewoners en tuinders stimuleren. De precieze uitwerking van de route (hoe loopt deze door de parken, breedte, inrichting) en de functies die hieraan gekoppeld worden zijn onderdeel van het co-creatieproces met de grondeigenaar (gemeente Amsterdam).

- In de ontwerp-structuurvisie zijn ook de kaders / uitgangspunten met betrekking tot de bereikbaarheid en toegankelijkheid van de tuinparken nader beschreven.

Sport en beweging

- In de ontwerp-structuurvisie is specifiek benoemd hoe omgegaan zal worden met (het bieden van kansen voor) nieuwe sporten, vooral ook in de openbare ruimte. Een aandachtspunt hierbij is hoe enerzijds de openbaarheid en de vrije toegankelijkheid van de openbare ruimte en het park gegarandeerd kan worden, en anderzijds sport en beweging gestimuleerd kan worden.
- 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 de 'stedelijke' sportfuncties en de natuurlijke groene inrichting.
- Er is opgenomen dat er in de SMH ruimte komt voor een sporthal voor de breedtesport en topsporthal (en sportvelden op het dak).

Wonen

Veel participanten gaven aan dat De Nieuwe Kern een wijk moet worden met plek voor alle doelgroepen. De betaalbaarheid van de woningen vormt hierbij de belangrijkste zorg: komen er voldoende woningen voor minder kapitaalkrachtigen? Daarnaast werd gevraagd om een divers woningaanbod (van woningen voor starters tot woningen voor senioren). In principe stond er in de concept-structuurvisie (o.a. in paragraaf 4.2) al een aantal punten opgenomen hoe de gemeente ervoor wil zorgen dat het gewenste diverse woningaanbod gerealiseerd moet worden. Naar aanleiding van dit in het participatietraject veelvuldig benoemde zorgpunt, is een nadere studie gedaan naar de doelgroepen en de woningtypen:

- Er is een onderzoek uitgevoerd naar de lokale en regionale woningbehoefte (zie bijlage Programmatische onderbouwing) en dit is nogmaals vergeleken met de laatste onderzoeken in informatie. 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. Er is sprake van een

behoefte in alle segmenten, woonmilieus en prijscategorieën. Daarnaast blijft vooral het aanbod betaalbaar en middelduur ondervertegenwoordigd in de koopsector en de huursector.

- De Nieuwe Kern zal een wijk moeten worden met plek voor alle doelgroepen met een divers woningaanbod (van woningen voor starters tot woningen voor senioren). 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. Door de verdeling sociale huur 30% en vrije sector 70% voor De Nieuwe Kern vast te houden wordt geborgd dat ook binnen de gemeentegrenzen van Ouder-Amstel de sociale sector in de beleidsmatig gewenste verhouding aanwezig is en worden de uitgangspunten van de woonvisie van Ouder-Amstel gevolgd. Voor de 70% vrije sector is opgenomen dat dit verdeeld is als minimaal 40% middensegment en maximaal 30% duur. In de woningbouwverordeningen van Ouder-Amstel is opgenomen wat wordt verstaan onder middensegment.
- Er is ook opgenomen dat de woonverordening(en) van de gemeente Ouder-Amstel van toepassing zijn, waarin o.a. de doelgroepen, (huur)prijsstelling en instandhoudingstermijn zijn vastgelegd. Dit is een gegeven maar dit was (nog) niet voldoende duidelijk benoemd in de concept-structuurvisie.

Maatschappelijke voorzieningen

- In de ontwerp-structuurvisie is de wens/mogelijkheid voor een multifunctionele ruimte opgenomen waar plaats is voor verschillende religies, yoga, meditatie, etc.
- Er is in de ontwerp-structuurvisie aangegeven waar de maatschappelijke voorzieningen (vooral) zouden moeten komen (primair zoekgebied). Namelijk centraal in het gebied te westen van de Holterbergweg, rond/nabij het park.

Commerciële voorzieningen en bedrijvigheid

- In de ontwerp-structuurvisie is opgenomen waar de wijkgerichte voorzieningen (vooral) zouden moeten komen (primair zoekgebied). Namelijk centraal in het gebied te oosten van de Holterbergweg, rond/nabij de oostelijke kop van het park.
- Bij de kantoren en de hotels (en short-stay) is concreter benoemd hoe deze functies ook een bijdrage kunnen leveren voor de wijk, onder het kopje 'Een lokale bijdrage'.
- Er is een verschil tussen wat vooral een functie heeft voor DNK en programma wat juist meer op groter schaalniveau een functie heeft en dus ook klanten van buiten trekt. Dit laatste vinden we met name terug bij De Nieuwe Toekomst en in het gebied tegen de ArenaPoort aan, in de SMH.

Verkeer en mobiliteit

- Aandachtspunten m.b.t. de aansluiting van de wijk en station Duivendrecht zijn nader benoemd.
- Voor het langzaam verkeer is in de ontwerp-structuurvisie onderscheid gemaakt tussen (snel)fietsroutes die verbindingen leggen met de omgeving, en recreatieve routes door de buurten en parken die verbindingen leggen binnen de wijk.
- Vanuit het concept mobiliteitsprogramma Zuidoostflank zijn nadere uitgangspunten m.b.t. mobiliteit, bereikbaarheid en parkeren benoemd.

Wat is niet opgenomen in de structuurvisie

Er zijn ook enkele wensen en voorstellen benoemd in het participatieproces die niet opgenomen kunnen worden in de ontwerp-structuurvisie.

Behouden tuinpark Nieuw Vredelust

De woningbehoefte in de regio is enorm. Tegelijkertijd willen we ook voldoende groen en leefkwaliteit voor alle bewoners. De gemeente Ouder-Amstel kan als onderdeel van de regio een deel van die behoefte opvangen door ontwikkeling van De Nieuwe Kern. Dit is binnen de gemeente Ouder-Amstel het enige gebied waar op deze schaal nieuwe woningen gebouwd kunnen worden, zonder dat dat ten koste gaat van groene buitengebieden zoals de Amstelscheg.

Door compact te bouwen en nu nog onbenutte gebieden in te zetten kunnen in De Nieuwe Kern 4.500 woningen gebouwd worden. Daarbij kan 2/3 van de volkstuinparken op hun huidige plaats behouden worden en voor de 1/3 deel van de volkstuinen die moeten verhuizen is ook een plek in het volkstuinencluster van De Nieuwe Kern.

We willen een toekomstvaste klimaatbestendige wijk bouwen met een groen park als kern en onderling goed verbonden buurten. Een evenwichtige opbouw van de wijk kan alleen bereikt worden als er aan beide zijden significante aantallen woningen en andere gebouwen komen. Dit basisconcept kan niet waargemaakt worden als Nieuw Vredelust op de huidige locatie blijft.

Wanneer Nieuwe Vredelust behouden zou blijven

- Kan er geen (goede) verbinding gemaakt worden tussen het westelijk en het oostelijk deel van de wijk
- Is er te weinig grond beschikbaar om de benodigde nieuwe woningen te realiseren, waardoor de ontwikkeling als geheel financieel niet haalbaar is.

Behouden golfterrein AOC

Behouden golfterrein AOC is niet mogelijk of wenselijk omdat

- Het door de ligging en omvang van de AOC dan onvoldoende mogelijk is om een wijk met een goede ruimtelijke samenhang te ontwerpen,
- Er dan te weinig grond over blijft om een financieel haalbaar plan te ontwikkelen mét de gewenste ruimtelijke kwaliteit,
- (of) dan het westelijk deel van het gebied ontwikkeld zou moeten worden met een veel hogere dichtheid, wat heel onlogisch is op deze plek, en zeker als er dan dus ook nauwelijks nieuwbouw zou kunnen plaatsvinden rond station Duivendrecht.

Er zal wel onderzocht worden of het mogelijk is om waardevolle elementen van het golfterrein te behouden / in te passen binnen de contouren van het park. Dit vraagt echter nader onderzoek en zal worden meegenomen bij de uitwerking van de stedenbouwkundige (deel)plannen.

Golffunctie opnemen als openbare functie in het park

De Amsterdam Golf Course en Stichting Vrienden van Duivendrecht hebben de suggestie ingebracht dat golf een plek zou kunnen krijgen in het nieuwe stadspark. Zij zien een openbare voorziening voor zich die toegankelijk is voor alle bewoners (geen besloten vereniging).

Golf opnemen als openbare functie in het park vindt gemeente Ouder-Amstel om meerdere redenen niet mogelijk of wenselijk: veiligheid, ruimtelijk beslag, wens om functies voor een breed publiek een plek te geven in het park.

Omdat golf een ruimte-intensieve sport is, ziet de gemeente Ouder-Amstel geen mogelijkheden om deze sport binnen het gebied van de Nieuwe Kern te combineren met de andere ambities uit de concept-structuurvisie zoals de ontwikkeling van woningen en een centraal park. Wanneer golf (9 of 18 holes) een plek zou krijgen in het centrale park zou dit een grote impact hebben op de uitstraling en gebruiksmogelijkheden van het park, ook als de golffunctie een openbare voorziening zou zijn die toegankelijk is voor alle bewoners. Het park moet een uitnodigende plek worden voor alle omwonenden; een plek waar mensen kunnen sporten, spelen, ontspannen, recreëren en elkaar kunnen ontmoeten. Wanneer een (groot) deel van het park ingericht zou worden als golfterrein, beperkt dit de andere gebruiksmogelijkheden te veel.

Wonen in plaats van kantoren en hotels bij station Duivendrecht

Over het gebied bij station Duivendrecht en delen van de tuinparken ligt een zone die valt onder het Luchthavenindelingbesluit (LIB 4). Hier kunnen niet zomaar woningen worden gebouwd. In de huidige planuitwerking is hier rekening mee gehouden en zijn de woningen buiten deze zone gepland. Kantoren, hotels en leisurfuncties zijn wel mogelijk binnen de LIB 4 zone en ook naar deze functies is veel vraag. Deze functies zijn daarom gepland in het gebied waar (nog) geen woningbouw mogelijk is zo wel het gewenste gemengde en levendige milieu te realiseren bij station Duivendrecht.

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. Daarom is in de ontwerp-structuurvisie opgenomen dat 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.

Dorps karakter

De Nieuwe Kern wordt een wijk met een eigen identiteit en een eigen naam. Het wordt niet Duivendrechts/Ouderkerks dorps, ook niet Amsterdams hoogstedelijk. Het wordt een groene, stedelijke wijk die een verbinding vormt tussen Duivendrecht en Ouderkerk en zich onderscheidt van Amsterdamse wijken, waarin sprake is van een mix van stijlen en karakters.

De komende decennia is er groeiende behoefte aan woonruimte in en rond Amsterdam. Door de ontwikkeling van De Nieuwe Kern kan een deel van die behoefte opvangen worden. Dit is binnen de gemeente Ouder-Amstel het enige gebied waar op deze schaal nieuwe woningen gebouwd kunnen worden, zonder dat dat ten koste gaat van groene

buitengebieden zoals de Amstelscheg. De gemeente Ouder-Amstel vindt het dan wel belangrijk om een goede balans te vinden tussen efficiënt ruimtegebruik en een prettig woonklimaat. Bouwen in een lage dichtheid zou betekenen dat de beperkte ruimte niet optimaal wordt benut (minder woningen, voor een beperktere doelgroep) en bouwen in een te hoge dichtheid is niet passend bij de kenmerken van de locatie en de doelstellingen van Ouder-Amstel (uitnodigend, groen, een schakel tussen de omliggende gebieden die (hoog)stedelijk, dorps en landelijk van aard zijn).

Een 'stadse wijk met dorpse kenmerken' betekent aandacht voor het bereiken van (sociale) cohesie, het naar elkaar omkijken, in een groene omgeving waar iedereen kan ontspannen maar ook waar iedereen zich voor verantwoordelijk voelt.

**Bijlage 5: Verslag Participatietraject De Nieuwe Kern,
Augustus 2020**

Verslag
participatietraject

De Nieuwe Kern



Verslag participatietraject De Nieuwe Kern

Op 29 januari 2020 presenteerde de gemeente Ouder-Amstel de concept-structuurvisie voor De Nieuwe Kern, het gebied tussen station Duivendrecht, de Johan Cruijff ArenA, de A2 en het Amstel Businesspark. De concept-structuurvisie schept de kaders voor een nieuwe stadswijk voor 4.500 woningen rondom een groot stadspark, 250.000 m² voor bedrijven, horeca, kantoren en uitbreiding van sportcomplex De Toekomst van Ajax.

De gemeente wil van bewoners, organisaties en gebiedsgebruikers horen wat hun zorgen, wensen en ideeën zijn bij de gepresenteerde plannen. De gemeente heeft gekozen voor het participatieniveau 'raadplegen'. Op basis van die uitgangspunten heeft Tertium een participatietraject opgezet en georganiseerd waarin gebiedsgebruikers, omwonenden en andere geïnteresseerden naar hun mening is gevraagd.

In verband met de maatregelen vanwege COVID-19 zijn de geplande fysieke participatiebijeenkomsten na 16 maart 2020 niet doorgegaan. Om wensen, zorgen en ideeën van bewoners en belanghebbenden zo goed mogelijk in kaart te brengen heeft de raadpleging daarna grotendeels plaatsgevonden door middel van online presentaties, vragenlijsten en web-bijeenkomsten. Met de Groene Denktank, waarin partijen zijn vertegenwoordigd die het meest door de plannen worden geraakt, heeft zodra dat mogelijk was alsnog een fysieke bijeenkomst plaatsgevonden met inachtneming van de afstandsmaatregelen.

Onderdelen van het traject

De uitkomsten van het participatietraject zijn gebaseerd op een aantal verschillende onderdelen. Voor een uitgebreid verslag per onderdeel verwijzen wij naar de bijlagen.

- De interviews voor de omgevingsdocumentaire in december 2019 en januari 2020 (bijlage 1)
- De opmerkingen en de door de bezoekers ingevulde kaarten op de informatiemarkt van 12 februari 2020 (bijlage 2)
- De bijeenkomst over sport op 9 maart 2020 (bijlage 3)
- De online consultatie (april 2020), web-bijeenkomst (28 april) en fysieke bijeenkomst (4 juni) met de Groene Denktank (bijlage 4)
- De bijdrage van de Amsterdam Old Course aan het participatietraject: “Stadspark met een twist” (bijlage 5)
- De bijdrage van De Federatie, Ons Lustoord en Dijkzicht aan het participatietraject: “De Nieuwe Kern en fietsroutes; een alternatief voorstel” (bijlage 6)
- Online consultatie (mei 2020) en web-bijeenkomst (1 juli) met maatschappelijke organisaties (bijlage 7)
- Online enquête in de metropoolregio (bijlage 8)



Indruk van het proces

Voorafgaand aan de presentatie van de concept-structuurvisie heeft Tertium een omgevingsdocumentaire gemaakt. Daarin kwamen verschillende direct belanghebbenden (volkstuinders, Amsterdam Old Course, LTC Strandvliet, ondernemersvereniging Duivendrecht), omwonenden, organisaties en gebiedsgebruikers (NS personeel, Ajax-bezoeker etc) aan het woord. De toon was kritisch maar meedenkend.

Het belang van meer woningbouw in de regio werd vanaf het begin door vrijwel iedereen onderschreven. Dat gold niet alleen voor inwoners van de metropoolregio, die de komst van de wijk toejuichen, maar ook voor de huidige gebruikers van het gebied. De behoefte aan meer en betaalbare woningen wordt breed gevoeld.

De verschillende participatiesessies hadden elk hun eigen sfeer. De betrokkenheid van de organisaties en bewoners uit Ouder-Amstel is groot. Tijdens het proces werd duidelijk dat veel deelnemers bij voorkeur zien dat De Nieuwe Kern een wijk wordt met een eigen identiteit, die een verbinding vormt tussen Duivendrecht en Ouderkerk en zich onderscheidt van Amsterdamse wijken.

Tijdens het participatietraject werd duidelijk dat er ook partijen zijn die hun twijfels hebben of de concept-structuurvisie wel voldoende rekening houdt met (het behouden van) bestaande structuren en elementen in het gebied. De meeste vragen worden gesteld over de noodzaak en effecten van de ophoging van het maaiveld ter plaatse van de Amsterdam Old Course en tuinpark Nieuw Vredelust, waardoor het huidige groen verloren gaat. De Amsterdam Old Course heeft hiervoor een alternatief voorstel ingediend, waarin wordt voorgesteld om het stadspark iets te draaien.

Ook op andere punten hebben deelnemers voorstellen ingediend, zoals het gezamenlijke voorstel van De Federatie, Ons Lustoord en Dijkzicht voor een doorgaande fietsroute langs de tuinparken.

Anderen hebben niet zozeer vragen bij de ruimtelijke kaders van de wijk, als wel op het proces. Zo pleiten zowel de sportverenigingen en de winkeliers in Ouder-Amstel voor een gedegen onderbouwing van de capaciteit van de geplande voorzieningen en een studie naar de gevolgen van De Nieuwe Kern voor de bestaande voorzieningen in de omgeving. Ook vragen diverse partijen in de omgeving om een doorrekening van de gevolgen van de nieuwe wijk voor de verkeersdruk, met name tijdens grote evenementen in het Arena-gebied.

Over het algemeen was de sfeer tijdens het participatietraject constructief en opbouwend. Het participatietraject heeft veel input opgeleverd waarmee de gemeente Ouder-Amstel haar voordeel kan doen bij het aanscherpen of verder invullen van de concept-structuurvisie.

Zoals gemeld heeft de uitbraak van het coronavirus ertoe geleid dat een aantal geplande fysieke bijeenkomsten niet heeft kunnen plaatsvinden. Deze zijn vervangen door een online traject. De fysieke bijeenkomst met de maatschappelijke organisaties is bijvoorbeeld vervangen door (1) een online consultatie, (2) een terugkoppeling van antwoorden op de vragen via e-mail en (3) een verdiepende online bijeenkomst. Op deze manier hebben wij toch een goed beeld gekregen van de zorgen, wensen en opvattingen van de deelnemers.



Het participatietraject heeft gebiedsgebruikers, omwonenden en geïnteresseerden in staat willen stellen hun mening te laten horen over de concept-structuurvisie. Dit is naar onze mening goed gelukt. De wensen, zorgen en ideeën van verschillende partijen zijn voldoende helder en concreet geworden, zodat de gemeente daarop kan reageren.

Een punt van aandacht is dat ondernemers minder gebruik hebben gemaakt van de mogelijkheid mee te doen aan het participatietraject dan vooraf gehoopt. Enerzijds bleek al voorafgaand aan het proces dat de prioriteit van veel ondernemers in de omgeving niet lag bij De Nieuwe Kern. Dit heeft onder meer te maken met het feit dat de vernieuwing van het centrumgebied van Ouderkerk, Amstel III en de ontwikkelingen in het Arena-gebied op dit moment voor hen meer aandacht vragen. Daarnaast hebben veel ondernemers tijdens de coronaperiode andere prioriteiten moeten stellen. Het betrekken van ondernemers is daarom een belangrijk aandachtspunt bij de verdere ontwikkeling en uitwerking van de plannen.



Uitkomsten participatietraject

Hieronder geven wij een samenvattend overzicht van vaak genoemde en meest opvallende punten die de deelnemers hebben ingebracht tijdens het participatietraject. Het gaat daarbij om onderwerpen die vaak zijn genoemd, onderdelen die het meeste weerstand oproepen en concrete voorstellen, suggesties en ideeën die een bijdrage kunnen vormen aan de verdere planvorming.

Wij hebben deze selectie gemaakt omdat wij denken dat deze een goed beeld schetst van de verschillende bijdragen. In de bijlagen bij deze notitie zijn de opmerkingen uit het participatietraject per onderdeel terug te lezen.

Algemeen

1. Een wijk voor iedereen

Veel deelnemers geven aan dat De Nieuwe Kern een wijk moet worden met plek voor alle doelgroepen. De betaalbaarheid van de woningen vormt de belangrijkste zorg: komen er voldoende woningen voor minder kapitaalkrachtigen? Er wordt gevraagd om een divers woningaanbod (van woningen voor starters tot woningen voor senioren). Inwoners van Ouder-Amstel pleiten voor een voorrangsregel voor inwoners uit de gemeente.

2. Betrek nieuwe bewoners bij de inrichting van hun wijk

Deelnemers doen de suggestie dat het plan nog voldoende ruimte moet laten voor latere invulling van de openbare ruimte in samenspraak met de nieuwe bewoners. Hierbij wordt de aansluiting op de volkstuinparken als specifiek voorbeeld genoemd.

3. Aansluiting op de bestaande kernen en het Amstel Business Park

Een terugkerende oproep tijdens het participatietraject is dat De Nieuwe Kern geen op zichzelf staande, nieuwe wijk moet worden, maar goed in verbinding staat met Ouderkerk a/d Amstel en Duivendrecht. De deelnemers roepen de gemeente op om nog duidelijker te maken hoe de fysieke verbindingen tussen de nieuwe wijk en de bestaande kernen lopen. Ook willen zij duidelijker weten hoe de nieuwe wijk zich verhoudt tot en aansluit bij het karakter van de bestaande kernen. Dezelfde vraag wordt gesteld over de aansluiting tussen De Nieuwe Kern en het noordelijk gelegen Amstel Business Park.

4. Aansluiting op het Arena-gebied

Gebruikers en bewoners van het ArenaPoort-gebied vragen met name aandacht voor de drukte van meer verkeer en bezoekers in het gebied. Bewoners van het deel van De Nieuwe Kern dat hieraan grenst krijgen volgens deelnemers aan het participatietraject te maken met deze drukte. Dit is volgens hen daarom mogelijk een minder aantrekkelijke woonlocatie voor gezinnen met jonge kinderen. Daarnaast adviseren zij de gemeente een goede analyse te maken van de verkeersdruk in het gebied, met name voor de piekmomenten als er verschillende evenementen tegelijkertijd in het Arena-gebied plaatsvinden. De wegen en het openbaar vervoer zijn op die momenten nu al zwaar belast.

5. Parkeren in de wijk

Over de vraag of De Nieuwe Kern autoluw moet worden ontwikkeld, bestaat geen overeenstemming onder de respondenten. Een meerderheid van de mensen die aangeeft mogelijk in de wijk te willen wonen, zou de auto graag zo dicht mogelijk bij de woning parkeren. Ook de volkstuinders vragen om voldoende parkeervoorzieningen (die afgesloten kunnen worden met een slagboom). Er zijn ook vragen gesteld over de parkeernorm. De gemeente zou beter moeten uitleggen hoe zij het autoverkeer en -bezit in de nieuwe wijk voor zich ziet. Door de onderwijsinstellingen wordt opgeroepen om vooraf goed na te denken over veilige routing en mogelijkheden voor een kiss & ride rond de scholen.

6. Overlast van wegen en vliegtuigen

Tijdens het participatietraject kwam dit onderwerp overlast op meerdere momenten ter sprake. Er bestaan met name zorgen over geluidsoverlast van overvliegende vliegtuigen, het autoverkeer op de aangrenzende snelwegen en de Holterbergweg. Dit verkeer zou ook zorgen voor een slechte luchtkwaliteit.

Groen & duurzaamheid

7. Behoud zoveel mogelijk van het bestaande groen (en historische elementen)

De groene ambities die uit de structuurvisie spreken, vallen goed bij de deelnemers aan het participatietraject. Leden van de Groene Denktank pleiten voor een extra inspanning om zoveel mogelijk van het huidige groen te behouden. Ook om die reden betreuren zij het verdwijnen van Nieuw Vredelust en de Amsterdam Old Course. Een terugkerende vraag is of de gemeente geen oplossingen ziet om meer groen te behouden, zoals bijvoorbeeld verdere verdichting. De Amsterdam Old Course doet een alternatief voorstel om het stadspark ten noordwesten van de Holterbergweg af te laten buigen in noordelijke richting ("een stadspark met een knik", Bijlage 5), waardoor meer groen behouden zou kunnen blijven. Wat voor het groen geldt, geldt ook voor de historische elementen, zoals het Zwarte Laantje en het clubhuis van de AOC. Verschillende deelnemers maken zich hard voor het behoud daarvan, zodat de nieuwe wijk een aantrekkelijk combinatie wordt van oud en nieuw.

8. Stimuleer biodiversiteit

Het groen in de plannen moet divers en gevarieerd zijn. Hierbij wordt naar het huidige karakter van het gebied verwezen: de tuinparken en het groen rondom de Amsterdam Old Course ('een natuurgebied waar ook golf wordt gespeeld') scoren goed op het gebied van biodiversiteit, mede door de aanwezigheid van ijsvogelwanden en bijenkasten.

De Groene Denktank pleit bij de ontwikkeling van De Nieuwe Kern voor het gebruik van inheemse beplanting en natuurinclusief bouwen met huisvesting voor vogels en vleermuizen. Daarnaast zou het groene karakter door de hele wijk heen zichtbaar en aanwezig moeten zijn, en niet alleen op specifieke plekken. Daarbij wordt opgeroepen met name goed te kijken naar de groene verbinding tussen De Nieuwe Kern en de Amstelscheg, en naar de verbinding tussen het groen van De Nieuwe Kern en het groen bij Duivendrecht.

9. Creëer ook stille plekken

Naast een levendig stadspark zou de wijk ook stille plekken moeten krijgen, zo geven verschillende deelnemers aan. Dit sluit aan bij de bevindingen uit de enquête onder inwoners van de metropoolregio. Daaruit blijkt dat een meerderheid van de respondenten (70%) een mooi aangelegd stadspark wenst, maar een ook een flink deel (30%) pleit voor ruige plekken waarin de natuur meer haar eigen gang kan gaan.

10. Aansluiting op het groen in de omgeving

Natuurorganisaties en bewoners van het groene buitengebied tussen de Amstel en de A2 (de Amstelscheg) vragen met name om aandacht voor een juiste ontsluiting van de wijk. De Amstelscheg is voor bewoners van De Nieuwe Kern een mooi gebied voor natuurrecreatie, maar dan moeten de fietsers en wandelaars daar wel op de juiste manier kunnen komen. Er zijn ook enkele deelnemers die vragen om een onderbouwing van de noodzaak van een fietsbrug over de A2. De behoefte bestaat aan het beter inzichtelijk maken van de toekomstige verkeersstromen. Voor de boerenbedrijven in de Amstelscheg is dit ook van belang. Zij vrezen dat een toenemende fietsdruk op bestaande wegen een belemmering kan gaan vormen voor het vervoer van agrarische producten via de weg.

Sport en beweging

11. Creëer een omgeving die mensen in beweging laat komen

Deelnemers pleiten ervoor dat de openbare ruimte zo wordt ingericht dat sport en bewegen wordt gestimuleerd. Dit kan door routes, hindernissen, cardio toestellen en andere uitdagingen in het groen en de openbare ruimte op te nemen, maar ook door fietsers en wandelaars ruim baan te geven. Uit de enquête blijkt dat onder mensen die mogelijk in De Nieuwe Kern willen wonen de behoefte bestaat aan plekken waar ze in natuurwater kunnen zwemmen. Ook wordt gevraagd om goede fietsverbindingen met de omgeving van De Nieuwe Kern, bij voorkeur brede fietspaden die geschikt zijn voor de elektrische fiets. Daarnaast pleiten de onderwijsinstellingen voor sport- en speelplekken om en nabij de scholen, zodat deze ook tijdens schooltijd kunnen worden benut.

De Amsterdam Old Course brengt de suggestie in dat golf een identiteitsdrager zou kunnen vormen voor (een deel van) het toekomstige park. De AOC ziet daarbij een openbare voorziening voor zich die toegankelijk is voor alle bewoners (geen besloten vereniging). Bij golf in een openbaar park dienen andere gebruikers van het park uiteraard beschermd te worden tegen rondvliegende balletjes. De AOC heeft hiervoor een aantal internationale voorbeelden gevonden.

12. Capaciteitsberekening sportverenigingen

Sportverenigingen uit de gemeente Ouder-Amstel vragen zich af of de nieuwe wijk daadwerkelijk voldoende sportfaciliteiten krijgt voor 10 duizend inwoners. Zij pleiten voor een capaciteitsonderzoek en een prognose van de mogelijke toename van de druk op bestaande verenigingen in en om het gebied. Daarnaast wordt er voorgesteld om een behoefteonderzoek te houden onder inwoners van Ouder-Amstel, zodat de voorzieningen aansluiten op de wensen.

13. Smart Mobility Hub biedt mogelijkheden voor sport

Onder de sportverenigingen wordt met interesse gekeken naar de Smart Mobility Hub (SMH). Over het basisidee van de SMH (ongeveer 2.300 parkeerplaatsen gecombineerd met sportvelden inclusief clubgebouw op het dak, een sporthal en kantoorfuncties) zijn de deelnemers enthousiast. Vooral de sportvelden op het dak spreken tot de verbeelding. Wel vragen de verenigingen nadrukkelijk of zij betrokken kunnen worden bij de invulling van de voorzieningen. Een specifiek punt is de invulling van de sporthal in het complex: als er in De Nieuwe Kern een topsportfaciliteit komt dan wordt dat toegejuicht, met de kanttekening dat er daarnaast ook behoefte blijft aan een sporthal voor breedtesport.

14. Nieuwe wijk, nieuwe sporten

De deelnemers pleiten ervoor om in de publieke ruimte van De Nieuwe Kern ruimte te geven aan nieuwe sporttrends die efficiënt zijn in ruimtegebruik, zoals footy of padel. Deze sporten zouden goed in het stadspark kunnen plaatsvinden. Andere sporten die genoemd worden: skaten, jeu de boules, calisthenics, outdoor fitness, beachvolleybal en vissen. Ook het tekort aan voldoende hockeyvelden in de regio verdient aandacht.

Bedrijvigheid & economie

15. Gevolgen voor ondernemers in de bestaande kernen

Ondernemers in met name Duivendrecht vragen om aandacht voor de mogelijke gevolgen voor de bestaande detailhandel en horeca. Sinds de vernieuwing van het dorpsplein in Duivendrecht zit daar veel meer horeca, waardoor zij zich afvragen of de juiste gegevens zijn gebruikt bij de behoefteraming. De gemeente wordt gevraagd aanvullend onderzoek te doen naar de effecten van de nieuwe wijk.

16. Kantoren en hotels: kleinschaligheid en toegankelijkheid

Veel deelnemers zijn enthousiast over de bouw van woningen. Dit geldt niet voor de komst van grote kantoren of hotels. De deelnemers pleiten voor meer ruimte voor kleine ondernemingen en voorzieningen. Een nadrukkelijke en veelgehoorde wens is dat hotels en kantoren een meerwaarde bieden voor de bewoners van de wijk; oa door het toegankelijk maken van de hotel- en kantoorvoorzieningen (werkplekken, zwembad, sauna, sportschool) voor wijkbewoners.

Volkstuinen

17. Volkstuinen als verbinder

De volkstuinverenigingen zouden graag zien dat de concept-structuurvisie nadrukkelijker benoemt dat de tuinparken een functie vervullen voor de sociale cohesie in De Nieuwe Kern. De tuinparken kunnen zich goed voorstellen dat er in de toekomst gezamenlijke activiteiten op de tuinparken plaatsvinden voor tuinders en toekomstige bewoners samen.

18. Veiligheid op de openbare Volkstuinparken

Het openbaar toegankelijk maken van de volkstuinparken kan rekenen op begrip, ook onder volkstuinders. Tegelijkertijd hebben zij zorgen over de veiligheid en de rust. De vrees bestaat voor meer inbraken als er meer mensen op de parken komen – met name in de winterperiode als de huisjes leeg staan. Omdat tuinhuisjes moeilijk te beveiligen zijn roepen volkstuinders op tot een beveiligingsplan.

19. Snelfietspad langs volkstuinten/ recreatief fietsverkeer over de tuinparken

Volkstuinparken De Federatie, Ons Lustoord en Dijkzicht hebben een gezamenlijk voorstel ingediend (bijlage 6) voor de fietsverbindingen langs en door de parken. Zij maken zich zorgen over een snelle fietsverbinding over de parken: het is volgens hen onnodig, onveilig, creëert onrust en vereist (ongewenste) verlichting. In het voorstel van de tuinparken wordt de bestaande Buitensingel gebruikt als doorgaande fietsroute. Op de parken zelf liggen recreatieve fietsroutes. Dit zijn gecombineerde wandel- en fietspaden waar de fiets te gast is en waar bromfietsen niet welkom zijn. De paden over de tuinparken zijn bij voorkeur niet extra verhard en onverlicht. Bovendien stellen zij voor om de paden na zonsondergang af te sluiten met (elektronische) hekken, zodat er dan geen verkeer door de parken gaat.

20. Inrichting van de volkstuinparken

Tijdens het participatietraject over de concept-structuurvisie zijn veel ideeën opgehaald over het openbaar maken van de volkstuinparken en de nieuwe voorzieningen die daarbij passen. Onder meer zijn voorstellen gedaan voor schooltuinen, natuurspeeltuinen, workshops vogelhuisjes bouwen en kleinschalige horeca. Ook hebben deelnemers ideeën geopperd voor het behoud van de bestaande clubhuizen met een nieuwe invulling, en de mogelijkheden voor wijkbewoners om actief mee te doen op de volkstuincomplexen. De gemeente Amsterdam, eigenaar van de volkstuinparken, gaat in een apart participatietraject met de tuinders kijken naar de invulling van de plannen. Wij denken dat het goed is de voorstellen door te geven ten behoeve van dat traject.

Voorzieningen

21. Liever complementaire dan concurrerende voorzieningen

De voorzieningen van De Nieuwe Kern moeten volgens de deelnemers iets toevoegen aan de huidige voorzieningen binnen de gemeente Ouder-Amstel. Om dit te bewerkstelligen moet goed onderzocht worden waar binnen de gemeentegrenzen behoefte aan is. Er wordt nadrukkelijk verzocht om geen voorzieningen weg te trekken. Maatschappelijke organisaties denken dat er tenminste behoefte is aan een buurthuis met een jeugdvoorziening en een bezinningsruimte. Daarnaast denken zij aan een ruimte die gebruikt kan worden door kunst- en cultuurorganisaties. Ook worden genoemd: een bibliotheek en een repair café. De maatschappelijke organisaties geven aan dat zij in de toekomst graag blijven meedenken over de invulling van de voorzieningen.

22. Creëer een centraal plein waar mensen elkaar ontmoeten.

Deelnemers zien graag dat er in De Nieuwe Kern een centraal plein komt dat het beste van Duivendrecht en Ouderkerk a/d Amstel met elkaar verbindt. Een plek waar lokale voorzieningen zitten die passen bij de wijk en die mensen samenbrengen.

23. Een flexibel medisch centrum.

De maatschappelijke organisaties zijn te spreken over de ambitie om een breed gezondheidscentrum in De Nieuwe Kern op te nemen. Het is volgens hen van belang voor de samenwerking tussen zorgverleners en prettig voor de patiënten. Wel zijn er twijfels over de grootte van het centrum. Een wijk met 10.000 inwoners vraagt mogelijk om meer dan een medisch centrum van 900 vierkante meter en een klein medisch centrum van 200 vierkante meter. Er wordt daarom gepleit om in ieder geval flexibiliteitsruimte te reserveren waardoor uitbreiding mogelijk is. Daarnaast wordt er ook gepleit om goed na te denken over de samenwerking met vooral het medisch centrum in Duivendrecht.

24. Denk aan een brede kind-campus

Volgens de onderwijs- en kinderopvangorganisaties kunnen in het gebouw met de school, kinderopvang en BSO, ook zorgfuncties, kunst, cultuur, een bibliotheek en andere functies worden opgenomen. Hierdoor ontstaat een sterk cluster dat vergelijkbaar is met een campus. Ook functies die juist gekoppeld zijn aan de vergrijzing kunnen goed gekoppeld worden aan een dergelijke campus. Ook bij het creëren van de binnen- en buitenruimtes moet breder worden gedacht dan alleen de onderwijsfuncties.



**Bijlage 6: Toelichting verwerking uitkomsten MER in
structuurvisie**

Toelichting verwerking uitkomsten MER in structuurvisie

Er is een planMER opgesteld voor het gehele projectgebied, gekoppeld aan de concept-structuurvisie (05-12-2019). De 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.

Het uitgangspunt voor de structuurvisie is een woonprogramma met een totaal van 450.000 m² voor woonfuncties. Bij een gemiddeld vloeroppervlak van 100 m² bvo (bruto vloeroppervlak) leidt dit tot circa 4.500 woningen in het gebied.

De ruimte in de regio en in de gemeente Ouder-Amstel is schaars en de vraag naar woningen groot waardoor er sprake is van enorme ruimtedruk. Het is om deze reden, ook met het oog op de toekomst, van belang te onderzoeken wat de 'draagkracht' van het gebied is. Daarom is in het MER ook een alternatief onderzocht met een ruimer bouwprogramma, gebaseerd op een totaal van 620.000 m² voor woonfuncties. Bij een gemiddeld vloeroppervlak van 100 m² bvo (bruto vloeroppervlak) leidt dit tot circa 6.200 woningen in het gebied.

Het verschil in aantal woningen tussen beide programma's komt voort uit de hoeveelheid midden- en laagbouw die wordt gerealiseerd in het plangebied. In het woonprogramma met 6.200 woningen wordt de midden- en laagbouw opgehoogd ten opzichte van het woonprogramma van 4.500 woningen. Uitgangspunt is dat er geen toename van het aantal bouwkvavels is in de situatie met 6.200 woningen ten opzichte van de situatie met 4.500 woningen.

Het doel van het MER is om de relevante milieueffecten en de variant voor de beoogde ingreep op een objectieve manier inzichtelijk te maken. De MER geeft aan dat er vanuit milieuoogpunt geen onoverkomelijke bezwaren zijn tegen de voorgenomen ontwikkeling van De Nieuwe Kern. Wel zijn er aandachtspunten benoemd die verwerkt zijn in voorliggende versie van de structuurvisie. Voor sommige onderwerpen zijn vanuit de MER mitigerende maatregelen voorgesteld, bij andere worden geen negatieve effecten verwacht en in de meeste gevallen ondersteunen de uitkomsten van de onderzoeken de gemaakte keuzes.

Verkeer

Openbaar vervoer

In de structuurvisie is al sterk ingezet op een verschuiving van autogebruik naar duurzamere vormen van vervoer. De ligging van het gebied nabij station Duivendrecht in combinatie met de sturing op een lager autobezit (voornamelijk voor het oostelijke deel) zorgen ervoor dat de model split lager is dan in de huidige situatie en het gemiddelde in Zuidoost.

De adviezen vanuit de MER ondersteunen de gemaakte keuzes, die op basis van deze uitkomsten nadrukkelijker benoemd zijn in de structuurvisie:

- De Holterbergweg en de oversteekbaarheid daarvan zijn ook van invloed op het OV gebruik. Door in te zetten op aantrekkelijke routes naar het station en een goede oversteekbaarheid van de Holterbergweg kan een groter OV-aandeel aan de westkant bereikt worden.
- Gebruik van OV kan verder nog gestimuleerd worden door het versterken van het aanbod van voor- en natransport, zoals fietskluizen, fietsenstalling en deelfietsen.

Autoverkeer

Beide varianten zorgen voor een toename van het verkeer op de omliggende wegvakken. De grootste toename zit op de Holterbergweg, echter is deze ten opzichte van de huidige situatie relatief beperkt. De intensiteiten op de wegvakken van de Holterbergweg blijven ruimschoots onder de capaciteit van de wegvakken.

De adviezen vanuit de 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 fietsstroken of vrij liggend fietspad worden gerealiseerd.
- De kruispunten met de Holterbergweg moeten dmv verkeerslichten of een ongelijkvloerse kruising opgelost worden in verband met de verkeersintensiteiten op die weg.

Langzaam verkeer

Het nieuwe fietsnetwerk zorgt voor een fijnmaziger structuur binnen het plangebied en biedt de nodige langzaam verkeerverbindingen.

De adviezen vanuit de MER ondersteunen de gemaakte keuzes, en benoemen tevens een aantal aandachtspunten voor de inrichting van de langzaam verkeerverbindingen:

- 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 terug te zien in het fietsgebruik in beide varianten: 28 % van de verplaatsingen vinden plaats per fiets. Dit aandeel is hoger dan het gemiddelde in de omgeving van het plangebied.

Geluid

Door een grote diversiteit aan verschillende geluidsbronnen is sprake van een complexe geluidssituatie. Met name de geluidsbelasting ten gevolge van Schiphol is bepalend voor de geluidssituatie in DNK. De Holterbergweg en de nieuwe wegenstructuur zorgen voor geluidsproductie.

De adviezen vanuit de MER ondersteunen de gemaakte keuzes, en benoemen tevens een aantal aandachtspunten die zijn opgenomen in de structuurvisie:

- Voor de realisatie van geluidgevoelige functies zoals woningen is het noodzakelijk om mitigerende maatregelen te nemen.
 - o Geluidswering langs de A2. Een geluidafschermende constructie van 9 meter is naar verwachting essentieel om te voldoen aan de maximale ontheffingswaarde.
 - o 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 mogelijke toepassing van geluidreducerende maatregelen te worden onderzocht.
 - o 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.
 - o Het plangebied De Nieuwe Kern ligt (nagenoeg) in het verlengde van de Buitenveldertbaan op Schiphol. De 53 dB-contour ligt in het meest noordelijk deel van het plangebied. Dit is het deel waar geen nieuwe geluidgevoelige functies gerealiseerd worden.
 - o Het luchtvaartgeluid in DNK komt vanuit de noordelijke richting. Door aan de noordzijde van het plangebied hoge (bij voorkeur niet geluidgevoelige) bebouwing te realiseren, kan voor geluidsafscherming in het achterliggende gebied worden gezorgd.
 - o Geluidadaptief ontwerpen was al als uitgangspunt benoemd in de concept-structuurvisie en 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.

Luchtkwaliteit

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.

Ecologie

Door de voorgenomen ontwikkeling van DNK gaat veel potentieel leefgebied en gaan verschillende potentiële verblijfplaatsen verloren. Dit is logisch in een extensief gebruikt gebied waar een nieuwe woonwijk ontwikkeld gaat worden. In beide varianten is de ontwikkeling van DNK daarom negatief ten aanzien van verschillende diersoorten indien geen mitigerende maatregelen worden genomen. Vanuit de MER wordt een aantal aandachtspunten benoemd die zijn opgenomen in de structuurvisie:

- Door de voorgenomen ontwikkeling van DNK gaat veel potentieel leefgebied en gaan verschillende potentiële verblijfplaatsen verloren. In beide alternatieven is de ontwikkeling van DNK daarom 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.
- Voor beide varianten 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 rekening te houden met bestaande soorten kunnen zeer algemene en niet-kritische soorten erop vooruit gaan.
 - o 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.
 - o 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.
 - o Door het aanleggen van verbindingen van het stadspark naar omliggende groene zones kan een impuls gegeven worden 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.

Stikstof

De voorgenomen ontwikkeling leidt zowel in de aanlegfase als de gebruiksfase tot de uitstoot van stikstof. De uitgevoerde berekeningen laten zien dat in de aanlegfase effecten op zeven verschillende Natura 2000-gebieden ontstaan als gevolg van de uitstoot van stikstof op basis van het basialternatief. Het alternatief gemaximaliseerd programma laat effecten op negen verschillende Natura 2000-gebieden zien. De aanlegfase is niet nader niet beschouwd, omdat er vanuit wordt gegaan dat, met de huidige ontwikkelingen in wet- en regelgeving rond stikstofdepositie, dit binnen een partiële vrijstelling valt¹. Uit de stikstofberekening met AERIUS 2020 blijkt dat de beoogde ontwikkeling in de gebruiksfase leidt tot een permanente toename van stikstofdepositie. Deze toename is maximaal 0,01 mol N/ha/jaar op Natura 2000-gebied Naardermeer en maximaal 0,01 mol N/ha/jaar op Natura 2000-gebied Botshol.

¹ Op 9 maart 2021 heeft de Eerste Kamer het Wetsvoorstel Stikstofreductie en Natuurverbetering aangenomen ([Wet Stikstofreductie en natuurverbetering | VNG](#)). Het streven is dat de wet op 1 juli 2021 in werking treedt. In de wet is een belangrijk onderdeel voor de bouwsector opgenomen, namelijk een partiële vrijstelling van de natuurvergunningsplicht voor de bouwsector. De vrijstelling geldt voor de 'bouw-, sloop- of aanlegfase'; de Natura 2000-vergunningplicht blijft gelden voor activiteiten met mogelijk significante gevolgen die tijdens de 'gebruiksfase' worden verricht

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 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. Conclusies passende beoordeling (op basis van de maximale variant en dus ook van toepassing bij de basisvariant):

- Als gevolg van de gebiedsontwikkeling De Nieuwe Kern is er sprake van een permanente stikstofdepositie van maximaal 0,01 mol/ha/jaar op de Natura 2000-gebieden Naardermeer en Botshol.
- In de ecologische toets is voor alle habitattypen/leefgebieden geoordeeld dat het voornemen op zichzelf met zekerheid niet leidt tot significante gevolgen, ondanks een (geringe) bijdrage aan depositie.
- 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 als gevolg van deze geringe depositie 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.

Archeologie, landschap en cultuurhistorie

Het plangebied kent een lage archeologische verwachtingswaarde. Vanwege die lage archeologische verwachtingswaarde is de kans zeer klein dat hiermee archeologische waarden worden aangetast. Er zijn geen nadere aanbevelingen of maatregelen nodig. Met betrekking tot landschap en cultuurhistorie is een aantal aandachtspunten benoemd die zijn opgenomen in de structuurvisie:

- Het streven om het clubhuis van de AOC te behouden en op te nemen in de nieuwe structuur stond al in de concept-structuurvisie, maar aanvullend is ook de wens opgenomen om te onderzoeken of het mogelijk is om het Zwartelaantje, dat de afgelopen jaren door de AOC in ere hersteld is, op te nemen in de nieuwe plannen.
- Daarnaast is als mitigerende mogelijkheid nog aangegeven dat het laantje geaccentueerd kan worden met een aantal knotwilgen (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.

Externe veiligheid

Voor beide varianten geldt dat er sprake is van een lichte stijging van het groepsrisico ten opzichte van de referentiesituatie. Het groepsrisico is echter nog steeds onder de oriëntatiewaarde gelegen. Er zijn geen nadere aanbevelingen of maatregelen nodig.

Klimaatbestendigheid

Vanuit de MER wordt een aantal aandachtspunten benoemd die zijn opgenomen in de structuurvisie.

Wateroverlast

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). Als de doelstelling van rainproof inrichten wordt bereikt, worden beide varianten positief beoordeeld voor het criterium wateroverlast. Dit is afhankelijk van de verdere detaillering van het plan en ontwerp.

De concept structuurvisie geeft aan dat de openbare ruimte rainproof ingericht wordt. De maatregelen om dit te bereiken waren nog niet concreet gemaakt. In de ontwerp-structuurvisie zijn de uitgangspunten en principes voor de waterstructuur opgenomen, inclusief voorbeelden van rainproof maatregelen:

- 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 hoofdontsluitingsweg Holterbergweg verhelpen.

Hittestress

Een aandachtspunt voor het vervolg, als de structuurvisie wordt uitgewerkt in stedenbouwkundige plannen en inrichtingsplannen, is het bieden van voldoende koele, schaduwrijke, toegankelijke openbare ruimte, buitenruimte en daken voor alle toekomstig bewoners.

Droogte

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 voor beide varianten 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.

Energievoorziening

Voor de ontwikkeling van DNK wordt een grote hoeveelheid woningen aan het plangebied toegevoegd. De energiebehoefte zal dan ook fors toenemen ten opzichte van de referentiesituatie waarin nauwelijks sprake is van bebouwing in het plangebied. Om die reden is voor dit thema slechts een effectbeschrijving opgenomen in het MER in plaats van een effectbeoordeling.

Warmtevoorziening

Een bronnet gevoed met warmte en koude uit "buurt WKO's" is de meest haalbare voorkeursysteem 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.

Elektriciteitsvoorziening

Een deel van de benodigde energievraag 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 fors toenemen ten opzichte van de referentiesituatie. Bij de ontwikkeling van DNK wordt gestreefd naar het gemeentelijk doel om energieneutraal te zijn.

Gezondheid en leefkwaliteit

De gebiedsdynamiek en sociale cohesie wordt door functiemenging en meer ruimte voor ontmoetingsplekken verhoogd ten opzichte van de huidige situatie. Ondanks het verdwijnen van groene ruimte (in de vorm van golfbanen en een deel van de volkstuinten) wordt ook nieuwe groenblauwe ruimte gecreëerd waarbij de openbare toegankelijkheid beter is dan in de huidige situatie. Ook draagt het programma dat is opgenomen in de concept-structuurvisie aan sociale en fysieke gezondheidsbevordering. Beide varianten worden positief beoordeeld voor het effect op gezondheidsbevordering.

Bodem en water

Door het ontwikkelen van het gebied zullen waar nodig bodem en/of grondwaterverontreinigingen worden gesaneerd. Het saneren van bodem- en grondwaterverontreinigingen heeft een positief effect op de kwaliteit van de bodem en het grondwater.

Het watersysteem wordt verbeterd door een robuustere inrichting met meer ruimte voor vegetatie. Daarom is een positief effect te verwachten op de indicator waterkwaliteit. Er is geen verschil tussen beide alternatieven. Een voorwaarde voor deze effectbeoordeling is dat er voldoende rekening wordt gehouden met de stijghoogte (kans op opbarsten van de bodem) en de kwaliteit van het diepere grondwater (zout, voedselrijk). Aanvoer van dieper grondwater kan de waterkwaliteit namelijk verslechteren. Dit betekent dat de impact van (tijdelijke) ontgravingen en peilverlagingen, met name in de laagste delen van het gebied, vooraf onderzocht en afgewogen dienen te worden.

