

## **Reactienota inspraak Stedenbouwkundig Plan Holland Park en Beeldkwaliteitsplan Holland Park**

### **Inspraak**

Het Stedenbouwkundig Plan Holland Park en het Beeldkwaliteitsplan Holland Park hebben van 24 april tot en met 4 juni 2015 ter inzage gelegen in het gemeentehuis van Diemen. Tevens was het plan via de gemeentelijke website te raadplegen. Gedurende deze periode was er de gelegenheid voor een ieder om op het plan in te spreken. De ter inzage legging is op 23 april 2015 bekend gemaakt via een publicatie in het DiemerNieuws en in de Staatscourant.

Vanuit de inspraakperiode zijn 6 reacties ontvangen die betrekking hebben het Stedenbouwkundig plan en het beeldkwaliteitsplan waarvan een korte weergave en beantwoording is opgenomen.

<b>registratienr</b>	<b>datum brief/mail</b>	<b>indiener</b>
1. 2015.03336	01-06-2015	BMD Advies namens KPN
2. 2015.03455	03-06-2015	KPN
3. 2015.03465	03-06-2015	Gemeentevervoerbedrijf Amsterdam (GVB)
4. 2015.03472	04-06-2015	Fietzersbond
5. 2015.03488	04-06-2015	Bewoners E-buurt
6. 2015.03502	04-06-2015	De heer R.J. Alten

### Reactie 1: BMD Advies namens KPN

In het Stedenbouwkundig plan zijn op de locatie van de KPN-centrale (350) woningen geprojecteerd. KPN zal in de toekomst, weliswaar in beperkte omvang, met haar activiteiten aanwezig blijven op het perceel. Verzocht wordt in het Stedenbouwkundig plan op te nemen dat de KPN-centrale gevestigd blijft op de huidige locatie.

### Beantwoording

KPN is zelf eigenaar van de locatie en heeft daarmee, in privaatrechtelijke zin, alle grip op de mogelijke ontwikkeling van deze locatie. In het Stedenbouwkundig plan is een mogelijke invulling geschetst in het geval de totale locatie tot herontwikkeling komt. In geval KPN besluit een deel van de locatie tot ontwikkeling te brengen zal daarvoor een passend plan ontworpen worden, rekening houdend met de bedrijfsvoering van KPN. De wijzigingsbevoegdheid die thans in het bestemmingsplan Bergwijkpark 2015 is opgenomen biedt ruimte hiervoor. Omdat allerminst zeker is dat de KPN-centrale aan de Eekholt op termijn verdwijnt wordt Fase 5 van het Stedenbouwkundig plan Holland Park, waarin de KPN-centrale is gesitueerd, als indicatief aangemerkt. Het geeft daarmee een indicatie van een transformatie naar woningbouw in geval de KPN-centrale helemaal zou verdwijnen. Indien de KPN-centrale in een kleinere vorm behouden blijft in Bergwijkpark zal in overleg met KPN bekeken worden hoe het deelgebied passen in de vullen.

### Reactie 2: KPN

KPN is zeer ontstemt dat zij niet is betrokken bij de ontwikkeling van het plan. Het plan wijkt af van het Masterplan waarin de ondergrondse infrastructuur en wegenstructuur behouden blijven. In het Stedenbouwkundig plan ontbreken in de plattegrond van kabels en leidingen op pagina 35 de telecomkabels. Ten onrechte staat de KPN-infrastructuur, waaronder de aansluitingen met de KPN centrale in het gebied, niet ingetekend. Dit ondanks de toezegging op pagina 34 dat de bestaande ondergrondse infrastructuur wordt ontzien. KPN wil graag in overleg met de gemeente over de mogelijkheden om de nadelige gevolgen voor KPN te beperken. KPN geeft voor een aantal tracés alternatieven om het verleggen van kabels, en de kosten voor verlegging, te voorkomen.

### Beantwoording

Momenteel wordt constructief overleg gevoerd over de civieltechnische inrichting van het plan en de benodigde kabeltracés. Uitgangspunt daarbij voor KPN is dat zij overschakelen op een toekomstvast netwerkarchitectuur. Daar blijken in het plangebied mogelijkheden voor te zijn. Met KPN vindt nader overleg plaats over de precieze vormgeving en de definitieve (financiële) afspraken.

### Reactie 3: GVB

In het Stedenbouwkundig plan is een nieuwe locatie voor een bushalte opgenomen en is een te handhaven bushalte geprojecteerd op een helling. Verzocht wordt dat de gemeente in overleg treedt met GVB over de exacte haltelocaties en –inrichting.

GVB verzoekt bij de nieuwe Bergwijkdreef de bestemming een vloeiender wegverloop en bochtverruiming, alsmede geen of beperkt langsparkeren en voorrang bij kruispunten om tijdsverlies voor de busverbinding te minimaliseren.

### Beantwoording

De bochten op het zuidelijk deel van de Bergwijkdreef worden verruimd voor een vlottere doorstroming van de buslijn. Deze aanpassing wordt doorgevoerd in de verbeelding van het Bestemmingsplan alsmede bij de uitwerking van het Inrichtingsplan openbare ruimte.

Aangezien het exacte wegverloop van de Bergwijkdreef nu nog niet bekend is, wordt de huidige ligging in het stedenbouwkundig plan gehandhaafd. Het toekomstige wegverloop wordt verder in het Inrichtingsplan openbare ruimte bepaald en uitgewerkt. Een en ander past binnen de ruimere mogelijkheden van het Bestemmingsplan.

Langs de Bergwijkdreef worden geen langsparkeervakken aangelegd zodat dit overeenkomt met reactie van GVB. Over de locatie en inrichting van de haltes op het zuidelijk deel van de Bergwijkdreef wordt nader overleg gevoerd met GVB.

### Reactie 4: Fietzersbond

De Fietzersbond voorziet een aantal knelpunten voor het (fiets)verkeer door de plannen en doet voorstellen om dit op te lossen. Door de plannen ontstaan knelpunten in de doorgaande fietsroutes die deel uitmaken van het regionale fietsnetwerk. De voorstellen zijn:

- 1a Roerdomppad in zijn geheel uitvoeren als vrijliggend fietspad.  
Het uitvoeren van het Roerdomppad als gemengde straat geeft conflicten met ander verkeer en afnemende herkenbaarheid van de doorgaande fietsroute. Het pad is een belangrijke doorgaande route die in het aangrenzende Zuidoost wordt opgewaarderd tot Hoofdnet Fiets.
- 1b De Bergwijkdreef alleen verlagen tussen Zilvermeeuw- en Waterhoenpad voor handhaving van bestaande fietsdoorgangen.  
Het behoud van de bestaande onderdoorgangen heeft voordelen voor de verkeersveiligheid, doorstroming van het verkeer, minder uitstoot van CO<sub>2</sub> en bespaart op kosten voor het de aanleg van wegen en stoplichten.
- 2 Route Zwanenpad-Waterhoenpad-Kokmeeuwpad uitvoeren als doorgaande fietsroute.  
Deze route is onderdeel van het Hoofdnet Fiets. Het doorgaande karakter van de route wordt onvoldoende onderkend door de voorgestelde inrichting. De Fietzersbond verzoekt de T-kruising Waterhoenpad, Kokmeeuwpad zodanig uit te voeren dat de doorgaande route duidelijk is.
- 3 Zilvermeeuwpad handhaven als vrijliggende hoofd fietsroute.  
Het Zilvermeeuwpad is een belangrijke fietsroute in aansluiting op een fietsroute in Amsterdam Zuidoost en Ouder-Amstel. In de plannen wordt het Zilvermeeuwpad deels

uitgevoerd als gemengde straat met parkeervakken. Voorgesteld wordt het Zilvermeeuwpad volledig als vrijliggend fietspad te handhaven en de parkeerplaatsen anders op te lossen in de plannen.

- 4 Fietspaden uitvoeren in rood asfalt.  
Een deel van de fietspaden wordt in de plannen uitgevoerd in grijze tegels. Hierdoor neemt de herkenbaarheid van de fietsroute af. Het gebruik van rood asfalt komt de verkeersveiligheid en de oriëntatie van de fietser ten goede en is comfortabeler dan het fietsen over tegels.

### Beantwoording

#### **Algemeen**

De fietsroutes in Bergwijkpark vallen binnen de gemeente Diemen. De Fietsnota Zuidoost uit 2009 heeft daar geen zeggenschap over. Voor een deel zijn deze fietsroutes wel schakels in het regionale fietsnetwerk van de Stadsregio Amsterdam.

In de plannen is rekening gehouden met goede fietsverbindingen in de oost-west en noord-zuid richting die goed op elkaar aansluiten en op de fietsroutes in de omgeving. In de oost-westrichting is nu nog het Zilvermeeuwpad de regionale schakel die eindigt bij het metrostation Verrijn Stuartweg. In de plannen voor Bergwijkpark wordt deze functie verlegd naar het Waterhoenpad. Daarmee ontstaat er een logische aansluiting op het Zwanenpad richting Diemen-Zuid en Amsterdam Oost. Deze wijziging wordt door de Stadsregio Amsterdam meegenomen in de actualisatie van het regionaal fietsnetwerk als onderdeel van de Investeringsagenda Fiets.

In de noord-zuidrichting liggen ten noorden van het Zilvermeeuwpad drie schakels in het regionaal fietsnetwerk. Dit zijn het Kokmeeuwpad, Roerdompad en Reigerpad (van oost naar west) Aan de zuidkant van het Zilvermeeuwpad ligt maar één schakel, dit is het Mantelmeeuwpad in het verlengde van het Reigerpad langs de Gooiseweg. In het overleg met de gemeente Amsterdam over de herontwikkeling van de E-buurt is door Amsterdam aangegeven dat alleen de fietsroutes via het Kokmeeuwpad aan de oostkant en het Reigerpad/Mantelmeeuwpad aan de westkant als doorgaande hoofdfietsroutes worden gezien. Het Roerdomppad heeft deze status niet. De plannen voor Bergwijkpark sluiten hierop aan.

#### **Antwoord op voorstel 1a Roerdomppad geheel als vrijliggend fietspad.**

De fietsroute via het Roerdompad blijft in stand en wordt grotendeels als vrijliggend fietspad uitgevoerd. Alleen ter hoogte van het centrale parkgebied wordt het fietsverkeer via een wegvak met menging van verkeer geleid. De verkeersintensiteiten zijn hier laag omdat alleen twee bouwblokken via dit wegvak worden ontsloten. Ter hoogte van de Parklaan en Eekholt komen veilige oversteekplaatsen voor het fietsverkeer.

#### **Antwoord op voorstel 1b De Bergwijkdreef alleen verlagen tussen Zilvermeeuw- en Waterhoenpad voor handhaving van bestaande fietsdoorgangen.**

Indien de verlaging pas voorbij de kruisingen met Eekholt en de Parklaan wordt uitgevoerd, betekent dit dat ook deze kruisingen en alle aansluitende wegvakken verhoogd moeten worden uitgevoerd. Dit leidt tot een veel groter ruimtebeslag en een veel dominantere aanwezigheid van verhoogd liggende infrastructuur in het plangebied met bijbehorende barrièrewerking. Dit staat volledig haaks op doelstellingen van de transformatie zoals het wegnemen van barrières en aaneensmeden van het gebied en het verhogen van de sociale veiligheid.

Ter hoogte van de Parklaan en Eekholt komen veilige oversteekplaatsen voor het fietsverkeer. Dit wordt meegenomen in de uitwerking van de ontwerpen voor de

aansluitingen Bergwijkdreef/ Parklaan en Bergwijkdreef/Eekholt die ter toetsing worden voorgelegd aan de Verkeerscommissie. Het handhaven van ongelijkvloerse kruisingen wordt daarom als niet noodzakelijk en ook als ongewenst gezien voor de transformatie van Bergwijckpark.

VRI-instalaties worden bij een ongelijkvloerse oplossing overigens niet uitgespaard, omdat zij nodig blijven voor het afwikkelen van het auto- en busverkeer.

**Antwoord op voorstel 2 Route Zwanenpad-Waterhoenpad-Kokmeeuwpad uitvoeren als doorgaande route.**

Zoals hiervoor aangegeven zijn/worden dit allemaal schakels in het regionale fietsnet en worden zij en andere fietsroutes duidelijk herkenbaar vormgegeven.

**Antwoord op voorstel 3 Zilvermeeuwpad handhaven als vrijliggende hoofd fietsroute**

Zoals hiervoor al aangegeven verschuift deze regionale functie naar het Waterhoenpad dat goed aansluit op het Zwanenpad richting Diemen en Amsterdam Oost. Het Zilvermeeuwpad loopt dood op metrostation Verrijn Stuart. In westelijke richting sluit het Zwanenpad goed aan op de fietspaden richting Venserpolder en verder.

De Parklaan krijgt lage verkeersintensiteiten en een 30 km inrichting. Vrijliggende fietspaden zijn daar niet noodzakelijk. De parkeerplaatsen zijn bestemd voor bezoekers en niet voor bewoners. Ondergronds brengen van deze parkeerplaatsen is financieel onhaalbaar. De parkeerplaatsen dienen ook in de nabijheid van de bouwblokken te liggen. Verplaatsen of ondergronds brengen is daarom niet aan de orde.

**Antwoord op voorstel 4 Fietspaden uitvoeren in rood asfalt**

De genoemde argumenten zijn op zich correct. Door de gemeente wordt echter een groter belang gehecht aan een passende ruimtelijke kwaliteit van de openbare ruimte en een goede bereikbaarheid van kabels en leidingen. Wat betreft de ruimtelijke kwaliteit is een eenduidige bestrating gewenst die de verschillende deelgebieden in het stedenbouwkundig plan op een vanzelfsprekende manier aan elkaar verbindt. Een sterk contrasterend beeld tussen vrijliggend fietspad en de grijze basisverharding is niet gewenst. Rood asfalt is dan ook ongewenst, omdat dit zorgt voor een te sterke visuele versnijding en de ruimtelijke verbinding tussen bebouwing langs het spoor) met het middengebied belemmert.

Wat betreft kabels en leidingen wordt opgemerkt dat onder het fietspad bestaande warmteleidingen liggen. Nieuwe leidingen komen zoveel mogelijk onder trottoir, rijweg en parkeerstrook. Meermaals opbreken en repareren van asfalt na werkzaamheden aan kabels en leidingen leidt tot een lappendeken (slecht duurzaam beeld op lange termijn). Om die reden heeft een elementenverharding de voorkeur. Het vrijliggende fietspad dient echter wel voldoende onderscheidend en herkenbaar te worden gematerialiseerd. Dit gebeurt door het fietspad in een donkergrijze elementenverharding uit te voeren in halfsteensverband. De overige openbare ruimte wordt gerealiseerd met zelfde type betonstenen in een lichtgrijze kleur en met andere legverbanden. Hiermee is het vrijliggende fietspad voldoende onderscheidend vorm gegeven, terwijl er voldoende verbinding is tussen de verschillende deelgebieden van Holland Park.

Reactie 5: Bewoners E-buurt

De bewoners van de E-buurt van Amsterdam Zuidoost maken bezwaar tegen het opheffen van de ongelijkvloerse kruisingen voor de fietsers door het verlagen van de Bergwijkdreef. De voorgestelde kruispunten zorgen voor gevaarlijke situaties door samenkomst van autoverkeer en fietsverkeer, vooral het kruispunt bij InHolland. De doorgaande route langs de Bergwijkdreef wordt voor een deel als gemengde straat uitgevoerd. Dit terwijl het in de plannen wordt omschreven als belangrijke fietsroute. Verzocht wordt de bestaande doorgangen van het Zilvermeeuwpad en het Roerdomppad onder de Bergwijkdreef te handhaven, het Roerdomppad uit te voeren als aaneengesloten fietspad en alle fietspaden in rood asfalt uit te voeren.

Door het verlagen van de Bergwijkdreef verdwijnen veel bomen en bijzondere planten, waaronder beschermde wespenorchissen in de strook tussen Bergwijkdreef en Roerdomppad. Met het opheffen van de doorgangen verdwijnen belangrijke routes voor amfibieën en kleine zoogdieren als verbinding door het gebied heen. De bewoners vragen de Bergwijkdreef alleen te verlagen waar het iets toevoegt aan het geheel. Vooral de verlaging tussen de Daalwijkdreef en Zilvermeeuwpad voegt volgens de bewoners niets toe aan het plan en zal onherstelbare schade aanrichten aan het leefgebied van de aanwezige planten en verlies van bomen. Ook tussen het Waterhoenpad en Station Diemen Zuid voegt een verlaging vrijwel niets toe en is de schade door verlies aan bomen en aantasting van het groene lint tussen groengebieden aanzienlijk. Ook hier wordt verzocht de verlaging net na de bocht uit te voeren voor behoud van de doorgang. Door kritisch te kijken naar de locatie van de verlaging van de Bergwijkdreef kan kostenbesparing tijdens de realisatie en het beheer worden behaald. Tenslotte wordt gevraagd voor elke boom die gekapt wordt elders een boom terug te plaatsen.

### Beantwoording

Voor de beantwoording van de reactie over het handhaven van de bestaande doorgangen van het Zilvermeerpad en het Roerdomppad, de uitvoering van het Roerdomppad als aaneengesloten fietspad en het uitvoeren van de fietspaden in rood asfalt wordt verwezen naar de beantwoording van de reactie 4 van de Fietsersbond. Voor de beantwoording van de reactie over het kruispunt Bergwijkdreef richting Hogeschool InHolland wordt verwezen naar de beantwoording van de reactie van reactie 6 van de heer R.J. Alten.

In de reactie wordt aandacht gevraagd voor het mogelijk verdwijnen van bijzondere planten, waaronder de beschermde wespenorchissen, mede door het maaibeleid. Het maaibeleid is vooral gericht op (sociale) veiligheid voor het gebruik van het park en omgeving. In overleg met politie wordt op een aantal plaatsen op een korte hoogte gemaaid. Waar locaties bekend zijn van orchideeën wordt het maaibeleid daar op aangepast. Bij de herinrichting van het gebied zullen met behulp van een ecologisch werkprotocol maatregelen worden genomen om de aanwezige flora- en fauna zoveel mogelijk te beschermen. Indien het nodig is planten te verplaatsen of in de nieuwe situatie groeiplaatsen in te richten voor orchideeën kan op basis van een onderbouwd plan hiervoor op basis van de Flora- en Faunawet ontheffing worden verkregen voor het verwijderen van de bestaande orchideeën. Bij de herinrichting van het gebied worden bomen teruggeplaatst. Het één op één compenseren van bomen is hierbij niet het uitgangspunt.

### Reactie 6: De heer R.J. Alten

1. De heer Alten verzoekt de aansluiting van de Eekholt op de Daalwijkdreef tegenover de afslag Egeldonk te leggen en uit te voeren als één kruising.
2. Hij verzoekt de kruising vanaf Bergwijkdreef naar Hogeschool InHolland niet te maken vanwege het ontstaan van een gevaarlijke kruising van autoverkeer met fietsverkeer. Het autoverkeer kan ontsloten worden via de Eekholt. Als de kruising er toch moet komen dan moet het fietspad verhoogd en in rood asfalt worden uitgevoerd met voorrang voor de fietsers.

### Beantwoording

#### **Antwoord op 1 Aansluiting Eekholt op Daalwijkdreef**

Met de gemeente Amsterdam is overeenstemming bereikt over het verschuiven van de aansluiting Eekholt. Dit heeft inderdaad tot gevolg dat het niet meer mogelijk is om vanaf de Gooiseweg de afslag naar Eekholt te nemen. Hiervoor is echter een goed alternatief beschikbaar via de Bergwijkdreef.

Eekholt aansluiten ter hoogte van Egeldonk zal naar verwachting leiden tot een veel groter ruimtebeslag en daardoor een sterke aantasting van de groenzone langs de Daalwijkdreef en/of tot een doorsnijding van de kavel langs Nienoord waar bedrijven en instellingen zijn

gevestigd. Voor deze kavel is nog onzeker wanneer en in welke mate hier woningbouw zal komen. Opschuiven van de aansluiting zal ook gevolgen hebben voor de nieuwe locatie van de bushalte, omdat die voorbij de aansluiting komt te liggen.

Duidelijkheid hierover nu is noodzakelijk, omdat het nieuwe ontwerp voor de Daalwijkdreef inclusief busstroken voor 1 juli 2016 moet zijn uitgevoerd vanwege de werkzaamheden aan de A9. Voor uitstel is geen ruimte. Het project is inmiddels ook al aanbesteed door de gemeente Amsterdam. Daarom wordt vastgehouden aan de voorgestelde oplossing waarover overeenstemming is bereikt met de gemeente Amsterdam.

### **Antwoord op 2 Kruising Bergwijkdreef/Parklaan (bij Hogeschool Inholland)**

De Parklaan zal een 30 km inrichting krijgen en de Bergwijkdreef een 50 km inrichting. De overgang zal duidelijk worden vormgegeven. Dit geldt ook voor de fietsoversteek. Deze aansluiting niet maken zou leiden tot een aanzienlijk zwaardere belasting van de andere twee routes via Eekholt aan de zuidkant en noordkant. Dit is ongewenst vanuit een oogpunt van verkeer en milieu.

### **Overzicht wijzigingen na beantwoording**

Naar aanleiding van de ontvangen reacties uit het vooroverleg en de inspraakperiode worden de volgende wijzigingen doorgevoerd in het Stedenbouwkundig Plan Holland Park en het Beeldkwaliteitsplan Holland Park:

#### Stedenbouwkundig plan Holland Park:

1. Fasering op diverse tekeningen: Mede gezien de inspraakreacties van BMD Advies namens KPN en Stichting Arq op het voorontwerp bestemmingsplan krijgen de Fasen 4 en 5 de status "indicatief". De zekerheid omtrent de daadwerkelijke realisatie van deze Fasen is namelijk kleiner en mede afhankelijk van de plannen van de huidige grondeigenaren (o.a. van Stichting Arq in Fase 4 en KPN in Fase 5).
2. Pag. 5: De status van het Stedenbouwkundig plan Holland Park wordt duidelijker verwoord. Tekst toevoeging dat het Stedenbouwkundig plan een toetsingskader is voor de beoordeling van bouwplannen binnen Holland Park alsmede voor de wijzigingsplannen die worden gemaakt voor de verschillende deelgebieden van Holland Park na inwerkingtreding van het bestemmingsplan.
3. Pag. 7 en 29: Bij het programma wordt expliciet aangegeven dat het een indicatief programma betreft. Daarnaast wordt omwille van de flexibiliteit het afwijkingspercentage verruimd van 5% naar 10%, mits dit niet leidt tot een grotere bouwmassa.
4. Pag. 9: Toevoeging van een alinea over geluid van de metrowerkplaats en de gevolgen daarvan (o.a. gevelmaatregelen aan de spoorzijde).
5. Pag. 12: Toevoeging van een tijdelijke situatie in Fase 3, waar het gebouw Diemercircle vooralsnog behouden blijft.
6. Pag. 13: Tekening bouwhoogten wordt geactualiseerd op basis van de meest recente inzichten. In de tekst wordt expliciet gemaakt dat de bouwhoogten globaal zijn aangegeven. Tekst toevoeging dat bij de uitwerking van bouwplannen met bouwmassa's kan worden geschoven ter optimalisatie van de functionaliteit van het gebouw en het wooncomfort.
7. Pag. 14 t/m 24: Toevoeging van enkele doorsnedetekeningen, zodat deze een compleet beeld geven van de bouwhoogten in de verschillende Fasen.
8. Pag. 30: De tekening betreffende de voorzieningen wordt geactualiseerd en in overeenstemming gebracht met de tekening in het vast te stellen bestemmingsplan.
9. Pag. 32: Het overzicht met het aantal parkeerplaatsen wordt geactualiseerd aan de meest recente inzichten.
10. Pag. 23: De parkeernorm van 0,25 parkeerplaatsen in de openbare ruimte is bedoeld voor bezoekers van woningen en voorzieningen.
11. Pag. 36: Toevoeging van legenda aan tekening.

Beeldkwaliteitsplan Holland Park:

1. Fasering op diverse tekeningen: Mede gezien de inspraakreacties van BMD Advies namens KPN en Stichting Arq op het voorontwerp bestemmingsplan krijgen de Fasen 4 en 5 de status "indicatief". De zekerheid omtrent de daadwerkelijke realisatie van deze Fasen is namelijk kleiner en mede afhankelijk van de plannen van de huidige grondeigenaren (o.a. van Stichting Arq in Fase 4 en KPN in Fase 5).
2. Pag. 19: Toevoeging van tekst dat indien woonblokken 7 bouwlagen of hoger worden de gevel opgedeeld wordt met als doel de hoogte optisch lager te laten lijken en een gevarieerder beeld te geven.
3. Pag. 19: Tekst toevoeging inzake materialisatie vanwege de noodzaak tot verglazing van de gevel aan de spoorzijde.