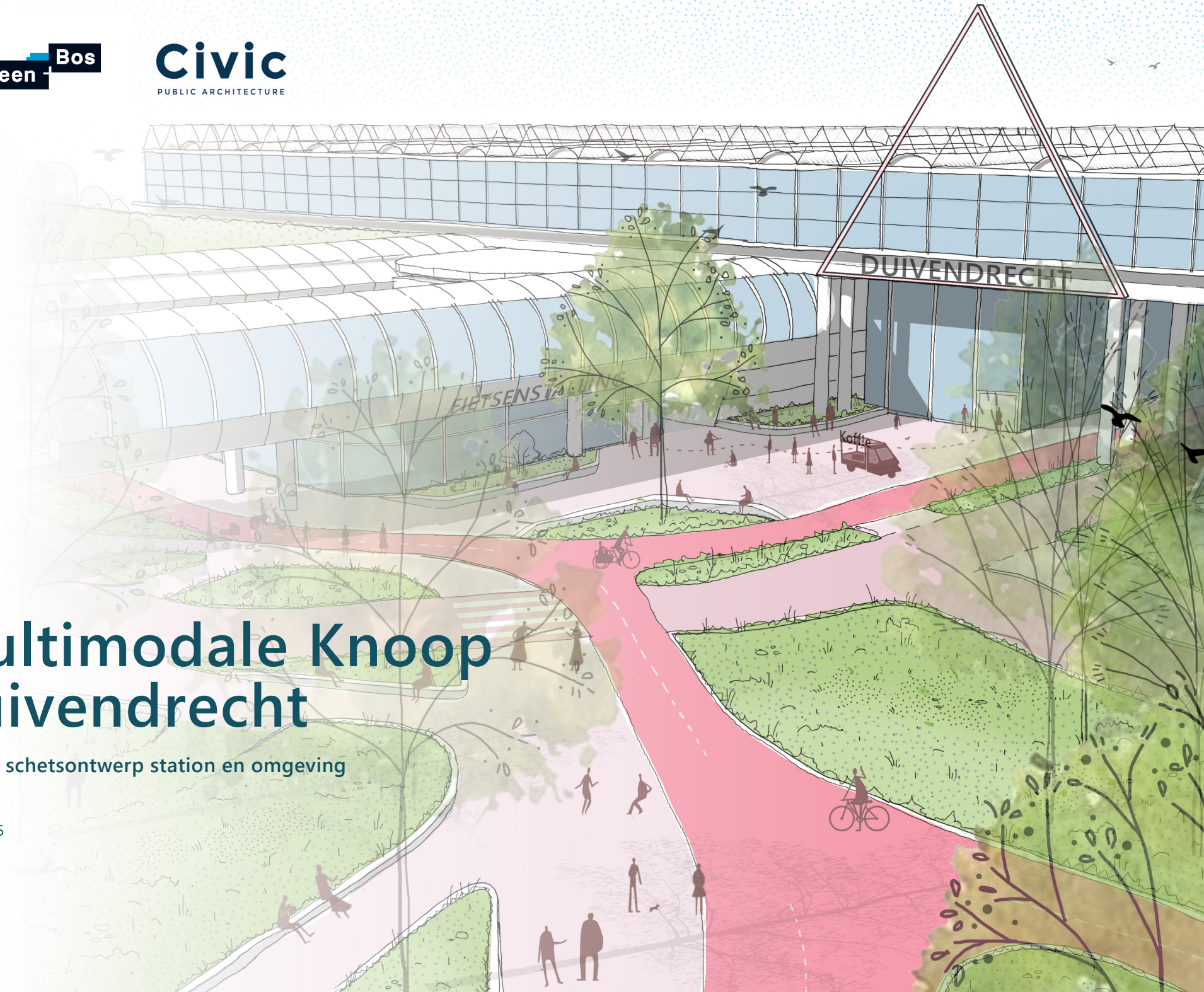


Multimodale Knoop Duivendrecht

Visie en schetsontwerp station en omgeving

9 april 2025



Project Multi modale knoop Duivendrecht
Document Visie en schetsontwerp station en omgeving
Status Definitief 03
Datum 11 april 2025
Referentie 143611_25-005.840

Opdrachtgever Vervoerregio Amsterdam
Projectcode 143611
Projectleider Ir. E. F. Holtrop
Projectdirecteur Ir. N. Monster

Auteur(s) T. Lodder MSc, R. ten Doeschate, J. Lindaart BSc
Gecontroleerd door S. Vulink MSc
Goedgekeurd door Ir. E. F. Holtrop

Paraaf



Adres Witteveen+Bos Raadgevende ingenieurs B.V.
Hoogoordreef 15
Postbus 12205
1100 AE Amsterdam, Nederland
+31 (0)20 312 55 55
www.witteveenbos.com

Het kwaliteitsmanagementsysteem van Witteveen+Bos is gecertificeerd op basis van ISO 9001.

© Witteveen+Bos

Niets uit dit document mag worden veelevoudigd en/of openbaar gemaakt in enige vorm zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Witteveen+Bos noch mag het zonder dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd, behoudens schriftelijk anders overeengekomen. Witteveen+Bos aanvaardt geen aansprakelijkheid voor enigerlei schade die voortvloeit uit of verband houdt met het wijzigen van de inhoud van het door Witteveen+Bos geleverde document.

INHOUDSOPGAVE

1. OPGAVE EN SCOPE 4

- 1.1 Uitgangspunten 6
- 1.2 Participatie 8

2. VISIE OP HOOFDLIJNEN 9

- 2.1 Historische ontwikkeling 11
- 2.2 Hoofdstructuur Mobiliteit 13
- 2.3 Hoofdstructuur Ecologie 15
- 2.4 Referentie en schaalstudie 17
- 2.5 Visie op structuur 19

3. SCHETSONTWERP 22

- 3.1 Schetsontwerp inrichtingsplan 25
- 3.2 Stationsentree 29
- 3.3 Ontwerprichtingen 33
- 3.4 Mobiliteit 36
- 3.5 Groenblauwstructuur 38
- 3.6 Ecomobiliteit 40

- 3.7 Fietsenstallingen 43
- 3.8 Water 48

4. PARTICIPATIE EN VERVOLG 53

- 4.1 Fasering 53
- 4.2 Aanbeveling 54

BIJLAGEN 55

- Ontwerpverantwoording 56

1

OPGAVE EN SCOPE

Station Duivendrecht ligt in een snel en sterk veranderende omgeving. Ooit gebouwd als kruispuntstation van sporen en metro in het open gebied nabij het dorp Duivendrecht. Binnen enkele jaren zal het station geheel omsloten worden met de gebiedsontwikkeling De Nieuwe Kern. Dit vraagt dat het station mee ontwikkelt met de toename van het aantal reizigers en de omgeving. Van overstapstation naar herkomst- en bestemmingsstation: de Multimodale Knoop Duivendrecht. De nieuwe ontwikkelingen in het stationsgebied bieden een uitgelezen kans om het station aantrekkelijker, functioneler en toegankelijker te maken en de relatie met de omgeving te verbeteren.

In 2021 hebben Civic Architects en Witteveen+Bos het Ruimtelijke Functioneel Ontwerp (RFO) opgesteld. Ook is voor de aangrenzende woningbouwontwikkeling De Nieuwe Kern een stedenbouwkundig raamwerk vastgesteld. Daarmee kunnen vervolgstappen worden gezet.

Opgave

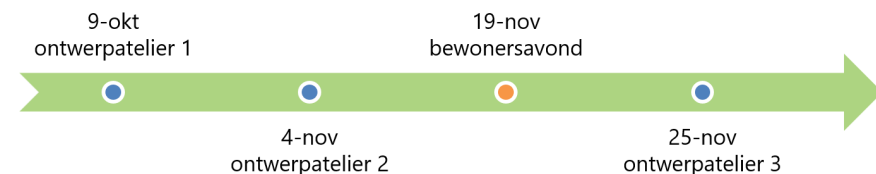
Het vervolg vraagt eerst om een nadere detaillering van de visie op de stedenbouwkundige aansluiting van het station op de omgeving en het ontwerp van de stationsentree. Als hier de richting in is bepaald, kan vervolgens de Multimodale Knoop Duivendrecht uitgewerkt worden tot een schetsontwerp van de openbare ruimte rond het station. Om tot een schetsontwerp te komen zijn drie ontwerpateliers georganiseerd.

Stakeholders

De volgende stakeholders zijn direct betrokken geweest bij de verschillende ontwerpateliers: Vervoerregio Amsterdam, NS Stations, ProRail, gemeente Amsterdam, Gemeente Ouder-Amstel, Bureau Spoorbouwmeester GVB, provincie Noord-Holland en DNK. Daarnaast is er een bewonersavond geweest.

Leeswijzer

Deze rapportage is het eindresultaat van het gezamenlijk doorlopen proces. In hoofdstuk 1 staat een inleiding inclusief een beschrijving van de opgave en de scope. Hoofdstuk 2 betreft een visie op hoofdlijnen. In hoofdstuk 3 volgt een beschrijving van de opgave, de scope, de uitgangspunten en de wensen vanuit participatie. In hoofdstuk 4 wordt stil gestaan bij de fasering en de aanbevelingen voor vervolg.



Afbeelding 1. Planning ontwerpateliers en bewonersavonden in 2024



← Duivendrecht M →

Spitsend
Lichtreus



1.1 Uitgangspunten

De opdrachtgevende partijen hebben op basis van de studie van Civic/Witteveen+Bos uit 2021 de scope en kaders voor deze studie bepaald. Daarnaast zijn er kaderende randvoorwaarden vanuit De Nieuwe Kern. In een aantal workshops zijn deze kaders aangescherpt met informatie van de partijen. Hierbij is gebruik gemaakt van de werkwijze uit Het Nieuwe Stationskwartier waarbij met bouwstenen wordt gewerkt. In de workshops is gewerkt naar consensus vanuit de opdrachtgevende partijen over de uitgangspunten.

Stationsentree

- station Duivendrecht krijgt in 2040 ongeveer 13.000 in- en uitstappers;
- stationsentree wordt gerealiseerd op de huidige locatie;
- de scope is alleen het ontvangsdomein, de entree, omdat de rest van het station voldoet of omdat er geen aanleiding is om op te pakken;
- er worden geen aanpassingen gedaan achter de bestaande incheck poortjes;
- er is geen opgave om extra commerciële ruimte te creëren.

Openbare ruimte

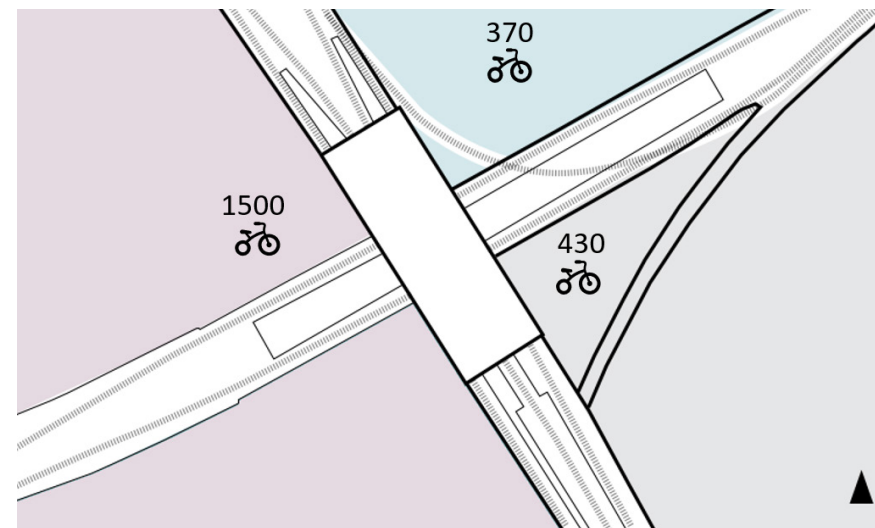
- het STOMP principe is leidend in de inrichting van de stationsomgeving;
- de tweebaans busverbinding onder het spoor (tussen De Nieuwe Kern zijde en Venserpolder zijde) blijft bestaan ook ten behoeve van nood- en hulpdiensten;
- de verbinding tussen Stations kwartier (noord-west) en Urban village kwartier (zuid-west) voor gemotoriseerd verkeer wordt ingericht als gebiedsontsluitingsweg type II, 30 kilometer/uur, 2 richtingen;
- het uitgangspunt voor doorgaand verkeer wordt gehanteerd aan de westzijde over de stationsweg ter ontsluiting van De Nieuwe Kern;
- er wordt een ruimtereservering gedaan voor vervangend vervoer voor NS en GVB, dit betreft 1 locatie aan de zijde De Nieuwe Kern;
- er wordt een ruimtereservering gedaan voor Kiss+Ride's, dit gaat om 1 plek aan De Nieuwe Kern zijde waarbij er ook een ruimte reservering wordt gedaan voor eventuele inpassing van een 2e plek ter behoeve van een eventuele knip aan

de west zijde, ter ontlasting van verkeer voor het station langs. Daarnaast is er 1 plaats aan de Venserpolderzijde voorzien. Aan de Duivendrecht-Dorp zijde is deze reeds voorzien;

- er wordt een ruimtereservering gedaan voor taxi's, dit gaat om 3 plaatsen aan de zijde De Nieuwe Kern;
- de huidige Park+Ride vervalt op termijn. De P+R zal worden verplaatst naar een de nog te ontwikkelen parkeergarage voorziening in het noordwest kwadrant;
- er wordt geen ruimtereservering gedaan voor internationale bussen/flixbussen.

Fietsparkeervoorzieningen

- benodigde fietsparkeercapaciteit voor het gehele station is naar verwachting 2300 fietsen in 2040, hiervan zijn 370 fietsen voor Duivendrecht-Dorp, 430 fietsen Venserpolder en 1500 fietsen De Nieuwe Kern. Het aantal van 2300 stallingsplaatsen is gebaseerd op de maximale verwachte groei vanuit het VRA model en wijkt af van het IMA model. Of dit aantal daadwerkelijk benodigd gaat zijn, zal worden gemonitord.



Afbeelding 2. Aantallen fietsparkeerplaatsen per kwadrant

- de fietsen aan De Nieuwe Kern zijde worden o.a. daarom gefaseerd aangelegd;
- vanuit exploitatie-efficiëntie is er de voorkeur voor een maaiveldoplossing (geen inpandige stalling). Het aantal in- en uitstappers is te klein voor een bewaakte stalling (nu en in de toekomst);
- bij maaiveld fietsparkeren is er een sterke voorkeur voor een enkellaagse stalling in verband met sociale veiligheid en gebruiksgemak. Tweelaagse fietsenstallingen ten behoeve van capaciteit kan alleen als de sociale veiligheid is geborgd door bijvoorbeeld de tweelaagse stallingen langs een wand te plaatsen;
- benodigde fietskluizen (zo lang er geen bewaakte stalling is): circa 50 Duivendrecht- Dorp en ongeveer 80 tot 100 andere zijden;
- de loopafstanden tussen de entree fietsparkeervoorziening en stationsentree dient maximaal 50 meter te zijn (dit is wens, geen harde eis).

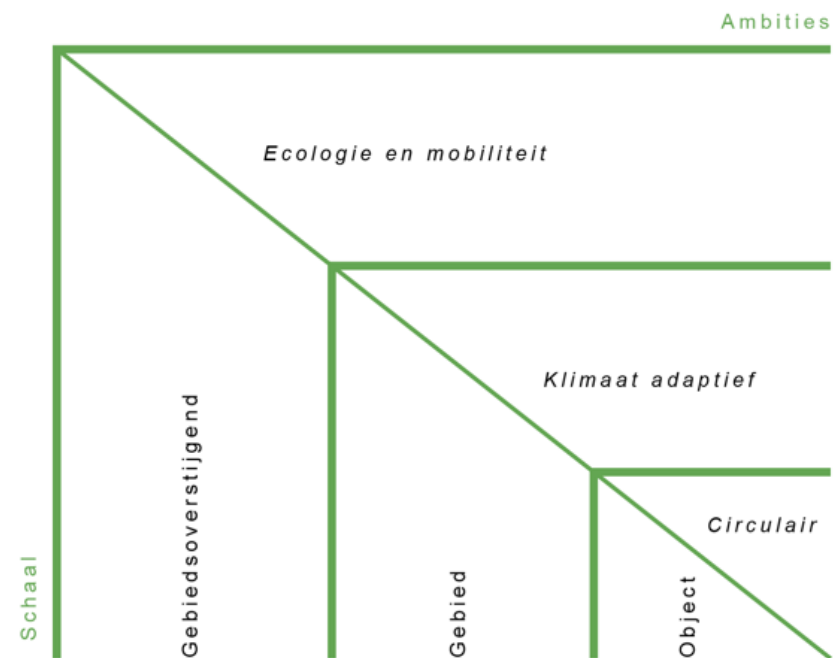
Er is nog geen definitief besluit of er een fietsverbinding komt tussen Duivendrecht-Dorp en De Nieuwe Kern. Voor deze ontwerpogave wordt aangesloten bij het vastgestelde stedenbouwkundig raamwerk, waarin de verbinding is opgenomen. De mogelijke gevolgen als deze fietsverbinding er niet komt, worden globaal inzichtelijk gemaakt.

Duurzaamheid

Tijdens het eerste ontwerpatelier is stilgestaan bij de ambities op het gebied van duurzaamheid. Hierbij is gebruik gemaakt van de 12 thema's die volgen uit de aanpak Duurzaam GWW. Thema's als 'bereikbaarheid' en 'ruimtelijke kwaliteit' zijn reeds onderdeel van de scope van de opgave. De thema's die kunnen leiden tot kansrijke ambities voor deze opgave zijn: water & klimaatadaptatie, ecologie, CE & materialen. Dit heeft geleid tot de volgende aanpak bij de verdere uitwerking van de Multimodale Knoop Duivendrecht:

- ambitie om een klimaatadaptief ontwerp te maken, onder andere voorkomen van wateroverlast en hittestress;
- ambitie om een ontwerp te maken met aandacht voor ecologie en biodiversiteit;

- beschouwing van circulariteit alleen als er sprake is van een wezenlijk onderscheid tussen varianten (bv. fietskelder of –gebouw versus fiets parkeren op maaiveld). Nadere invulling van duurzame materialisering is onderdeel van vervolgfase. Deze ambities krijgen op verschillende schaalniveaus een plek in de ontwerpogave;
- energie: een quick win die buiten de scope van deze opgave valt, is het plaatsen van zonnepanelen op het dak van het station.



Afbeelding 3. Ambities door de schalen heen

1.2 Participatie

Op donderdag 19 november 2024 is een participatieavond georganiseerd. De plannen zijn hier op hoofdlijnen toegelicht aan de hand van twee ontwerpvarianten. Aan verschillende tafels zijn in kleinere groepen gebiedsbijzonderheden, eisen en wensen opgehaald. Er waren ongeveer 35 mensen op deze avond afgekomen. Het betrof met name bewoners uit Duivendrecht-Dorp, het noordoost kwadrant. De bewoners uit Venserpolder, het zuidoost kwadrant, waren beperkt aanwezig, wel was de gebiedsmakelaar aanwezig die op de hoogte is van meningen uit de buurt. In het zuidwest en noordwest kwadrant zijn nog geen bewoners daar de bouw van De Nieuwe Kern nog niet is gestart. De opmerkingen komen daarom met name vanuit Duivendrecht en zijn van toepassing op de Duivendrechtzijde maar ook de De Nieuwe Kernzijde.

Bevindingen participatie samengevat

- de mogelijke nieuwe fietsverbinding: daar de fietsverbinding reeds op tekening staat wil men weten of die al definitief is. Deze is nog niet definitief maar in deze studie houden we wel rekening mee dat de fietsverbinding er komt. We geven ook aan wat de gevolgen zijn voor het plan, mocht de verbinding er toch niet komen. De bewoners zijn wisselend enthousiast over de fietsverbinding. Sommige bewoners maken zich zorgen over drukte op de Rijksstraatweg met fietsers. Andere zien het juist als een mooie logische verbinding in het fietsnetwerk bijvoorbeeld doortrekken via de oude busbaan langs het spoor;
- fiets parkeren aan de Duivendrechtzijde: er zijn vragen, opmerkingen en wensen om het fiets parkeren aan de Duivendrechtzijde anders in te richten zodat het plein voor de kerk en de pastoriewoning vrijkomt zodat het gebied weer meer ruimtelijke kwaliteit krijgt;
- voor De Nieuwe Kernzijde: wens een voldoende grote fietsenstalling liefst in een gebouw met fietsenmaker. Zo dicht mogelijk bij de stationsingang zonder oversteek. Vanuit Duivendrecht zou men dan mogelijk wel doorfietsen naar de stalling aan de Venserpolderzijde dichtbij de ingang of zelfs De Nieuwe Kernzijde;
- groen: voldoende groen in het plan en wel afspraken maken over het onderhoud zodat het ook kwaliteit heeft in de toekomst;
- entree: de entree voldoende groot met ook een duidelijk ingang aan de Venserpolderzijde;
- bushalte: de bushalte voldoende dichtbij de stationsingang en vooral met een veilige oversteek.

2

VISIE OP HOOFDLIJNEN

Van introvert naar extravert

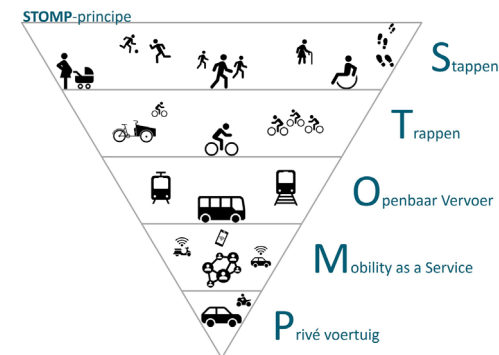
Een van de opgaven is het naar binnen gekeerde (introverte) station om te vormen tot een aantrekkelijk en overzichtelijk station (extravert), voorzien van een heldere entree en een hoogwaardig ingericht ontvangstdomein. Zo bereidt station Duivendrecht zich voor op een grote stroom aan gebruikers die vanuit de directe omgeving eenvoudig hun weg naar het dichtstbijzijnde openbaar vervoer knooppunt vinden.

STOMP

In het stationsgebied zal het STOMP-principe worden gehanteerd. Dit principe geeft prioriteit aan duurzame vormen van mobiliteit: voetgangers (Stappen), fietsers (Trappen), Openbaar vervoer en MaaS, in die volgorde. Daarna volgen pas Privé-auto's. Dit is passend voor een stationsgebied, waar diverse vervoersstromen samenkomen, in een gebied met een lage parkeernorm. Door prioriteit te geven aan bepaalde vervoersstromen kan het station optimaal functioneren als knooppunt. De voetganger is de belangrijkste modaliteit in het stationsgebied. Iedere reiziger die op het station overstapt tussen vervoersmethoden legt minstens een deel van de reis te voet af. Het stationsgebied moet zo worden ingericht dat deze stromen zo efficiënt mogelijk kunnen verlopen. Dit betekent dat auto's te gast zijn en doorgaand autoverkeer zoveel mogelijk wordt ontmoedigd, wat bijdraagt aan de veiligheid en het comfort van voetgangers en fietsers.

Dit sluit ook goed aan bij de gebiedsontwikkeling van De Nieuwe Kern. Deze nieuwe wijk zal zich uitstrekken van het stationsgebied tot de A2 en komt daarmee binnen loop- of fietsafstand van het station te liggen. Door deze ontwikkeling zal ook

de hoeveelheid reizigers die vanuit de omgeving naar het station komt toenemen. Dit vergroot het belang van de ruimtelijke kwaliteit op maaiveld en meer ruimte voor voetgangers en fietsers op maaiveld. Uit onderzoek is gebleken dat OV gebruik toeneemt als de kwaliteit van de loop- en fietsroutes naar het OV goed is. Men is dan ook bereid langer te lopen en te fietsen. Door het stationsgebied vorm te geven op basis van het STOMP-principe, wordt er ingezet op een duurzaam en bereikbaar knooppunt met efficiënt ruimtegebruik.



Afbeelding 4. STOMP principe

Duivendrecht M

R.NET

foto huidige situatie

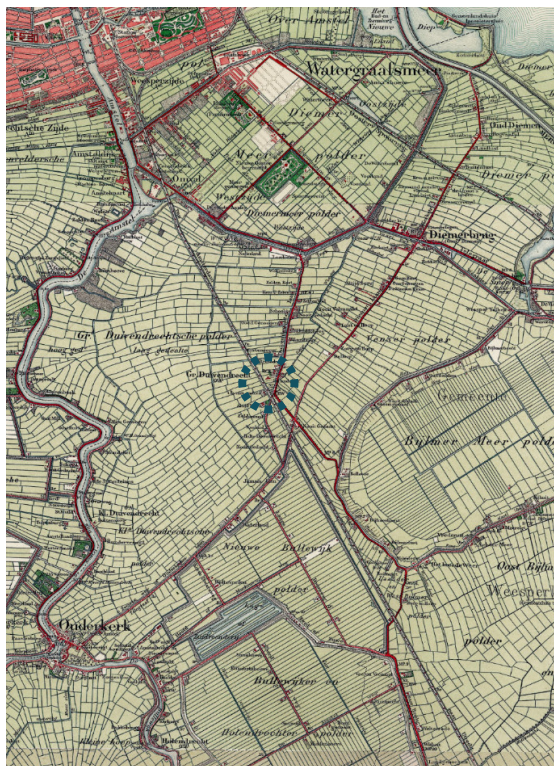
K+R

M M

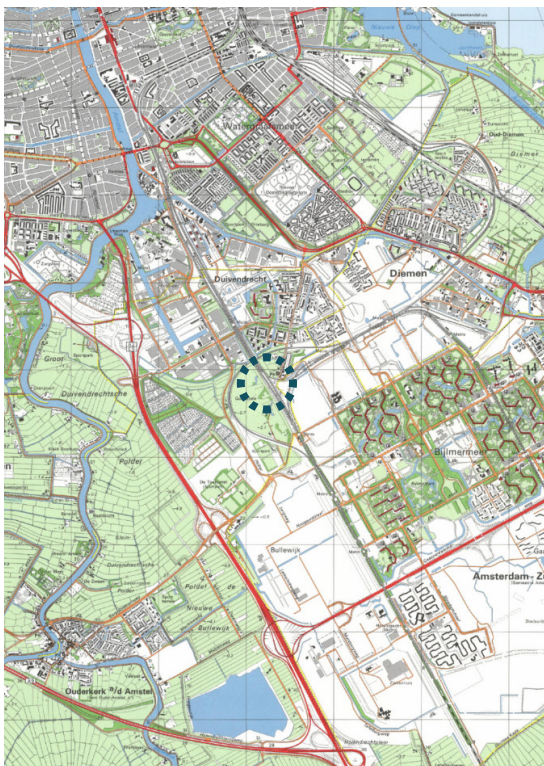
P



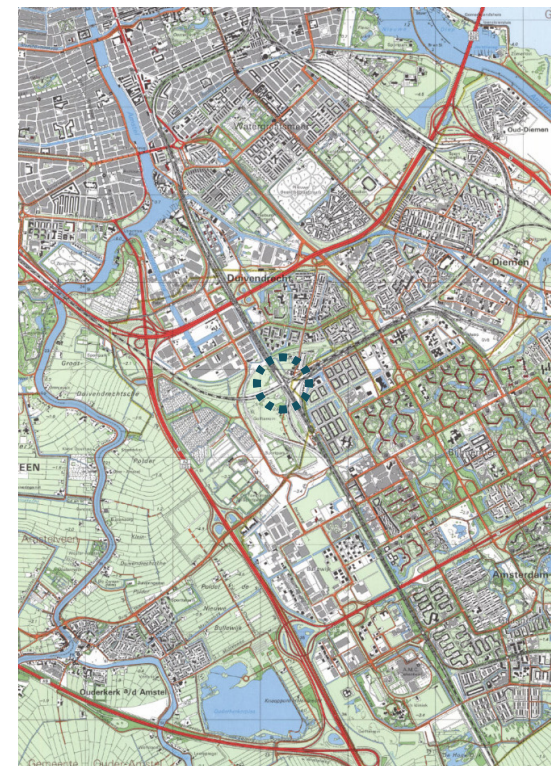
2.1 Historische ontwikkeling



Afbeelding 5. Situatie 1917 (Topotijdreis)



Afbeelding 6. Situatie 1986 (Topotijdreis)

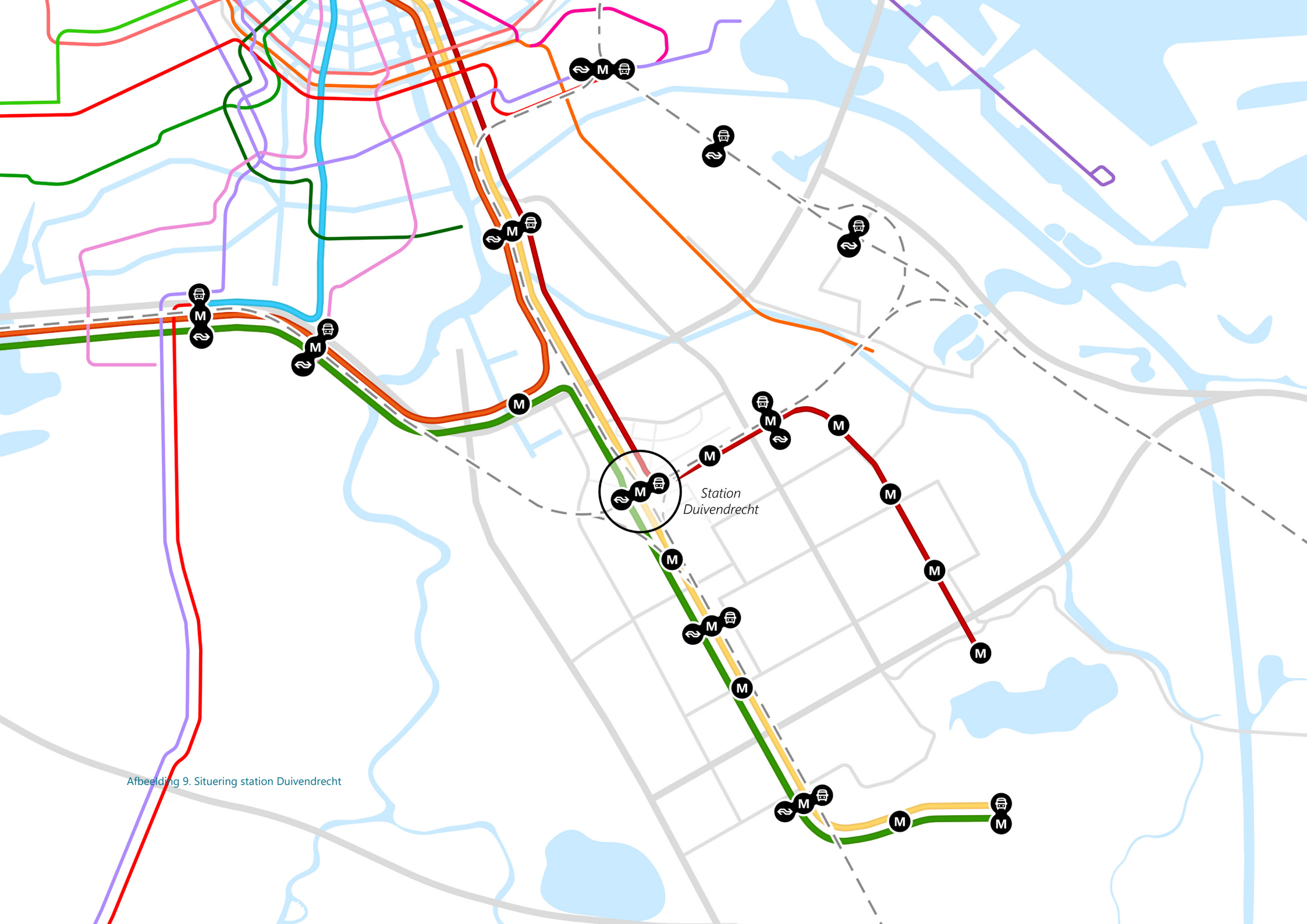


Afbeelding 7. Situatie 1993 (Topotijdreis)

Station Duivendrecht werd in gebruik genomen in 1993. De aanleg van de Ringbaan rond Amsterdam zorgde voor een verbinding tussen Schiphol en Amersfoort. Dit spoor kruiste met de al langer bestaande spoorlijn tussen Amsterdam en Utrecht. Vanwege de kruising van deze grotere lijnen heeft Duivendrecht een belangrijke functie als overstap station. Voor de aanleg van de Ringbaan kruiste de voormalige

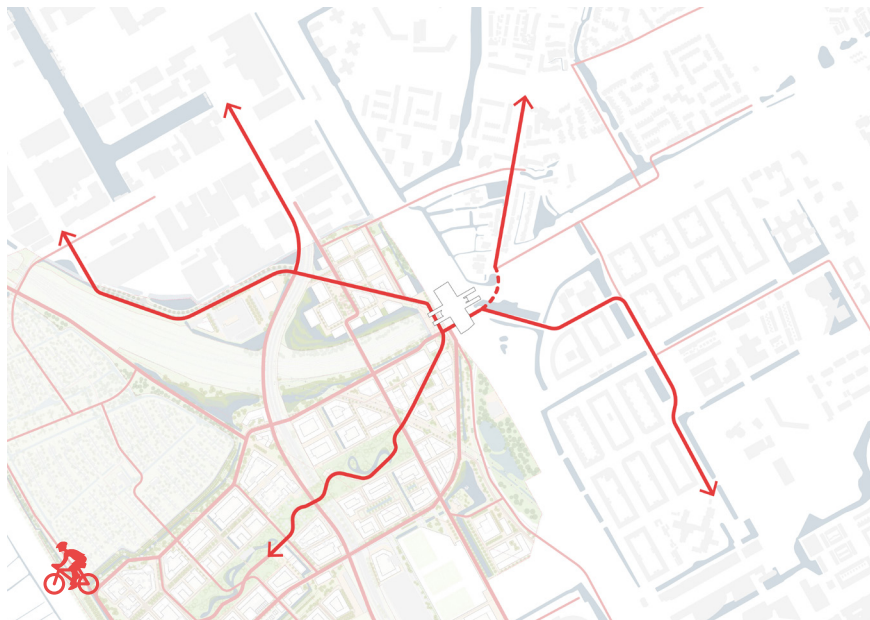
Duivendrechtelaan (tegenwoordig Rijksstraatweg) vanuit het lintdorp Duivendrecht het oude staats spoor tussen Amsterdam en Utrecht. Rond 1900 lag hier aan weerszijden van het spoor de Duivendrechtse polder. Binnen de westelijk gelegen spoorbocht is in de jaren '30 het bestaande golfterrein aangelegd. Na de Tweede Wereldoorlog is men het spoornetwerk rondom Duivendrecht uit gaan breiden met nieuwe

verbindingen en spoorlijnen. Rond 1980 werden de Bijlmermeer en specifiek de Venserpolder opgeleverd. De toegang via de Pablo Nerudalaan kwam pas rond 1993 met de aanleg van station Duivendrecht. De opzet van kruispuntstation heeft geleid tot een sterke verdeling van de ruimte om het station, vanwaar ook verschillende entrees.



Afbeelding 9. Situering station Duivendrecht

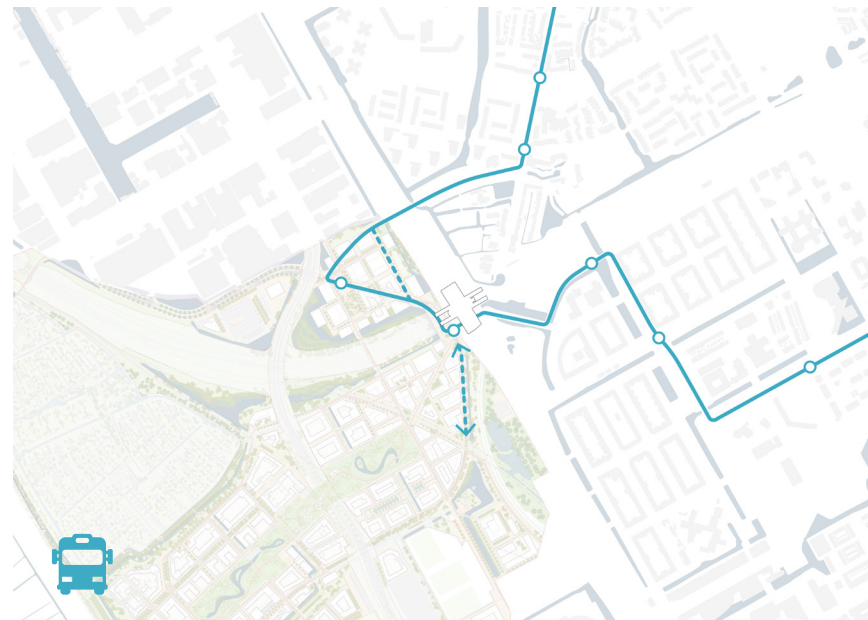
2.2 Hoofdstructuur Mobiliteit



Afbeelding 10. Passerend verkeer station Duivendrecht - Fiets

Fietsnetwerk

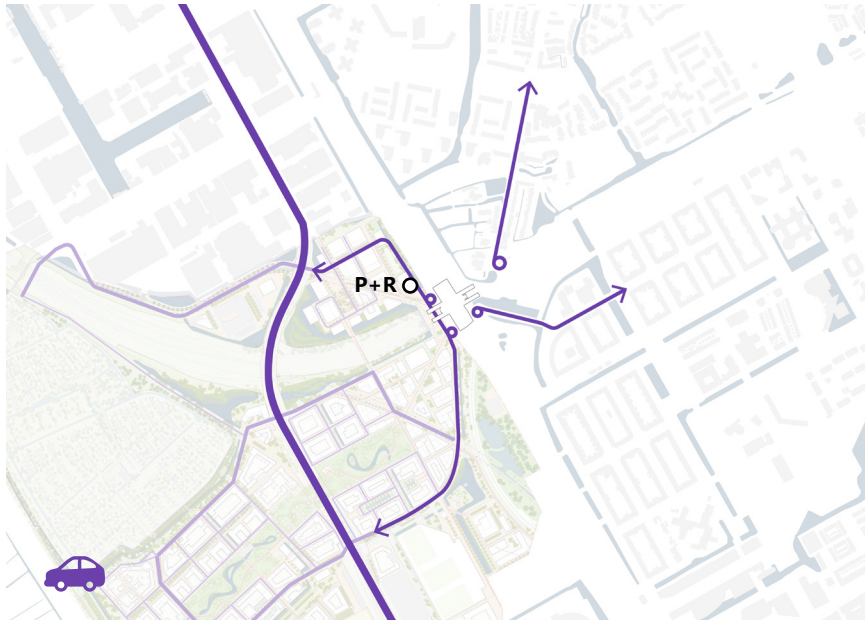
De hoofdstructuur van het toekomstige fietsnetwerk rondom het station bestaat uit toegangswegen vanuit alle kwadranten. Drie van de vier kwadranten zijn met elkaar verbonden via de fietsroutes nabij het station. Hierdoor krijgt het station een centrale functie in het gebied en vormt het de verbinding tussen De Nieuwe Kern en de bestaande wijk Venserpolder. De mogelijke verbinding naar het noordoostelijke kwadrant is ook ingetekend echter over deze fietsverbinding is nog geen besluit genomen. Als deze verbinding wordt gerealiseerd, zal de positie van het stationsgebied als knooppunt in het fietsnetwerk verder worden versterkt. De verbindingen door De Nieuwe Kern zijn gebaseerd op het stedenbouwkundig raamwerk DNK. Met toenemende aantallen reizigers en omwonenden is het belangrijk dat er goede fietsvoorzieningen komen, waaronder voldoende fietsparkeerplekken.



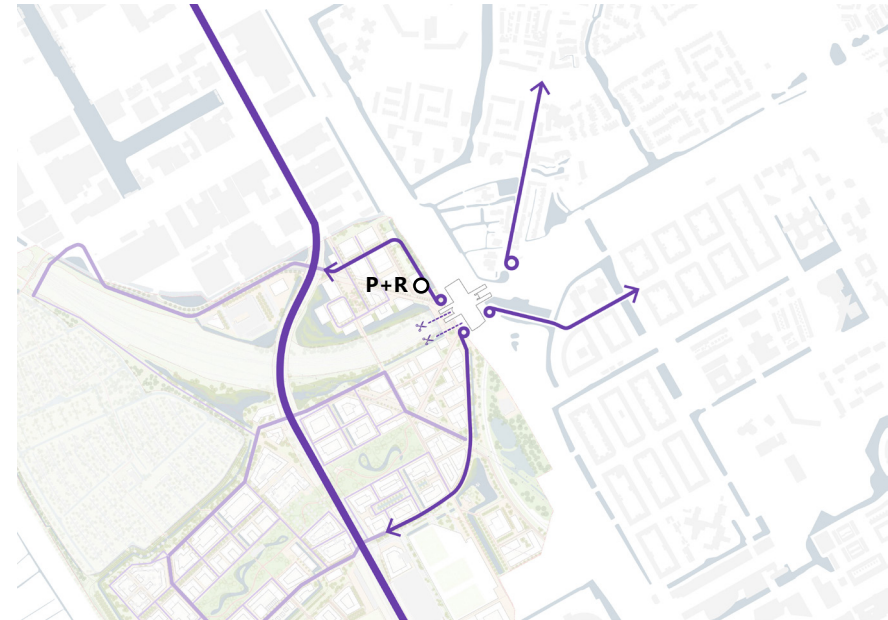
Afbeelding 11. Passerend verkeer station Duivendrecht - Bus (Lijn 41)

Busnetwerk

Het busnetwerk rondom Station Duivendrecht is in ontwikkeling. Buslijn 41 van het GVB is momenteel de enige buslijn die het station aandoet en zal naar verwachting op de huidige route blijven rijden. Deze route loopt door Duivendrecht-Dorp over de Rijksstraatweg, gaat ten noorden van het station onder het spoor door en passeert vervolgens het station met opnieuw een onderdoorgang onder het spoor richting Venserpolder. Daarnaast zijn er ideeën voor uitbreiding met een tweede lijn, die De Nieuwe Kern zou moeten ontsluiten. Deze uitbreiding van het busnetwerk moet mogelijk zijn, maar is nog niet meegenomen in deze plannen.



Afbeelding 12. Passerend verkeer station Duivendrecht - Auto



Afbeelding 13. Passerend verkeer station Duivendrecht - Auto (met knip)

Autonetwerk

Het station is momenteel bereikbaar voor autoverkeer vanuit drie van de vier kwadranten en voor logistiek verkeer via de noordwestzijde (vrachtwagens voor bevoorrading station). Er moet een verbinding met De Nieuwe Kern in het vierde kwadrant worden toegevoegd. Door de ontwikkeling van De Nieuwe Kern zal het verkeer sterk toenemen. De bestaande toegangswegen zijn niet met elkaar verbonden, wat de hoeveelheid doorgaand verkeer beperkt. Het (toegenomen) doorgaande verkeer wordt zoveel mogelijk op afstand van het station over de Holterbergweg geleid. Het uitgangspunt is dat er geen knip nodig is tussen de nieuwe toegangsweg vanuit het zuidwestelijke kwadrant en de bestaande Stationsweg. De verwachting is dat het doorgaande verkeer de Holterbergweg zal nemen, wat zal resulteren in beperkte overlast bij het station.

Een knip valt te overwegen om de ruimtelijke kwaliteit van het station te verbeteren en ongewenst verkeer, vooral tijdens evenementen, te voorkomen. Alle toegangswegen naar het station lopen dan dood op het station. Auto's kunnen op het station keren door middel van een keerlus, calamiteitenverkeer kan wel doorrijden. De vier toegangswegen bieden de mogelijkheid om Kiss + Ride-voorzieningen te realiseren in alle kwadranten. Dit verkeer zou dan met behulp van de keerlussen dezelfde weg terug kunnen nemen. De huidige P+R-voorziening wordt verplaatst. Daarnaast komt in de buurt van het station een hub voorziening, in het noordwestelijk kwadrant.

2.3 Hoofdstructuur Ecologie



Afbeelding 14. Ecologische Structuur huidige situatie

De huidige ecologische structuur is sterk verweven met het scheggen model waar Amsterdam om bekend staat. De groene radialen of vingers zijn dan ook sterk herkenbaar als groene gebieden in de stad. De ecologische hoofdgroenstructuur is met name dominant langs het spoor in noord-zuidelijke richting. Dit betekent echter ook dat er tussen de Diemerscheg en de Amstelscheg weinig continue oost-westelijke verbindingen zijn.



Afbeelding 15. Oost-west verbinding tussen de Amstel- en Diemerscheg

Met de ontwikkeling en verstedelijking rondom station Duivendrecht wordt er ingezet op een verbeterde oost-westelijke ecologische verbinding. De huidige spoorwegonderdoorgang bij het station biedt echter beperkt ruimte om een ruime faunapassage te kunnen maken. In hoofdstuk 3 worden een aantal varianten geschetst gebaseerd op de doelsoorten van de gemeente Ouder-Amstel.



2.4 Referentie en schaalstudie



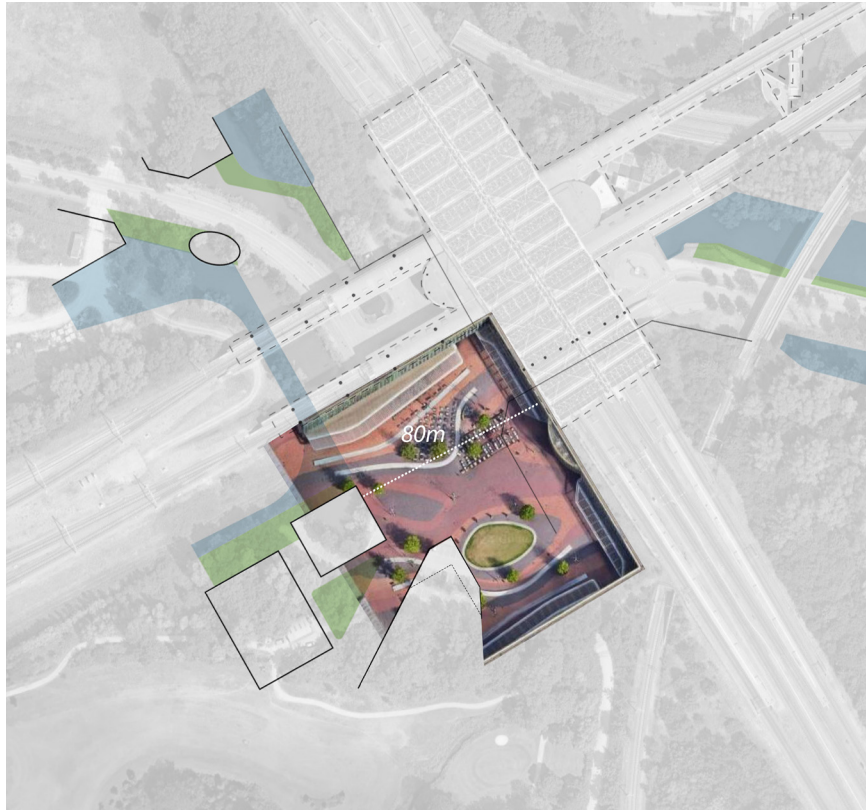
Afbeelding 16. Projectie stationsplein Amsterdam, Amstel

Het Amstelstation is gelegen aan een grote binnenstedelijke verkeersknoop. Ter indicatie station Amstel heeft 25.500 in- en uitstappers per dag. Naast veel autoverkeer is de tramlus ook een grote ruimtevrager op het plein. De overmaat aan ruimte op het plein is opgelost door de inpassing van royale plantvakken die de voetganger op een ontspannen en aantrekkelijke manier in de richting van de stationsentree begeleidt.



Afbeelding 17. Ooghoogte stationsplein Amstelstation

Ondanks dat de afstand tot bebouwing bij Amsterdam Amstel groter is dan die van station Duivendrecht tot het Urban village kwartier (Zuid-west kwadrant) geeft de projectie een goed voorstelbaar beeld van hoe de ruimte kan functioneren met de toepassing van royale plantvakken.

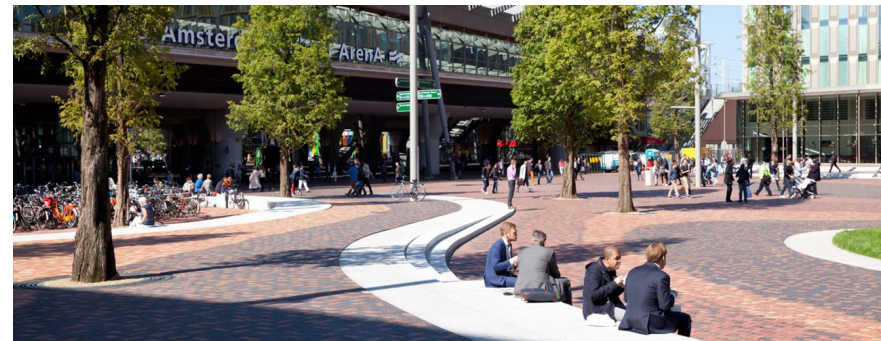


Afbeelding 19. Projectie Hoekenrodeplein Amsterdam

Het Hoekenrodeplein bij station Bijlmer Arena is gemaakt om grote pieken voetgangersstromen bij evenementen op te kunnen vangen. Hierdoor is er ondanks dat er geen verkeer over het plein heen gaat veel verharding. De bijgevoegde beelden laten goed zien hoe de randen van het plein functioneren als ruimte om elkaar te ontmoeten, te verblijven of even op de trein te wachten in de zon.



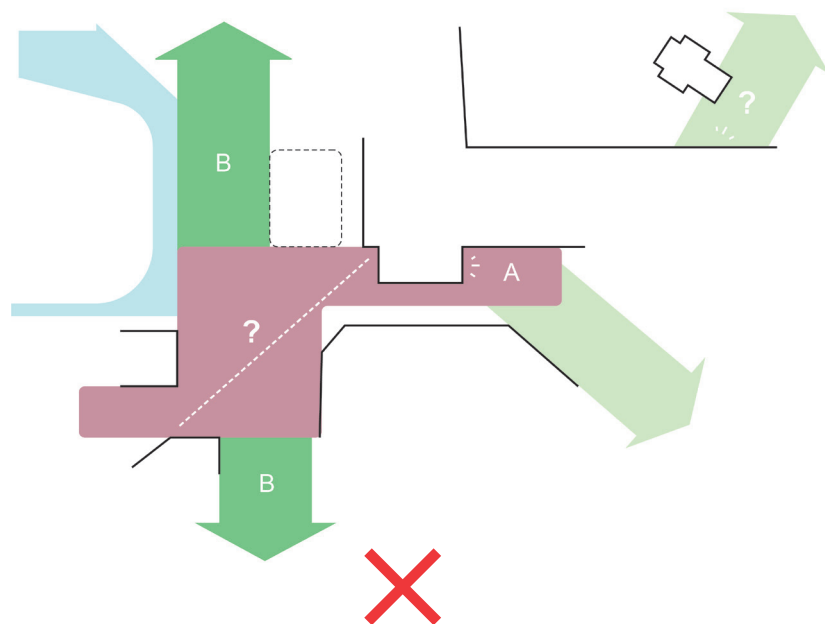
Afbeelding 20. het Hoekenrodeplein aan station bijlmer Arena



Afbeelding 21. Verblijfskwaliteit door subtiele hoogteverschillen

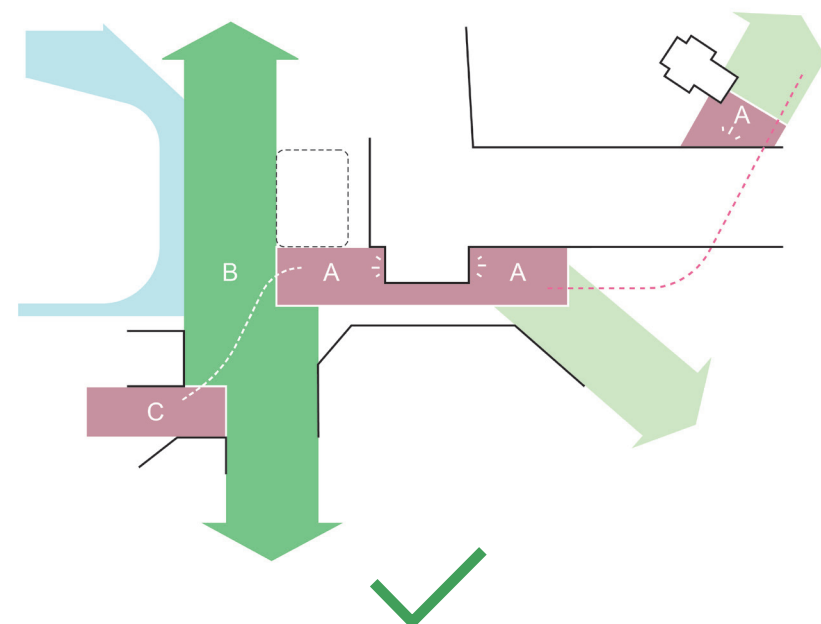
Dit is een belangrijke kwaliteit voor een goed functionerend station die in de huidige situatie bij Duivendrecht bijna geheel ontbreekt.

2.5 Visie op structuur



Geen doorlopend plein! maar...

De projecties van het Amstel stationsplein en het Hoekenrodeplein laten zien dat de afstand van Urban village kwartier (zuid-west) naar het station aanzienlijk is. Gezien de verwachte aantallen reizigers vanuit De Nieuwe Kern is deze ruimte te groot om volledig als verblijfsplein in te richten. De ontvangstruimte van het station en een heldere entree zouden hiermee verwateren naast dat de sociale veiligheid in een grote ruimte slechter te waarborgen is.



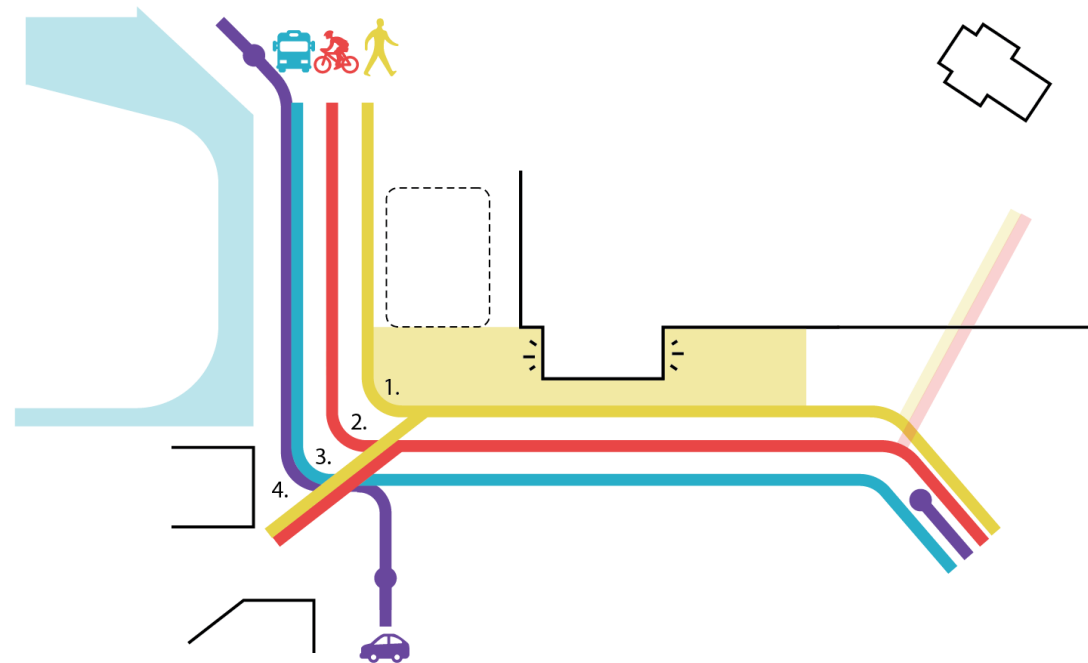
...continu groen kadert compacte verblijfsruimtes in

Daarom kiezen we om de groenstructuur (B) van het Polderpark (Beeldkwaliteitskader DNK) in de vorm in noord-zuidelijke richting te continueren en te betrekken bij het station. Het doortrekken van het groen zorgt voor een heldere afbakening van een compacte ontvangstruimte met een menselijke maat wat de sociale veiligheid en verblijfskwaliteit ten goede komt. De route van A (ontvangstplein station west) naar C (plein DNK) vormt een overzichtelijke en met door groene plantvakken begeleide langzaamverkeersroute die de verblijfsruimtes op een vloeiende wijze aan elkaar schakelt. En dit draagt ook bij aan de ecologische verbindingen. Het stationsplein aan de Duivendrecht-Dorpzijde kan door een betere inkadering en definiëring van het plein met groen- en plantvakken een grote winst halen om de verblijfskwaliteit op te waarderen. Waar (B) als groen en infrabundel een continuering vormt van de inrichting vanuit De Nieuwe Kern vormt (A) het stationsplein juist een verbijzondering met afwijkende materialen.

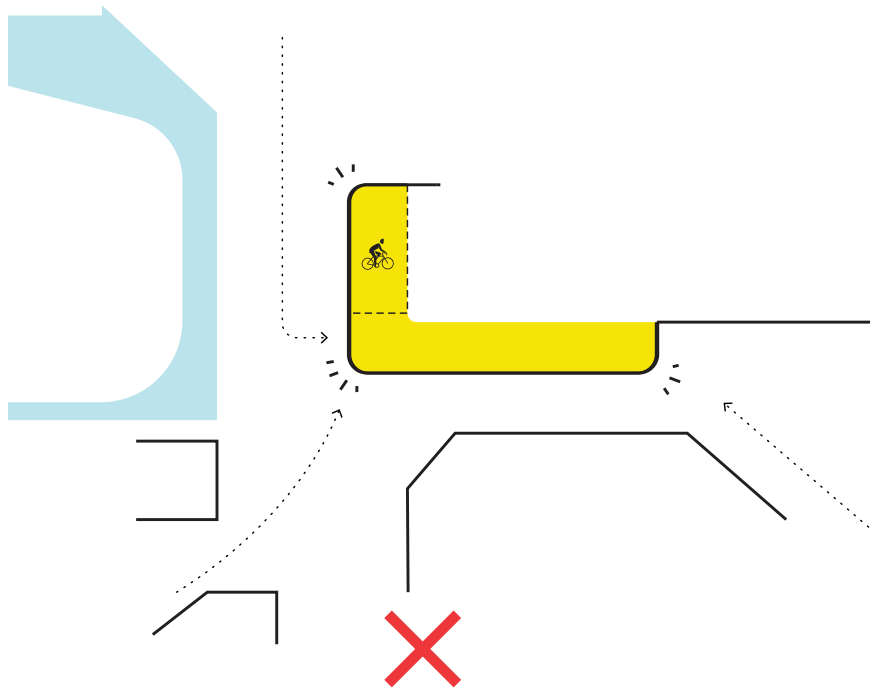
STOMP toepassing station Duivendrecht

De Duivendrechtse toepassing van STOMP vertaalt zich in een opbouw van ringen rondom het station en de daarbij behorende ontvangstruimte. Zo is de eerste ring voor voetgangers (stappen) het meest nabij tot de stationsentree. Daarop volgt in de tweede ring het zo goed mogelijk faciliteren van fietsers (trappen) gekoppeld aan fietsenstallingen zo dicht mogelijk bij de stationsentree. Weer een stap verder van het station af maar nog steeds dichtbij is ruimte voor de busbaan met OV haltes, vervolgens deelmobiliteit in de fietstalling of mogelijk in de voorziene hub voor auto's. Als laatste en met de grootste afstand tot het station is ruimte voor private voertuigen welke met keerlussen en K+R plekken op enige afstand van het voetgangersdomein worden gehouden om de verblijfskwaliteit van het station te garanderen en parkeren met de auto in de hub. Uitgangspunt is geen knip voor autoverkeer aan De Nieuwe Kernzijde (noordwest naar zuidwest kwadrant). Wel wordt de knip bij realisatie niet onmogelijk gemaakt door de K+R plekken hoe dan ook te voorzien van een keerlus. Zo kan gemotoriseerd personenverkeer in een later stadium via de keerlus het station bereiken wat de verblijfskwaliteit en verkeersveiligheid van het station direct ten goede komt.

In het plan zit nu 1 nieuwe K+R aan de noordwestzijde en een reservering aan de zuidwestzijde. Echter wij adviseren om beide keerlussen wel aan te leggen omdat het autoverkeer dan weg rijdt zoals ze gekomen zijn wat minder verkeer bij station betekent en daarmee meer verkeersveiligheid en ruimtelijke kwaliteit.

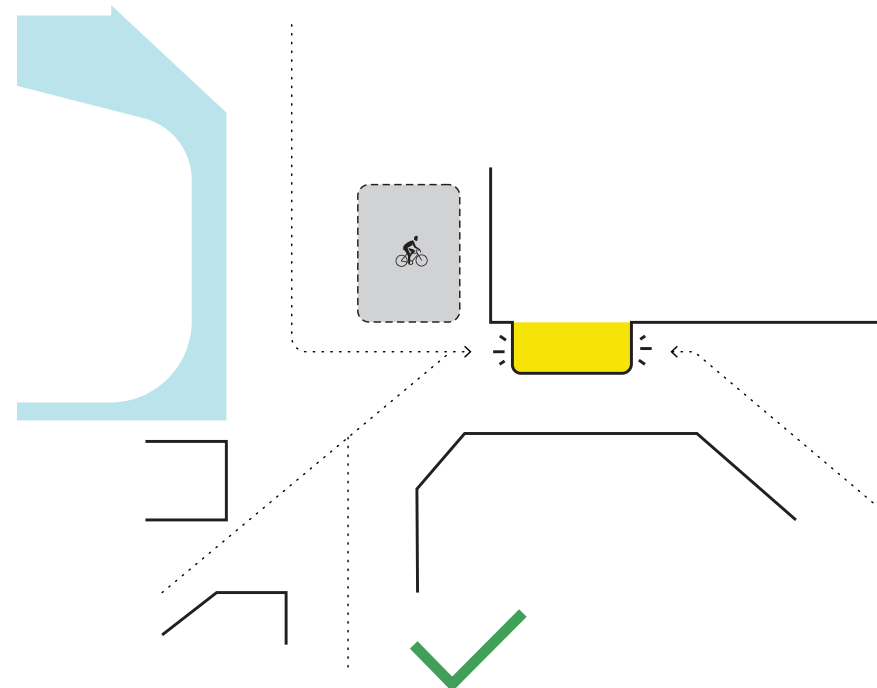


Afbeelding 22. Schematisering STOMP principe station Duivendrecht



Geen integratie van entree en stalling maar...

De stationsentree wordt vergroot en herkenbaarder gemaakt. Door de nieuwe entree te verbinden met een nieuwe gebouwde fietsenstalling onder de spoorviaducten Weesp-Schiphol ontstaat een droogloop tussen fietsenstalling en stationsentree. Deze optie is echter moeilijk te faseren omdat er direct een gebouwde stalling vereist is. Bovendien moet de logistieke toegang tot het station verplaatst worden en neemt de oplossing meer openbare ruimte in. Ook belemmert de koppeling van stationsentree en stalling de wayfinding en herkenbaarheid.



...een grotere stationsentree met een nieuwe stalling onder het viaduct Weesp-Schiphol

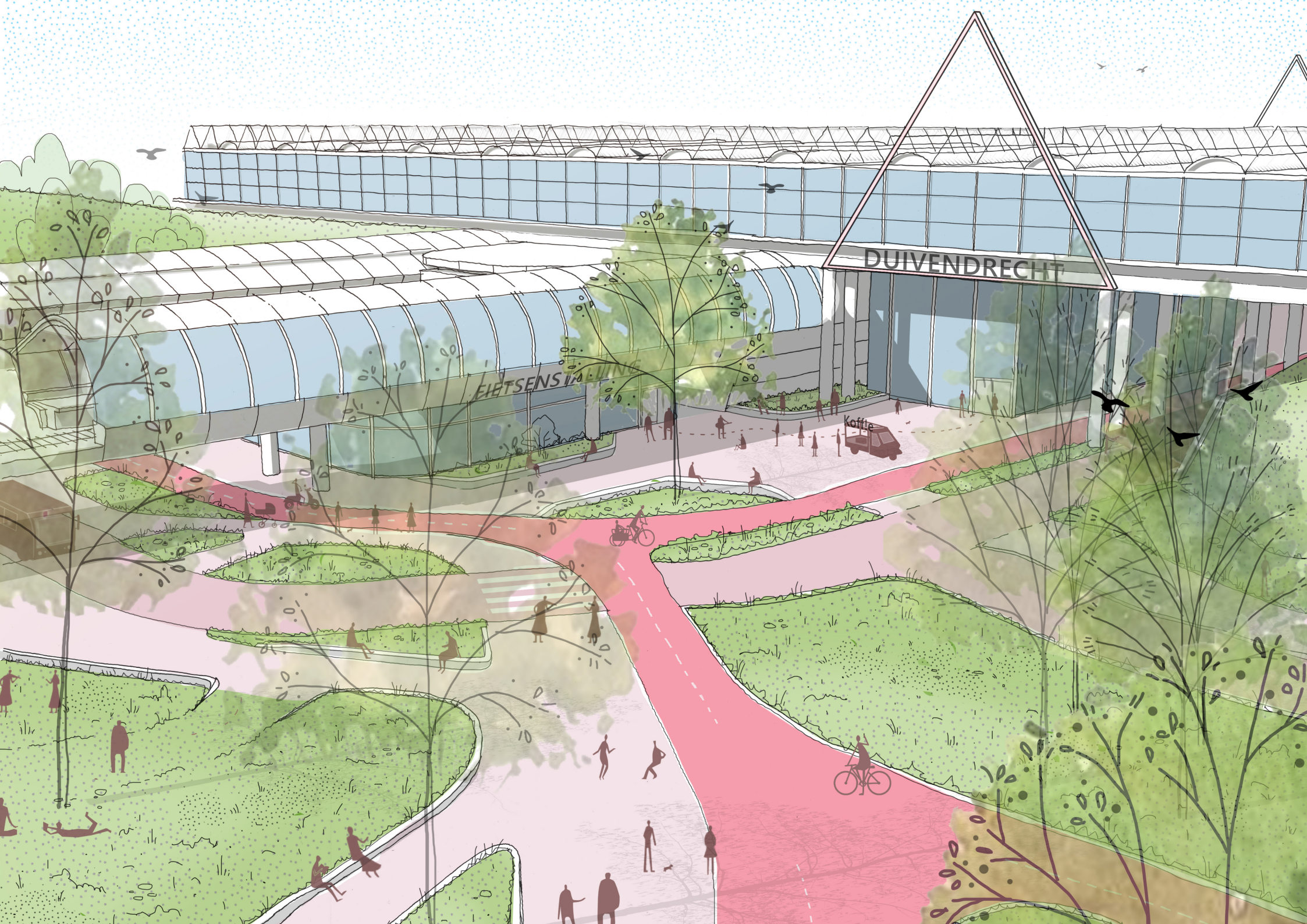
Daarom is als voorkeursvariant gekozen voor scheiding van de stalling en de stationsentree. Dit past beter bij de structuur van het stationsgebied en de inzet op de openbare ruimte. De stationsentree blijft gelegen onder het viaduct Amsterdam Centraal- Utrecht maar wordt vergroot, tot aan de randen van het spoorviaduct, zodat deze beter herkenbaar wordt en er meer ruimte in de hal ontstaat. De fietsenstallingen rondom de entree worden verplaatst naar een nieuwe stalling onder het viaduct Weesp-Schiphol. Deze kan als maaiveldstalling met een haag eromheen worden uitgevoerd, en bij groei worden aangepast tot gebouwde stalling.

3

SCHETSONTWERP

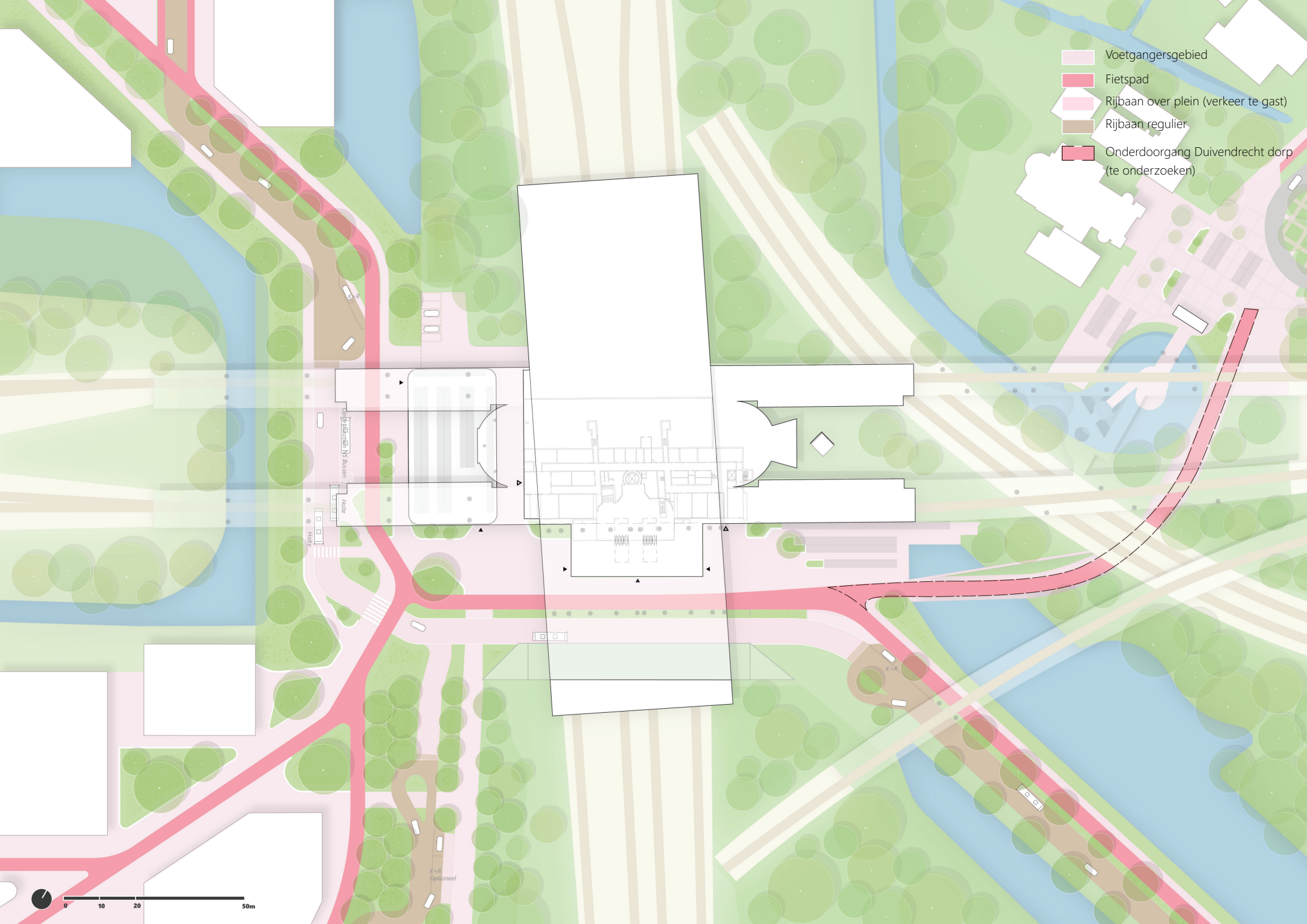
Voor het schetsontwerp voor station Duivendrecht heeft er een integrale afweging van de verkregen uitgangspunten plaatsgevonden. Witteveen+Bos en Civic hebben van grof naar fijn de belangrijkste uitgangspunten ruimtelijk vertaald in verschillende integraal samengestelde varianten. Uit de varianten is de volgende voorkeursvariant voortgekomen.

Station Duivendrecht is een echt ingenieurswerk. Het is ontworpen als overstapmachine tussen trein en metro. Het heeft veel kwaliteit, maar is slecht verbonden met haar omgeving. De ambitie is om dit te verbeteren, door de herinrichting van de openbare ruimte en de stationsentree. Het schetsontwerp van de nieuwe stationsentree is gebaseerd op een analyse van de bestaande situatie; zowel haar negatieve, als positieve eigenschappen.



DUIVENDRECHT

FIJTSSENS WINKEL



- Voetgangersgebied
- Fietspad
- Rijbaan over plein (verkeer te gast)
- Rijbaan regulier
- Onderdoorgang Duiwendrecht dorp (te onderzoeken)

Opstapplaats bus

Halte

Halte

K+R

K+R
Optioneel



3.1 Schetsontwerp inrichtingsplan

Verblijfskwaliteit omgevingsdomein

Een van de belangrijkste doelen van het ontwerp is om verblijfskwaliteit toe te voegen op het maaiveld niveau. Vanuit alle richtingen verdient het station een verwelkomende entree die het reizen met het openbaar vervoer tot de meest aantrekkelijke vorm van transport maakt. Dit vraagt om een andere benadering op het station. De verblijfskwaliteit komt als eerste terug in een kwalitatief omgevingsdomein. Aan weerszijden van de stationsentree bevinden zich ruime stationspleinen waar de voetganger alle ruimte krijgt om zich te oriënteren op zijn/haar vervolgstap in de reis. De pleinen worden omzoomd met ruime plantvakken met volwaardige bomen en zitranden om kort te verblijven.

Vergroenen om te verkoelen en te verblijven

De verblijfskwaliteit van het omgevingsdomein wordt in grote mate bepaald door het omvattende groen en een strategische plaatsing van bomen welke schaduw en verkoeling brengen. We zetten daarom in op diversiteit van verblijfsplekken. Zo zijn er plekken waar je in de luwte en onder de schaduw van een boomkroon kan verblijven op een warme dag. Daarentegen maken we ook open plekken waar men juist van de zon kan genieten.

Beleving en overzicht

Het ontwerp zet in op rust, verblijfskwaliteit en overzicht. Juist in een hectische omgeving waarin wordt overgestapt, je snel een trein wil halen of je staat te wachten om iemand op te halen zijn overzicht en leesbaarheid belangrijke kenmerken. Zo vallen de fietsroutes samen met zichtlijnen zodat het station al van ver te zien is. Boomstructuren benadrukken de sceniciteit en kleden de zichtlijnen groen in voor een ontspannen en vriendelijke aankomst in een verstedelijkende omgeving. De voorpleinen van het station zijn belangrijke plekken om even op adem te komen en jezelf te (her)oriënteren. Afgeschermd van gemotoriseerd verkeer (ruis) zijn de ruime pleinen omkaderd met groen en zitranden. Paden zijn in het groen uitgesneden welke de reiziger naar de verschillende overstapmogelijkheden begeleidt. Het station vormt een groen ingeklede oase als tegenhanger van de stedelijke eilanden die om het station heen liggen.

De plinten van De Nieuwe Kern krijgen een directe aansluiting op het plein maar worden waar nodig in de luwte gehouden door de plaatsing van wigvormige groenvakken. Dit zal nader op het aankomende programma in de plinten afgestemd moeten worden voor de beste aansluiting en interactie met het station.

Trappen, Stallen, Stappen

Het schetsontwerp is volledig geredeneerd vanuit het STOMP principe. Zo zullen de meeste reizigers in de directe omgeving met de fiets komen waardoor het perspectief van de fietser samen met de voetganger een dominante rol hebben in het ontwerp. Om een aantrekkelijke fietsreis naar het station te waarborgen is de fietsenstalling dicht op de stationsentree geplaatst. Via de stationspleinen loopt men na het stallen op een ongehinderde manier door naar de herkenbare hoge stationsentree onder het spoorviaduct. Vloeiende fietsroutes vanuit de verschillende richtingen zijn direct aan de fietsenstallingen gekoppeld zonder dat de busbaan nogmaals overgestoken hoeft te worden. De busbaan ligt weer een stap verder van het station af conform het STOMP principe. Een kruising van de fietsdiagonaal met de busbaan is onvermijdelijk maar deze is haaks op de busbaan gelegd om een overzichtelijke oversteek te maken.

Auto

De auto heeft in de basis toegang aan de westzijde voor de ontsluiting vanuit De Nieuwe Kern over de huidige Stationsweg. De K+R plekken worden echter zo ingericht dat er aan de westzijde een extra K+R met keerlus gemaakt kan worden. Hiermee kan er als daartoe besloten wordt een verkeerskundige knip voor autoverkeer gemaakt worden. Aan de Venserpolderzijde ligt reeds al een K+R met keerlus komende vanuit de Pablo Nerudalaan. Deze K+R met keerlus komt wat zuidelijker te liggen ten gunste van een ruimer ontvangstplein en fietsenstallingen. De Bus zal in verband met een robuust openbaar vervoersnetwerk zijn connectie via de Pablo nerudolaan, het stationsplein (onderdoorgang spoor) en de stationsweg behouden.



Zitranden geven speelaanleiding, Notenboompark



Plantvakken en zitranden kaderen pleinruimte op ontspannen wijze in



Ruime plantvakken met zitgelegenheid en volwaardige bomen borgen aangenaam verblijfsklimaat

Verkeer te gast op het stationsplein

De voetganger is dominant in de stationsomgeving. Gemotoriseerd verkeer is daarom te gast en ondergeschikt op het stationsplein. Dat komt ook terug in de materialisering van de openbare ruimte. Zo verkleurt de (bus)rijbaan van asphalt naar de nader te kiezen hoogwaardige elementenverharding van het voetgangersplein direct om het station heen. De rijbaan heeft een subtiel verschil in materiaalgebruik of legverband. Er is een subtiele scheiding tussen wandelgebied, fietspad en rijbaan, maar is duidelijk onderdeel van het plein zoals het voorbeeld van het stadhuisplein in Tilburg. Verkeer is hiermee te gast op het plein en ondergeschikt aan de voetganger. De K+R's met keelrussen vormen een natuurlijk moment voor de overgang van standaard rijbaan (asfalt) naar de elementenverharding van het stationsplein. Deze overgang wordt extra versterkt met een drempel om het stationsplein op te rijden.

Subtiel verschil tussen rijbaan en Stadhuisplein, Tilburg



Inrichtingsvoorkeur busbaan bij plein: verschil in legverband en opsluitband maken zorgen dat rijbaan fraai opgenomen wordt binnen het Stadhuisplein, Tilburg



Subtiel verschil in voet- en fietspad bij een hoogwaardige inrichting



Verkeer te gast op het plein, NHL Stenden

3.2 Stationsentree

Het schetsontwerp van de nieuwe stationsentree is gebaseerd op input van de stakeholders uit de participatie en een analyse van de bestaande situatie; zowel haar negatieve, als positieve eigenschappen.

Herkenbaarheid

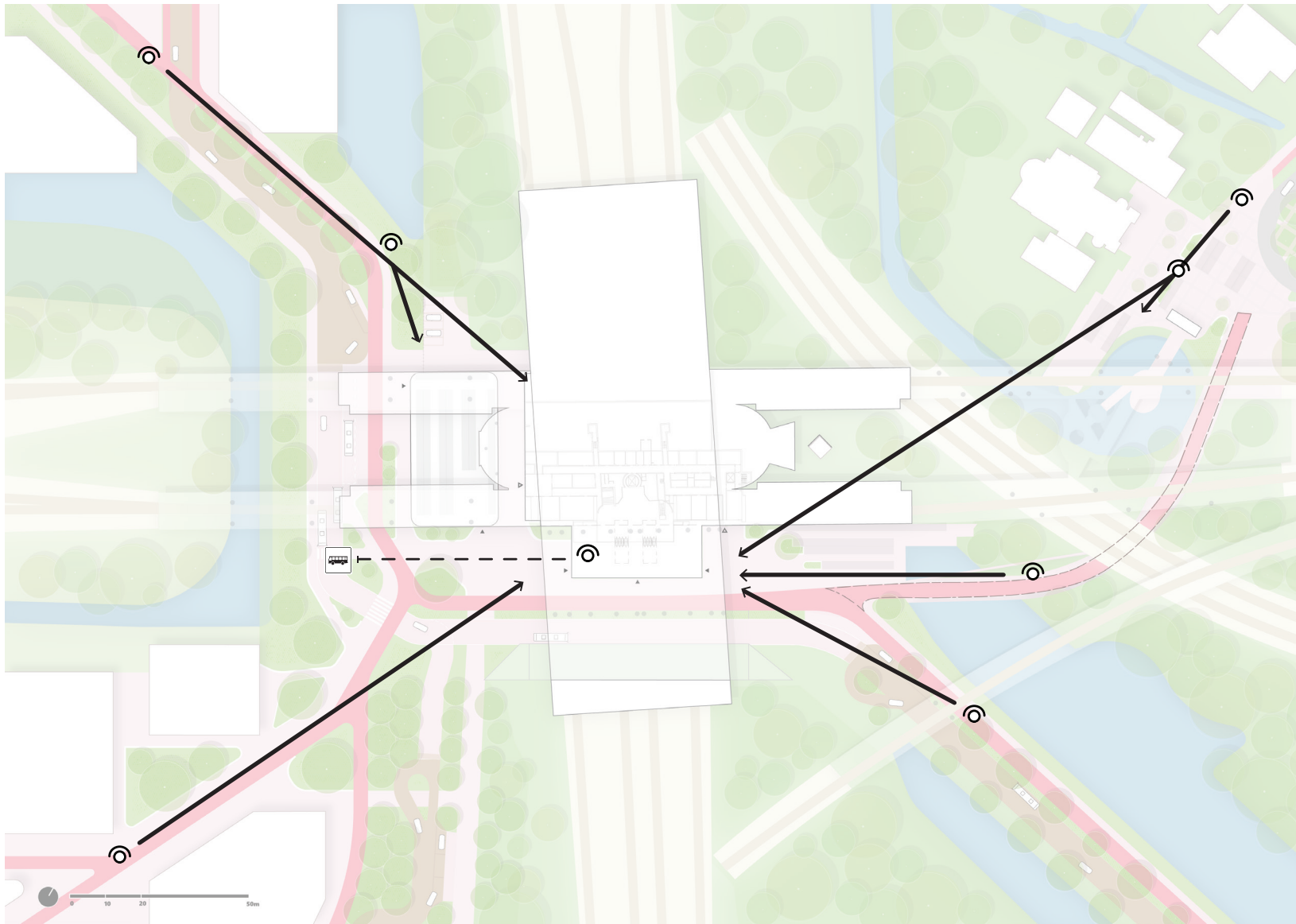
Belangrijk knelpunt in de huidige situatie is de herkenbaarheid van de entree. Met name vanuit het noordwesten is deze lastig te vinden. De herkenbaarheid van een stationentree kent verschillende schaalniveaus. Van grotere afstand spreekt vooral de hoofdvorm van het station; de vorm van de stedenbouwkundige ruimte en het station maakt duidelijk waar de reiziger naartoe moet. Dichterbij neemt de (landschaps) architectonische schaal het over, dat is het moment waar de inrichting van de openbare ruimte de reiziger naar de juiste plek begeleidt en de entree zelf leesbaar moet worden. Weer dichterbij worden details belangrijk; het niveau van de OVCP, de ticketmachine en zelfs bordjes.

De basisvorm van station Duivendrecht markeert duidelijk de entree. De perronkap boven het spoor Utrecht-Amsterdam maakt het station in de wijde omgeving herkenbaar. Het spoor Weesp-Schiphol ligt een niveau lager. Op het kruispunt van deze assen, waar de interwijkverbinding ligt, is de entree gesitueerd. Stedenbouwkundig gezien is het eerste niveau een heldere en intuïtieve situatie voor de reizigers vanuit de Venserpolder (zuidoost) en Urban village kwartier (zuid-west)west. Ook vanuit het Stationskwartier (noord-west) volgen reizigers de hooggelegen perronkap en komen zo vanzelf uit bij de stationsentree. Vanuit Duivendrecht-Dorp is dit niet het geval, omdat het tracé van metrolijn 53 de route blokkeert. Hier ligt daarom een aparte stationsentree, verbonden met het spoor Weesp-Schiphol.

Op het tweede en derde schaalniveau is de situatie minder helder. Zo verhullen de bomen aan de noordwestzijde de perronkap Amsterdam-Utrecht waardoor je alleen de perronkap Weesp-Schiphol nog ziet. Dichterbij wordt het beeld bepaald door de logistiek; de entree zelf ligt verscholen om de hoek. Ook vanuit het zuidwesten en vanuit de Venserpolder zit de inrichting van de openbare ruimte de herkenbaarheid van de entree in de weg.

Krap ontvangstdomein

De huidige 'entreehal' van het station ligt verscholen en in de schaduw onder het viaduct. Het ontvangstdomein (de ruimte voor de poortjes) binnen de glazen entree is door de komst van OVCP te krap geworden. De afstand van de automatische schuifdeuren tot de poortjes is te klein en ook de afstand van de poortjes tot de trappen is beperkt. Bovendien is er geen ruimte om de stationmiddelen van het ontvangstdomein de informatieborden en ticketmachines een plek te geven in het interieur. Deze staan dan ook in de openbare ruimte, waar ze bijdrage aan de onoverzichtelijke situatie in het openbare domein.



Afbeelding 23. Zichtlijnen en herkenbaarheid



Luifel station Harderwijk (group A)



Haag met bomenrij als vriendelijke omlijsting fietsenstallingen, Station Naarden-Bussum (Arcadis)





Verlichting fietsenstalling, station RAI (StudioSK)



Fietsenstalling onder het spoorviaduct, station Utrecht Vaartse Rijn



3.3 Ontwerprichtingen

Het ontwerp voor de nieuwe entree neemt het heldere assenkruis van spoorinfrastructuur en perronkappen als basis. Het kruis markeert op de grote schaal de entree. De entree zelf wordt groter en herkenbaarder gemaakt. Daarvoor zien we twee opties:

Optie 1

In de eerste optie blijft de entree gelegen onder het viaduct Amsterdam Centraal-Utrecht. De entree wordt vergroot, tot aan de randen van het spoorviaduct, zodat deze uit de schaduw treedt en beter herkenbaar wordt. Ook ontstaat er meer ruimte in de hal zelf. De plek van de nieuwe glazen gevel zoekt een evenwicht: er blijft voldoende ruimte (ongeveer 10 meter) over voor een fiets- en voetpad parallel aan de busbaan, en voldoende afstand (ook ongeveer 10 meter) tot de OV-poortjes die weer op ongeveer 10 meter afstand van de (rol)trappen liggen. De OVCP-zone steekt een paar meter uit om voldoende afstand tot de (rol)trappen te houden. Het aantal poortjes is gelijk aan de huidige situatie (gelet op de scope van deze opgave) maar kan worden uitgebreid. De poortjes liggen niet haaks op, maar parallel aan de onderdoorgang, zodat de loopstroom richting de stijgpunten het meest efficiënt is. De entreedeuuren liggen op de hoeken, zodat er ruimte overblijft voor de kruisende reizigersstromen voor de trein en de metro. In het midden onder het viaduct ligt de derde entree. In de lichte van de loopstroom, tegen het viaduct Weesp-Schiphol is ruimte voor de stationsoutillage; kaartenautomaten, reizigersinformatie en wachtruimte. Eventueel kan hier ook een kleine retail-unit komen, in schaal vergelijkbaar met de retailpunten op Den Haag Centraal. Omdat de glazen entree onder het spoorviaduct ligt, blijft deze ondergeschikt aan het grotere stedenbouwkundige gebaar van het spoorassenkruis.

Optie 2

In de tweede optie treedt de stationsentree buiten het spoorviaduct Amsterdam Centraal-Utrecht. De entree volgt aan de zuidwestzijde het spoor Weesp-Schiphol en vormt daar een luifel over het stationsplein. De entree kan in één ruimtelijk gebaar overlopen in een nieuwe gebouwde fietsstalling, die op de plek van de huidige logistiek ligt. De entree blijft laag, zodat deze onder het viaduct Weesp-Schiphol past. Deze tweede optie kent voordelen; zo ontstaat er een droogloop vanuit de fietsstalling naar de stationsentree. Nadelen zijn er echter ook: zo is deze variant moeilijk te verenigen met het behoud van de logistieke zone aan de westzijde. Het verplaatsen van de logistiek vergt grote investeringen en creëert aan de

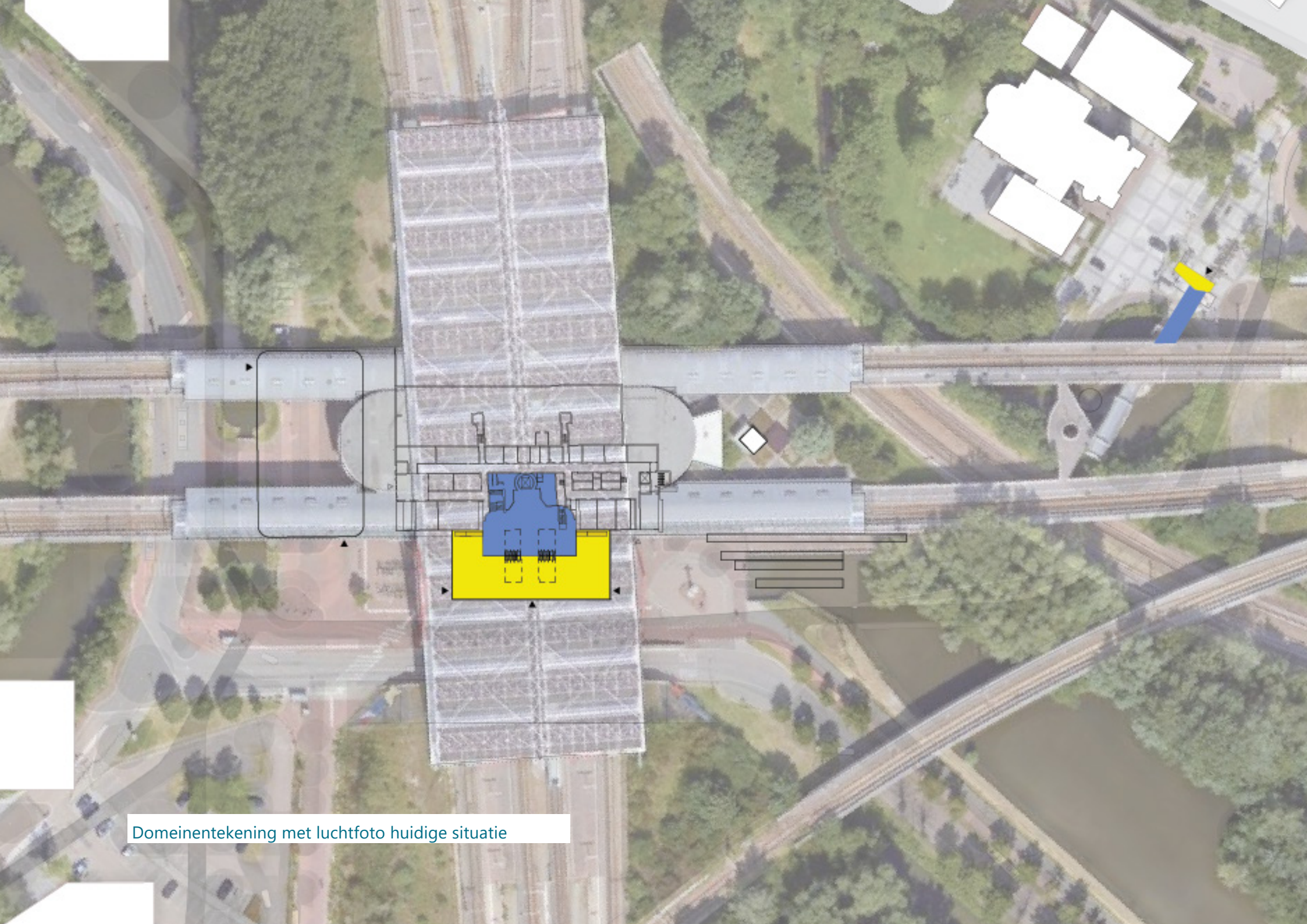
Venserpolderzijde nieuwe problemen. Ook zorgt het voor een disbalans in de opzet van het station. De nieuwe entree verlegt het ruimtelijke zwaartepunt van het station van het kruispunt van alle windrichtingen, naar de zuidwestzijde. De entree neemt bovendien veel ruimte in, die ten koste gaat van de openbare ruimte. Het creëert in die zin een situatie die niet helemaal past bij de karakteristieke eigenschappen van het huidige station. Tenslotte is deze optie afhankelijk van een gebouwde fietsstalling. De optie is dus lastig faseerbaar en het komt de herkenbaarheid/wayfinding van de stationsentree en de stalling niet ten goede.

Participatie

Rekening houdend met de opmerkingen uit de participatie zijn de volgende zaken meegenomen in de voorkeursvariant: Zo was er een duidelijke voorkeur voor fietsparkeren zo dicht mogelijk bij de stationsentree (variant B ontwerpverantwoording). Dit, in combinatie met het stomp principe is op basis van de reacties van de avond meegenomen in de voorkeursvariant. Ook was er overwegend een voorkeur om het fietspad dichtbij het station te leggen (variant B) zodat er niet over een autorijbaan overgestoken hoeft te worden en er een soepele overgang naar de fietsstallingen ontstaat. De getoonde referentiebeelden van groenvakken, beplanting en zitranden vielen in de smaak bij meerdere bewoners. Dit hebben we nog nadrukkelijker in het ontwerp aan alle zijdes verwerkt inclusief Duivendrecht-dorp. Er was tijdens de participatiebijeenkomst geen grote voorkeur voor de twee opties die voorlagen voor de stationsentree: vergroting tot aan randen spoorviaduct (optie 1) of vergroting tot buiten het spoorviaduct (optie 2).

Voorkeursvariant

De nadelen van optie 2 wegen niet op tegen de voordelen. Daarom is optie 1 als voorkeursvariant gekozen. De hoogte van de nieuwe entree vormt een aandachtspunt voor de verdere uitwerking. Een hoog volume dat aansluit op de onderzijde van het spoorviaduct Amsterdam Centraal-Utrecht maakt de entree goed herkenbaar en voorkomt lastig te onderhouden ruimtes waar duiven zich kunnen ophouden. Een lagere entree reduceert het materiaalgebruik (duurzaamheid) en sluit beter aan op de schaal van de reiziger. De herkenbaarheid van de entree vanuit het noordwesten blijft in beide opties een aandachtspunt. Dit wordt geadresseerd in het ontwerp van de openbare ruimte: het De bossage langs het spoor wordt bijgesnoeid, zodat de stationshal boven het spoor Amsterdam Centraal-Utrecht weer van grote afstand herkenbaar wordt en de reizigers de goede kant op leidt. Het heldere, en aantrekkelijke ontwerp van de openbare ruimte begeleidt reizigers verder naar het zuidwestkwadrant, waar de stationsentree zichtbaar is.



Domeinentekening met luchtfoto huidige situatie



Referentie luifel 2: lage Luifel, station Driebergen Zeist (Arcadis)



Logistieke gevel verbetering (Civic)



Referentie luifel 2: lage Luifel, station Driebergen Zeist (Arcadis)



Logistieke gevel verbetering (Civic)

3.4 Mobiliteit

De grootste wijzigingen vinden plaats aan De Nieuwe Kern zijde. De Venserpolderzijde en Duivendrecht-Dorp veranderen in de basis qua routing niet. Over de haalbaarheid of realisatie van de fiets- en voetgangersverbinding naar Duivendrecht-Dorp is nog geen besluit genomen.

1. Stappen

De voetganger vormt de belangrijkste modaliteit in de stationsomgeving. De laatste meters naar het station of naar het perron worden hoe dan ook per voet afgelegd, of je nou overstapt vanuit de bus of je fiets net in de stalling is geparkeerd. De voetganger staat in de Duivendrechtse stationsruimte dus op de eerste plaats. Dat betekent dat andere modaliteiten zo veel mogelijk ondergeschikt zijn aan de voetganger. In het ontwerp zijn er daarom ruime ontvangstpleinen opgenomen die zorgen voor een ontspannen en overzichtelijke entree. De looplijnen naar het station toe zijn zo vloeiend mogelijk ingetekend, begeleid door groene plantvakken om zoveel mogelijk bewoners van de omliggende gebieden te stimuleren tot een wandeling naar het station. De route over het Warnerspad naar de evenementenlocaties (Ziggo Dome, Johan Cruijff Arena et cetera) blijft als breed voetpad gehandhaafd om pieken voetgangers te kunnen ontvangen.

2. Trappen

De ontwikkeling van De Nieuwe Kern ligt op zeer korte afstand tot station Duivendrecht. Een op het station aansluitende fietsdiagonaal gekoppeld aan

een centraal park zorgt ervoor dat er vanuit de gehele ontwikkeling een aantrekkelijke en continue fietsroute tot het station ontstaat. De fietsroutes zijn zo dicht mogelijk op het station gelegd met vloeiende lijnen richting de fietsparkeerplekken.

3. OV (Bus)

Het uitgangspunt nu is dat de bestaande buslijn via het bestaande tracé zal gehandhaafd worden. Dit betekent dat er met name vanuit Urban village kwartier (zuid-west) een kruising nodig is met de fiets- en wandeldiagonaal. Om deze zo goed en veilig mogelijk in te passen wordt hier een haakse kruising gemaakt om het overzicht zo goed mogelijk te waarborgen. De bushaltes liggen in een directe visuele lijn met de stationsentree voor een overzichtelijke oriëntatie en een gemakkelijke overstap.

4. Privé auto

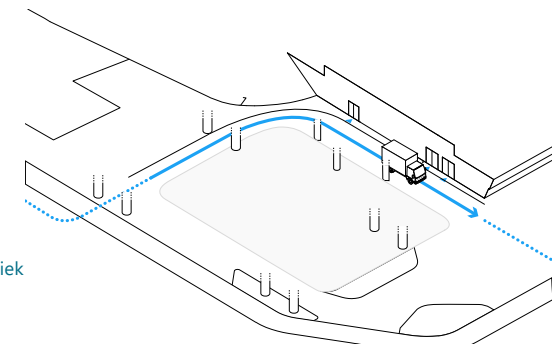
De privé auto komt in de huidige situatie dicht bij het station. Om de verblijfskwaliteit te vergroten leggen we de auto en specifiek de K+R's met keerlussen op enige afstand van het station. De K+R's zijn zo ingericht dat men als voetganger naadloos en op hetzelfde hoogteniveau het ontvangstdomein van het station kan betreden. Aan De Nieuwe Kern zijde zal autoverkeer mogelijk zijn ter ontsluiting van dit gebied lopende over de stationsweg. Tegelijkertijd maken de mogelijke keerlussen een verkeerskundige knip voor autoverkeer mogelijk of een kans voor ontlasting van verkeer voor het stations langs, wat de ruimtelijke kwaliteit en de veiligheid voor voetgangers ten goede komt.

5. Vervangend vervoer NS bus

De opstelplaatsen voor vervangend vervoer van NS bussen worden gesitueerd aan de westzijde en onder de bestaande spoorviaducten. In het verlengde van de reguliere busplatforms is parallel van de rijbaan een lange strook waar meerdere bussen opgesteld kunnen worden als de situatie daar om vraagt.

6. Logistiek

De incidentele logistiek blijft voorzien aan de westzijde van het station Duivendrecht. Hier is de toegang voor nood- en hulpdiensten met hydranten, de belangrijkste installaties, afvalcontainer en logistieke ingang ten behoeve van winkels, op dit moment alleen de Smullers en de AH to go. Om de fietsenstalling is een éénrichtings logistieke weg voorzien van voldoende breedte (+/-6,3 meter) en bogen. Logistiek verkeer komt ingereden vanuit het noordwesten en verlaat het gebied over het stationsplein. De interactie met reizigers van en naar de fietsenstalling op het stationsplein dient in de volgende fase veilig te worden ingericht, echt gezien de beperkte frequentie van de logistiek en dat deze altijd vooruit rijdt zou dat oplosbaar moeten zijn.



Afbeelding 24. Logistiek

3.5 Groenblauwstructuur

Door de bestaande opdeling in vier kwadranten rondom station Duivendrecht is de groenstructuur per kwadrant ook verschillend. Zo is de Rijksstraatweg met lintbebouwing en eindigend in een groene kop aan het stationsplein kenmerkend voor de Duivendrechtse zijde. De Venserpolderzijde bijvoorbeeld, is juist weer geheel anders van opzet door een rationele bomenlaan welke als een kaarsrechte lijn door het landschap heen snijdt.

Eenheid en diversiteit

De opzet van verschillende kwadranten vraagt om een zekere herkenbaarheid en eenheid (rust en overzicht) om goed op het station aan te komen. Tegelijkertijd ligt de kracht van de kwadranten er in dat ze een eigen identiteit vertegenwoordigen. De eenheid wordt bereikt door de groen ingekaderde ontvangsten en verblijfsruimtes die rondom het station komen te liggen. De diversiteit wordt juist op meer subtiele wijze gezocht in de verschillende plaatsing van bomen en het gebruik van verschillende soorten per kwadrant.

Poort tot het landschap (buitenpoort)

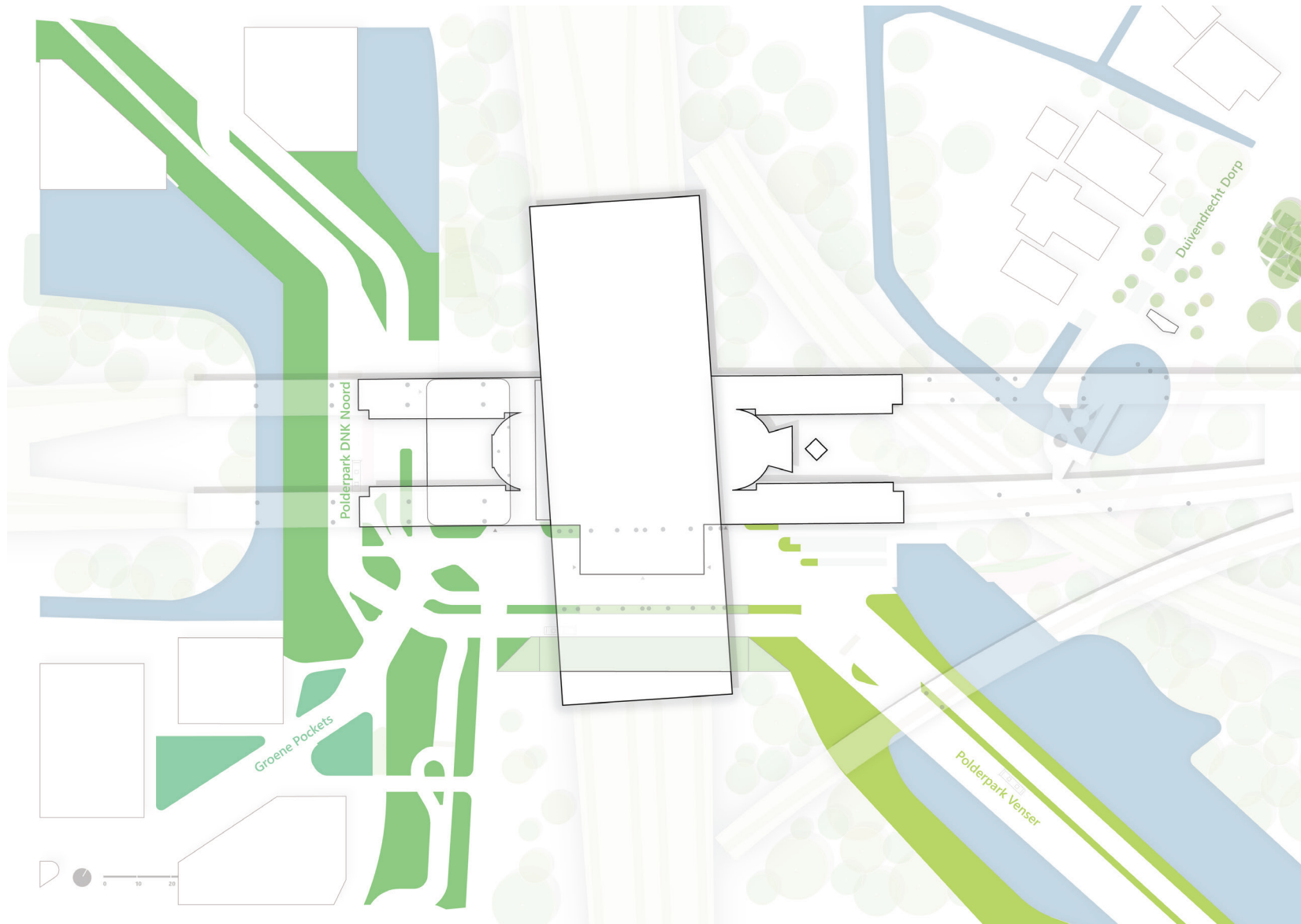
Station Duivendrecht gaat een steeds belangrijker wordende functie als toegang tot het landschap vervullen. Met de aanleg van De Nieuwe Kern ontstaat er een doorgaande fietsroute in westelijke richting welke de verbinding over de snelweg maakt met de Amstelscheg.

Polderpark

Het Polderpark vormt de groene omlijsting van De Nieuwe Kern. Deze omlijsting brengen we zo dicht mogelijk bij het station om het karakter van buitenpoort te introduceren. Deze structuur wordt aan de westzijde geheel onder het spoorviaduct doorgetrokken overlopend in een natuurvriendelijke oever. Juist omdat het aansluitende gebied sterk gaat verstedelijken is de noodzaak van een groene ontvangstruimte met een landschappelijke verblijfskwaliteit hier op zijn plek.

Fietsdiagonaal met Urban pockets

De fietsdiagonaal (Urban village kwartier) is als bijzondere langzaamverkeersaansluiting juist herkenbaar door de driehoekige plantvakken. Deze groene scherven versmelten nabij het station met de dominante structuur van het polderpark.



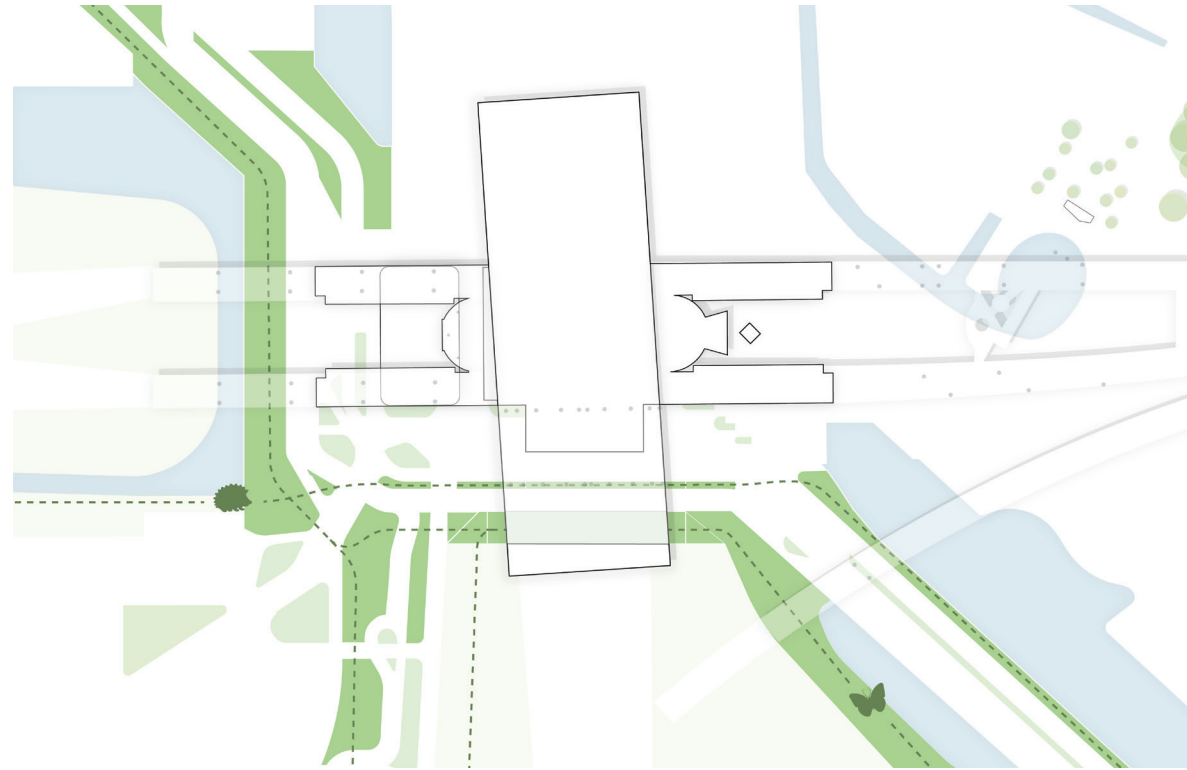
Afbeelding 26. Schematisering groenstructuur

3.6 Ecomobiliteit

Bottleneck

De oost-westelijke fauna verbinding komt tot stand door de twee groen-blauwe structuren aan de oost- en westzijde van het station met elkaar te verbinden.

De verbinding tussen deze twee structuren kan echter alleen plaatsvinden binnen de huidige onderdoorgang. Dit zal in de volgende fase van het ontwerp nader uitgezocht moeten worden. Desondanks zijn er al 3 opties voor een faunapassage verkend welke uitgelicht worden op de volgende pagina.



Afbeelding 27. schematisering eco mobiliteit



Afbeelding 29. De huidige onderdoorgang

The infographic is divided into two main sections: Duivendrecht and Ouderkerk. Each section lists target species and provides specific habitat requirements for them.

- Duivendrecht:**
 - SPREUW:** 1. Hang spreuwoorkolon op, groepjes van 3 kolonies op 3-5 meter hoogte. 2. Houd bosomroestvlieg: daarentegen maasdoorn en wilde kardinaalskrans. 3. Zorg voor twee kleine graslanden en bossen.
 - TUINBLADSNIJDER:** 1. Plaats een goed insectenhotel op een zonnige plek. 2. Zorg voor veel wilde bloemen in de tuin, op het balkon en in de straat. Favoriet zijn groot kermisroos kruisbloem, Meidoorn en honingklaver. 3. Houd bosomroestvlieg zoals maasdoorn, slaadoorn en hardroos.
 - GEWONE DWERGVLEERMUIS:** 1. Houd zekwag met deze beschermde soort bij toelating en reserveer van je woning. 2. Hang dwergvleermuisnet op aan de peris van je huis. 3. Maak de tuin straal per oog. 4. Vermeestruindak, veldje bloemen, hangplanten, struiken en bomen en dan het licht voor het kat.
- Ouderkerk:**
 - EGEL:** 1. Leg opstapvoegen aan die zorgen voor veilig doorgang door de hof weg. 2. Zorg voor schuilplekjes, plant struiken van een paar decimeter hoog. 3. Maak een opvangplek voor de tuin en plant faunavrijgevoel bij het water.
 - CIETROENVLEDER:** 1. Plant speekhoust of wegedoorn in de tuin, straat, parkjes en plekken rondom de straten van de dorpsomgeving. 2. Ook met voorplanten. 3. Voel insectenblijvers en de tuin. Balkon en in de straat. Favoriet zijn grote kattenstaart, koningskruisblad en veldstruik. 3. Hang een vlinderkustje op voor een warme, beschutte plek.
 - HUISMUIS:** 1. Houd muis en de huismuis klein al heel lang samen. Dit muisje is vaker onder de dakpan, in grote hutten en in de straat (vader), ze worden al een paar meter. Maar de huismuis heeft het meeste, in gemiddelde huizen en in woonwijken kunnen ze vaak gezien worden. Het is een soort van vliegende plasjes en voorstap. De huismuis die alleen op korte afstand over de straat rennen om zich-muis te voelen. 2. Ook met voorplanten. 3. Houd een zonnige plekjes, om te drinken en te baden.

Afbeelding 28. Doelsoorten voor Duivendrecht en Ouderkerk

Verkenning faunapassage

1. Middenberm passage

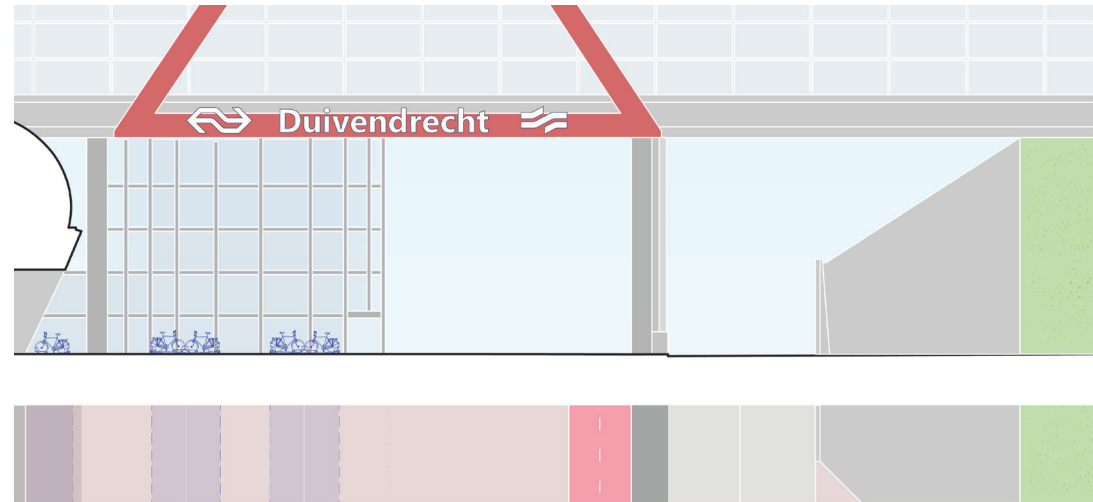
Tussen de busbaan en het fietspad ligt ruimte om via de groene middenberm een overdekte doorgang te maken voor grondgebonden soorten (egel en veldmuis). Door de ruimte waar de kolommen in staan iets te verbreden ontstaat er overdekte en dus onverstoorde ruimte voor ecologie. De wens voor de bestaande keerwand tussen de kolommen in is om deze af te breken of te verlagen om de onderdoorgang ruimtelijker te maken.

2. Goot passage

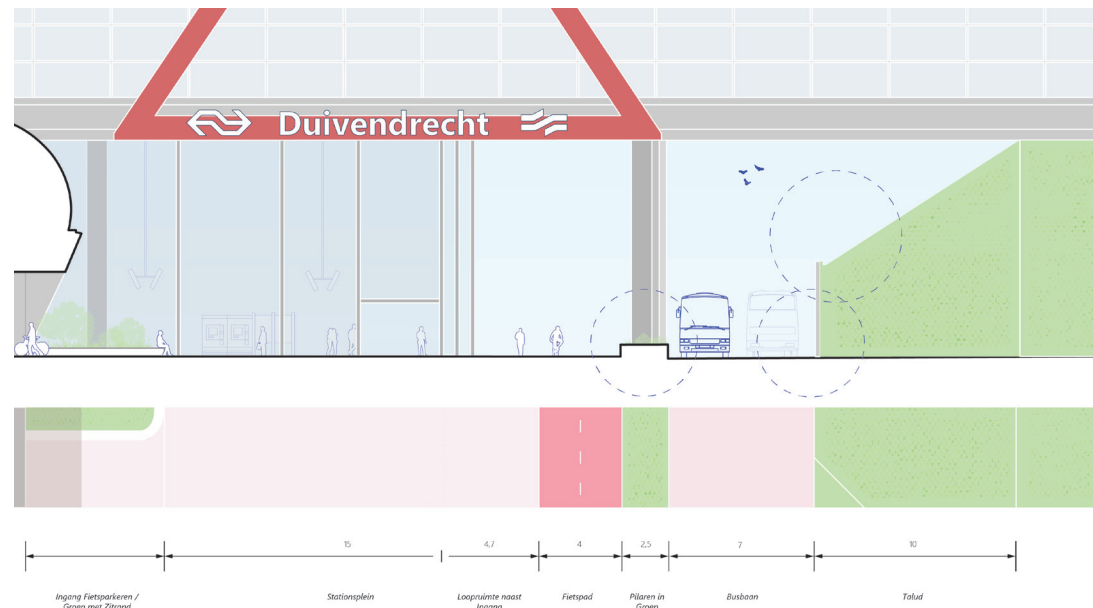
Een alternatief is om de ruimte tegen de zuidelijke keerwand te gebruiken. Grondgebonden soorten zullen zo dicht mogelijk tegen een wand aanlopen als ze de oversteek maken. Een lager liggende goot helpt bij de beschutting.

3. Talud passage

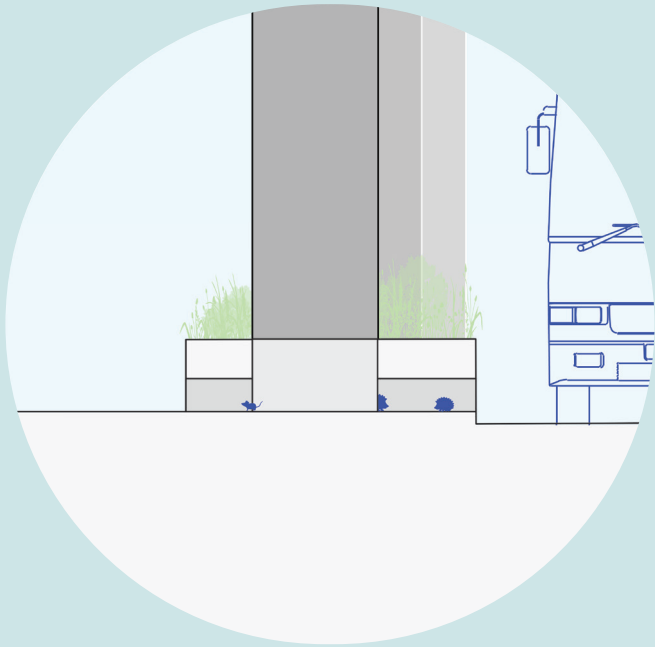
De ruimte boven het talud vormt voor vliegende soorten (vleermuis) al een functionerende bestaande passage. Passend bij de visie om het groen dicht bij het station te brengen, is het vergroenen van het talud een goede maatregel. Daarnaast kan het steile talud zo ontworpen worden dat meer behendige grondgebonden soorten ook de oversteek over het talud kunnen maken. De verkenning toont kansen om de ecologische verbinding te verbeteren. Een bredere middenberm, een lager liggende goot of een vergroend talud bieden beschutte doorgangen voor dieren en versterken de ecologische kwaliteit.



Afbeelding 30. Huidige situatie



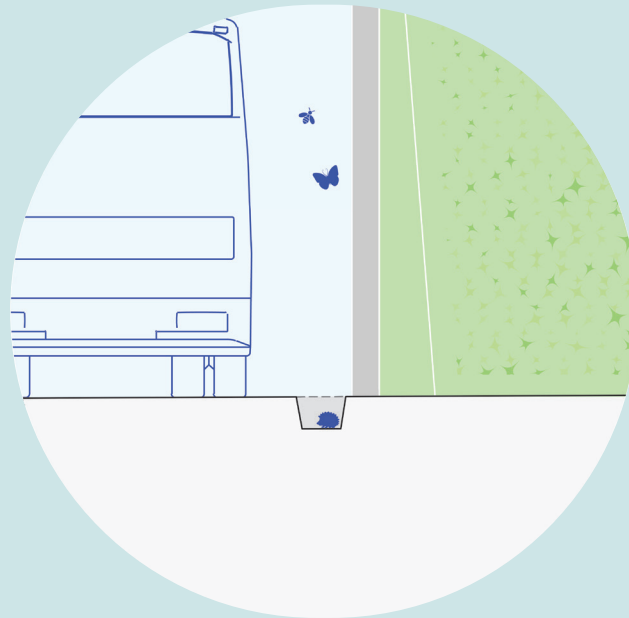
Afbeelding 31. Nieuwe situatie met 3 opties voor faunapassages



Passage Middenberm



Passage Talud

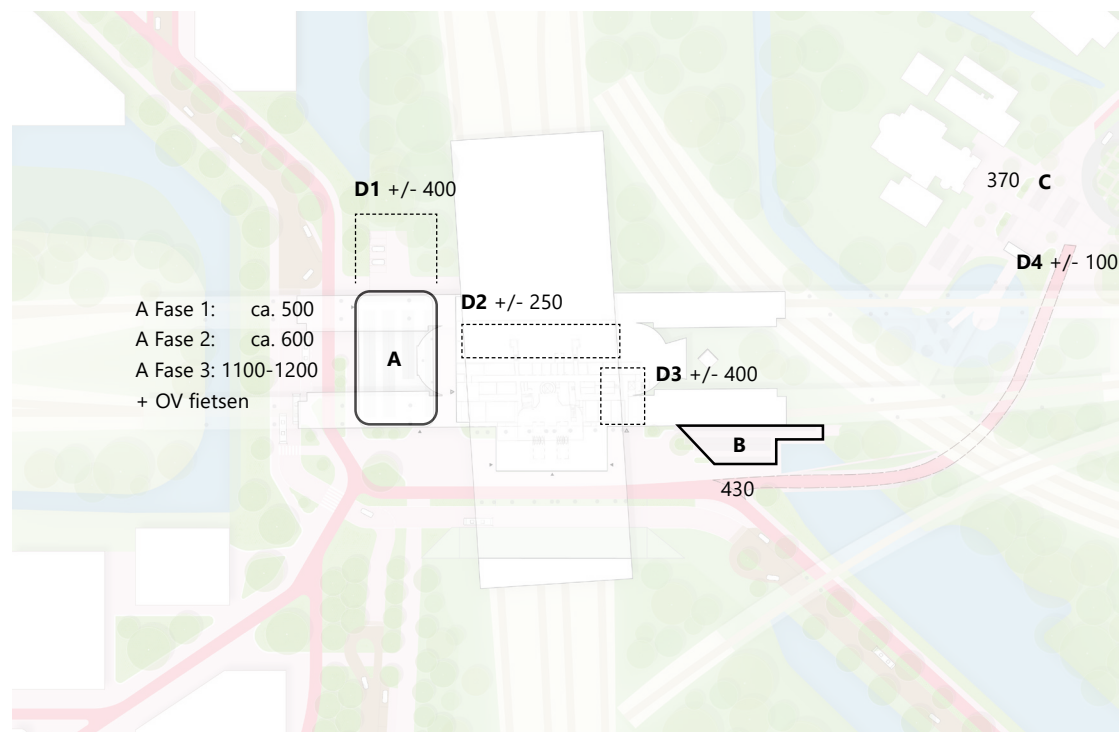


Passage Goot

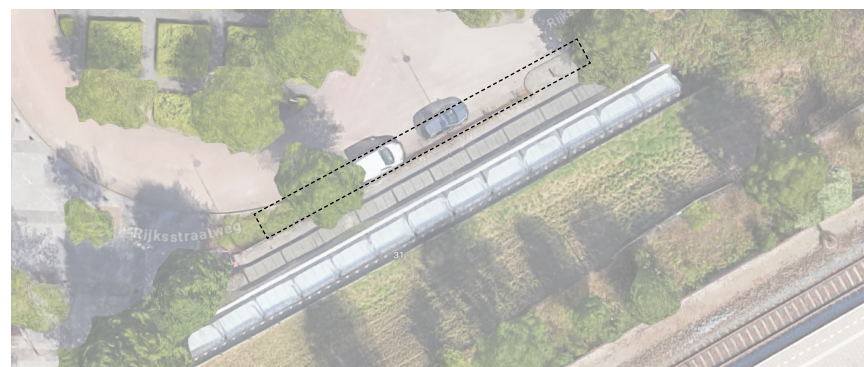
3.7 Fietsenstallingen

Verdeling en fasering

Verschillende kwadranten en stationsentrees vragen om verschillende stallingen gekoppeld aan de verschillende aanrijdroutes. Hoewel de grootste stalling aan de westzijde wordt voorzien blijven zowel Duivendrecht-Dorp (C) als de Venserpolderzijde (B) een eigen stalling behouden. De westelijke stalling (A) zal gefaseerd uitgevoerd worden om gaandeweg te voldoen aan het aantal fietsers komende vanuit de te ontwikkelen De Nieuwe Kern. De fasering van deze stalling wordt toegelicht op de volgende pagina's. Ook in de 'tussensituatie' worden de fietsen zorgvuldig ingepast. De gecombineerde stallingen in de eindsituatie zijn goed voor circa 2000 fietsen. Er zijn daarnaast drie aanvullende zoekgebieden (D1,2,3,4) aangewezen om na oplevering van De Nieuwe Kern te kunnen voldoen aan de 2300 fietsparkeerplekken. Bij D1 wordt aan de noordzijde, aansluitend op fietsenstalling A, een zoekruimte opgenomen om enkellaags te kunnen stallen. Hiervoor dient te zijner tijd een ontwerp gemaakt te worden zodat deze stalling goed aansluit op de fietsroutes en sociaal veilig is. Aandachtspunt is bijvoorbeeld het spoortalud en het overzicht en de sociale veriligheid door huidige begroeiing aan de stationsweg. D2 en D3 gaan uit van een herstructurering binnen het station om aanvullende fietsparkeerplekken te kunnen realiseren. Dit betreffen inpandige oplossingen. Het aantal te plaatsen fietsen is hier naar verwachting relatief klein. Er zijn een aantal lege ruimtes, aan de westzijde zitten daarnaast belangrijke installaties en een aantal wanden zal constructief zijn. Dit lijkt vooralsnog geen reële oplossing en vraagt om nader onderzoek en combinatie met de andere locaties. Dit moet nader onderzocht worden, hierover is nog geen contact geweest met NS echter er staan veel ruimtes leeg in het station. Onderzoek zou kunnen bestaan uit hoeveel ruimte er echt beschikbaar kan worden gemaakt, welke wanden kunnen worden verwijderd enz. D4 gaat uit van een strookfietsparkeren tegenover de bestaande fietskluisen aan de Duivendrechtse zijde. D1 is meegenomen in de raming. De OV fietsen zijn opgenomen in stalling A.



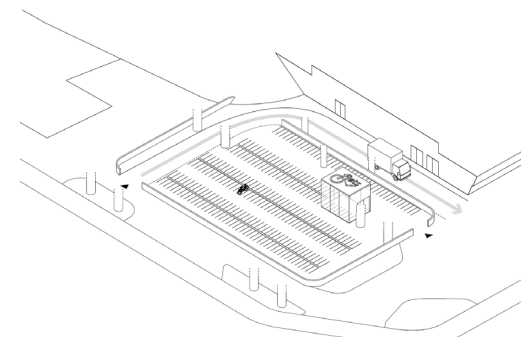
Afbeelding 32. Verdeling fietsenstallingen (A,B,C), fasering en zoekgebieden (D1,2,3,4)



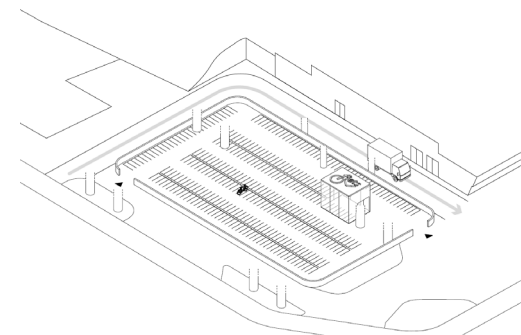
Afbeelding 33. Mogelijkheid uitbreiding fietsparkeerstalling (D4) tegenover fietskluisen

Inpassing stalling A

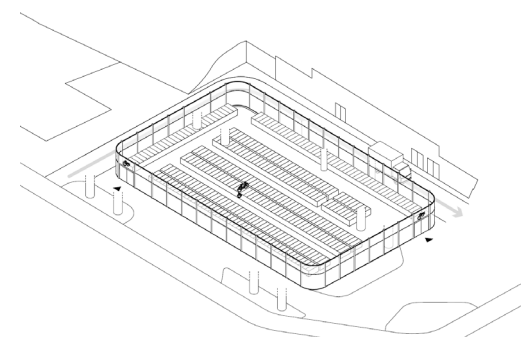
De fietsstalling is te faseren. In de eerste fase is er plek voor ca. 450, enkellaagse plekken op maaiveld voor De Nieuwe Kern zijde en de Venserpolderzijde samen. Hierdoor kunnen de huidige plekken (392) rondom de stationsentree worden verwijderd en de verommelde situatie voor de stationsentree wordt daarmee verbeterd. De huidige parkeerplaatsen en taxistandplaatsen dienen hierbij ook verplaatst te worden. Om dit aantal te realiseren hoeft er geen bestaand oppervlaktewater gedempt te worden. Voor de realisatie van de definitieve plekken dient er wel water gedempt te worden. Met het herhordenen van de fietsenstallingen ontstaat er ruimte voor het stationsplein en voor zicht- en looplijnen richting de entree. De stalling wordt omzoomd door een lage heg, zodat het stationsgebied landschappelijk blijft. De fietsenstalling ligt op een aantal meter van de gevel af zodat hier ruimte overblijft voor logistiek verkeer. De logistieke gevel zelf, destijds gemaakt van gedateerde lichte stenen moet vernieuwd worden om de uitstraling en beleving te verbeteren. In de tweede fase kan de stalling worden uitgebreid richting het noorden door een klein deel van het stationaalud af te graven en hier een L-muur te plaatsen. Hierdoor kan de logistieke toegang worden opgeschoven en ontstaat er ruimte voor ongeveer 100 fietsen extra. In fase 1 en 2 staat een groot deel van de fietsparkeerplekken droog door de bovenliggende spoorviaducten en het winkelvolumen. Om de zichtlijnen vanaf het noordwesten richting het stationsplein open te houden en daarmee de entree van het station beter vindbaar te maken, en omdat een groot deel van de plekken al droog staat, wordt voorgesteld geen kapjes toe te passen, zoals dit bijvoorbeeld ook het geval is bij de vernieuwde maaiveldstallingen bij het station Naarden-Bussum. Als de druk op de stalling blijft toenemen kan de derde fase intreden, door dubbellaags fietsenrekken te maken. Dit heeft echter een verommelend effect op de openbare ruimte. In dat geval wordt een gebouwde stalling denkbaar, in de vorm van een glazen gevel. Het dak wordt gevormd door de bovenliggende spoorviaducten en een extra overkapping tussen de sporen Weesp-Schiphol. ProRail AM eist dat kunstwerken inspecteerbaar zijn. Een gebouw onder een viaduct dient te voorzien in een ruimte boven het dak die dat mogelijk maakt. Dit kan in de volgende fase nader worden uitgewerkt. Tevens is waterdichtheid van het dak en spoor viaduct aandachtspunt. Met verlichting aan het plafond ontstaat een sociaal veilige, aantrekkelijke ruimte die de reiziger vanuit het noordwesten ook beter begeleidt richting de stationsentree. De in/uitgang voor fietsers ligt aan de noordwestzijde, de in/uitgang voor voetgangers direct naast de stationsentree. Zo raakt de stalling op een natuurlijke manier gevuld. De hoeken van de fietsenstalling zijn afgerond, om de route naar de entree te verduidelijken. Nader onderzoek moet uitwijzen of de stalling bewaakt of onbewaakt (zelfservice) moet blijven. Gezien de beschikbare ruimte, lijkt het niet mogelijk het benodigde aantal voor een bemande stalling te realiseren. Een bemande stalling vergt bovendien een beheerdersruimte, wat ten koste gaat van een substantieel aantal fietsparkeerplekken.



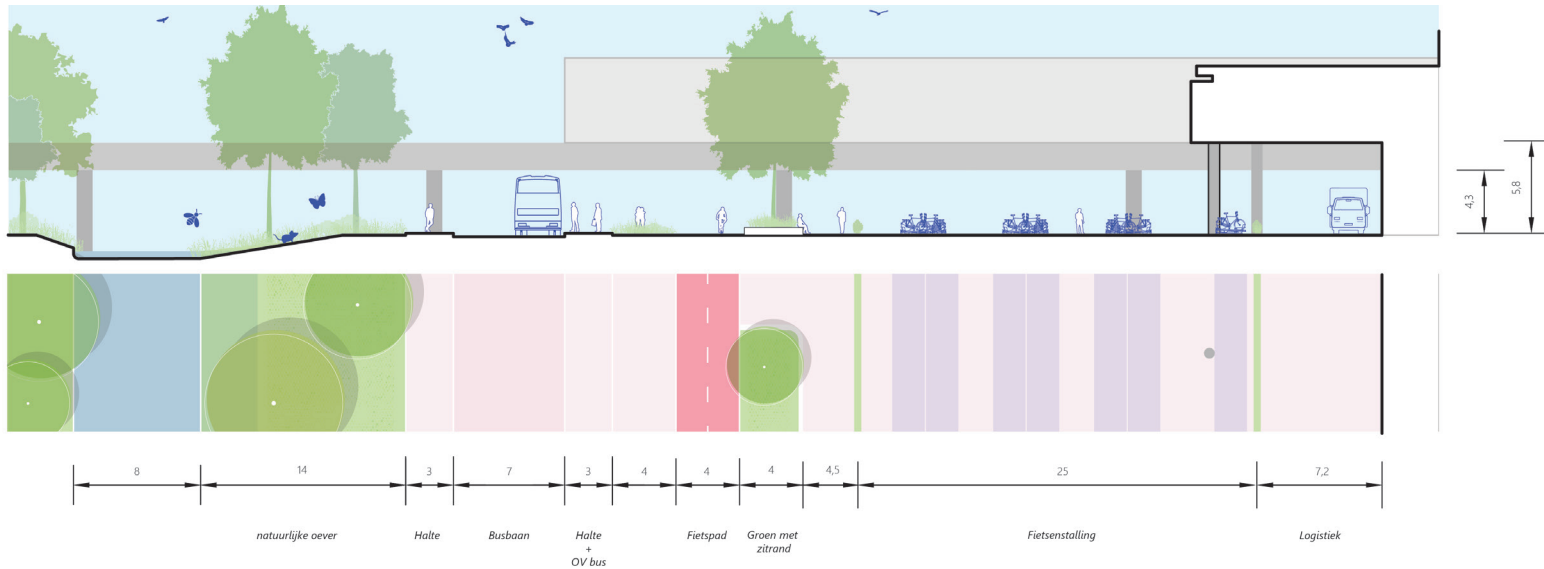
Afbeelding 34. Fietsparkeerplekken A fase 1



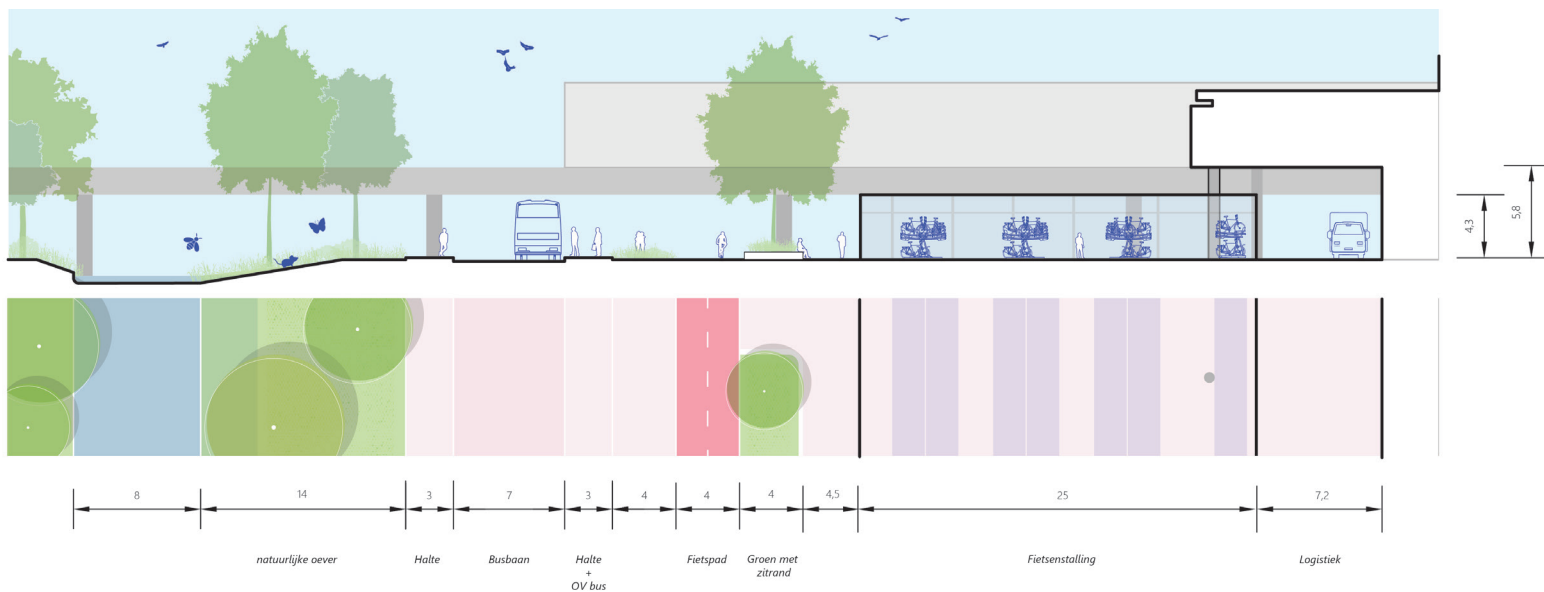
Afbeelding 35. Fietsparkeerplekken A fase 2



Afbeelding 36. Fietsparkeerplekken A fase 3



Afbeelding 37. Doorsnede enkel laags parkeren



Afbeelding 38. Doorsnede dubbellaags parkeren gebouwd

Logistiek

De incidentele logistiek blijft voorzien aan de westzijde van het station Duivendrecht. Hier is de toegang voor nood- en hulpdiensten met hydranten, de belangrijkste installaties, afvalcontainer en logistieke ingang ten behoeve van winkels, op dit moment alleen de Smullers en de AH to go. Om de fietsenstelling is een éénrichtings logistieke weg voorzien van voldoende breedte en bogen. In fase 2 kan de toegangsweg naar de andere kant van de kolommen waardoor ongeveer 100 fietsenstallingen kunnen worden toegevoegd. Daarvoor dient wel in de hoek van het station een L-muur te worden geplaatst zodat er voldoende ruimte is. Deze oplossing voor de logistiek en nood- en hulpdiensten is via de review met de opdrachtgevers getoetst bij de betreffende belanghebbenden. Ons advies is om dat expliciet te doen en vast te leggen en dan op te nemen in het ontwerp in de volgende fase.

Richtlijnen fietsenstalling

De stallingen zijn uitgezet op 390 millimeter hart op hart afstand. De afstand tussen de rekken is 2100 millimeter, met 3000 millimeter voor hoofdloop/fietslijn. Dit laatste is ruimer dan het voorschrift van 2600 millimeter voor gangpaden in maaiveldstalling. De rekken zijn 2100 millimeter diep, ook als er twee stallingen rug aan rug staan; dit is vrij ruim. In de volgende fase moet in lijn met dan geldende Ontwerp Voorschriften Spoor (OVS) van ProRail een ontwerpspecificatie worden gedefinieerd voor de hart op hart-afstanden, rekdieptes en gangpadbreedtes. Dit heeft vanzelfsprekend effect op de capaciteit van de stalling. Ook moet nader gedefinieerd worden hoeveel grotere modellen, deelfietsen en – in het geval van een eventuele bewaakte stalling – incheckruimte er moet komen. Ook dit heeft impact op de maximale aantallen.

Venserpolder en Duivendrecht dorp

Hoewel de nieuwe stalling onder het spoorviaduct goed gelegen is vanuit alle windrichtingen – waarbij met de komst van de fietsverbinding het zelfs voorstelbaar wordt dat mensen vanuit Duivendrecht dorp hun fiets aan de westzijde stallen – blijft het risico op wildparkeren aanwezig. Aan de Duivendrechtse dorpszijde blijven daarom de huidige stallingen behouden (enkele worden verplaatst door de komst van de fietsverbinding). Aan de Venserpolderzijde is een cluster fietsparkeren voorzien

in de openbare ruimte, inclusief ruimte voor 80 kluizen. Dit cluster ligt in de luwte van de hoofdverbinding van de Pablo Nerudalaan naar de stationsentree. Aan de Venserpolderzijde liggen er kansen om een fietsenstalling te maken in de logistieke zone. Hier is veel leegstand. In theorie lijkt er ruimte voor 300 - 400 fietsen bij dubbellaags rekken (met een vrije hoogte van ongeveer 2,9 meter zou dit net mogelijk kunnen zijn). De kansrijkheid en wenselijkheid van deze optie is binnen dit traject niet nader onderzocht.

Fietskluizen, OV fietsen en deelmobiliteit en specials

Fietskluizen staan aan de Venserpolderzijde en de Duivendrecht-Dorp zijde. De 50 kluizen aan de zijde van Duivendrecht dorp blijven behouden. Eventuele uitbreiding van het aantal kluizen langs de Rijksstraatweg is denkbaar. De 80 - 100 kluizen aan de zuidzijde van het spoor Weesp-Schiphol zijn geprojecteerd aan de Venserpolderzijde. De kluizen zijn geclusterd omdat dit efficiënter is, minder verrommeling oplevert en logischer is voor de reiziger. De kluizen staan niet aan De Nieuwe Kernzijde omdat de ruimte hier maximaal gebruikt wordt voor normale stallingen. Het risico op wildparkeren is niet aanwezig want mensen die een kluis huren fietsen daar gericht naar toe.

OV fietsen worden geplaatst in de nieuwe stalling aan de westzijde (zone A). In fase 1 gebeurt dat met aparte rekken voor OV-fietsen ingepast binnen de stalling. Inpassing van een standaard OV-fietspaviljoen onder het spoor is kwetsbaar vanwege visuele obstructie en een verrommeling in beeldkwaliteit en architectuur. In fase 2 worden de OV-fietsen geïntegreerd in de stalling met maatwerk vorgeving. In de derde fase is het logischer het uitgiftepunt voor de OV-fietsen te integreren in de gebouwde stalling, bijvoorbeeld met het nieuwe herkenbare buisframe in blauw en geel. Ook andere vormen van deelmobiliteit en specials (bakfietsen, kratfietsen) worden geclusterd in de nieuwe stalling aan de westzijde. Dit gaat ten koste van het aantal beschikbare reguliere fietsparkeerplekken. Afhankelijk van het precieze aantal benodigde plekken moet in een vervolgfase het ontwerp worden uitgewerkt.



3.8 Water

Compensatie

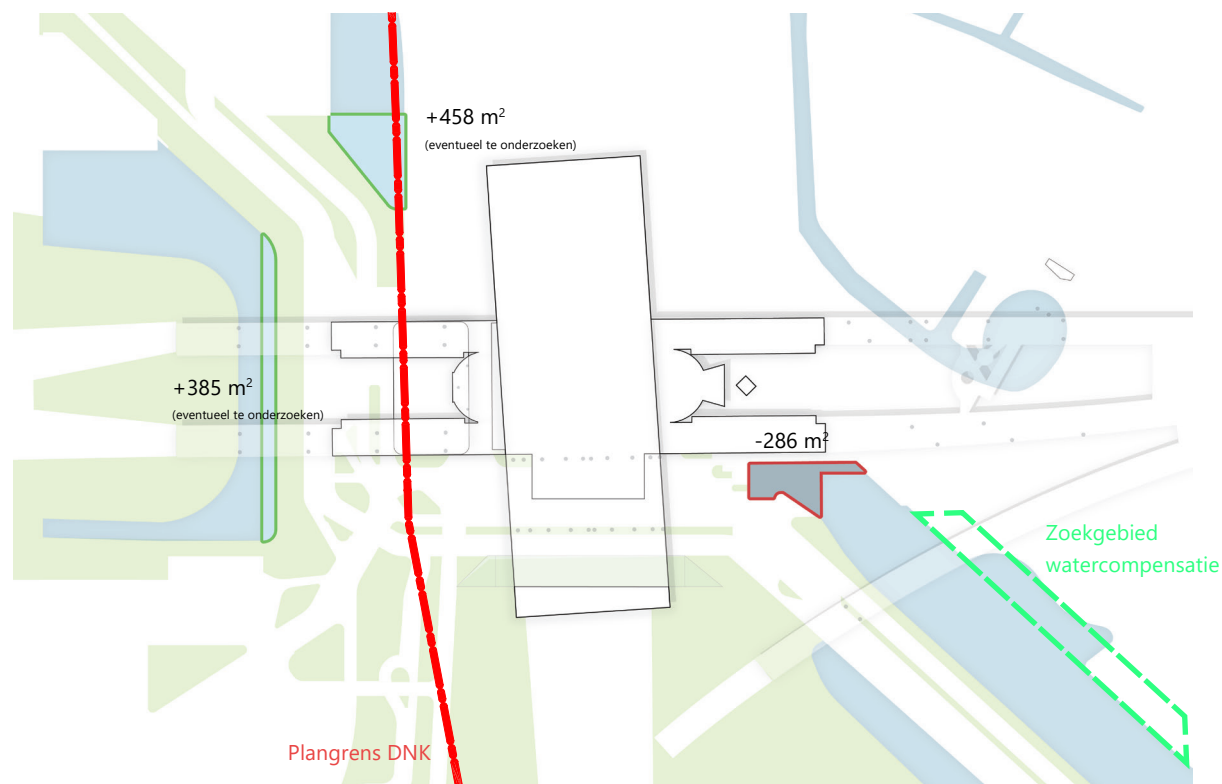
De waterlichamen in de huidige situatie zijn destijds gemaakt om de overmaat van openbare ruimte rondom het station in te perken. Met de ontwikkeling van De Nieuwe Kern zijn er echter fors meer fietsparkeerplekken nodig. De inpassing van fietsparkeerplekken nabij de stationsentree zorgt ervoor dat de waterlichamen deels gedempt zullen worden.

Oostzijde

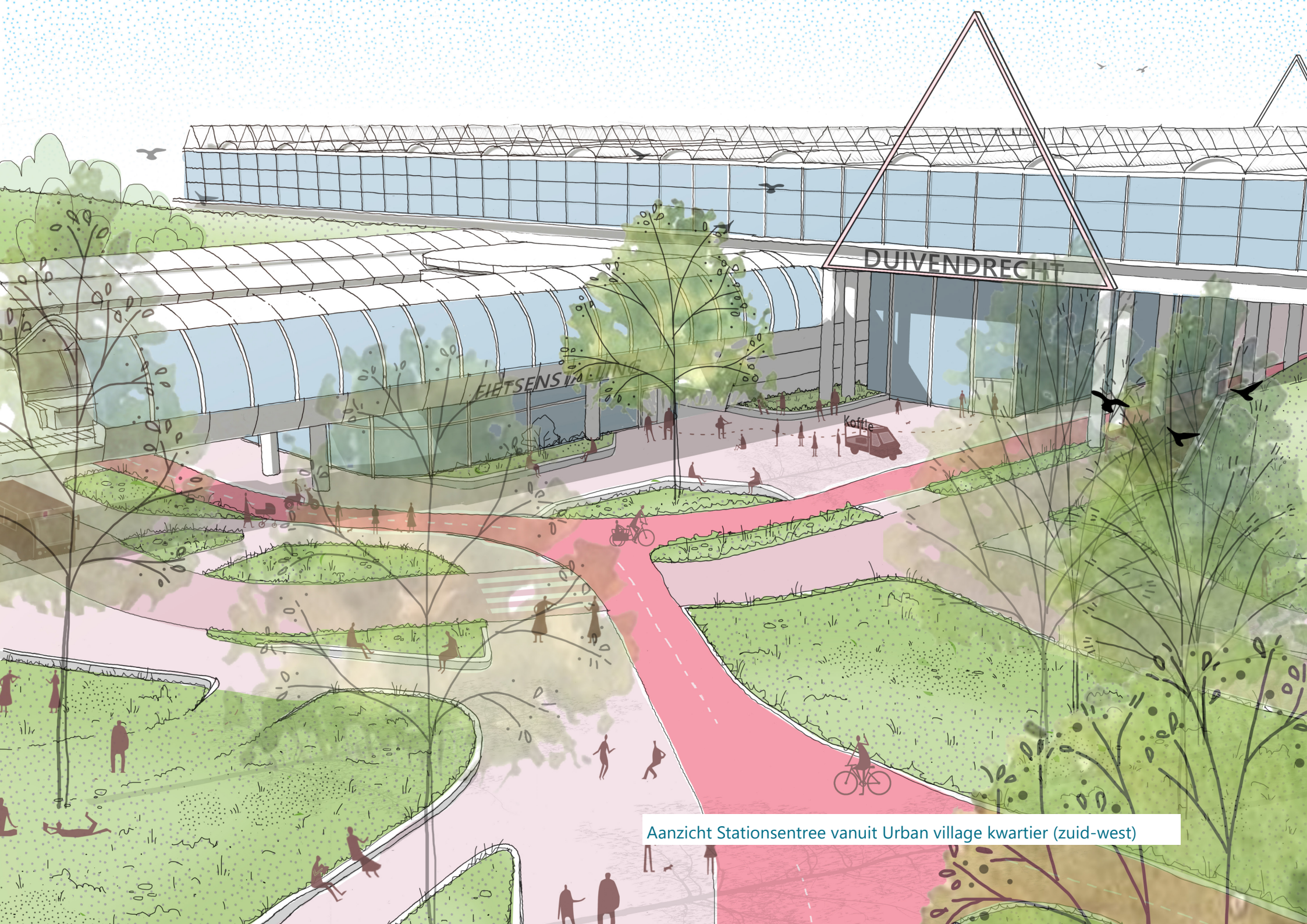
Aan de oostzijde (Venserpolderzijde) is er ruimte nodig om een goed stationsplein met voldoende fietsenstallingen te maken. Om dit ruimtelijk te waarborgen zal er ruimte ten kosten van 286 m² wateroppervlakte gedempt moeten worden. Onderzocht dient te worden of het waterlichaam liggende aan de Pablo Nerudolaan verbreed kan worden ten behoeve van watercompensatie.

Westzijde

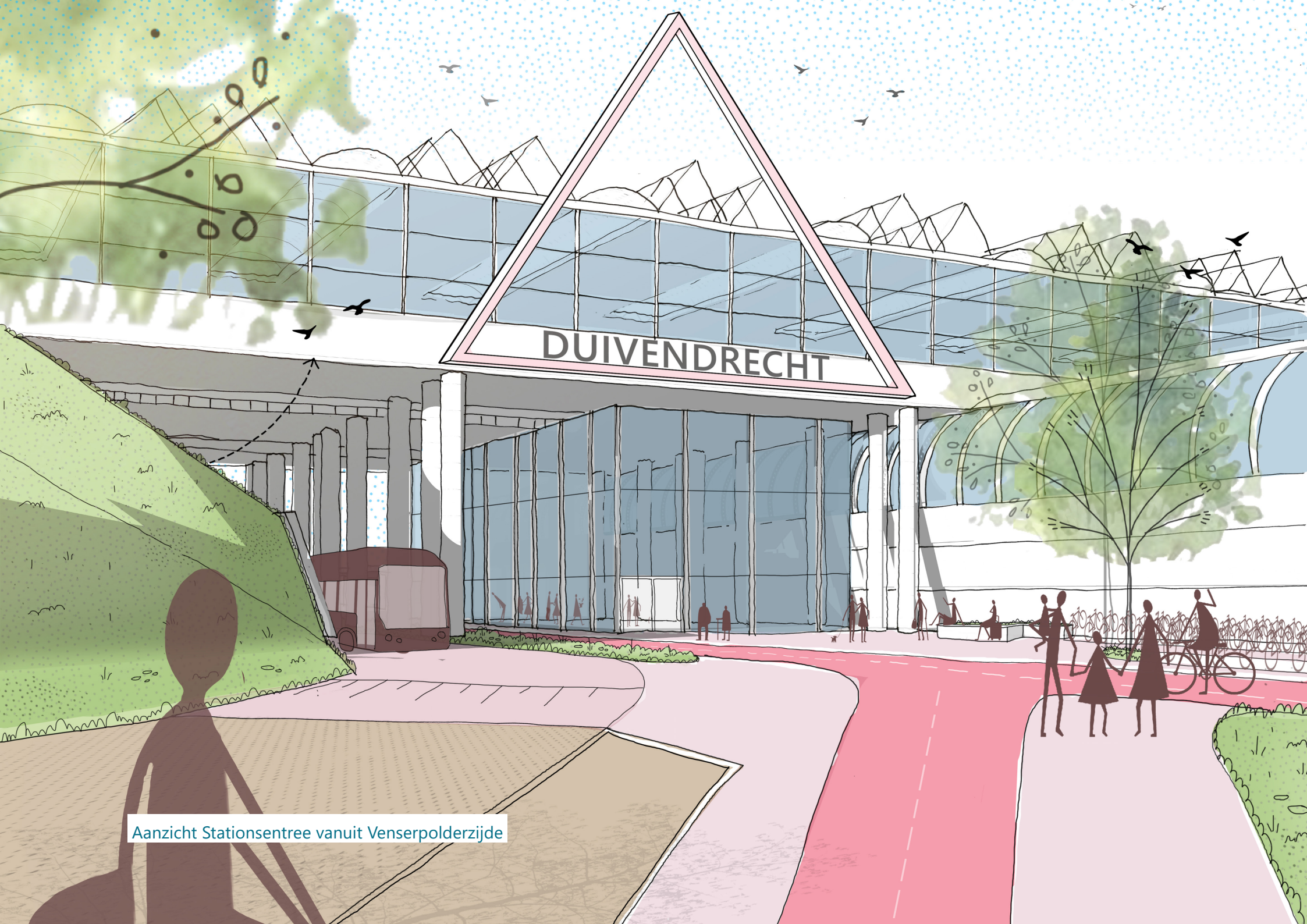
Het huidige wateroppervlak aan de westzijde van het station valt binnen de plangrens van De Nieuwe Kern. Op basis van het stedenbouwkundig raamwerk zijn er mogelijkheden om eventueel meer wateroppervlak en natuurvriendelijke oevers te realiseren. Het waterlichaam liggende aan de Stationsweg kan breder gemaakt worden met een te realiseren plus van circa 385 m².



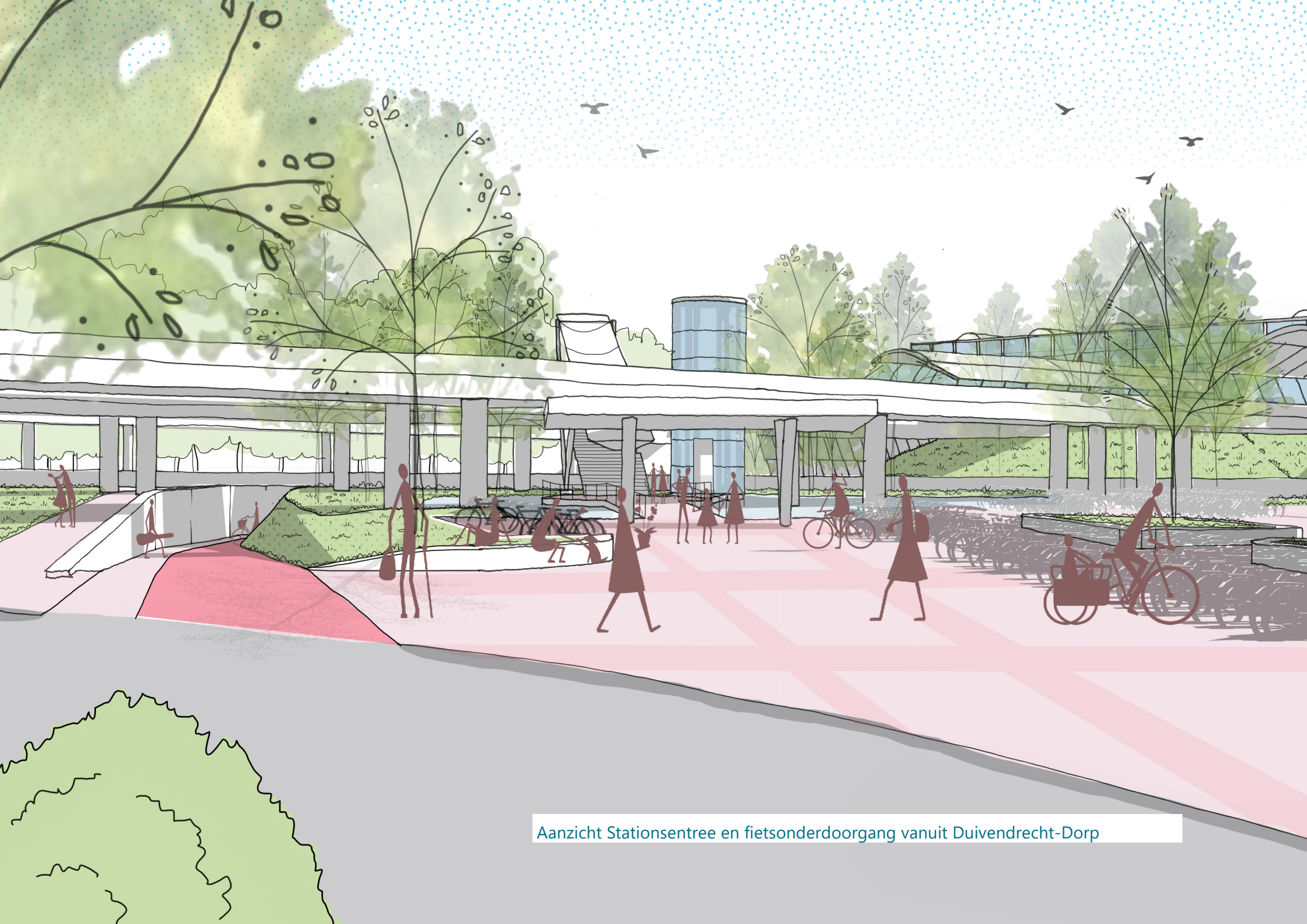
Afbeelding 39. Schematisering watercompensatie



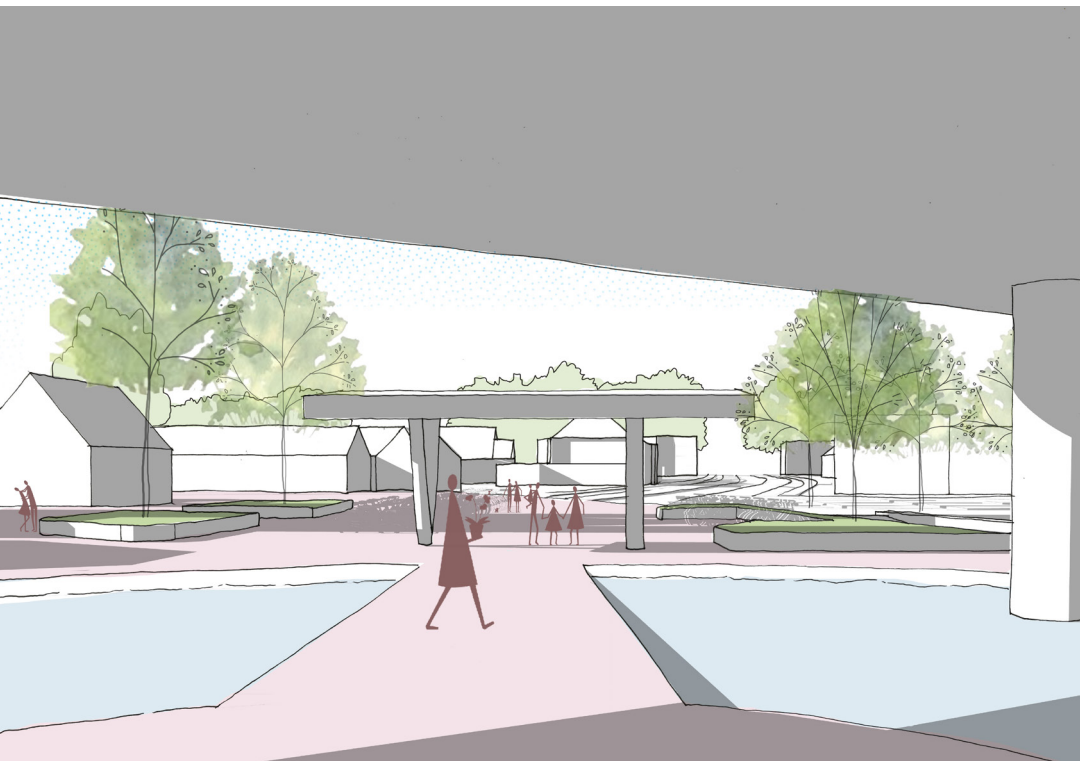
Aanzicht Stationsentree vanuit Urban village kwartier (zuid-west)



Aanzicht Stationsentree vanuit Venserpolderzijde



Aanzicht Stationsentree en fietsonderdoorgang vanuit Duivendrecht-Dorp



Afbeelding 40. Aanzicht Duivendrecht dorp vanuit stationstoegang



Afbeelding 41. Aanzicht Venserpolder vanuit stationzijde



Afbeelding 42. Aanzicht Urban village kwartier vanuit station

4

VERVOLG

4.1 Fasering

Voor de ontwikkeling van De Nieuwe Kern is het van groot belang dat er al voor de eerste bewoners een basis kwaliteit van de directe omgeving en de bereikbaarheid van en naar station Duivendrecht is. Dit hoort bij de mobiliteitsstrategie waarbij actieve mobiliteit wordt gestimuleerd (STOMP) en autoverkeer wordt verminderd. De nabijheid van het al bestaande station maakt dat er bij de start bouw van De Nieuwe Kern (startende nabij de A2 en verder ontwikkelend richting het station) al een veilige fiets en voetgangersverbinding nodig zal zijn. De inrichting van het stationsgebied dient daarnaast al in een vroege fase aangepakt te worden om reizen met het OV tot de meest aantrekkelijke vorm van bewegen te maken. De omgeving van het station dient daarna tijdig mee te groeien met de groeiende behoefte van reizigers en de daarbij benodigde fietsenstallingen. Ten aanzien van de exacte fasering van De Nieuwe Kern is nog veel onzeker. Grofweg gaan we uit van de volgende stappen:

- 2026: Start voorbelasting;
- 2027: Start eerste bouwplannen. In het stationsgebied zullen dat de blokken langs het spoor oost-west zijn (aan beide kanten van het spoor) en daarna langs het spoor noord-zuid (start voorzien vanaf 2028);
- 2030: Onderdoorgang (gekoppeld aan rijksbijdrage).

Ten aanzien van de vervoerswaardenstudie is voor De Nieuwe Kern op basis van 6200 woningen gerekend met een gemiddelde woninggrootte van 93 m².

- tot 2030: circa 260.000 m² wonen, 6.900 m² bedrijven, 90.000 m² kantoren en 4.500 m² winkels en horeca;
- 2030 - 2035: circa 240.000 m² wonen, 9.800 m² bedrijven, 57.000 m² kantoren en 3.900 m² winkels en horeca;
- 2035 - 2045: circa 75.000 m² wonen, 10.000 m² bedrijven en 19.000 m² kantoren.

Quick wins

De volgende maatregelen kunnen worden uitgevoerd als quick win of no-regret:

- een kwaliteitsslag voor fietsparkeren aan de Duivendrecht-dorpszijde zodat de ingang naar het station en de ruimte voor de kerk en pastorie vrijkomt;
- gezien de beperkte groei van het aantal fietsers aan de Venserpolderzijde kan de herinrichting in dit kwadrant ook reeds spoedig worden opgepakt;
- aan de westzijde een eerste basis van fiets parkeren faciliteren tussen de logistieke strook en de waterpartijen opnemen en de rommelige fietsvoorzieningen richting de ingang verwijderen, inclusief de aanleg van een OV fietsvoorziening. Een duidelijke kwaliteitsverbetering van het gebied bij de stationsentree en ten westen daarvan. De rommelige fietsenstallingen voor de ingang verplaatsen zijn tevens voorwaarde om de stationsentree aan te passen.

Middel lange termijn

- bij verdere groei van het aantal woningen en daarmee het aantal benodigde fietsenstallingen aan de westzijde, komt in (2028 - 2030) een punt dat het niet meer past en dat de waterpartijen gedempt moet worden. Dat is mogelijk ook het moment om het maaiveld in zijn geheel aan te passen en de stationsentree tegelijk aan te pakken. Of dat goed is aan te sluiten in het zuidwestkwadrant is nog niet te zeggen omdat de fasering van De Nieuwe Kern nog niet in dat detailniveau bekend is. Ook dient de bestaande P+R te worden verwijderd maar dat betekent dat de hub in de noordwest kwadrant dan gereed moet zijn. Mogelijk is deze verplaatsing pas aan de orde op lange termijn. Vervolgens kan de fietsenstalling aan de westzijde in stappen verder groeien;
- om de groei van het aantal reizigers bij het station goed te kunnen faciliteren, zou op de middellange termijn ook de gevel van de ingang van het station kunnen worden aangepast ter verbetering van het reizigerscomfort en de aantrekkelijkheid voor het kiezen van het Openbaar vervoer.

Lange termijn

- op de lange termijn (2035-2045) verdere doorgroei van het aantal fietsenstallingen, met onder andere de stap van enkellaags fiets parkeren naar dubbellaags en mogelijk een gebouwde fietsenstalling op termijn;
- als de parkeergarage is aangelegd en dat niet reeds is gebeurd op de middellange termijn, kan de P+R worden verwijderd.

Het lijkt dat de mogelijk nieuwe fietsverbinding tussen Duivendrecht-dorp en de westzijde van het station onafhankelijk is van de ontwikkelingen rond het station. De herkomst-bestemming van de fietsers die gebruik gaan maken van de verbinding zijn niet noodzakelijkerwijs de bewoners van De Nieuwe Kern. De fietsverbinding zou nu reeds zijn meerwaarde kunnen hebben. Hiermee zou het een maatregel voor de middellange termijn kunnen zijn, nu gepland in 2030.

Vervolg

Met het Ruimtelijk Functioneel Ontwerp (RFO) in 2021 is een goed beeld ontstaan van de noodzaak en (on)mogelijkheden van transitie van de multimodale knoop

Duivendrecht. Het RFO is nu verder uitgewerkt tot visie en schetsontwerp. Naast de stappen van verder uitwerken ontwerp, check op K&L, participatie met bewoners en stakeholders, adviseren wij om de volgende vervolgstappen te zetten op basis van deze rapportage:

- nadere afstemming met de belangrijkste stakeholders voor de logistieke afhandeling op het station, inclusief de nood- en hulpdiensten;
- verdere afstemming met De Nieuwe Kern over het raakvlak stationsomgeving - De Nieuwe Kern, met name aan de zuidwestzijde de ruimtelijke impact van de pleinen en verbindingen;
- met de fietstellingen in uitvoering aanscherpen van de fietsprognose;
- fasering van de bouwopgave van De Nieuwe Kern afstemmen op de fasering van de transformatie van de stationsomgeving station Duivendrecht met name de westzijde met een passende fasering van het aantal fietsparkeerplaatsen;
- watercompensatie: check of gedempte waterpartijen in het stationsgebied voldoende worden gecompenseerd in De Nieuwe Kern.

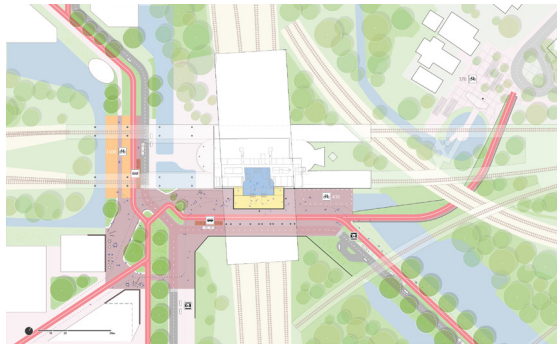
4.2 Aanbeveling

Op basis van deze uitwerking adviseren wij om het volgende onderzoek in een vervolgfase uit te voeren:

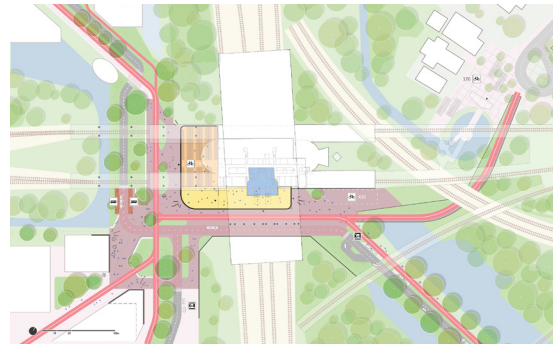
- integratie van de plannen van De Nieuwe Kern rond het station en de plannen van het station. De overgang van de nieuwe ontwikkeling en station dient logisch, soepel en passend te zijn. Dit reikt verder dan letterlijk het fysieke raakvlak, het gaat hierbij ook om de eerste ontwikkelingen in De Nieuwe Kern, zodat zichtbaarheid, vindbaarheid, beleving één logisch geheel gaat vormen;
- integrale besluitvorming over wel of geen knip ten westen van het station;
- met het bovengenoemde besluit ook besluiten over het aantal K+R locaties aan de westzijde;
- besluit over het groeipad van de fietsenstalling en tijdige voorbereiding van ombouw en aanleg fietsenstallingen;
- monitoren groei van het aantal fietsen met o.a. opnemen van de laatste tellingen;
- duidelijke afspraken over watercompensatie met De Nieuwe Kern nodig voor het dempen van de waterpartijen ten behoeve van de fietsenstalling aan de westzijde op middellange termijn.
- Meenemen van de wensen en ervaringen van verschillende type eindgebruikers (o.a. vrouwen, ouderen, reizigers met een (tijdelijke) mobiliteitsbeperking) in de uitwerking van de verschillende planonderdelen

BIJLAGE

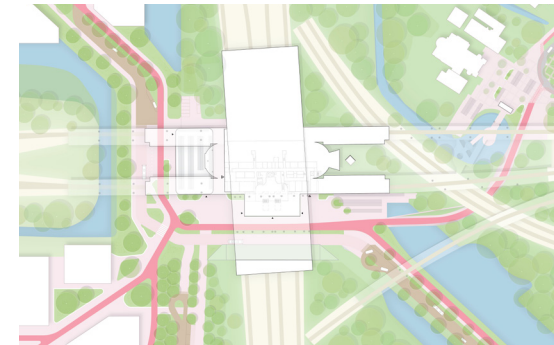
Ontwerpverantwoording



Afbeelding 43. Ontwerpvariant A



Afbeelding 44. Ontwerpvariant B



Afbeelding 45. Voorkeursvariant

Tijdens het ontwerpproces en vele ontwerp iteraties zijn er twee ruimtelijke varianten ontwikkeld. De twee integrale varianten lichten een aantal verschillen uit waarover er in de projectgroep en ook intern een discussie plaats heeft kunnen vinden over de plussen en minnen per variant.

Ontwerpvariant A:

De bulk van de fietsparkeerplaatsen is in deze variant aan de westzijde tegen het spoortalud aangeschoven. Dit wordt overwegend als een minpunt beschouwd omdat zowel het fietspad als de bus/auto rijbaan nog een keer overgestoken moeten worden als voetganger om de stationsentree te bereiken. In dit model is ook ingezet op het faciliteren van een haakse en overzichtelijke kruising voor voetgangers en fietsers over de rijbaan heen aan de zuidwest zijde. Dit wordt als een pluspunt beschouwd om verder mee te nemen. Een ander aandachtspunt betreft de routing van de fietser. Deze dient aangescherpt te worden in de ontwerpiteratie naar de voorkeursvariant.

Ontwerpvariant B:

In ontwerpvariant B is het fietsparkeren zo dicht mogelijk bij de entree geplaatst. Aansluitend is er ruimte voor een voetpad en een fietspad waardoor er hier geen kruising met ander verkeer meer plaats vindt. Dit wordt door zowel de stakeholders/projectgroep als door de ontwerpers als een grote plus ten opzichte van variant A beschouwd. Hiermee sluit de variant ook beter aan op het STOMP principe.

Voor de plaatsing van de bushaltes aan de westzijde en in een directe zichtlijn met de westelijke entree scoort deze variant beter dan variant A. Dit komt vooral doordat een toekomstige buslijn vanuit De Nieuwe Kern aansluitend op het station via de westzijde aan zal komen rijden.

Voorkeursvariant

De voorkeursvariant is op structuurniveau gebaseerd op variant B, met de fietsenstallingen dichtbij de stationsentree met het fietspad aansluitend. De kruising met de busbaan is een doorontwikkeling van het concept in variant A. De stationshal is gebaseerd op de hoge variant welke terugliggend is geplaatst ten opzichte van het spoorviaduct. De gebouwde fietsenstalling wordt hier overwegend gezien als een pluspunt. Echter zijn de fietsparkeeraantallen voorlopig te weinig om een goede gebouwde voorziening van te maken. Daarom is een gefaseerde aanpak ontwikkeld voor de stalling van fietsen waar later alsnog een gebouwde voorziening mogelijk is.

Witteveen + Bos

Civic
PUBLIC ARCHITECTURE