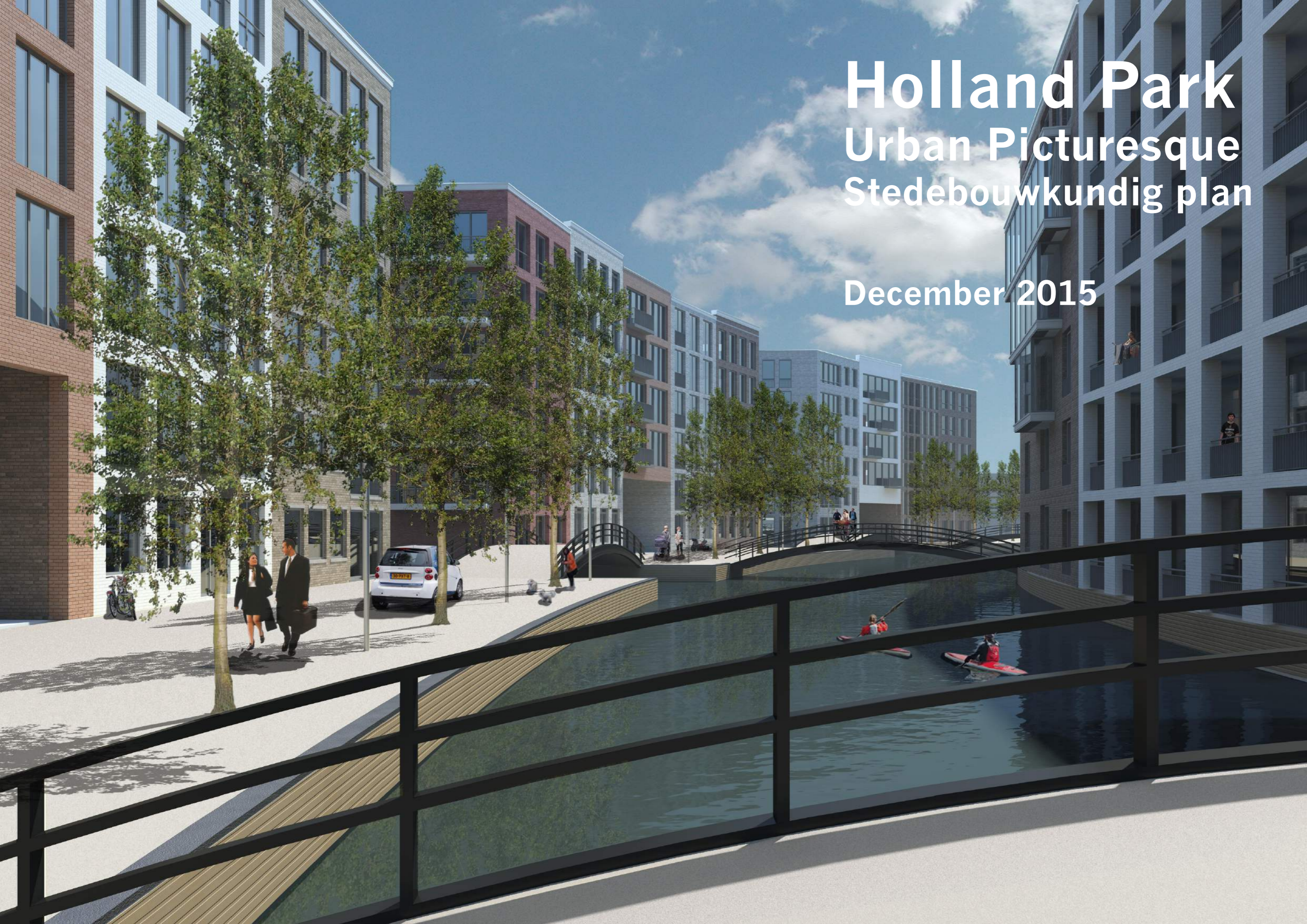


Holland Park Urban Picturesque Stedebouwkundig plan

December 2015



Vogelvlucht impressie Holland Park



In opdracht van:

Bergwijkstadspark bv

Soeters Van Eldonk architecten
december 2015, Amsterdam

Kerkstraat 204 1017 GV Amsterdam Postbus 15550 1001 NB Amsterdam

Soeters Van Eldonk architecten

T (020) 624 29 39 F (020) 624 69 28 E arch@soetersvaneldonk.nl W www.soetersvaneldonk.nl

Inhoudsopgave

- 1. Inleiding**
Voorwoord
Plangebied - de bestaande situatie
Opgave / Positionering
- 2. Fasering**
- 3. Milieutechnische randvoorwaarden**
Luchtkwaliteit
Geluid
Externe veiligheid
Bouwen tegen het spoor - Spoorwegwet
- 4. Planopzet**
Stedebouwkundig Plan
Gebouwen
Openbare Ruimte
Sferen
Spelen
Sociale veiligheid
- 5. Programma**
Wonen
Toekomstbestendig
Voorzieningen
- 6. Verkeer**
Bereikbaarheid met de auto
Parkeren
Auto delen
Langzaam verkeerroutes
Openbaar vervoer
Afval
Hulpdiensten
Expeditieverkeer
Kabels & Leidingen
- 7. Landschap / groen en water**
Waterstructuur
Groenstructuur
Beheer en onderhoud
- 8. Milieu & duurzaamheid**
Klimaat
Grondbalans
Detailhandel, dienstverlening, maatschappelijk
Horeca
Flora & Fauna



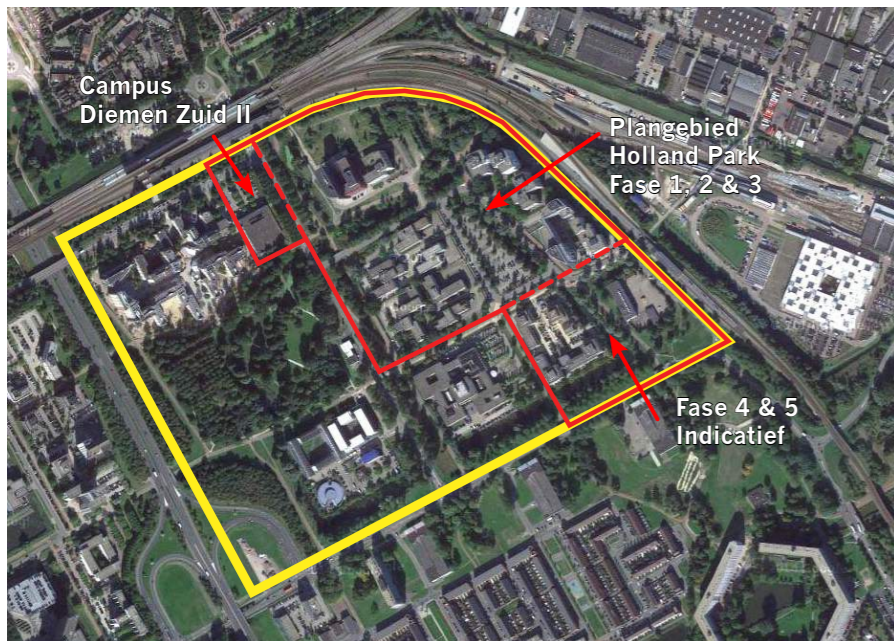
Plankaart
schaal 1 op 2000



Het Waterhoenpad gaat onder de Bergwijkdreef door



De Eekholt



Luchtfoto Bergwijkpark Noord

INLEIDING

Voor u ligt het Stedebouwkundig Plan voor het gebied Holland Park te Diemen. Holland Park ligt in het noordoostelijk deel van het huidige kantorengedrag Bergwijkpark Noord. Bergwijkpark Noord heeft een relatief hoog leegstand percentage en dat zal volgens de prognoses alleen maar hoger worden. Om het gebied weer toekomst te geven heeft de gemeente in 2007 besloten om het gebied te transformeren tot een stedelijk woon-werkgebied. Het Masterplan Bergwijkpark dat in september 2013 door de gemeenteraad is vastgesteld schetst de gewenste ontwikkeling voor het Bergwijkpark te Diemen.

In het Masterplan is het raamwerk vastgelegd voor de verdere uitwerking van het gebied Bergwijkpark. Soeters Van Eldonk architecten is door Bergwijkstadspark bv gevraagd om de stedebouwkundige en architectonische kaders van het noordoostelijk deel van het plangebied verder uit te werken tot een Stedebouwkundig Plan. Naast het Stedebouwkundig Plan is het beoogde beeldkwaliteitskader verwoord in een separaat Beeldkwaliteitplan. Voor de openbare ruimte wordt in het verlengde van het Stedebouwkundig Plan en het Beeldkwaliteitplan een Inrichtingsplan gemaakt waarin de technische uitwerking en detaillering van het openbaar gebied wordt vastgelegd.

Plangebied - de bestaande situatie

Het plangebied voor het Stedebouwkundig Plan Holland Park ligt in het noordoostelijk deel van Bergwijkpark Noord. Het wordt aan de noordoostkant begrensd door het spoortalud van de trein en de metro. De grens aan de westzijde is de Bergwijkdreef. Aan de zuidoost zijde is de plangrens fragmentarischer en ligt op het Zilvermewpad, het Stormmewpad en de Daalwijkdreef.

Bergwijkpark-Noord is op dit moment een monofunctionele kantoorlocatie die wordt gedomineerd door leegstand. Hoewel het gebied goed ontsloten is voor de auto en het openbaar vervoer heeft het toch een geïsoleerde ligging. De spoordijk en de verhoogde ligging van de wegen zorgen er voor dat er weinig verbinding is met de omgeving. De Eekholt doorsnijdt het plangebied van Holland Park waardoor er geen relatie is tussen gebieden aan weerszijden. Dit wordt versterkt door de grote parkeerplaats.

De huidige wijk is opgezet volgens modernistisch principe waarin is uitgegaan van losse gebouwen in de ruimte, dimensionering van de openbare ruimte voor de auto en het scheiden van verkeersstromen. Hoewel een aantal clusters van gebouwen onderlinge samenhang

hebben, ontbreekt in de wijk de ruimtelijke samenhang en kwaliteit waardoor de gebruiker zich er verloren voelt en zich niet met het gebied kan identificeren. Het monofunctionele karakter zorgt er voor dat buiten werktijden het gebied leeg is, waardoor in tegenstelling tot een stedelijk gebied met een gezonde mix van functies, deze gebieden buiten werktijden niet aantrekkelijk zijn om in te verblijven.

Opgave/positionering

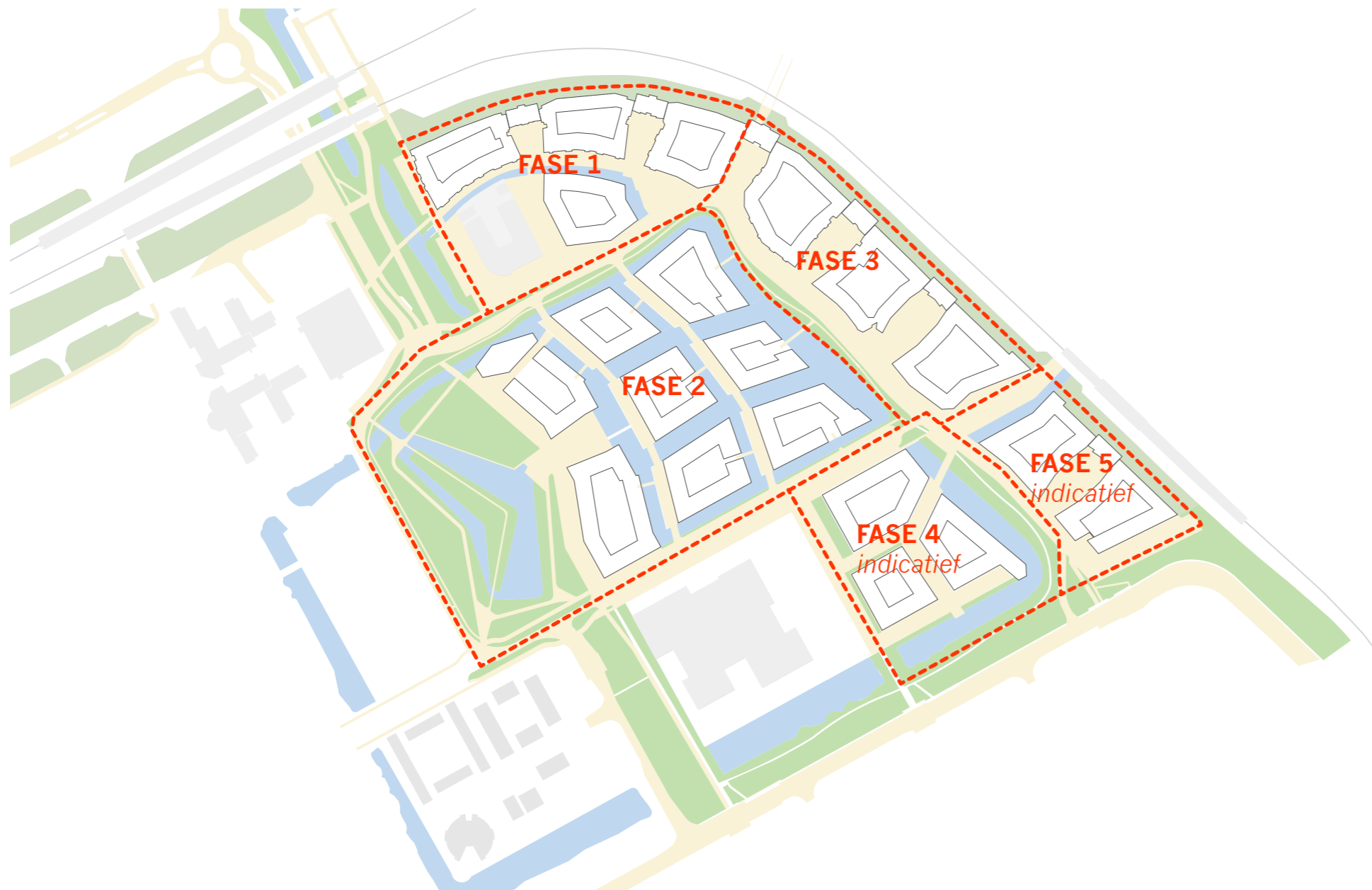
Dit Stedebouwkundig Plan Holland Park is een uitwerking van het noordoostelijk deel van het plangebied van het Masterplan dat in september 2013 door de gemeenteraad is vastgesteld. Het Masterplan beschrijft een ontwikkelstrategie voor de lange termijn voor Bergwijkpark-Noord.

In het Masterplan is benoemd dat Bergwijkpark-Noord een 'stedelijk dorp' moet worden. 'Stedelijk' in de betekenis van een gebied passend bij een grootstedelijke infrastructuur maar passend bij Diemen; zonder het karakter van een dorp te verliezen. De volgende randvoorwaarden zijn daarbij gesteld.

- Terugbrengen dynamiek in het gebied door een mix van functies waaronder wonen
- Verbeteren veiligheid en leefbaarheid
- Sterke landschappelijke component – groene hoofdstructuur
- Verknoping met het lokale stadweefsel door duidelijke entree, eigen programmatische dynamiek, positieve onderscheiding met aangrenzende gebieden
- Nieuw park met meer allure en meer verblijfskwaliteit

Het Stedebouwkundig Plan wordt door de gemeenteraad vastgesteld. Het dient als basis voor de uitwerking van het bestemmingsplan en de Milieu Effect Rapportage (MER). Ook het bestemmingsplan en de MER vereisen goedkeuring van de gemeenteraad.

Het Stedebouwkundig Plan is een toetsingskader 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. Het is geen juridische planvorm, gericht op rechtsgevolgen. Het bestemmingsplan dat voor het gebied gemaakt zal worden, zal gebaseerd zijn op het Stedebouwkundig Plan maar dient voldoende ruimte te laten voor alternatieve uitwerkingen.



Fasering plangebied

FASERING

Het gebied Holland Park is in een vijftal fasen opgedeeld zodat de ontwikkeling op die manier ook gefaseerd kan worden aangepakt. Om dit goed in beeld te brengen is daarvoor een faseringskaart samengesteld waaruit duidelijk blijkt welke blokken tot welke fase behoren. Fase 3 is in twee subfasen verdeeld, waarbij in fase 3A de Diemer Circle behouden blijft.

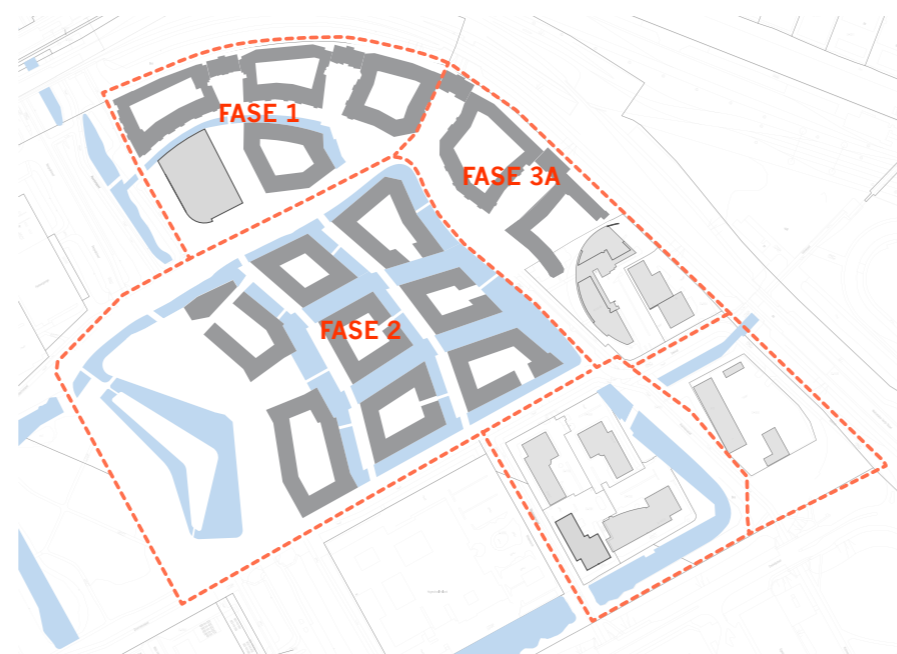
Het is de bedoeling om ook in die volgorde de fasering van het gehele Stedebouwkundig Plan uit te voeren.

De Bruto Vloer Oppervlakte van de te realiseren bebouwing en de bijbehorende aantallen woningen zijn per fase zo goed mogelijk berekend en opgenomen in de onderstaande tabel.

Per fase zal nader worden ingezoomd op de bouwvolgorde die weer binnen een deelgebied (fase) dient te worden aangehouden. In elke fase dient afzonderlijk te worden voldaan aan gestelde voorwaarden met betrekking tot de parkeernormering.



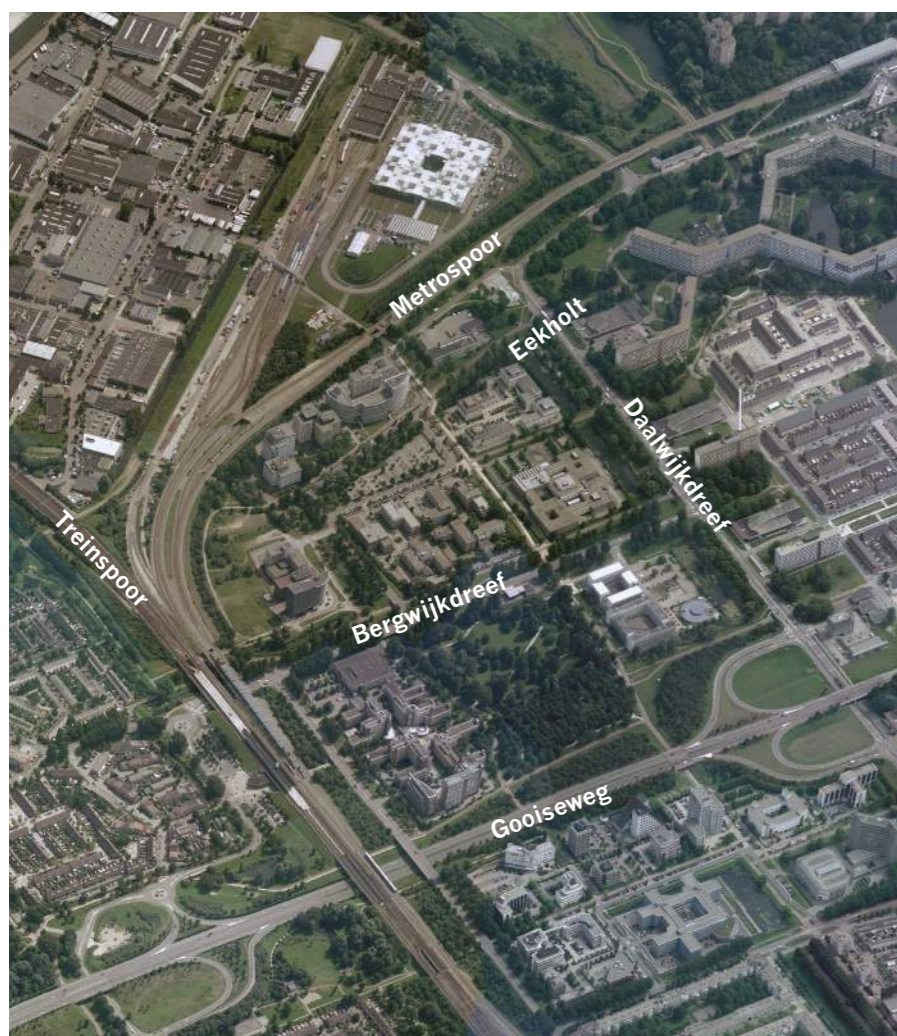
Bestaande situatie



Fase 1, 2 en 3A in de bestaande situatie



Plankaart Fase 1, 2 en 3A en de tijdelijke inrichting bij de Diemer Circle en het KNP gebouw



Luchtfoto Diemen Zuid

MILIEUTECHNISCHE RANDVOORWAARDEN

In februari 2009 zijn de uitgangspunten voor de herontwikkeling van het gebied Bergwijkpark door de gemeenteraad vastgesteld. Als vervolg hierop is een stedenbouwkundige analyse en een haalbaarheidsonderzoek gedaan welke hebben geleid tot het Masterplan Bergwijkpark (2013). De analyses en conclusies van het Masterplan zijn het uitgangspunt geweest bij de uitwerking van het Stedenbouwkundig Plan Holland Park. Op een aantal belangrijke aspecten is echter bewust van het Masterplan afgeweken als het een substantiële verbetering voor het gebied opleverde. Waar nodig zijn er aanvullende onderzoeken gedaan.

In het *Strategisch Masterplan (2012)* zijn de verschillende milieuaspecten in kaart gebracht en zijn oplossingsrichtingen beschreven. Ten tijde van het Strategisch Masterplan liepen er nog verschillende onderzoeken met betrekking tot verkeersgeluid en bodemverontreiniging. Inmiddels zijn de aanvullende onderzoeken afgerond. De uitkomsten van deze onderzoeken zijn meegenomen in het Stedenbouwkundig Plan.

Luchtkwaliteit

In het plangebied wordt ruimschoots aan de grenswaarden voldaan, in 2015 en 2025. Door de schoner wordende auto's en de toename van (deels) elektrisch rijden zal de luchtkwaliteit verbeteren. Elektrisch rijden is met name op lage snelheid een kwaliteitsimpuls.

Geluid

Het gebied Bergwijkpark kent vanwege haar ligging tegen verschillende infrastructuren een aantal geluidsintensieve zones. De (voorlopige) geluidsonderzoeken van augustus 2014 tonen een aantal geluidsbelastingen in het gebied. Voor geluidsoverschrijding zullen akoestische maatregelen aan de gebouwen noodzakelijk zijn om te voldoen aan de wettelijke eisen van het Bouwbesluit. Als de maximale grens-/ontheftingswaarden worden overschreden dan dienen vliesgevels (of dove gevels) te worden toegepast.

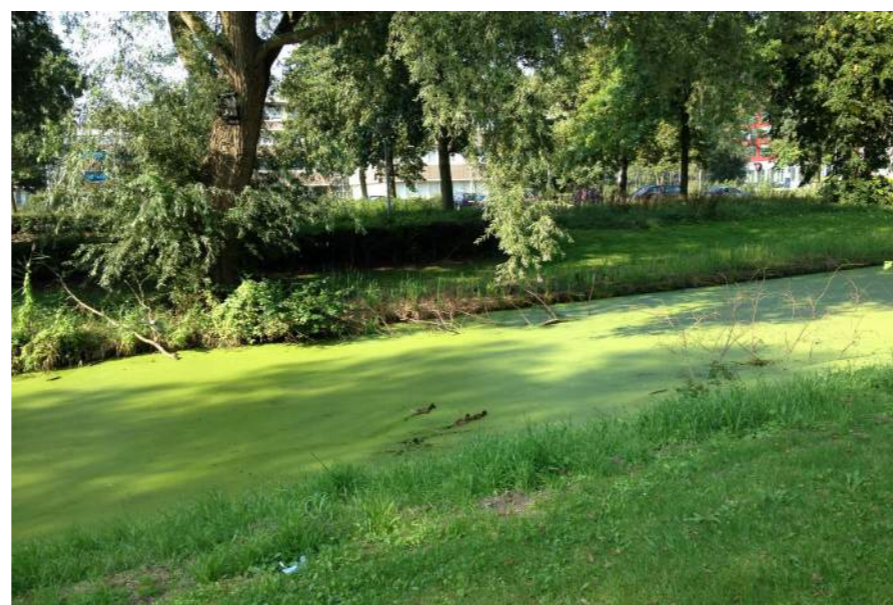
Geluidshinder wegverkeer

Op basis van (voorlopig) geluidsonderzoek wordt ingeschat dat gebouwen die aan de Bergwijkdreef liggen een geluidsbelasting hebben. Nader onderzoek zal moeten uitwijzen welke maatregelen er aan de belaste gevels moeten worden getroffen. Wat betreft de geluidsbelasting door de Gooiseweg laat voorlopig geluidsonderzoek zien dat er geluidsbelasting ligt op de westelijke gebouwen in het plan. Nader onderzoek zal moeten uitwijzen welke maatregelen moeten worden getroffen.

Het wegverkeer op de Eekholt zorgt op basis van voorlopig onderzoek naar inschatting voor een geluidsbelasting op de gebouwen direct langs de Eekholt. Nader onderzoek zal moeten uitwijzen of de geluidsbelasting boven de voorkeursgrenswaarde uitkomt en welke maatregelen genomen moeten worden.



Zicht op station Diemen Zuid vanaf CVZ



Groen en water langs de Eekholt



Groen en water bij de Bergwijkdreef

Geluidshinder railverkeer

Het (voorlopig) geluidsonderzoek toont dat het railverkeerslawaai vanaf de treinsporen maakt dat de geluidsbelasting op de gevels van de blokken langs het spoor boven de voorkeursgrenswaarde uitkomt. Het railverkeer op de metrosporen zorgt voor een hoge geluidsbelasting op de gevels direct langs het spoor. Als die voorkeurswaarde wordt overschreden dan is geluidswering benodigd, afhankelijk van de locatie van de gevels en de cumulatieve geluidsbelasting.

Geluidshinder vanwege bedrijven, inclusief piekgeluidsbelasting

Holland Park ondervindt geluidsbelasting van het bedrijventerrein Verrijn Stuart en de werkplaats van het GVB. Om de bedrijventerreinen ligt een geluidszone met betrekking tot de gemiddelde geluidsbelasting van bedrijven gezamenlijk, berekend over een dag. Voor de meest oostelijk gelegen gebouwen in Holland Park, liggend binnen de geluidszone, geldt (vanzelfsprekend) dat de gemiddelde geluidsbelasting hoger is dan de voorkeursgrenswaarde. Vanaf de werkplaats van het GVB worden ook zogeheten piekgeluiden verspreid. Er is sprake van een hoge piekgeluidsbelasting op een deel van de gebouwen in Holland Park. De maximale geluidsniveaus liggen namelijk boven de grenswaarden. De piekgeluiden worden aan de rand van het plangebied dankzij de gesloten bebouwingslijn grotendeels voor de rest van het plangebied afgeschermd, waardoor de hoge piekgeluidsbelasting zich beperkt tot aan de rand gelegen en de hoger gelegen gevels.



Industriellawaai

Daar waar op de langere termijn sprake is van een hoge piekgeluidsbelasting zullen maatregelen aan de gevels worden getroffen, zoals grote vliesgevels en her en der een raamscherm, een loggia, een gesloten balustrade en/of een dove gevel.

Geluidshinder vanwege vliegtuigen

Bergwijkpark ligt binnen de invloedssfeer van Schiphol. De geluidsbelasting vanwege vliegverkeer is een vastgelegde waarde die meetelt in de cumulatieve geluidsbelasting en op die manier invloed heeft op de benodigde geluidswering (op reeds hoog geluidsbelaste locaties en gevels).

Andere geluidaspecten

Vanwege de aanzienlijke cumulatieve geluidsbelasting krijgen alle woningen een meer dan standaard karakteristieke geluidswering. Op de afbeeldingen uit het geluidsonderzoek is te zien bij welke gevels voor wegverkeer en railverkeer, in het kader van 'hogere waarden', een extra maatregel vanwege geluid moet worden getroffen. Het beleid van de gemeente Diemen vereist over het algemeen een geluidsluwe gevel en buitenruimte. Bij geluidsluwe gevels kunnen veelal ook geluidsluwe buitenruimtes komen.

De extra maatregelen vanwege het piekgeluid worden getroffen ten behoeve van een goede woonkwaliteit en de activiteiten van het GVB.



Wegverkeer

Externe veiligheid

Er is geïnventariseerd of er in en om het plangebied relevante risicobronnen aanwezig zijn. De aanwezige risicobronnen betreffen het transport van gevaarlijke stoffen over het spoor. Het advies van de brandweer Amsterdam-Amstelland (januari 2013) geeft aan dat de kans op ongevallen met het transport van gevaarlijke stoffen klein is. Omdat de gevolgen bij een eventueel ongeval groot zijn dient er in de plannen rekening mee te worden gehouden. Maatregelen zijn vooral gericht op het verkleinen van het risico en het voorkomen van het uitbreiden van een eventuele gevaarlijke situatie. Daarbij zijn goede vluchtmogelijkheden, bereikbaarheid voor hulpdiensten en beschikbaarheid van bluswater van belang. Het betreft tevens het goed en tijdig informeren van bewoners met een duidelijke instructie hoe te handelen in geval van een ongeval.

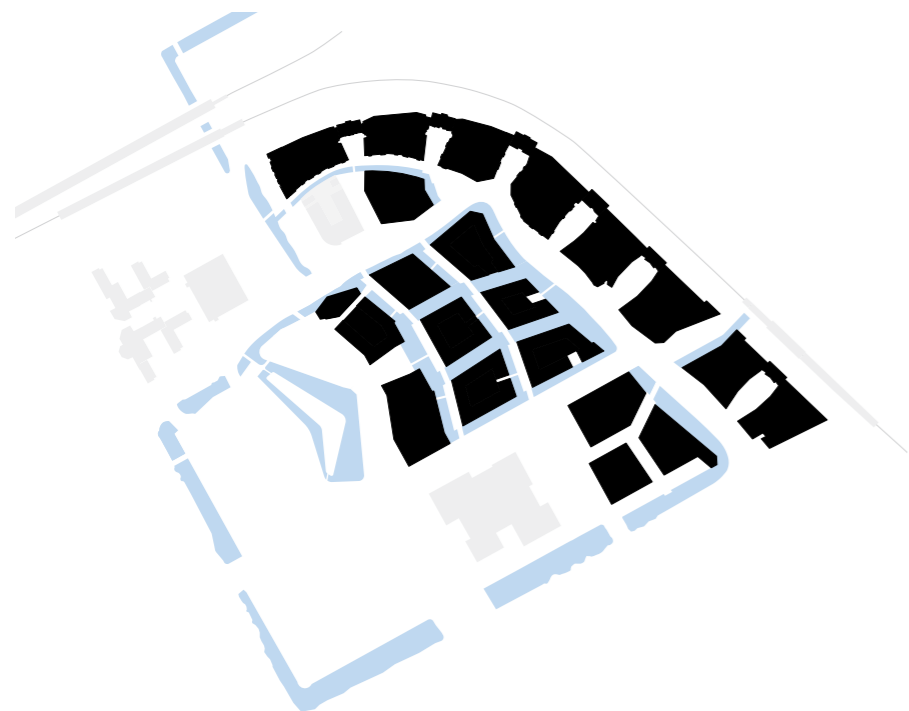
Bouwen tegen spoor – Spoorwegwet

Voor de bebouwing grenzend aan het talud van de metrolijn is contact opgenomen met het GVB. Indien de bebouwing is gelegen tussen de 8 meter vanaf het talud ten opzichte van het rechte spoor of 20 meter vanaf het talud tot het spoor in een bocht dan valt de bebouwing onder de invloedssfeer van de Spoorwegwet.

Er dient een vergunning te worden afgegeven voor de activiteiten die worden verricht binnen deze afstanden van het spoor door de Minister van Infrastructuur en Milieu. Deze heeft de afgifte van de vergunning gemandateerd aan het GVB als uitvoerder van het beheer en onderhoud aan het spoor. Er zal voor alle bebouwing gelegen aan het spoor, per fase, een vergunning bij het GVB worden aangevraagd. Dit geldt alleen voor fase 1, 3 en 5.



Railverkeer



Bouwingsstructuur



Groenstructuur



De openbare ruimte wordt gevormd door de groen- en bouwingsstructuur



- Markeringen
- Hoogteaccent gebouw
 - Plein
 - Zichtlijn

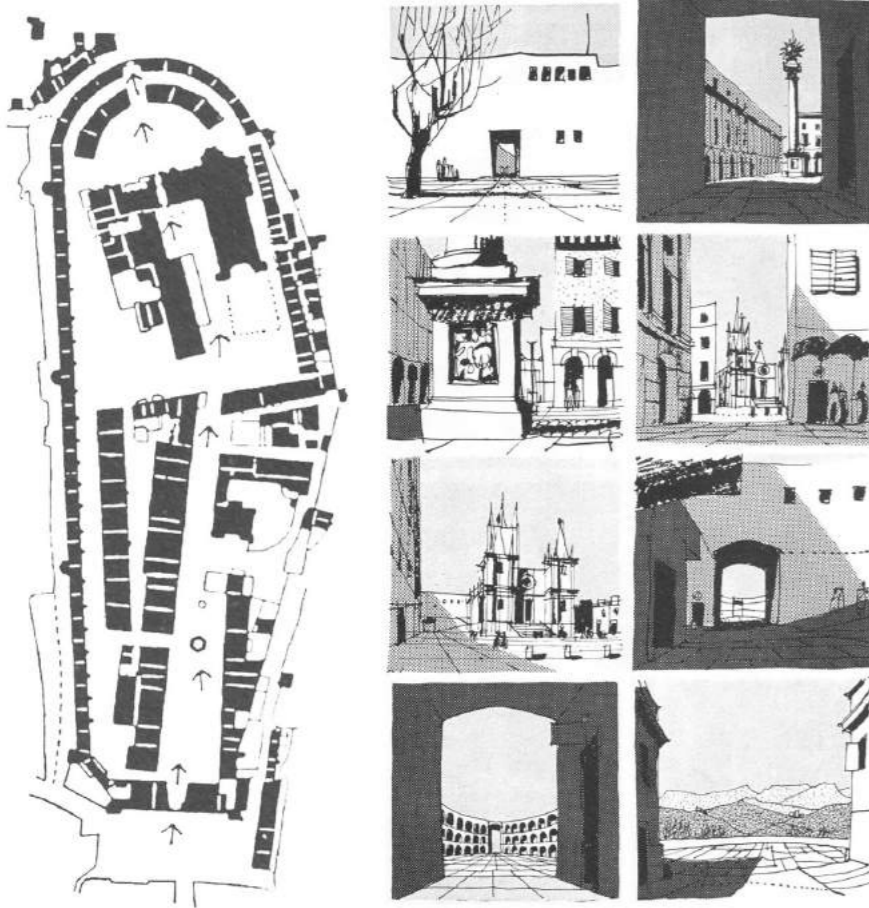
Zichtlijnen en markeringen

* Fase 4 & 5 zijn indicatief

PLANOPZET

Stedebouwkundig Plan

Voor de invulling van de stedebouwkundige uitwerking van Holland Park is niet, zoals in de huidige situatie, uitgegaan van losse bebouwing op verschillende kavels. Het plan bestaat in de eerste plaats uit een reeks openbare ruimten voor voetganger, fietser en auto, vormgegeven en gemaatvoerd vanuit overwegingen van de beleving van de stedelijke ruimte. De ruimtes zijn compact en overzichtelijk waardoor ze een menselijke maat hebben en er een afwisselende beleving van de ruimte ontstaat. In plaats van 'gebouwen omgeven door ruimte', is er gekozen voor 'ruimte omgeven door gebouwen'. Omsluiting van de openbare ruimte wordt gecreëerd door de wanden van de bebouwing te laten 'bewegen', waardoor lange perspectieven worden vermeden. De ruimte wordt volgens de principes van 'serial vision' afwisselend geopend en gesloten. De vorm van de bouwblokken, weergegeven in de stedebouwkundige plankaart is in de eerste plaats vanuit overwegingen van "ruimte tussen gebouwen" tot stand gekomen. De verhoudingen, maat en oriëntatie van de openbare ruimten is maatgevend voor de wanden die nodig zijn om haar te begrenzen. De stedelijke blokken zijn in hoogte, richting en ritme dienend voor de gekozen uitgangspunten voor de openbare ruimten.



Gordon Cullen - Serial Vision

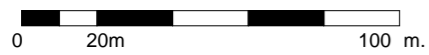
Door de blokken niet in één materiaal, kleur, of architectonische taal te maken, maar ze op te knippen in een reeks van percelen en de rooilijnen te knikken, ontstaat er een beeld van verticale gevelvlakken, die in hun afwisseling er voor zorgen dat het bewegen door de openbare ruimte voor een 'serial vision' aan gevarieerde ervaringen zorgt.

De hoofdstructuur van het Masterplan Bergwijkpark wordt bepaald door een bestaande situatie waarin het beloop van spoor- en metrolijnen, de hoofdwegenstructuur voor auto's, het regionaal fietsnetwerk en ruimte voor de voetganger de uitgangspunten bepaalt. Het Stedebouwkundig Plan volgt niet alleen deze hoofdstructuur maar breidt de water- en groenstructuren aanzienlijk uit, en is gericht op het creëren van reeksen van openbare ruimten, ruimten tussen gebouwen die zo georiënteerd en gemaatvoerd zijn, dat er een stevige relatie ontstaat tussen (mensen in) de openbare ruimte en (mensen in) de gebouwen er omheen. Er wordt gestreefd naar het krimpen van de openbare ruimte: waar gewoonlijk straten rondom bouwblokken aanwezig zijn, wordt nu veel water gemaakt, wat resulteert in een concentratie van mensen op een beperkt oppervlak van kades en binnenhoven. Doordat een groot deel van de appartementen daardoor niet aan straten of kades ligt, krijgen de binnenhoven een semi-openbaar karakter: ze functioneren niet alleen als groene buitenruimte, maar zijn ook het gebied waar een groot deel van de woningen wordt ontsloten.



Referentiebeelden Sluseholmen, Kopenhagen







* Toren 23: nader uit te werken

Aantal bouwlagen

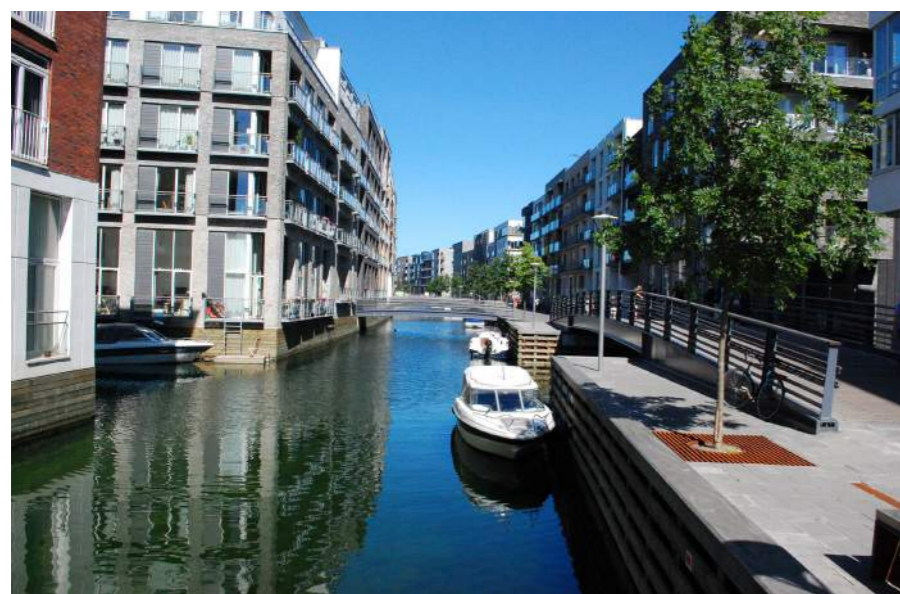
Gebouwen

De verschillende bouwblokken bestaan elk uit een aaneenschakeling van verschillende panden. De panden zijn elk als eenheid ontworpen en hebben een hoge begane grond verdieping. De begane grond is ofwel ingevuld met commerciële functies en zakelijke dienstverlening, ofwel met ten opzichte van maaiveld opgetilde bel-etage woningen. De gebouwen hebben daarboven meerdere verdiepingen met appartementen. Binnen de blokken zijn parkeervoorzieningen aanwezig voor de bewoners van het gebied. Tussen de blokken aan de spoorboog bevinden zich verschillende pleinen, die aan de kadezijde een beetje worden dichtgeknepen om de ruimten een comfortabele omsluiting te geven en die als 'diepteplein' werken voor de torens die aan het einde ervan staan en de ruimten domineren.

De gebouwen aan de oostkant van het park vormen een ensemble en omarmen de parkruimte waaraan ze staan. Het plein tussen de twee blokken aan het park vormt de verbinding tussen het park en de aan de oostkant gelegen wijk met de grachten. Goed gelegen op de zon en met uitzicht op het park, kan het zich tot de huiskamer van de buurt ontwikkelen, met kleinschalige horeca en een terras. Het rondlopend en geknikte ruimt patroon in combinatie met het principe "the variety of each is dominated by the whole" zorgt in het grachtenwijkje voor een sterke ruimtebeleving. De grachten hebben een fijnmazige structuur. Hier staan de gebouwen op smalle kades of met hun voet in het water en zijn de verschillende kades met elkaar verbonden door bruggen.

De panden in heel Bergwijkpark bestaan uit clusters van appartementen rond verticale ontsluitingen of aan galerijen, die aan de openbare ruimte of aan de binnenhoven zich echter vooral in kleinere korrels manifesteren. Serial Vision effecten van in elkaar overgaande reeksen van openbare ruimten en binnen die ruimten van reeksen verschillende gebouwfronten, zijn het thema van deze planopzet. De maatvoering, variatie in patroon en kleur van de verschijningsvorm is bepaald vanuit overwegingen van Serial Vision. De doelstelling is, kort gezegd, "urban picturesque".

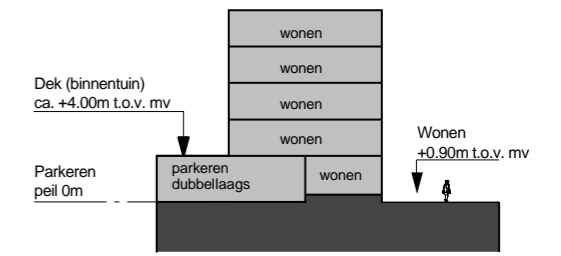
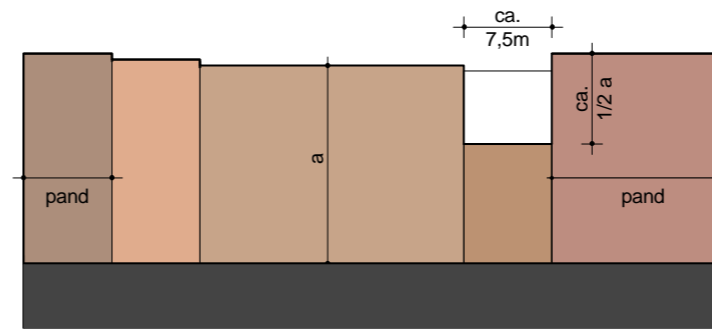
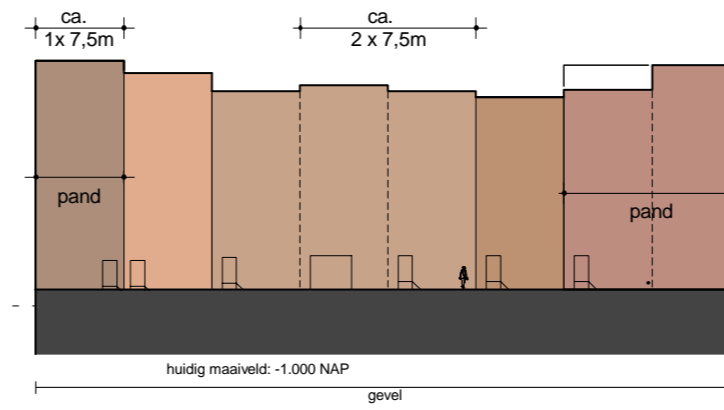
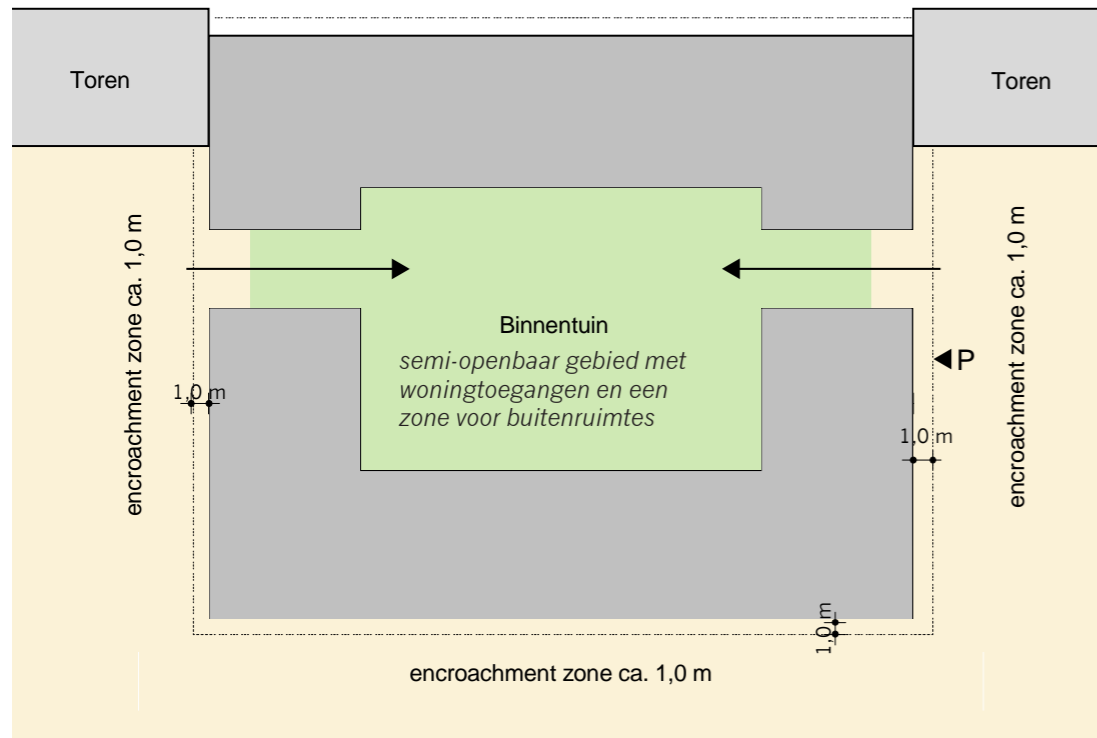
Op de naastgelegen tekening zijn de bouwhoogten globaal aangegeven. Bij de uitwerking van bouwplannen kan met bouwmassa's geschoven worden ter optimalisatie van de functionaliteit van het gebouw en het wooncomfort.



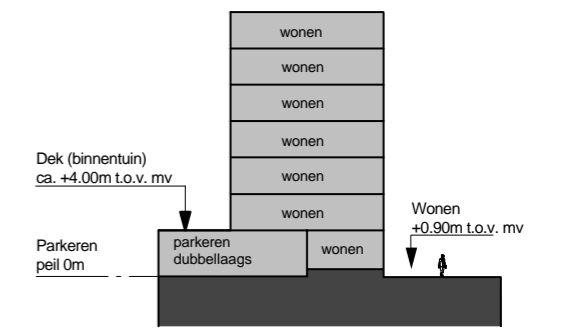
Gracht in Sluseholmen, Kopenhagen



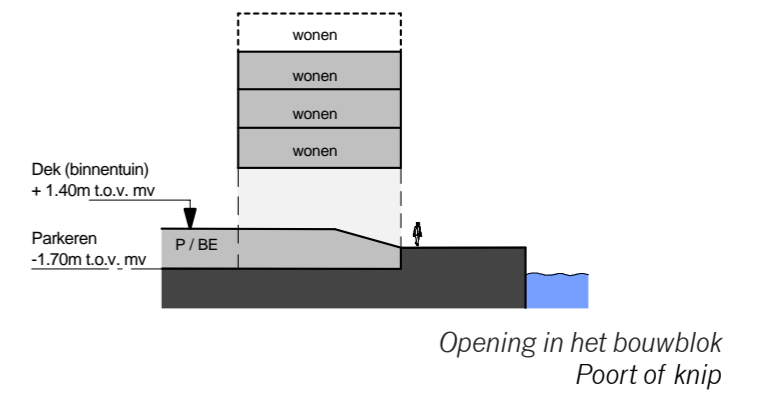
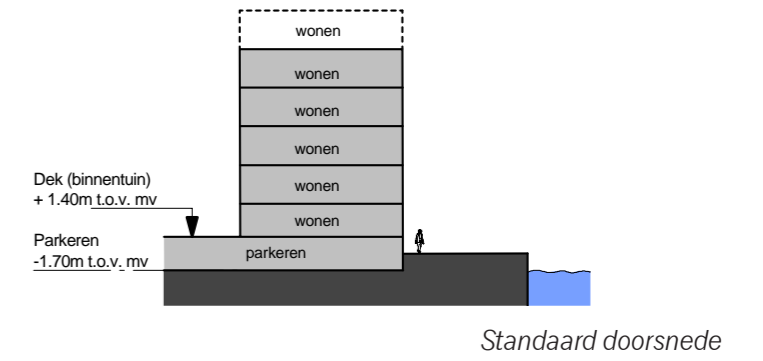
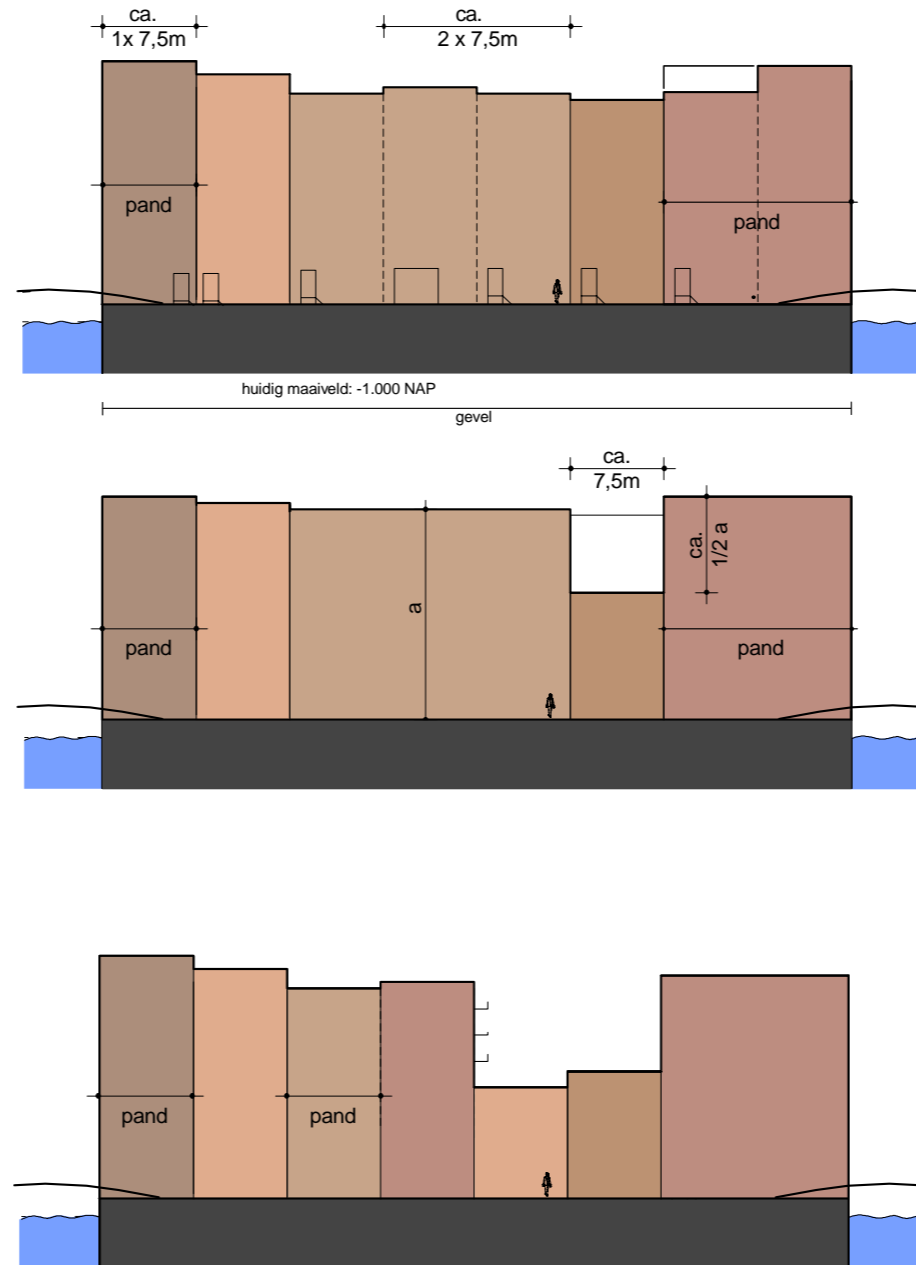
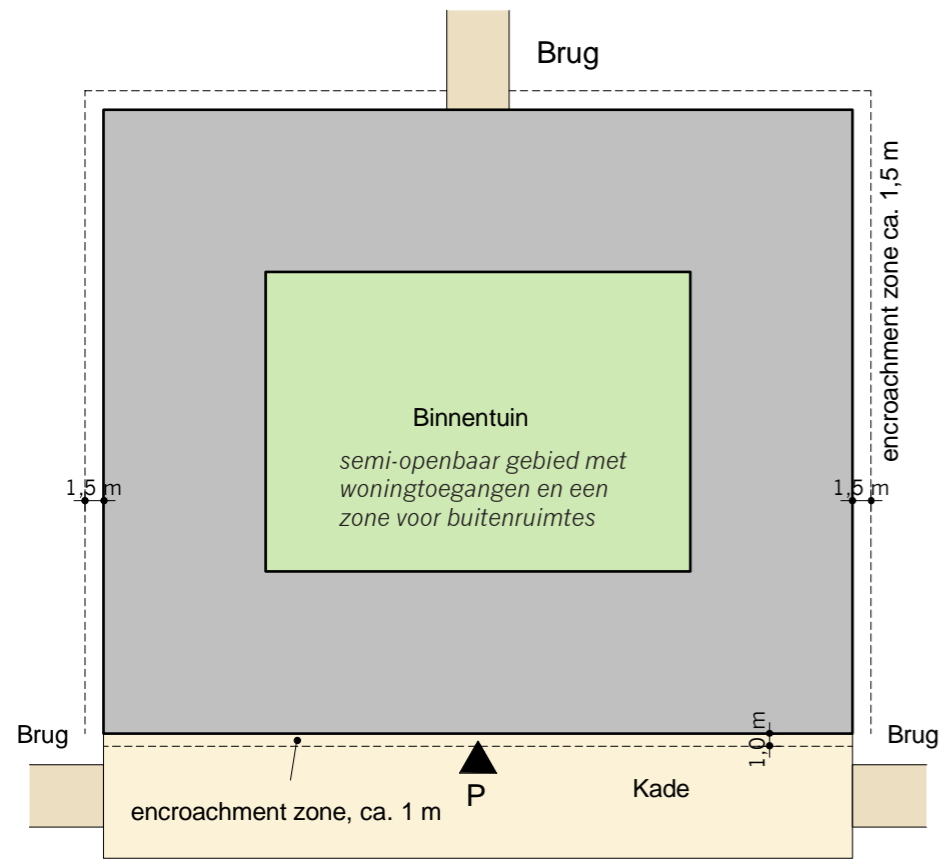
Kleine korrel in het binnenhof in Sluseholmen, Kopenhagen



Standaard doorsnede Fase 1



Standaard doorsnede Fase 3

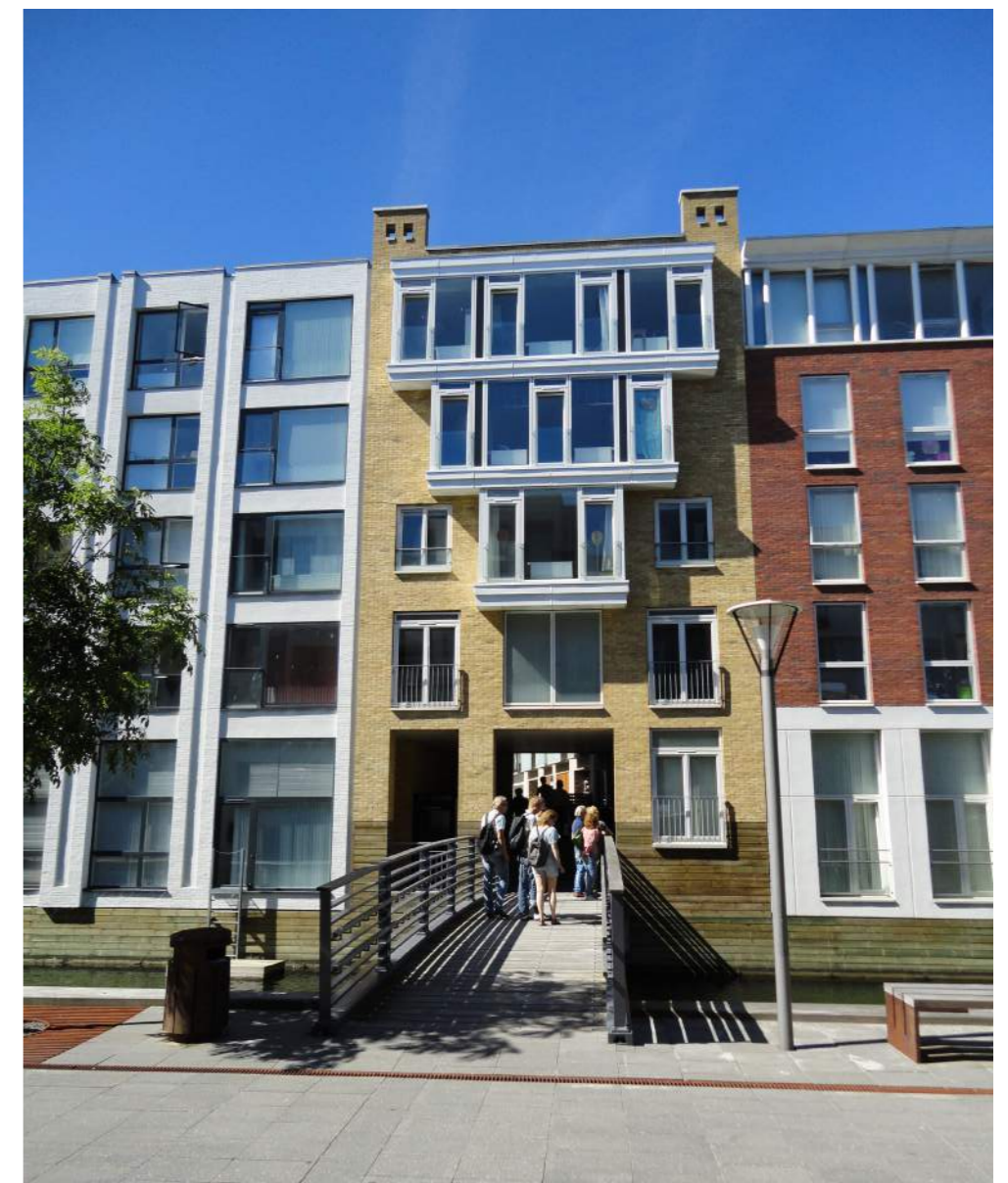


	SCHEMA	VARIANTEN / DOORSNEDES / AANZICHTEN
Kade 1		
Kade 2		
Kade 3		
Kade 4		

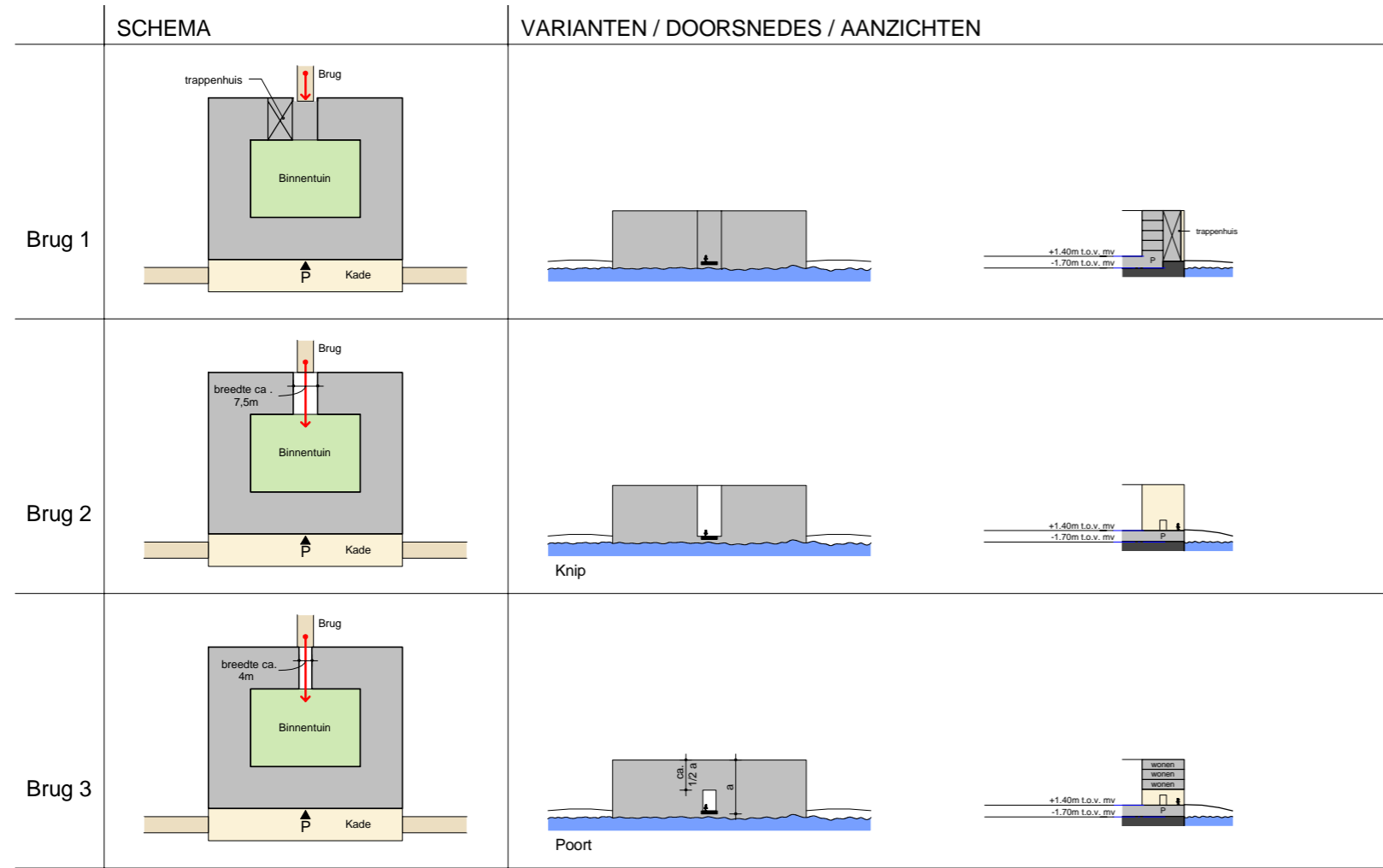
Typologie bouwblok - Openingen en verbindingen bouwblokken



Referentiebeeld Sluuseholmen
Korrelgrootte en sprongen in de gevel



Referentiebeeld Sluuseholmen
Verbinding door het bouwblok



Typologie bouwblok - Openingen en verbindingen bouwblokken



Referentiebeeld Sluseholmen
Bruggen zorgen voor het golven van de openbare ruimte



Referentiebeeld Sluseholmen
Hogere bebouwing aan een breed profiel



Referentiebeeld Entrepotdok Amsterdam
Encroachmentzone



Referentiebeeld Sluseholmen
Encroachmentzone aan de waterkant



Referentiebeeld Java-eiland
Hogere bebouwing aan een breed profiel



Openbare ruimte

De openbare ruimte, de ruimte van en voor iedereen, is van oudsher de plek voor ontmoeting en samenkomst. Door de sterke toename in mobiliteit ligt de nadruk in de opgaven voor de inrichting van de openbare ruimte steeds vaker bij het begeleiden van verkeersstromen en parkeren. Door het stapelen en vermengen van functies en het bouwen in hogere dichtheden neemt de druk op de openbare ruimte steeds verder toe. Er ontstaat een spanning tussen gemotoriseerd verkeer, dat veel ruimte opeist en de wens om in de openbare ruimte te verblijven. In de moderne stedebouw hebben al de verschillende verkeersfuncties een plek gekregen in het openbaar gebied; centra werden steeds opener en weidser; grote parkeerterreinen werden beeldbepalend voor winkelgebieden. Intussen zijn we tot de conclusie gekomen dat we op die manier geen woonomgeving maken waar we ons prettig voelen.

Voor het Stedebouwkundig Plan Holland Park is het ontwerpen van een openbare ruimte, aantrekkelijk in maat en schaal en met prioriteit voor de verblijfsfunctie, het belangrijkste uitgangspunt geweest. Holland Park is opgezet als een compacte wijk met een stedelijk karakter. Stedelijkheid is een begrip waarin mix en nabijheid van functies een rol spelen, waarin openbare ruimten een weefsel vol verrassingen vormen en waarvoor aantal en massa van wezenlijk belang zijn. De geïsoleerde ligging van Holland Park kan in een voordeel worden omgezet, wanneer massa en aantallen van Holland Park zodanig zijn, dat de wijk krachtig in zichzelf is. Een reeks van verbindingen tussen openbare ruimten en bebouwingen aan weerszijden van de huidige Eekholt is noodzakelijk om het gebied als één geheel te kunnen beleven en de ruimtelijke fragmentatie op te heffen. Het gebied rondom de Eekholt zal daarom zo worden ingericht dat het door o.a. keuze in materialen en de afwezigheid van everschillen in het straatprofiel een verblijfsgebied wordt in plaats van een doorgaande weg die het gebied doorsnijdt.

Inrichting

De inrichting van de openbare ruimte in het Stedebouwkundig Plan zal een sterk stedelijk karakter krijgen. Ze is compact en overzichtelijk maar telkens anders van maat. De klassieke stad is voor de inrichting van de openbare ruimte het voorbeeld. Het intensieve gebruik vraagt om een inrichting met hoogwaardige materialen die lang mee gaan en mooi verouderen. Gezien het stedelijke karakter zal het aantal inrichtingselementen beperkt worden door ze, daar waar mogelijk, samen te voegen. Er wordt gestreefd naar het maximaal terugdringen van het gebruikelijke oerwoud van straatnaambordjes, verkeersborden, verlichtingspaaltjes etc. etc. Gestreefd wordt naar een openbare ruimte met warme sfeervolle materialen en een rustige inrichting, die wordt gezien als een belangrijke voorwaarde voor een prettige dynamische leefomgeving.



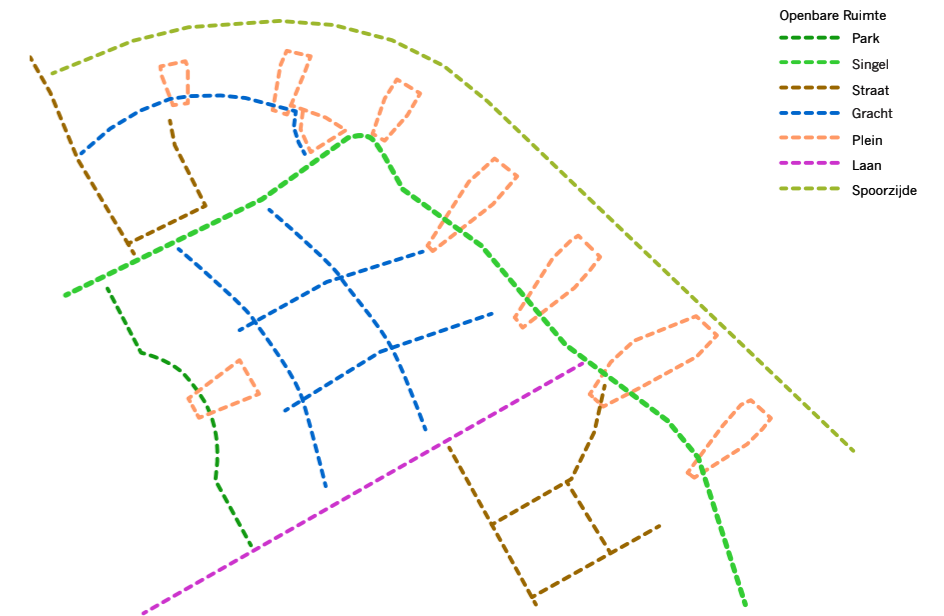
Caernarvon square



Poynton

Sferen

Naast het introduceren van een nieuw verblijfsgebied door samenvoeging van verkeersstromen in de bestaande infrastructuur wordt de groen- en waterstructuur in het gebied versterkt en uitgebreid. Het gebied krijgt met zijn verschillende nieuwe watergangen en grachten een nieuw waterrijk karakter die de verblijfskwaliteit in het gebied vergroot. In het Stedebouwkundig Plan worden een aantal verschillende gebieden onderscheiden:



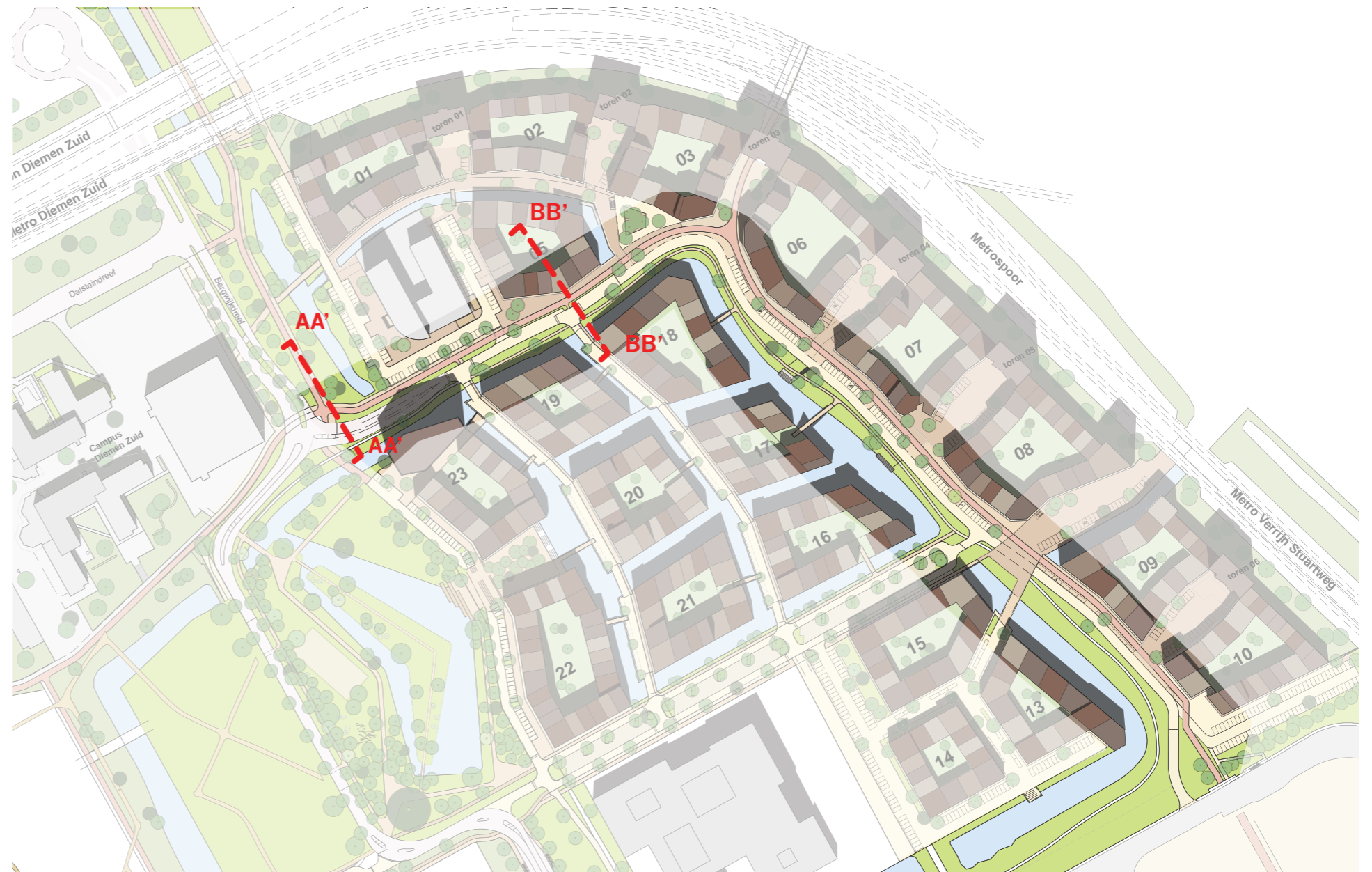
Brighton

Singel

De Singel is de drager van het plan. Naast de entree van de wijk heeft de Singel ook een belangrijke verblijfsfunctie door het water met de in breedte wisselende groene oever. Door ter plaatse van de pleinen in het profiel een verbijzondering te introduceren en het verloop van de weg de knikkende gevels te laten volgen, ontstaan er verrassende dwarsverbindingen tussen de pleinen aan de oostzijde tot aan de centrale pleinruimte aan het park. De Singel is hierdoor een verbindend element in plaats van een doorgaande barrière. De inrichting van de Singel is gericht op de verblijfskwaliteit waarbij nadruk ligt op het gezamenlijk gebruik door auto's, fietsers en voetgangers door zorgvuldig gebruik van materialen en hoogteverschillen.

De gebouwen aan de Singel zijn opgedeeld in kleinere panden en hebben licht knikkende gevels waarbij de hoekgebouwen op zichtassen verbijzonderd en soms hoger zijn. Op de begane grond is er plek voor kleinschalige bedrijvigheid zoals dienstverlening, horeca en kleinschalige winkels.

Er zijn zoveel mogelijk voordeuren (van winkels en woningen) aan de straat waardoor er een vanzelfsprekende sociale controle ontstaat.



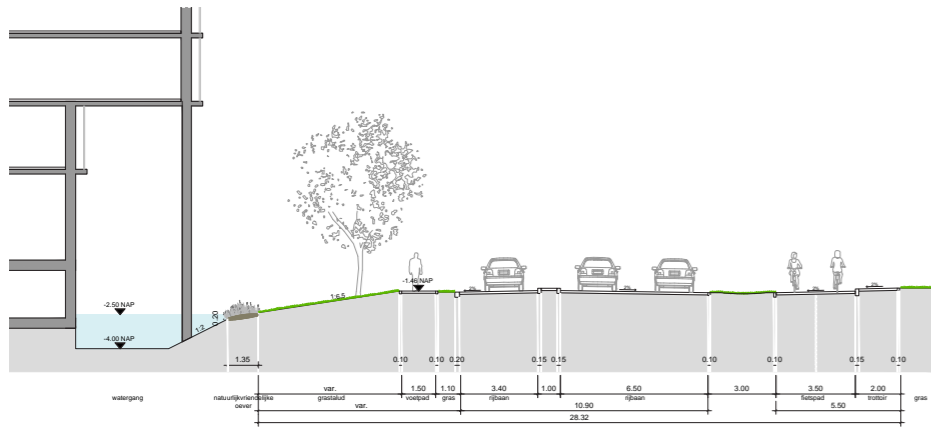
Entree vanaf de Daalwijdreef



Blok 08 & 09



Serial Vision langs de Eekholt



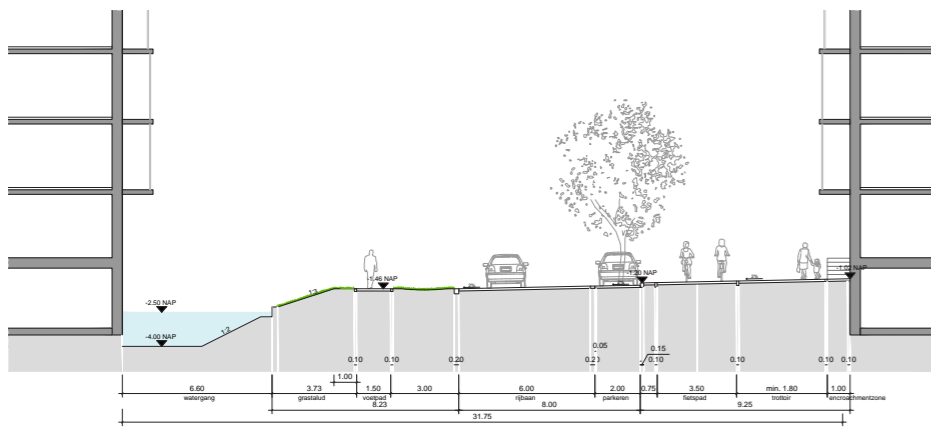
Profiel AA'
inrichtingsplan Karres en Brands



Singel met begroeiende oever, Wipstrippark Zwolle



Eekholt in vogelvlucht



Profiel BB'
inrichtingsplan Karres en Brands



Gemengd verkeersgebruik op de Noordsingel, Rotterdam



Singel met een kleine korrel en verspringende daklijsten



Eekholt ter hoogte van Blok 07



Aanzicht van Blok 03



De Eekholt met zicht op toren 23

Pleinen

De reeks van gebouwblokken aan de noordoostzijde van het plangebied wordt afgewisseld door ertussen liggende pleinen. De gebouwen aan weerszijden 'omarmen' de pleinruimtes zodat een zekere beslotenheid ontstaat die de sociale veiligheid en de kwaliteit van het plein ondersteunt. Aan de zuidwestzijde wordt de pleinruimte over de Singel of kade en aan de andere zijde doorgezet waardoor er vanuit de pleinen een verblijfsgebied met het water ontstaat.

De pleinen zijn plekken waar mensen elkaar kunnen ontmoeten en verblijven en waar kinderen veilig kunnen spelen. Aan de zuidwestzijde van de pleinen zijn de inritten van de parkeergarages voor de bewoners en enkele parkeerplaatsen voor bezoekers gesitueerd. Aangezien de ruimtes in de eerste plaats voetgangersgebied zijn, is de auto daar 'te gast'.

De pleinen hebben elk een herkenbare vloer en een eigen inrichting met voorzieningen om te zitten, te spelen of als bezoeker je fiets te stallen.



Profiel CC'
inrichtingsplan Karres en Brands



Toren Staal, Vrijheidslaan Amsterdam



Vogelvluchtperspectief



Schets van het plein aan het park



Spoorzone

Het gebied Bergwijkpark is aan de noord- en oostzijde begrensd door de groene taluds van de metro en het spoor. Gebouwen staan met hun 'voet' in het groen van het talud. De inrichting van de ruimte is 'natuurlijk', met bomen en verschillende struiken in het gras. Daar waar mogelijk, blijft de bestaande begroeiing behouden. Door het plaatsen van hekwerken (bij Blok 01, de fietsonderdoorgang en Metro Verrijn Stuartweg) zullen de taluds enkel voor onderhoud toegankelijk zijn. De marge tussen talud en gebouwvoet is bedoeld als service strook van minimaal 2 meter breed van waaruit onderhoud aan de gebouwen kan worden verricht.



Daar waar mogelijk, blijft de bestaande begroeiing op het talud behouden



Bloemen in het gras op IJburg

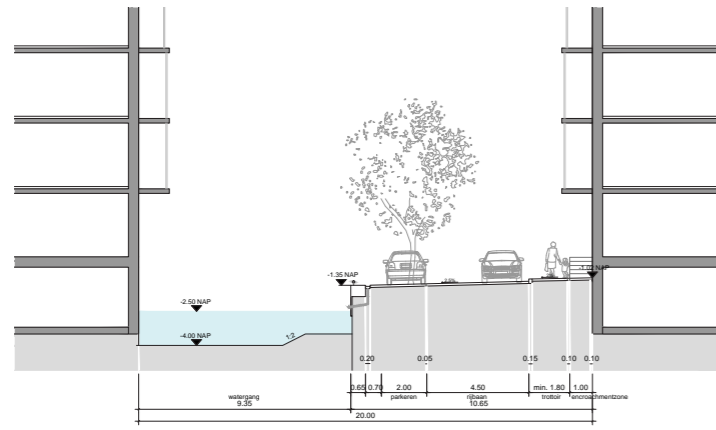


Grachten

Het plan heeft verschillende openbare ruimtes die gericht zijn op het water. De Singel heeft groene taluds waardoor voetgangers op wandelpaden dicht bij het water kunnen komen. Naast de Singel zijn er in het gebied ook andere stedelijke watergangen, de grachten. Aan deze grachten staan gebouwen op kades of met de voet in het water. De openbare ruimte van de grachten en straten is compact. Er wordt beperkt geparkeerd en rijwegen zijn smal; de ruimte wordt gezamenlijk gebruikt door auto, voetganger en fietser. Rijwegen en stoepen hebben 1 materiaal of kleur, bomen en parkeren geordend in een strook op de rand van de kade. Verlichtingsarmaturen zijn hoogwaardig en zal daar waar mogelijk aan de gebouwen bevestigd worden.



Impressie van de grachten



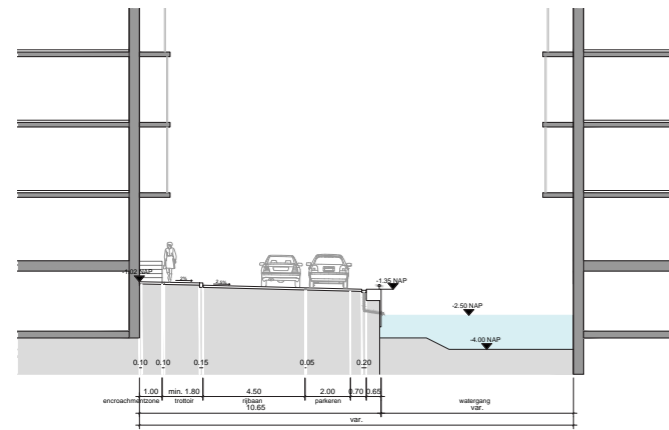
Profiel DD'
inrichtingsplan Karres en Brands



Kade op Java-eiland, Amsterdam



Gebouwen met hun voeten in het water
Sluseholmen, Kopenhagen



Profiel EE'
inrichtingsplan Karres en Brands



Gemengd gebruik van de openbare ruimte
Sluseholmen, Kopenhagen

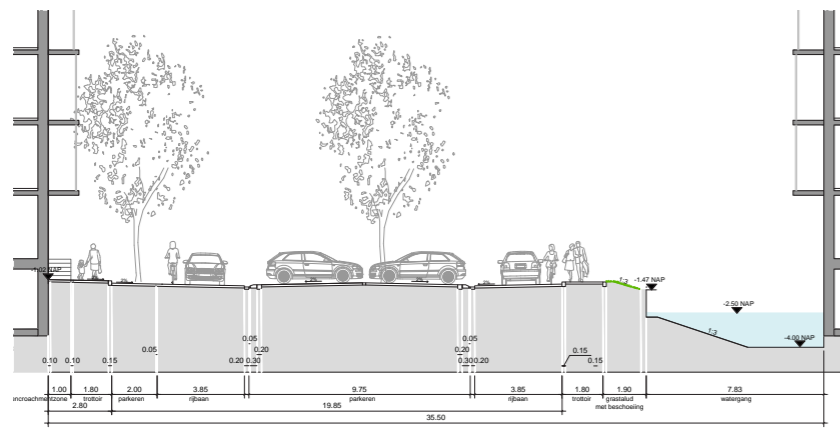


Parkeren langs de gracht
Sluseholmen, Kopenhagen

Laan

De laan is een brede groene straat met aan weerszijden en in het midden laanbomen. De laan is de entree naar de grachten aan de zuidzijde. Aan deze zijde heeft de laan een wisselend profiel met een route langs de gracht en als beëindiging een versmalling door het bouwblok dat aan het park grenst. Aan de zuidelijke kant van de laan vormen het bouwblok en Inholland de begrenzing van het gebied. Er wordt in het midden van de straat gestoken geparkeerd. Aan de zijde van Inholland is ook een rij langsparkeren voorzien. De bestrating is van klinker, de verlichting is functioneel en heeft dezelfde sfeer als bij de grachten en erven.

De laan tussen het Park voor de uit twee blokken bestaande crescent langs zorgt ervoor dat het aangrenzende plein als het ware het gebied in wordt getrokken.



Profiel FF'
Inrichtingsplan Karres en Brands



Nieuwe Ginnekenstraat, Breda

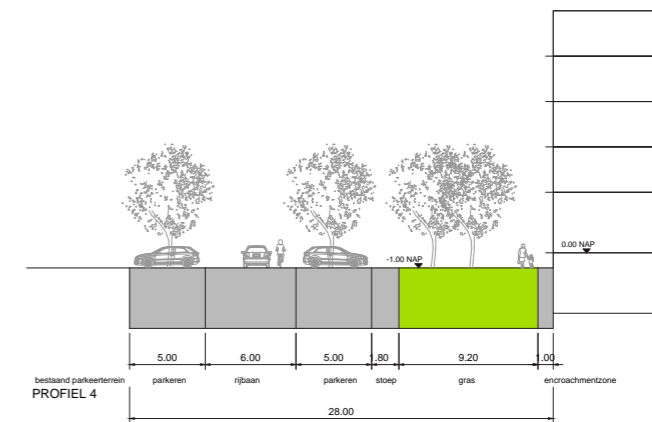
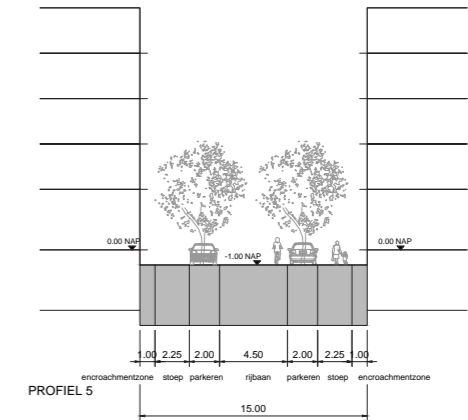


Sint Hubertuslaan, Maastricht



Erf

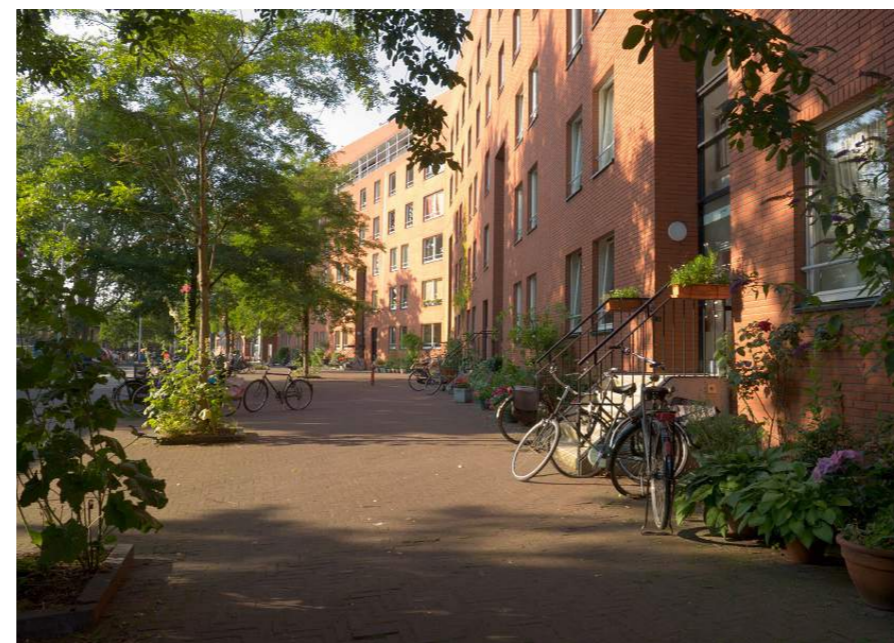
Het erf is een groene rustige woonstraat die in het merendeel dwars op het water staat. Het zijn straten waar de auto te gast is en kinderen kunnen spelen. Parkeren concentreert zich indien mogelijk bij de entree van het erf. Het erf onderscheidt zich van de overige gebieden door een afwijkende kleur baksteen.



Profiel GG' en HH'
Inrichtingsplan Karres en Brands



Groene rustige woonstraat, Olympisch Kwartier, Amsterdam



GWL terrein, Amsterdam



De straat als speelterrein, Leiden

Park

Het park is het hart van de wijk. De verbinding van het park en de grachtenbuurt is geheel voetgangersgebied. Er zijn kleinschalige parkeervelden ter plaatse van de bebouwing aan de oostzijde. Deze zijn vanuit één zijde te bereiken. Er is geen doorgaande route voor gemotoriseerd verkeer. De korrel van de bebouwing is aan deze zijde groter dan de rest van de grachtenbuurt.



Parkspoor Noord, Antwerpen



Parkspoor Noord, Antwerpen



Parkeren in en aan het groen (Kroller Muller)



Schets van de parkzijde



Zicht vanaf het park



Zaailand Leeuwarden



Spelen in het park, Westerpark Amsterdam



Zandbak in het hof, Sluseholmen Kopenhagen

Spelen

De beoogde doelgroep voor de ontwikkeling van Holland Park zijn starters, tweeverdieners en alleenstaanden. Het zullen voornamelijk 1- of 2-persoonshuishoudens zijn. Vanwege deze doelgroep is de verwachting dat er weinig behoefte zal zijn aan speelvoorzieningen. Echter, om de nieuwe buurt toekomstbestendig te maken, zal er wel ruimte gereserveerd worden waar een speelplek op blokniveau gemaakt kan worden.

Afhankelijk van de leeftijd, spelen kinderen dicht bij huis of iets verder. Kinderen tot 6 jaar spelen buiten voor de woning waar ouders goed toezicht kunnen houden. Kinderen van 6 tot 12 jaar spelen iets verder weg, om de hoek op een plein of in een park.

Naast het op de juiste manier situeren van de speelruimte in de wijk voor de gebruikers, zal er tegelijkertijd ook gelet moeten worden op het vermijden van onjuist gebruik. Speelplaatsen voor (kleine) kinderen moeten geen plek worden voor hangjongeren. Een van de belangrijkste uitgangspunten hierbij is het zorgen voor 'ogen op de straat', om Jane Jacobs te citeren, maar ook om de ruimtes niet te groot te maken. Het maken van speel- en recreatieve verblijfsplekken in een luwe omsloten ruimte is een belangrijke keuze voor het houden van 'ogen op de straat'. Omwonenden van deze plekken zullen ze als hun domein beschouwen, waardoor ze actief zullen deelnemen in sociale controle.

Een wijk met veel water zal ook mogelijkheden in zich moeten hebben voor (kleine) kinderen om te spelen. In de besloten binnentuinen van de verschillende bouwblokken is ruimte voor (semi) private speelvoorzieningen voor kleine kinderen. Een aantal bouwblokken zal met bruggen vanaf de kade bereikbaar zijn waardoor de binnentuinen semi-openbare ruimten worden. Het zijn mooie omsloten plekken waar kinderen zelfstandig kunnen spelen. Naast speelruimtes in de blokken, bieden autoluwe straten en pleintjes voldoende open speelruimte voor (kleinere) kinderen. Speeltoestellen zijn daar niet nodig. Het zijn informele plekken waar kinderen spelen met eigen meegebrachte of zelf- bedachte speelmaterialen.

Naast de informele speelplekken zal er per buurt een gestructureerde speelplek voor alle leeftijden moeten komen. Voor de kleine kinderen wordt deze per fase voorzien. Voor de oudere kinderen zal er een nog nader in te vullen centraal gelegen plek in het park kunnen worden voorzien. Dit kan in het ontwerp van het park worden meegenomen.

Sociale veiligheid

De levendigheid van het openbaar gebied wordt voor een groot deel bepaald door de functies die er aan grenzen. Door het maximaal toevoegen van voordeuren, het maken van verblijfsruimten en het minimaliseren van achterkanten wordt het gevoel van sociale veiligheid op een natuurlijke manier verhoogd en neemt de dynamiek in de straat, ook in de avonduren, toe. Op deze manier zijn er altijd 'ogen op de straat'.

Het streven is om het aantal achterkanten aan het openbaar gebied te beperken. Expeditietoegangen, nutsvoorzieningen en bergingen vragen om creatieve, bij voorkeur inpannige, oplossingen om de kwaliteit van het openbaar gebied maximaal te garanderen.



Indicatief programma Holland Park

Woningen *		BVO:
Fase 1	ca. 525 woningen	ca. 60.000 m2
Fase 2	ca. 1.100 woningen	ca. 115.000 m2
Fase 3	ca. 600 woningen	ca. 65.000 m2
Fase 4	ca. 350 woningen	ca. 37.000 m2
Fase 5	ca. 350 woningen	ca. 37.000 m2
Totaal:	ca. 2925 woningen	ca. 314.000 m2

Voorzieningen:
ca. 10.000 m2

** deze aantallen hebben een marge van +/- 10% mits dit niet leidt tot extra bouwmassa*

PROGRAMMA

Wonen

Holland Park wordt een woonwijk voor een brede doelgroep. De goede ligging aan uitvalswegen en aanwezigheid van NS-station Diemen-Zuid en de metrostations Diemen-Zuid en Verrijn Stuartweg, geven het gebied een enorme potentie om zich te ontwikkelen tot een nieuwe woonwijk die de stadsregio bedient. Binnen de Stadsregio Amsterdam is er volgens het Actieprogramma Regionale Woningmarkt 2011-2014 voornamelijk behoefte aan middeldure koop- en huurwoningen. Daarnaast zal het bestaande woningtekort in de stadsregio Amsterdam de komende jaren verder toenemen door de groei van het aantal eenpersoonshuishoudens en door de trek naar de Randstad. De nadruk in Holland Park zal echter liggen op starters en tweeverdieners en alleenstaanden. De transformatie van Bergwijkpark-Noord van kantoren naar woningen zal een positief effect hebben op de leefbaarheid, veiligheid en uitstraling van de wijk en de gebieden eromheen.

In het Stedebouwkundig Plan is een variatie aan gebieden met elk een eigen sfeer en identiteit. Binnen elk gebied zullen de woningen variëren in grootte en mogelijk ook in typologie. Vaak gaat de keuze voor een specifiek woningtype gepaard met de wens om daar te wonen waar (directe) gelijkgestemde burens zijn: er is bijvoorbeeld overeenstemming in leeftijdscategorie, in inkomen of in levensstijl. Door zoveel mogelijk levensloopbestendig te ontwikkelen is het goed mogelijk dat bijvoorbeeld (jonge) gezinnen in een seniorenwoning of senioren omgekeerd in een starterswoning willen wonen. Op deze manier vindt iedereen een (uniek te bouwen) woning in een herkenbare en vertrouwde omgeving.



Indicatieve kaart voorzieningen Holland

- Horeca
- Dienstverlening, werkunits, kantoor
- Winkels
- Laden & lossen



*Kleinschalige detailhandel in de plint
Java-eiland Amsterdam*



*Bibliotheek in de plint
Olympisch Kwartier, Amsterdam*



*Cafe in de plint van een bouwblok
Jan Maijenplein Amsterdam*

Toekomstbestendig

In verband met een goede toegankelijkheid voor alle toekomstige gebruikers liggen wegen en wandelpaden zoveel mogelijk op gelijk niveau en hebben een passende verharding waardoor ze ook na veel regen goed bruikbaar en veilig blijven. Extra aandacht wordt besteed aan overgangen in de openbare ruimte waarbij barrières voor mindervaliden en kinderen worden vermeden.

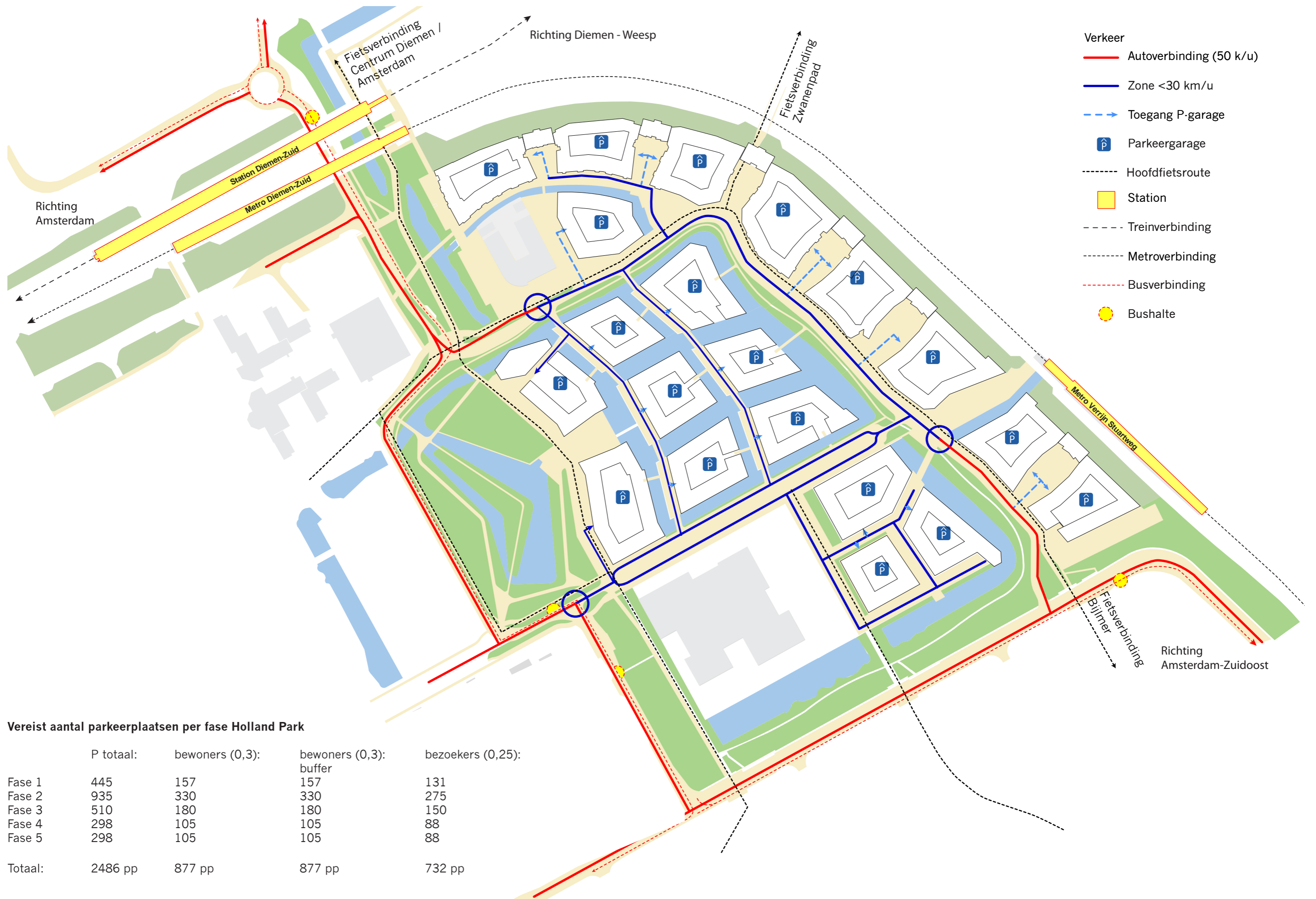
De drager van de woongebouwen is zo ontworpen dat de gebouwen maximale flexibiliteit hebben en daardoor een vergrote toekomstwaarde. De gebouwen zullen voorzien zijn van ruime entrees en de toegankelijkheid voor mindervaliden is gewaarborgd. De wanden in de woningen zijn van lichte materialen zodat deze verplaatst of verwijderd kunnen worden als de woning aangepast moet worden. Een aantal woningen zal bij aanvang al levensloopbestendig zijn. De plattegrondindelingen zijn geschikt om mensen die licht hulpbehoevend zijn langer de mogelijkheid te geven om in het nieuwe Holland Park te gaan wonen.

Per bouwblok zal bij aanvang tussen een aantal woningen een voorziening worden opgenomen die het eenvoudig maakt woningen te koppelen. Met het koppelen van deze woningen zullen er meerdere verschillende woningtypes met wisselende oppervlaktes in het plangebied komen waardoor de diversiteit aan bewoners in de toekomst alleen maar groter zal worden.

Voorzieningen

Met de komst van ongeveer 3.100 woningen komt er ook extra vraag naar voorzieningen. De voorzieningen in omliggende wijken hebben een omvang die slechts aan een deel van de vraag kan voldoen. Om die reden zijn er locaties aangewezen waar op termijn voorzieningen kunnen komen. Dit kunnen zowel commerciële functies zijn zoals (kleinschalige) detailhandel, horeca en zakelijke dienstverlening, als voorzieningen met een maatschappelijk doel. Deze toe te voegen voorzieningen hebben geen bovenwijkse functie. De voorzieningen zijn geclusterd in de wijk langs aanlooproutes vanaf een metrostation, langs de Singel en op en langs het nieuwe plein die de verbinding vormt tussen het park en de nieuwe wijk Holland Park.

Langs de aanlooproutes vanuit metrostation Verrijn Stuartweg is er een zone aangewezen voor commerciële functies zoals (kleinschalige) detailhandel, horeca en zakelijke en maatschappelijke dienstverlening. Dit geldt ook voor de wanden aan het park en het plein. De zone aan de Singel is aangewezen voor gemengd gebruik met kantoren, (kleinschalige) detailhandel, maar ook wonen. De aanlooproute naar de Hogeschool Inholland heeft een optie voor gemengd gebruik.



Vereist aantal parkeerplaatsen per fase Holland Park

	P totaal:	bewoners (0,3):	bewoners (0,3): buffer	bezoekers (0,25):
Fase 1	445	157	157	131
Fase 2	935	330	330	275
Fase 3	510	180	180	150
Fase 4	298	105	105	88
Fase 5	298	105	105	88
Totaal:	2486 pp	877 pp	877 pp	732 pp

VERKEER

Het gebied Holland Park ligt tussen de rijkswegen A10 en A9 en is daardoor zeer goed bereikbaar met de auto. De bereikbaarheid met het openbaar vervoer is goed door de aanwezigheid van metro, trein en bus. Het gebied ligt op een kruising van verschillende doorgaande fietsroutes die het gebied verbinden met de stad Amsterdam maar ook met omliggende buitengebieden als Ouderkerk of de Gaasperplas.

Met het Stedebouwkundig Plan voor Holland Park ontstaat een gevarieerd stedelijk woonmilieu met een compacte openbare ruimte. Om te kunnen voldoen aan de gestelde parkeernorm hebben de gebouwen parkeervoorzieningen voor bewoners. Bezoekers parkeren in het openbaar gebied. Door het parkeren in bepaalde gebieden te concentreren kunnen andere delen van het openbaar gebied een inrichting krijgen die gericht is op voetgangers en fietser waar een beperkt aantal geparkeerde auto's aanwezig zullen zijn.

Bereikbaarheid is een belangrijk thema in het Stedebouwkundig Plan. De goede bereikbaarheid van het gebied maakt het voor een grote en brede groep gebruikers tot een aantrekkelijke woonomgeving.

Bereikbaarheid met de auto

Het gebied is door middel van de bestaande ontsluitingswegen als de Gooiseweg, Daalwijkdreef en Bergwijkdreef goed bereikbaar. Daarbij zal de Singel als entree voor het gebied fungeren. De maximumsnelheid aan de Singel gaat daar van 50 km per uur naar 30 km per uur ter hoogte van CVZ en Toren 23 en blok 5 aan de noordwestzijde en ter hoogte van blok 9 aan de zuidoostzijde. Vanuit deze Singel is via de laan, de grachten, erven en pleinen het grootste deel van de parkeervoorzieningen bereikbaar. De pleinen, erven en grachten zijn voor een groot deel bereikbaar met de auto maar zijn zo ingericht de auto er te 'gast' is.

Parkeren

De parkeernormen zijn vastgesteld in het Masterplan, conform de normen als vastgelegd in de ASVV (CROW). Voor het gebied worden de normen aangehouden voor 'sterk stedelijk centrumgebied' (categorie schil centrum). Voor de gehele planontwikkeling geldt een parkeernorm van 0,85 parkeerplaats per woning, waarvan 0,3 parkeerplaats per woning in de blokken en 0,3 parkeerplaats als buffer in diezelfde of andere blokken gereserveerd zal worden. Per blok zal er in de uitwerking in overleg met de gemeente naar een passende oplossing worden gezocht waarbij te denken valt aan het reserveren van extra ruimte of het toepassen van een parkeersysteem.



Voor bezoekers van woningen en voorzieningen wordt 0,25 parkeerplaats per woning in het openbaar gebied gerealiseerd. Er kan in de verschillende fasen van ontwikkeling van het gebied als geheel gebruik worden gemaakt van de aanwezige parkeercapaciteit van de omliggende deelgebieden. Per planfase zal in overleg met de gemeente een sluitende parkeerbalans worden opgesteld. Gezien de ligging en het aanwezige programma is het noodzakelijk om in het gebied een parkeerregime in te voeren. Er zal in het gebied een blauwe zone worden geïntroduceerd. In de uitwerking van de inrichting van de openbare ruimte dient hier rekening mee te worden gehouden.

Auto delen

Het ligt in de verwachting dat de toekomstige bewoners, gezien de ligging vlakbij Amsterdam, veel gebruik zullen maken van het autodelen zoals bijvoorbeeld Greenwheels, ConnectCar en Car2Go. Er worden in eerste instantie in het openbaar gebied van Holland Park een viertal parkeerplaatsen gereserveerd voor auto delen. Deze parkeerplaatsen worden in de parkeerbalans meegenomen.

Mocht er op termijn meer behoefte ontstaan, dan kan dit aantal worden uitgebreid.

Langzaam verkeersroutes

Met de fiets is het gebied vanuit alle richtingen op een prettige en goede manier bereikbaar. Langs de Singel is daartoe een vrijliggend fietspad aanwezig zowel op het 50km-gedeelte als het 30km-gedeelte. De overige straten zijn geheel ingericht als 30km wegen. Het trottoir en rijbaan liggen in hetzelfde vlak. De auto is er te 'gast'.

De huidige doorgaande (vrijliggende) fietsroutes blijven in de nieuwe plannen behouden. Ze zijn onderdeel van het regionale fietsnetwerk die de verbinding vormt met de omliggende wijken, het centrum van Amsterdam en het landelijk gebied.

In alle gebouwen wordt voor bewoners een gemeenschappelijke fietsenstalling gerealiseerd. Alleen bezoekers zijn aangewezen op fietsplekken in de openbare ruimte. Per fase worden voldoende parkeervoorzieningen voor bezoekers gerealiseerd. De plekken worden in het inrichtingsplan nader uitgewerkt.



- Afvalpunten**
- ★ Ondergrondse afvalcontainer (plastic, gft en restafval)
 - Brengpark (papier, glas en textiel)



- Hulpdiensten**
- Aanrijroute hulpdiensten
 - Opstelplaats

Openbaar vervoer

Het gebied is zeer goed bereikbaar met het openbaar vervoer. Aan de Bergwijkdreef en de Daalwijkdreef zijn verschillende bushaltes aanwezig. Het NS Station Diemen-Zuid ligt in de noordwesten van het plangebied. Naast de bereikbaarheid per trein en bus heeft de locatie ook nog twee metrostations; Diemen-Zuid en Verrijn Stuartweg aan de rand van het plangebied. Schiphol en het centrum van Amsterdam zijn binnen 20 minuten te bereiken.

Afval

Ten behoeve van het gescheiden afvoeren van huisvuil zullen er in het gebied op verschillende plekken ondergrondse afvalcontainers aanwezig zijn. Overeenkomstig de eisen van de gemeente zal de maximale loopafstand vanaf de voordeur van de woongebouwen tot aan deze voorzieningen maximaal 75m lang zijn.

Inzameleilanden worden gesitueerd bij de entrees van de wijk, voorzien van parkeermogelijkheden.

De verschillende bedrijven en horeca zullen moeten voorzien in eigen in pandige voorzieningen om hun afval op te slaan om deze vervolgens op een passende wijze gescheiden aan te kunnen bieden aan de betreffende afvalverwerker.

Hulpdiensten

Alle straten binnen het plangebied zijn toegankelijk voor brandweer en ambulance. Sommige delen van de openbare ruimte zijn alleen bereikbaar voor hulpdiensten, deze ruimten zullen door middel van neerklapbare palen afgesloten worden voor het autoverkeer.

Het plan heeft een groot aantal bruggen. De bruggen voor auto's en hulpdiensten krijgen een eurocode vergelijkbaar met de oude verkeersklasse 45. De bruggen zijn toegankelijk voor een vuilnisauto en hulpdiensten (zie thematische kaart). Het gebied zal daarmee voor de verschillende hulpdiensten goed bereikbaar zijn. De bruggen tussen fase 2 en het oostelijke deel van de Singel zijn alleen voor voetgangers en fietsen toegankelijk.

Expeditiveverkeer

Het gebied biedt ruimte aan diverse kleinschalige winkels, horeca en dienstverlening. Deze zullen vooral langs de Singel en aan het plein grenzend aan het park een plek krijgen. Binnen het Stedebouwkundig Plan is alleen ruimte voor functies die voor hun bevoorrading gebruik maken van voertuigen die geen speciale laad- en losvoorzieningen nodig hebben. Echter worden er in het gebied in de directe nabijheid van de voorzieningen voldoende laad- en losplekken met voldoende breedte gereserveerd. De exacte locatie wordt in de uitwerking van de openbare ruimte vastgesteld.

Kabels & Leidingen

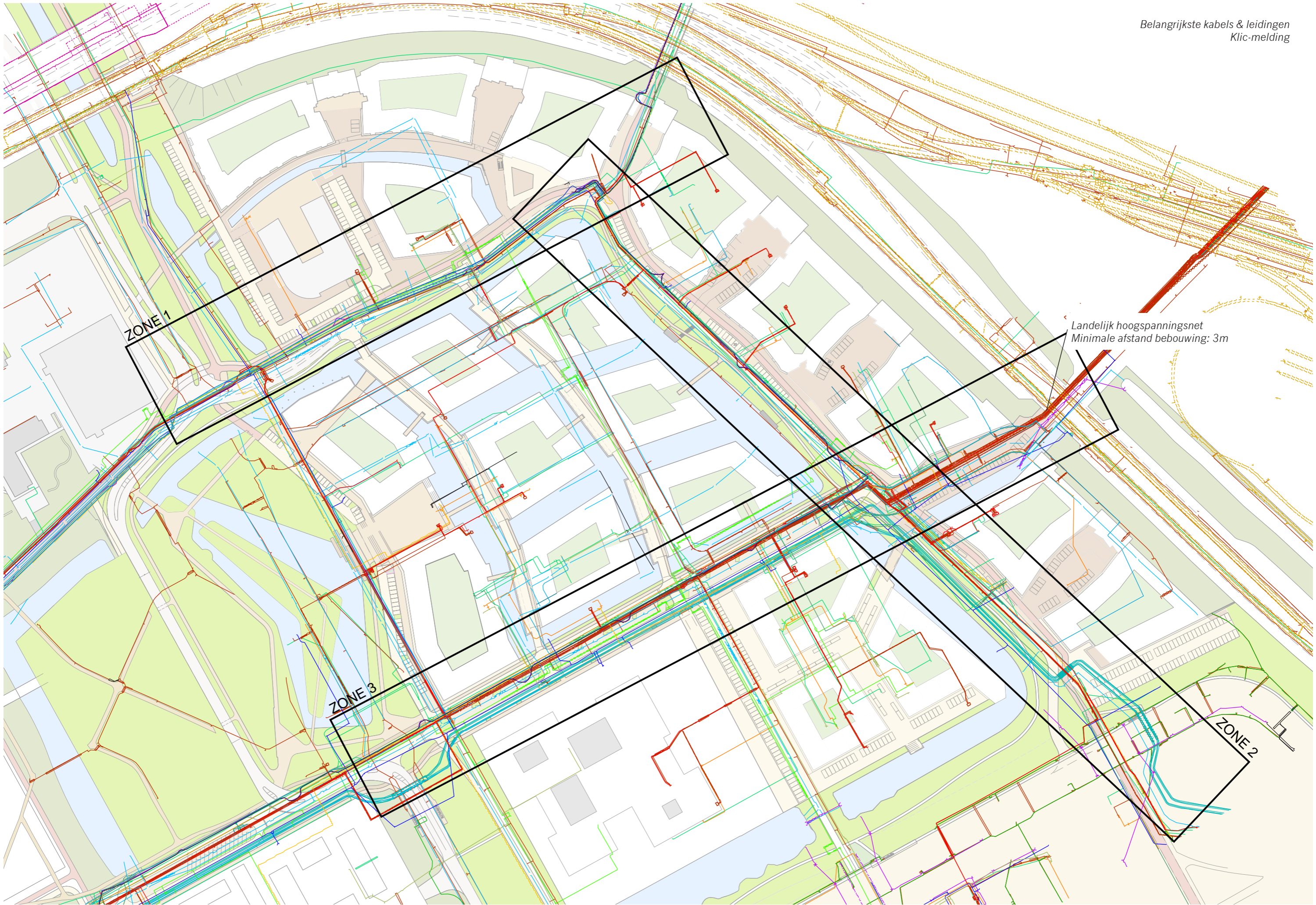
De structuur van het Masterplan (2013) is er op gericht om de bestaande ondergrondse infrastructuur te behouden en te (her)gebruiken. In het plangebied zijn er drie belangrijke zones van kabels en leidingen die het gebied verbinden met de omliggende wijken. Deze zones blijven in het Stedebouwkundig Plan gereserveerd.

Zone 1: Singel tussen fase 1 (blokken 3 en 5) en fase 2 (blokken 18, 19 en 23) en onder het plein tussen de blokken 3 en 6, waar de kabels en leidingen onder het metrospoor lopen richting bedrijventerrein Verrijn Stuart (richting noord/oost).

Zone 2: Singel tussen fase 2 (blokken 16,17 en 18) en fase 3 (blokken 6,7 en 8). Het leidingtracé langs de Singel richting Daalwijkdreef blijft behouden in de richting noord/zuid.

Zone 3: Laan tussen fase 2 (blokken 16, 21 en 22) en fase 4 (blok 15) alsmede tussen fase 3 (blok 8) en fase 5 (blok 9). Leidingtrace vanaf metrostation Verrijn Stuart over de Laan richting het zuidwesten over het huidige Zilvermeeuwpad.

De kabels en leidingen in de bestaande Wildenborch (middenin fase 2) moeten worden verwijderd c.q. verlegd. Deze maakt ook conform het Masterplan geen onderdeel uit van het "raamwerk". Voor de omlegging wordt ruimte gereserveerd direct naast het bestaande kabels en leidingentracé in zone 1.





Op het water kan met bootjes gevaren worden, Sluseholmen Kopenhagen



Groene singel, Wipstrikpark Zwolle

LANDSCHAP/GROEN EN WATER

Het huidige gebied Bergwijkpark-Noord wordt op dit moment gekarakteriseerd door een samenspel van brede groene lanen, brede watergangen en verharde terreinen met losstaande (kantoor)gebouwen. De groene ruimte langs het spoor is ongedefinieerd en ruig en is eerder een groene invulling dan een verblijfsplek. Het te vernieuwen centrale park, is daarentegen een grote natuurlijke groene ruimte met verschillende grotere bomen, bosschages en verschillende verblijfsplekken. De watergangen zijn ruim opgezet en omsluiten het gehele gebied. Waternet heeft in 2008 een notitie opgesteld met betrekking tot de gewenste vormgeving en kwaliteit van de waterstructuren in het gebied. De randvoorwaarden uit deze notitie zijn opgenomen in het Strategisch Masterplan (2013) en verder uitgewerkt in dit Stedebouwkundig Plan.

Waterstructuur

In het Stedebouwkundig Plan Bergwijkpark wordt het grootste deel van de bestaande water- en groenstructuren behouden. Het plan heeft een compacte stedelijke structuur. In de nieuwe plannen wordt de waterstructuur sterk uitgebreid waardoor het gebied een nieuw waterrijk karakter krijgt. Behalve dat de nieuwe waterstructuur aan de wijk een herkenbaar karakter geeft biedt ze ook extra ruimte voor waterbuffering. Alle nieuw te graven watergangen zijn hoofdwatergangen. De minimale doorvaarhoogte en breedte worden conform de eisen van Waternet uitgevoerd. De verschillende watergangen zijn onderling doorgekoppeld door middel van duikers. Daar waar de watergang de infrastructuur kruist is het verstandig om de duikers ook als ecopassage met faunagoot in te richten.

In de plannen wordt de groen- en waterstructuur direct gekoppeld aan de verschillende gebouwen waardoor deze beter beleefbaar worden voor de bewoners en gebruikers van het gebied. Zo staan de gebouwen aan de Singel met hun voet in het water. De overzijde behoudt zijn groene taluds waardoor het water bereikbaar wordt en je op een prettige manier een wandeling door de buurt kunt maken of kunt verblijven.

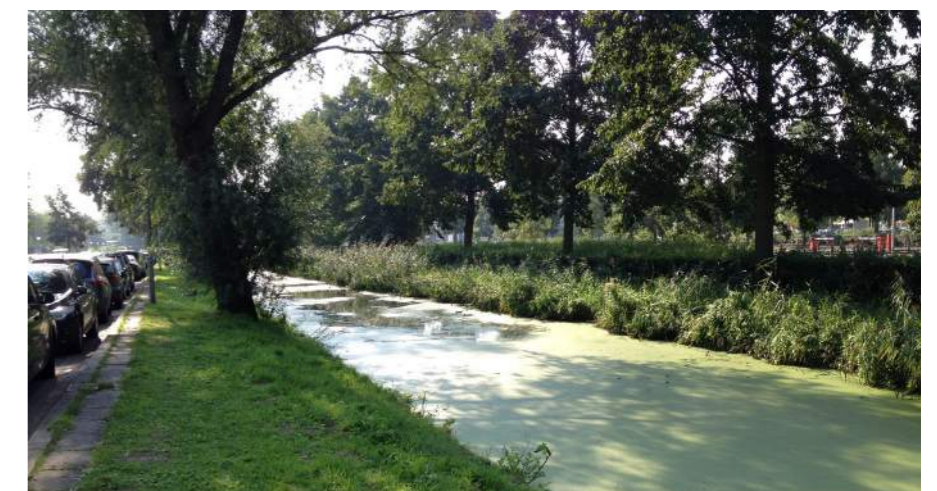


Groenstructuur

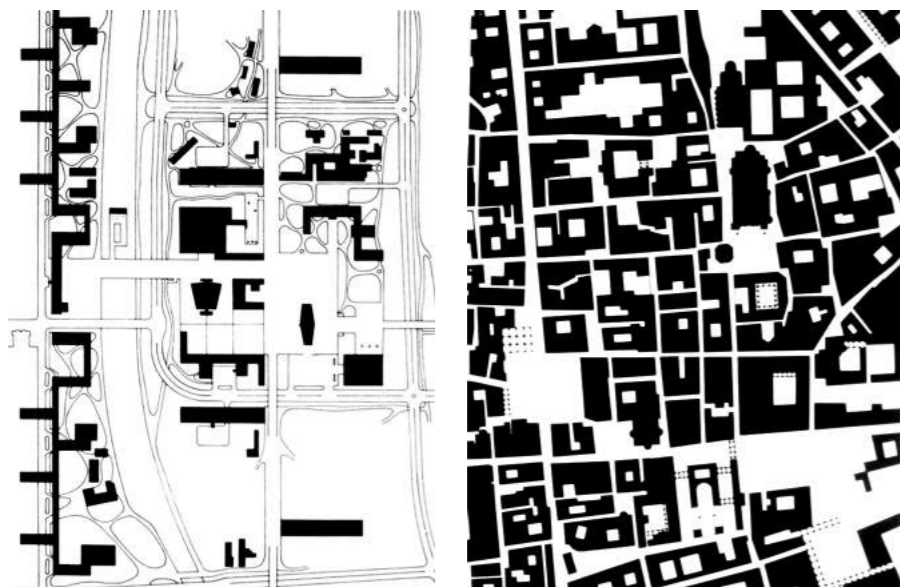
De groenstructuur in het gebied wordt gekenmerkt door de brede groene Singel, de laan en het park dat in zijn nieuwe positie meer centraal in de wijk komt te liggen. De laan behoudt het groene karakter met grote bomen aan weerszijden van de rijbaan. Gebouwen staan met hun voorkanten aan deze straten en zijn zichtbaar tussen de bomen door. In het Stedebouwkundig Plan wordt het park op de plek van de huidige Bergwijkdreef gelegd. De bebouwing aan de oostzijde van het park staat hier met zijn voorkant aan het park. Hiermee krijgt het park een duidelijke begrenzing en wordt de sociale controle vergroot.

Beheer en onderhoud

In overleg met de gemeente zullen de groene structuren verder worden uitgewerkt waarbij de wensen en eisen met betrekking tot het beheer en onderhoud mede bepalend zullen zijn voor de keuze van soorten en materialen. Deze zullen moeten aansluiten bij de omliggende gebieden waarbij het de voorkeur heeft om in te zetten op hoogwaardige soorten en materialen, waardoor de beheer- en onderhoudskosten op de lange termijn beperkt kunnen blijven.



Het bestaande groen in het Bergwijkpark wordt versterkt en uitgebreid



*Vergelijking St. Die en Parma; het verschil tussen ruimte en een plek
De compacte openbare ruimte zorgt voor een menselijke maat*



*Het stedenbouwkundig plan gaat verder op de bestaande structuur
Het water en groen in het plangebied worden hierbij alleen maar versterkt*



*Het plangebied is goed bereikbaar met het openbaar vervoer;
Er is een treinstation en twee metrohaltes*

MILIEU & DUURZAAMHEID

Een gebied heeft slechts toekomstwaarde als er duurzaam omgesprongen wordt met energie en materiaal. De openbare ruimte dient een heldere structuur te hebben met ruimte voor veranderende gebruikerswensen. De aanwezige groene structuren moeten betekenis hebben op de schaal van de stad en er zal op een goede manier omgegaan moeten worden met gezondheid en welzijn van haar gebruikers, waardoor ze een hoge gebruikswaarde heeft. Alleen als er een goed evenwicht is tussen al deze aspecten zullen bewoners en gebruikers goed voor hun gebied zorgen, waardoor het mooi, aantrekkelijk, netjes en daarmee waardevol blijft.

Naast het zuinig omgaan met materiaal, water en energie zit duurzaamheid ook in het welzijn van de mensen die er wonen en werken. In het Stedenbouwkundig Plan voor het gebied staan de kwaliteit en de inrichting van de openbare ruimte voorop. Omdat we in de openbare ruimte voorzieningen maken om elkaar te kunnen ontmoeten en om spontane activiteiten als spelen en sporten te kunnen ontplooiën, ontstaat sociale verbondenheid van bewoners met hun buurt. Door daarbij alle gebouwen met hun gebruiksfuncties te richten naar de openbare ruimte en openbare gebieden op een aantrekkelijke manier overzichtelijk en toegankelijk te maken voor alle gebruikers, wordt sociale veiligheid gecreëerd.

De verschillende openbare ruimtes zijn overzichtelijk en compact en hebben een menselijke maat. Doordat er in het gebied naast wonen ook kleinschalige detailhandel, horeca en dienstverlening aanwezig is, ontstaan ruimtes waar je niet alleen overdag maar ook in het de avonden prettig en veilig kunt verblijven.

Met de gekozen planopzet worden bestaande groen- en waterstructuren versterkt, zodat ze een sterkere bijdrage leveren aan de identiteit van de plek. Groene structuren spelen in een vitale wijk een belangrijke rol. Ze geven een gebied karakter, creëren recreatieve mogelijkheden, bieden verkoeling en zorgen er bovendien voor dat de biodiversiteit in het gebied wordt vergroot.

Voor de inrichting van het gehele gebied is gekozen voor een hoogwaardige kwaliteit en duurzame materialen.

Flexibiliteit vergroot de levensduur van een gebied en heeft zowel betrekking op de gebouwen als op de inrichting van een gebied. De gekozen structuur met losse blokken rondom pleinen en eilanden maakt een goede fasering van het plan mogelijk, waardoor optimaal aangesloten kan worden bij de veranderende wensen van gebruikers.

Klimaat

Op de lange termijn worden lange, droge perioden voorspeld. Door de ruime aanwezigheid van bomen (verdamping = afkoeling) en de hoge gevels (schaduw) lijkt de wijk voorbereid op deze klimaatwijziging. Ook worden intensere buien voorspeld. Het geplande oppervlaktewater biedt kansen die extreme neerslag te verwerken. Het is van belang hier met de inrichting van de openbare ruimte rekening mee te houden.

Grondbalans

In het plan wordt aanzienlijk veel nieuw oppervlaktewater gerealiseerd. Daarnaast wordt ondermeer het grondlichaam van de huidige Bergwijkdreef afgegraven. Om deze redenen is het niet mogelijk om een gesloten grondbalans te realiseren met in acht neming van de uitgangspunten voor de nieuwe maaiveldhoogte. Er ontstaat zodoende een overschot aan vrijkomende grond. Voordeel is dat de vrijkomende grond hoofdzakelijk bestaat uit ophoogzand gebruikt tijdens de integrale ophoging van Bergwijkpark (laagdikte 2 tot 3 meter). Dit zand zou aan de markt verkocht kunnen worden waardoor er voor deze bouwstof een nieuwe bestemming gevonden kan worden.

Detailhandel, dienstverlening & maatschappelijke voorzieningen

Binnen het plan is ruimte gereserveerd voor aanvullingen bij het programma zoals kleinschalige detailhandel, horeca, zakelijke dienstverlening en maatschappelijke voorzieningen. Dit programma mag geen belemmering opleveren voor de omliggende woningen. Per bouwblok zullen de mogelijkheden voor het aanvullende programma bekeken worden. De aspecten geluidsoverlast, geur, stank en brandeisen zullen bij de ontwerpen meegenomen worden. Indien het aanvullende programma expeditie met grotere vrachtauto's en/of winkelwagentjes vraagt, zullen er mogelijk extra maatregelen getroffen moeten worden.

Horeca

Daghoreca met kleinschalige gevelterrassen is binnen het plan beperkt mogelijk. Bij de uitwerking zal voor terrassen nader akoestisch onderzoek nodig zijn, waarin de bijdrage van menselijk stemgeluid is meegenomen.

Flora & fauna

Op basis van de quickscan door Eelerwoude wordt toetsing van de effecten op beschermde Natura 2000-gebieden en Ecologische Hoofdstructuur niet noodzakelijk geacht. Voor de ontwikkeling van Holland Park blijft het wel van belang de bestaande flora & fauna in acht te nemen. Er is daarom een ecologisch werkprotocol opgesteld, zodat plant- en diersoorten zoveel mogelijk worden beschermd tegen de geplande bouw. Centraal staat hierbij de zorgplicht uit de Flora- en faunawet. Deze houdt in dat iedereen 'voldoende zorg' in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende dieren en planten en hun leefomgeving. Dat betekent dat voor de wet alle dieren en planten van onvervangbare waarde zijn en dat daar dus zorgvuldig mee omgegaan moet worden. Maatregelen tijdens werkzaamheden dienen in het ecologisch werkprotocol samengevat te worden.

Aandachtsoorten



Rietorchis - 20 tot 60 cm hoog.



Gewone dwergvleermuis - 3,5 - 8 gram, 18 - 24 cm spanwijdte en 3,5 tot 5 cm lang.

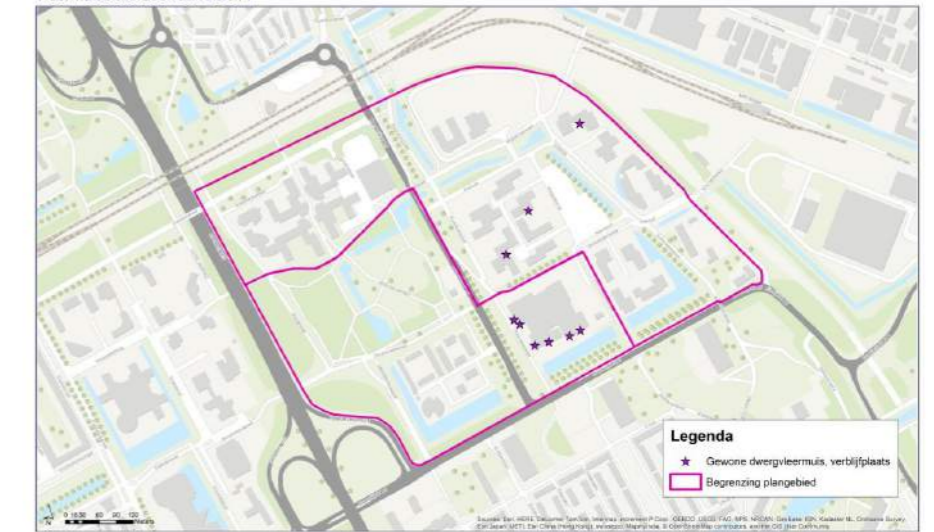


Ringslang - tot 1 meter 40 lang.

Aandachtsoorten Bergwijkpark
uit: 'Ecologisch werkprotocol Bergwijkpark Diemen (P6237)

Bergwijkpark Diemen

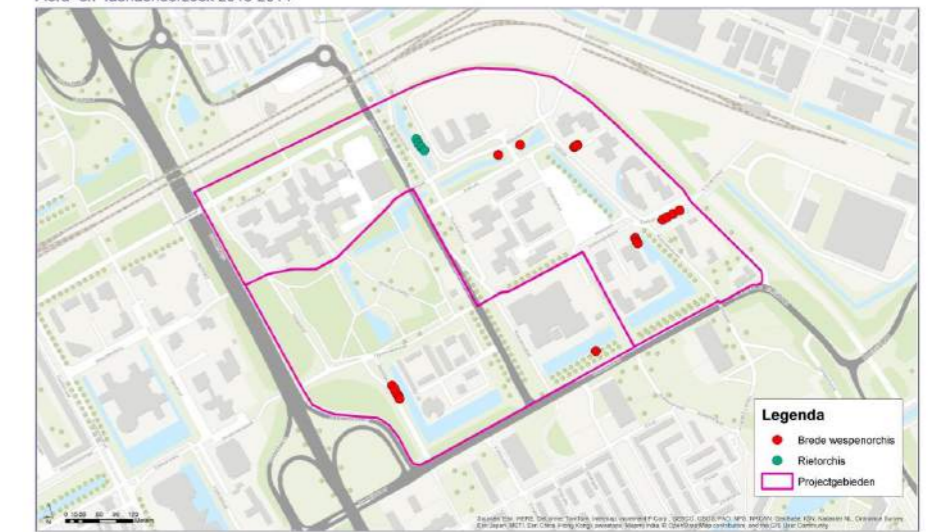
Vleermuisonderzoek 2013-2014



Locatie verblijfplaatsen gewone dwergvleermuis

Bergwijkpark Diemen

Flora- en faunaonderzoek 2013-2014



Standplaatsen rietorchis

Verblijfplaatsen aandachtsoorten
uit: 'Ecologisch werkprotocol Bergwijkpark Diemen (P6237)

