De Bongerd

Stedenbouwkundig Plan

programma en ontwerp



Stadsdeel Amsterdam-Noord

10 januari 2007 PROJECTBUREAU DE BONGERD

De Bongerd

Stedenbouwkundig Plan

Programma en ontwerp

10 januari 2007 vastgesteld in de deelraad

Projectbureau De Bongerd

Stadsdeel Amsterdam-Noord

Inhoud

Inleiding 3

Samenvatting 7

deel A de opgave

1. Een nieuw stedenbouwkundig plan 15
2. Inventarisatie bestaande situatie 21
3. Uitgangspunten voor ontwerp 25

deel B ontwerp

4. Stedenbouwkundig concept 29
5. Het plan 37
6. Programma 43
7. Stedenbouwkundige regels en architectonische criteria 49
8. Verkeer en parkeren 59
9. Openbare ruimte, groen en speelvoorzieningen 65
10. Beeldende kunst 87
11. Waterhuishouding 91
12. Kabels en leidingen 93
13. Tunnel, bruggen en duikers 95
14. Natuur 101
15. Milieu 103
16. Woonboten 107
17. Sanering 111
18. Sociale Veiligheid 113

deel C proces en financiën

19. Beheer 117
20. Financiën 119
21. Planning en fasering 123
22. Communicatie 127

colofon

bijlagen (aparte rapportage)

1. Samenvatting Mobiliteitsonderzoek Amsterdam-Noord tot 2030
2. Aangepaste regeling Basiskwaliteit Woningbouw Amsterdam 2005
3. BLVC plan
4. randvoorwaarden en beleidskaders
5. rapportage Goudappel Coffeng betreft alternatieve locatie loop/fietsbrug
6. Hoogbouw Effect Rapportage
7. Geluidsonderzoek
8. Profielen ondergrondse infrastructuur
9. Bouwenvelop
10. Studie Kanaalstrip



ligging plangebied in amsterdam



uitvoering deelgebied 1

Inleiding

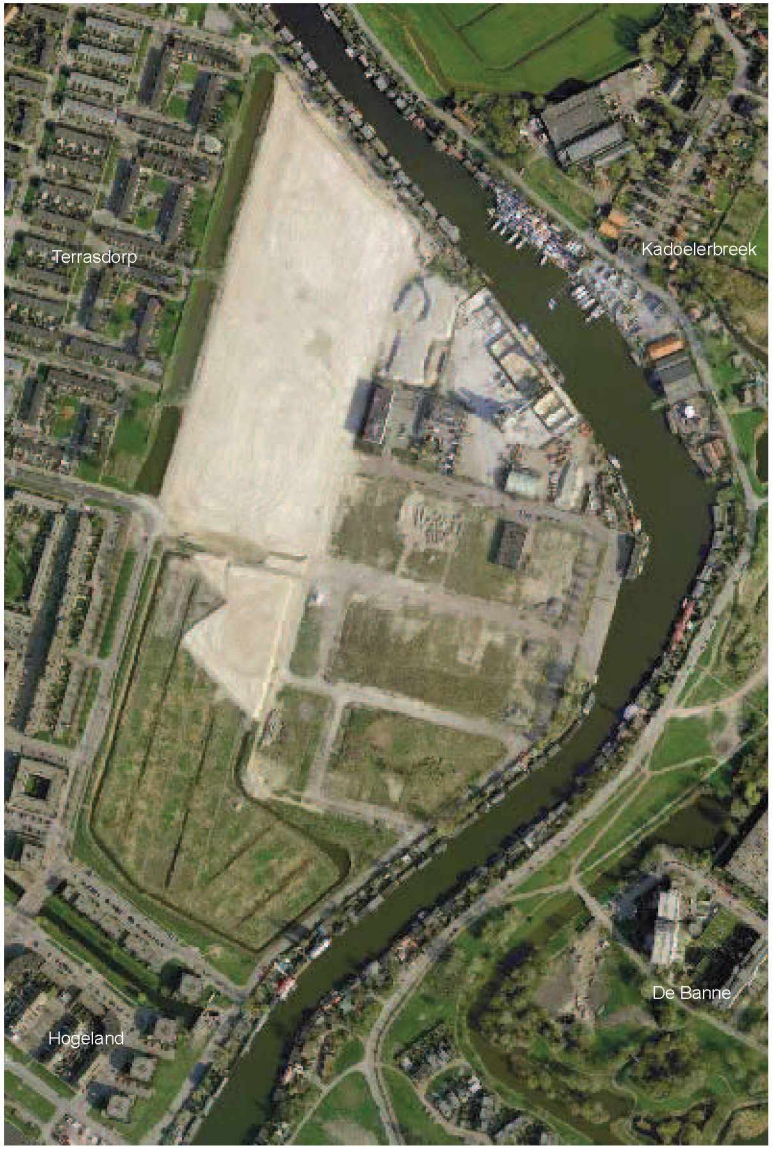
In de nieuwe woonwijk De Bongerd, vlak achter het NDSM-terrein, komen 1300 tot 1400 woningen. Buiten wonen in de stad is het centrale thema van dit woningbouwproject. Het wordt een kleinschalige, intieme wijk, gelegen in de bocht van Zijkanaal I. Vanuit De Bongerd ben je met de fiets en de pont in een kwartier op het Centraal Station en net zo snel temidden van de weilanden in Waterland of in recreatiegebied Het Twiske. De Bongerd wordt het tuindorp van de 21e eeuw. De wijk is naar verwachting in 2013 voltooid.

De Bongerd is opgedeeld in een aantal gebieden die in verschillende fasen worden ontwikkeld. Voor deelgebied 1 is in 2003 een Stedenbouwkundig Plan (SP) vastgesteld. Begin 2005 is gestart met de bouw van de eerste 150 woningen. In de zomer van 2006 hebben de eerste bewoners hun woning betrokken. Voor de overige deelgebieden is dit SP, dat nu voor u ligt, opgesteld. Voor het opstellen van het SP wordt de systematiek gevolgd zoals dat vanaf 2006 in Amsterdam bestuurlijk voor ruimtelijke plannen is bepaald (plaberum 2006, fase programma en ontwerp). Volgens deze systematiek worden het stedenbouwkundig programma van eisen en het stedenbouwkundig ontwerp geïntegreerd opgesteld. Op basis van dit product kunnen de architecten de woningen ontwerpen en de gemeente een maaiveldontwerp maken.

het stedenbouwkundig plan voor de Bongerd

Bij de uitwerking van deelgebied 1 van De Bongerd is gebleken dat aanpassingen van het stedenbouwkundig programma van eisen uit 1999 wenselijk waren. Het woningconcept leidde tot hoge bouwkosten, hoge woningdichtheden en een te beperkt gedifferentieerd woonmilieu. Omdat het plan moest worden herzien was het mogelijk ook de gekozen wegenstructuur, het waterontwerp en de wijze van sanering nog eens kritisch tegen het licht te houden. Het zoveel mogelijk laten liggen van woonboten werd tevens een nieuw uitgangspunt. Een en ander heeft geleid tot een nieuw plan.
De geplande tunnelverbinding tussen de Klaprozenweg en de IJdoornlaan maakt geen onderdeel uit van dit SP. Bij de uitwerking is wel rekening gehouden met de ruimtelijke inpassing van deze weg en tunnel.

Uitgangspunt van het SP is dat de bewoners van de Bongerd zich thuis voelen in de nieuwe woonwijk. Bovendien moet de wijk een als vanzelfsprekend onderdeel vormen van de stedelijke structuur van Amsterdam-Noord. Belangrijk voor de nieuwe woonwijk is de omgeving en de manier waarop de wijk hierop aansluit. Een aantrekkelijk element is het water, dat nu optimaal wordt ingepast in het plan.



luchtfoto plangebied

de partners in het project

Het nieuwe SP is door het stadsdeel, ondersteund door de Dienst Ruimtelijke Ordening (DRO) en het Ontwikkelingsbedrijf Gemeente Amsterdam, in samenwerking met de Ontwikkelingscombinatie De Bongerd (ODB) opgesteld. Bureau Palmboom & Van den Bout heeft op stedenbouwkundig terrein geadviseerd.

de bouwenvelop

Onder de noemer van De Grote Vereenvoudiging heeft de gemeente Amsterdam in 2005 bepaald hoe woningbouwprojecten aanzienlijk kunnen worden vereenvoudigd. Kern hiervan is dat in een vroeg stadium in zogenoemde bouwenveloppen de randvoorwaarden voor het bouwen en de grondprijs worden vastgesteld. De ontwikkelaar houdt zo een zekere flexibiliteit bij de uitwerking.
In overeenstemming met deze nieuwe werkwijze wordt voor het project De Bongerd in bouwenveloppen vastgelegd wat het minimale aantal woningen moet zijn en welke voorzieningen daarbij horen. Ook het aantal parkeerplaatsen en een beschrijving van de stedenbouwkundige en architectonische uitgangspunten worden in de bouwenveloppen opgenomen.
De bouwenvelopafspraken worden vervolgens opgetekend in een zogenaamde bouwenvelopovereenkomst. Hiermee worden de afspraken tussen de ontwikkelaar en de gemeente over zaken als woningaantal, planning en de grondprijs vastgelegd.

status en procedure stedenbouwkundig plan

Het SP is een wijziging van het Stedenbouwkundig Programma van Eisen dat in 1999 door de stadsdeelraad is vastgesteld. In het SP worden voor deelgebied 2 t/m 5 bouwenveloppen opgesteld. Deze zijn het uitgangspunt voor de contractvorming en de uitvoeringsfase (bouwplan en maaiveldontwerp).

leeswijzer

In deel A worden voor diverse aspecten van het plan de ontwikkelingen, de veranderende inzichten, uitgangspunten en randvoorwaarden beschreven.
In deel B wordt het Stedenbouwkundig Plan toegelicht, in deel C het proces en de financiën. De bijlagen zijn in een aparte rapportage opgenomen.

Samenvatting

algemeen

De Bongerd is een nieuw woningbouwproject in Amsterdam-Noord met tussen de 1300 en 1400 woningen. In de luwte van de stad maar tegelijkertijd in de nabijheid van het centrum. De nieuwe wijk ligt achter het NDSM-terrein, langs het Zijkanaal I. Vanuit De Bongerd ben je met de fiets in tien minuten in het veenweidelandschap van Waterland en in recreatiegebied Het Twiske. Met behulp van de pont vanaf het NDSM-terrein sta je in een kwartier in de binnenstad.
De Bongerd is het tuindorp van de 21ste eeuw. Het is een kleinschalige, rustige wijk met veel groen. De wijk is ruim van opzet, maar binnen de verschillende buurten is gekozen voor een intieme sfeer met kleine woonstraten. De robuuste appartementengebouwen aan de buitenrand van het gebied ademen een weidse sfeer. Het water is altijd dichtbij, met aan de ene kant het Zijkanaal I, dat op deze plek ruim 70 meter breed is en mooi afbuigt. Aan de andere kant, de west- en zuidzijde, komen twee singels van elk ruim 20 meter breed.

het stedenbouwkundig plan

De Bongerd wordt in een aantal deelgebieden ontwikkeld. In 2005 is gestart met de woningbouw van de eerste 150 woningen in het eerste deelgebied. Die woningen worden vanaf de zomer van 2006 opgeleverd.
Voor het totale gebied is in 1999 een Stedenbouwkundig Programma van Eisen opgesteld. In 2003 is voor het plangebied een Stedenbouwkundig Plan (SP) uitgewerkt. Dit plan is alleen voor deelgebied 1 bestuurlijk vastgesteld. In 2005 / 2006 is een SP voor de rest van De Bongerd gemaakt.
Bij het opstellen van dit nieuwe SP is het oude plan geëvalueerd en zijn de ervaringen van deelgebied 1 verwerkt. De conclusie is dat in het oude plan te veel woningen van het zelfde type waren opgenomen. Daarnaast zijn de bouwkosten van het woningtype met telkens 2, 3, 4 en 8 woningen per bouwblok erg hoog en staan de woonblokken dicht op elkaar. Ook de wegenstructuur, het waterontwerp en de wijze van sanering zijn bij het opstellen van het SP nog eens kritisch tegen het licht gehouden.
De gemeente heeft het nieuwe plan in overleg met de ontwikkelaar gemaakt. Na vaststelling van het SP krijgt de ontwikkelaar van de gemeente de randvoorwaarden waaraan het project moet voldoen. Die zijn vastgelegd in zogenaamde bouwenveloppen. Daarbij gaat het om afspraken over onder andere het aantal te realiseren m2 woonoppervlak, het type woningen en de voorzieningen in de wijk. Bij de precieze invulling houdt de projectontwikkelaar een zekere vrijheid. Het minimale aantal woningen wordt in het SP vastgelegd. Elk jaar zullen ongeveer tweehonderd woningen worden gebouwd. De woningbouw is begin 2005 gestart en als alles volgens plan verloopt, is de wijk in 2013 gereed.
De geplande weg en tunnel tussen de Klaprozenweg en de IJdoornlaan maken geen onderdeel uit van dit SP. Bij de uitwerking

van het plan is wel rekening gehouden met de ruimtelijke inpassing van weg en tunnel. Naar verwachting zal na 2008 het ontwerp voor de tunnel verder worden uitgewerkt. De tunnel wordt niet voor 2010 aangelegd.

de verschillen met het oude plan

Een belangrijke wijziging ten opzichte van het oude plan is de keuze voor meer eengezinswoningen (rijtjeshuizen met een tuin) in een lagere dichtheid. Verder is ervan afgezien om een deel van het Zijkanaal I te versmallen. Het doel was extra ruimte te creëren voor woningen en ondergrondse parkeerplaatsen. Het was echter een ingreep die veel afbreuk deed aan de ruimtelijke kwaliteit. Juist op deze plek heeft het kanaal een fraaie breedte. Bovendien zouden de ondergrondse parkeerplaatsen bovenop de tunnel komen te liggen, wat de zaak erg gecompliceerd maakte.
In het nieuwe plan is gekozen voor een andere wegenstructuur. Oorspronkelijk zou er een rotonde komen vlakbij de ingang van de toekomstige tunnel die de Klaprozenweg verbindt met de IJdoornlaan. Dit had te veel nadelen. Langzaam en doorgaand verkeer kwamen met elkaar in conflict waardoor verkeersveiligheid in het geding kwam. Bovendien zou geluidsoverlast ontstaan. De rotonde is geschrapt.
De wijk krijgt nu twee hoofdentrees, een vanaf de Vlakkerweg en een vanaf de hoek Scheepsbouwweg/Werktuigstraat. De wijk blijft autoluw. Het hele gebied wordt ingericht als een 30 km-zone. In de omliggende straten geldt het maximum van 50 km.
De saneringssystematiek is gewijzigd. Het oorspronkelijke systeem was te complex en bood te weinig speelruimte. Besloten is om de sanering los te koppelen van de stedenbouwkundige structuur. Zo kan ook in de komende jaren worden ingesprongen op veranderende inzichten en ontwikkelingen op de woningmarkt.

de opzet van De Bongerd

Uitgangspunt is het stedelijk tuindorp: stedelijk wonen in een typische ‘noordse’ sfeer van ontspanning en groen. De Bongerd bestaat uit kleine woonbuurten in een parkachtige omgeving. Er is weinig autoverkeer en in het hele gebied geldt een maximumsnelheid van 30 km per uur. De lanen en straten zijn zo ingericht dat ouders en kinderen er veilig kunnen lopen en fietsen.
Centrale ‘groene drager’ van de wijk is de Boomgaardlaan. Langs deze weg ligt een brede, parkachtige strook met een dubbele rij bloesembomen. De bomen zijn een verwijzing naar de volkstuinen ‘De Bongerd’ die hier vanaf de jaren zestig waren en waaraan de wijk zijn naam dankt (Bongerd betekent boomgaard).
Halverwege deze laan ligt de bomenweide, het middelpunt van de wijk. Hier zijn voorzieningen als de basisschool, de gymzaal, de naschoolse opvang, een kinderdagverblijf en een supermarkt en bijbehorend parkeren.
Aan weerszijden van de laan liggen woonbuurten. Aan de noordwestkant is dat deelgebied 1, dat nu al gestalte krijgt. Het stratenpatroon van deze buurt wordt voortgezet in het zuidwestelijk deel van De Bongerd: er komen rijtjeshuizen en er wordt geparkeerd op straat.
Ten noordoosten van de centrale laan komen drie buurten. Aan de

kant van de Boomgaardlaan bestaat de buurt uit huizen met een tuin. Deze kant wordt vanwege het intieme karakter ook wel als de ‘binnenkant’ getypeerd. Alle woningen zijn op de straat georiënteerd en er wordt op straat geparkeerd. Het binnenste gedeelte van het buurtje is autovrij.
Aan de buitenkant, aan de groene oever van het Zijkanaal I, komen appartementengebouwen van zes lagen. Deze worden afgewisseld met bouwblokken van vier lagen met eengezinswoningen of appartementen. Vanuit deze zone hebben bewoners uitzicht op de wijde omgeving.
De buurten worden van elkaar gescheiden door ‘groene wiggen’. Deze vormen de verbinding tussen de bebouwing en het omliggende landschap. Er zijn talrijke boomgroepen en er kan volop gespeeld worden in de speelplekken in het bloemrijke gras. De wiggen zijn tevens de vensters op het Zijkanaal I, de Buiksloterdijk en Landsmeerderdijk en achterliggende Kadoeler Breek.

wonen bij het water

Dankzij het Zijkanaal en de nieuw te graven singels heeft De Bongerd alle kenmerken van een eiland. Dat biedt veel kansen om op of direct aan het water te wonen. Zo komen in het zuidwestelijke deel van de singel (aan de westoever) zestien woningen op palen in het water te staan. Daartegenover, aan de oostoever, grenzen woningen met hun tuin aan het water. Tussen de blokken blijven ruimtes open zodat iedereen van het water kan genieten.
Het zuidelijke singeldeel blijft open. Hier liggen de hoofdentrees van de wijk en kruist de Bongerdweg het water. Die weg legt, via de tunnel, een snelle verbinding met de ringweg A10.
Wonen aan het water kan ook bij de Kanaalstrip, die langs de Bongerdweg ligt. Hier is gekozen voor gestapelde bebouwing van maximaal zeven lagen hoog, met uitzicht over het Zijkanaal I. Er is gekozen voor een geluidsdichte wand om het geluid van de Bongerdweg te weren.
De meeste woonboten in het Zijkanaal I kunnen daar blijven. Zij zijn toegankelijk via een ventweg parallel aan de Bongerdweg. Wel geldt dat zij uiteindelijk niet hoger mogen zijn dan 4 meter vanaf de waterlijn. Op die manier wordt het water beter zichtbaar dan bij woonboten van 6 meter hoog. Dat betekent dat woonarken van 6 meter hoog op den duur zullen verdwijnen. Ook zullen de tuinen, die een maximale diepte van zes meter krijgen, worden opgeknapt. De erfafscheiding bestaat uit een lage haag. Vijf woonboten zullen worden verplaatst omdat zij op de twee locaties liggen waar een brug komt

de groene oever

De groene oever is de brede zone langs het Zijkanaal I die zo wordt ingericht dat je er optimaal van het water kunt genieten.
Er zijn steigers, ecologische oevers met brede rietkragen en een doorgaande fiets- en wandelroute, voorzien van bomen, tussen het achterliggende Waterland (in noordelijke richting) en het IJ. Er is een horecavoorziening gepland met een terras aan het water. Niet alleen prettig voor de bewoners, maar ook voor de fietsende, wandelende en varende recreanten die hier kunnen neerstrijken. Als locatie wordt

gedacht aan de bestaande loswal, waar ook de oude kraan van de betoncentrale een plek kan krijgen. Zo ontstaat een herkenbare plek in de wijk.

basisschool en supermarkt

In het hart van De Bongerd, aan de bomenweide, komt een basisschool. Dit wordt een Brede School, dat wil zeggen dat in hetzelfde gebouw ook een peuterspeelzaal, de naschoolse opvang en indien mogelijk een kinderdagverblijf zijn gehuisvest. Ook komt er een gymzaal. Naast de school komt een speeltuin die gecombineerd wordt met het schoolplein.
In de buurt van de school komt de supermarkt met parkeerterrein. Boven de supermarkt komen appartementen.

sanering

De Bongerd ligt voor een deel op het voormalig bedrijventerrein 'Zijkanaal I'. De grond is hier vervuild. Om het gebied geschikt te maken voor bewoning wordt de belangrijkste verontreiniging afgegraven. De resterende vervuiling wordt afgedekt met een 1,5 meter dikke laag schoon zand, de zogeheten leeflaag. Na de sanering zijn er geen risico's meer voor mens en natuur. Ook kan de verontreiniging zich verder niet verspreiden.

het landschap

De Bongerd ligt in de "gouden bocht" van Zijkanaal I. Het is in landschappelijk opzicht een waardevolle plek. Het Zijkanaal vormt samen met de Waterlandse Zeedijk, de Wilmkebreekpolder, de Kadoelerbreek en het gebied rond de Nieuwe Gouw een van de groene lobben die kenmerkend zijn voor de stedenbouwkundig en landschappelijke structuur van Noord. Het is een groene verbinding met het buitengebied.
Het buitengebied bestaat enerzijds uit de IJ-oevers met hun industrieel verleden, bedrijvigheid, nautiek en grootstedelijke ontwikkeling zoals op het NDSM-terrein en het voormalige Shell-terrein met de komst van het Filmmuseum. Anderzijds is dat het veenlandschap van Waterland, met zijn sloten, uitgestrekte weides en dorpen. Het bouwen van de nieuwe wijk biedt de kans om op de schaal van Noord de samenhang tussen het groene achterland en de nieuwe ontwikkelingen aan de IJ-oevers te versterken.

de natuur

De Bongerd valt wat natuur betreft onder de invloedsfeer van het IJ. Met de nieuwe wijk wordt het watergebied uitgebreid. De aanleg van brede rietkragen langs het Zijkanaal I en de singels zorgt voor een levendige flora en fauna onder water en biedt riet- en watervogels gelegenheid om te broeden. Door het groene karakter van de woonwijk, met zijn hagen en bloeiende bomen, worden ook in de wijk zelf natuurwaarden verhoogd: vogels, vlinders en egels zullen er hun weg weten te vinden.

milieu
De belangrijkste milieukwaliteit van de Bongerd is dat met de Bongerd in de bestaande stad woningen worden toegevoegd. Hierdoor is het mogelijk dat mensen dicht in de buurt van hun werk kunnen (blijven) wonen waardoor er niet onnodige autokilometers worden gemaakt. Een goed aanbod van openbaar vervoer versterkt dit effect.
In De Bongerd wordt gewerkt met stadsverwarming tenzij dit bijvoorbeeld vanwege de planning niet haalbaar is. Daarnaast wordt zo min mogelijk koper en zink gebruikt aan de buitenschil. In elk geval wordt uitgesloten dat koper en zink in contact komen met hemelwater.

Deel A De Opgave



Het oude stedenbouwkundig plan zoals dat in 2003 is opgesteld

1 Een nieuw stedenbouwkundig plan

In 1999 is een Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) voor de Bongerd vastgesteld. Op basis hiervan is in 2003 een stedenbouwkundig plan (SP) ontwikkeld (zie de afbeelding hiernaast). Van dit plan is alleen deelgebied 1 bestuurlijk vastgesteld. In dit hoofdstuk worden van een aantal knelpunten van het SPvE van 1999 en het SP uit 2003 beschreven. Daarbij wordt aangegeven hoe ze kunnen worden verbeterd. Samen maken deze deel uit van de uitgangspunten voor het huidige SP.

ervaringen deelgebied 1

Het concept van het Stedelijk Tuindorp zoals beschreven in het SPvE 1999 heeft bij de uitwerking in het SP voor deelgebied 1 een aantal wijzigingen ondergaan. Door planaanpassingen, met name door minder parkeergarages en parkeerkelders in te plannen, is de druk op de openbare ruimte aanzienlijk toegenomen. Meer parkeren op straat met de daarbijbehorende manoeuvreerruimte, kleinere tuinen, minder (openbaar) groen en grotere bouwvolumes zorgen ervoor dat de kritische dichtheidsgrens van het deelgebied fysiek, maar ook gevoelsmatig is bereikt. Daarom zijn in het SP van deelgebied 1 van de oorspronkelijke 402 woningen 13 geschrapt.
Bovendien was de verwachting dat het woonmilieu van het eerste deelgebied, te eenzijdig is om de rest van de wijk mee vol te bouwen. Uiteindelijk zou er een beperkte afzetmarkt voor zijn. Daarnaast zijn de bouwkosten van het woningtype met telkens 2, 3, 4 en 8 woningen per bouwblok erg hoog te noemen.
Het bovenstaande wil niet zeggen dat het concept geen kans van slagen heeft. Kwaliteiten van het concept zijn de compacte structuur met weinig openbare ruimte, veel groene tuinen en een informeel, kleinschalig karakter. Bijna elke woning heeft zijn eigen buitenruimte en de ingang op de begane grond. Het grootste deel van de parkeerruimte is vlakbij huis. Daarom is besloten met het eerste deelgebied door te gaan op de ingeslagen weg.

saneringssystematiek

Bodemverontreiniging maakt het noodzakelijk om te saneren en het terrein op te hogen. In het oude plan was de sanering te zeer geïntegreerd in de stedenbouwkundige structuur. Dit kwam door de keuze van het watersysteem, de grondberging binnen een gesloten grondbalans, de exacte situering van ondergronds parkeren en het onderscheid in cunet-opbouw tussen wegen (met bijbehorende ondergrondse infrastructuur) en woongebieden. Ook kwamen in het plan grote hoogteverschillen voor. Het gevolg was een complex en inflexibel plan. Daarom is gezocht naar een manier om de saneringsmethode en het SP van elkaar los te koppelen. Zo ontstaat een grotere flexibiliteit. Bij de toekomstige uitwerking van de deelgebieden kan beter worden ingesprongen op veranderde inzichten en ontwikkelingen.



SP deelgebied 1 (in uitvoering)







impressies deelgebied 1

waterhuishouding

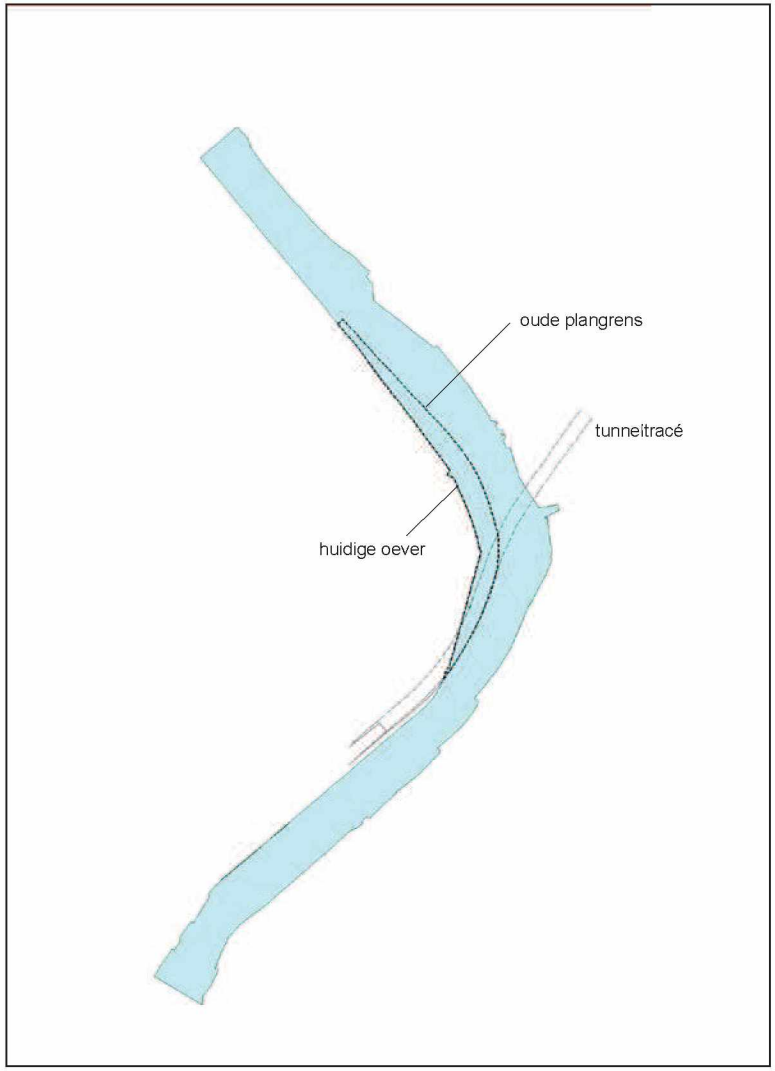
Bij de uitwerking van de plannen voor deelgebied 1 was om technische en esthetische redenen besloten de watercirculatie van het hemelwater via open goten, zoals dat in het SPvE van 1999 was opgenomen, te vervangen door een traditioneel afwateringssysteem met molgoten en kolken. De gedachte van een zichtbare watercirculatie werd hiermee verlaten omdat het niet realistisch was.
De vijver en de zuidwestsloot in het oude SP van 2003 waren op aanwijzing van Waternet verbonden door een open goot aan de oostkant van deelgebied 2. De vijver zelf was door ligging op vervuilde grond een duur en kwetsbaar kunstwerk. De zuidwestsloot, met zijn damwanden en peilscheidingen, was een gekunstelde oplossing. Deze optelsom van deeloplossingen is vervangen door een helder en eenduidig systeem van hemelwaterafvoer.

gebouwd parkeren

In het SPvE uit 1999 waren de wijze van saneren en de positionering van de parkeergarages te veel aan elkaar gekoppeld. Hierdoor ontstond een gebrek aan flexibiliteit bij de planontwikkeling. Zo was de opsluiting van de vervuiling door middel van damwanden gekoppeld aan verdiept parkeren en was gekozen voor het bouwen van een parkeergarage op de tunnel. Collectief gebouwde parkeergarages zijn echter moeilijk rendabel te maken. Daarom wordt het gebouwd parkeren in het nieuwe plan beperkt toegepast en losgemaakt van civieltechnische kunstwerken.

ontsluiting

Volgens het SPvE 1999 zou De Bongerd worden ontsloten via een rotonde, dicht bij de tunnelmond. De wijk sloot op deze rotonde aan via twee wegen die de woonstraten zouden ontsluiten. Een van deze wegen ontsloot via de routes rond de school en winkel, ook de achterliggende buurten. Dit voorstel leverde een aantal problemen op.
Langzaam verkeer, wijkverkeer van De Bongerd en verkeer over het hoofdnet kwamen bij elkaar op de rotonde bij de tunnel. Hierdoor ontstond een enorm knooppunt. Een goede doorgang van het verkeer op het hoofdnet kwam in gevaar en de verkeersveiligheid voor het langzaam verkeer kon niet voldoende worden gewaarborgd. Het verkeer in en nabij de tunnel zou leiden tot enorme geluidsoverlast. Gevolg was dat aanvullende geluidswerende maatregelen voor de achterliggende woningen en direct bij de rotonde nodig zouden zijn. Ook zou de rotonde het plangebied 'in moeten schuiven' bij handhaving van de woonboten in Zijkanaal I. De rotonde is al met al uit het plan geschrapt.



aanplemping achterwege laten

woonboten

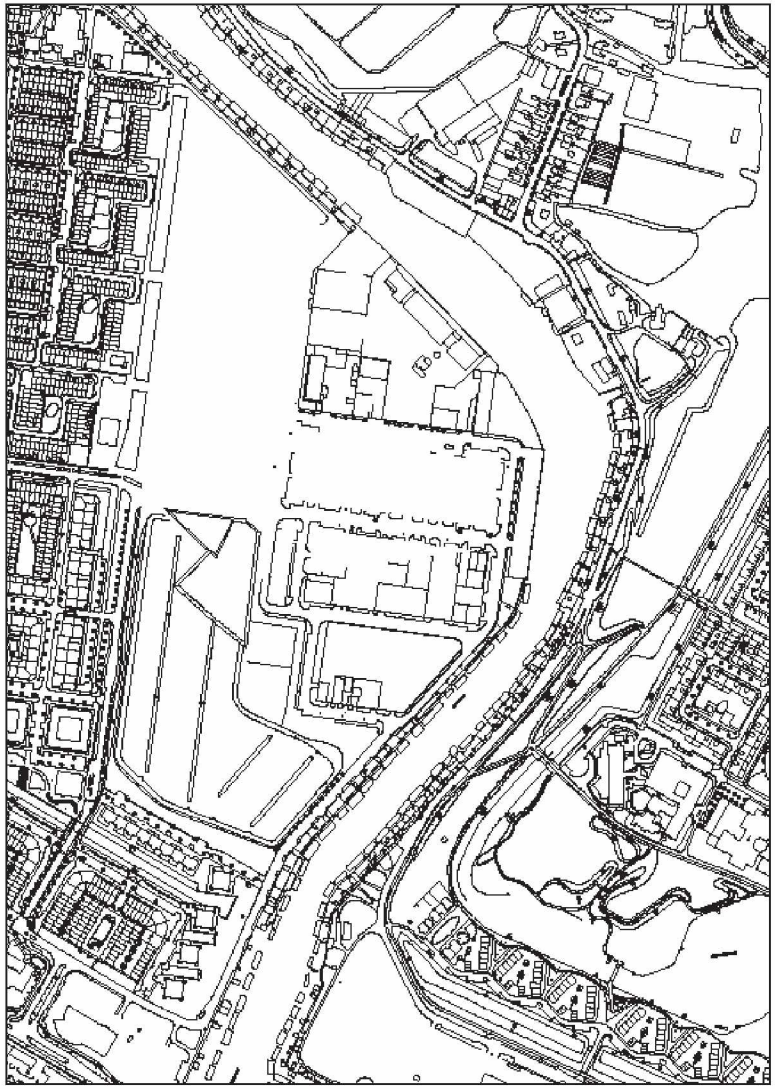
In het SPvE 1999 werd er vanuit gegaan dat alle woonboten in het plangebied verplaatst zouden worden in verband met de aanleg van een openbare kade. Twee door de stadsdeelraad aangenomen moties bepalen echter dat de woonboten, indien mogelijk, op de huidige locatie langs het Zijkanaal I moeten kunnen blijven.

versmalling Zijkanaal I

Om meer woningen te kunnen bouwen en ruimte te creëren voor ondergronds parkeren op nieuwe, schone grond werd in het oude plan besloten het gebied te vergroten. In de plankaart van februari 2003 was een gedeelte van het Zijkanaal I gedempt. Het plan was een parkeerkelder op de tunnel te bouwen.
Het dempen van het kanaal was echter een inflexibele en complexe oplossing. Niet alleen zouden naar verwachting verschillen optreden in de fasering van de bouw van de verschillende onderdelen, ook zou er sprake zijn van verschillende opdrachtgevers voor de aanleg van de tunnel en de bouw van de woningen en het bijbehorend ondergronds parkeren. De kosten van de operatie waren bovendien hoog, onder andere door de noodzaak een groot aantal damwanden te plaatsen.
Een ander belangrijk argument is dat de ruimtelijke impact van de versmalling zeer groot is. Het Zijkanaal I zou in de bocht, op zijn breedste en ruimtelijk meest aantrekkelijke punt, ongeveer 20 meter worden versmald. Bij het achterwege blijven van de demping kan de huidige karakteristieke oeverlijn worden gehandhaafd.

conclusie

Uit de analyse van het oude plan blijkt dat het noodzakelijk is te kiezen voor een ander woningbouwconcept. Voorts blijken zaken als saneren, bouwrijp maken, demping van het kanaal en het bouwen van parkeervoorzieningen, de waterhuishouding en de verkeersontsluiting te complex en te veel van elkaar afhankelijk. Het plan was onnodig duur door grote ingrepen als het dempen van het kanaal en het construeren van kunstmatige waterlopen. De ruimtelijke kwaliteit van het Zijkanaal I werd onvoldoende benut en onvoldoende gewaardeerd.



kaart bestaande situatie

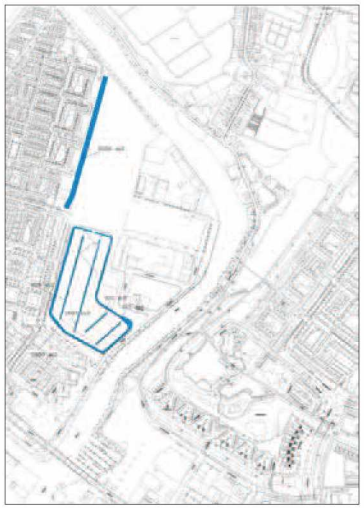
2 Inventarisatie bestaande situatie



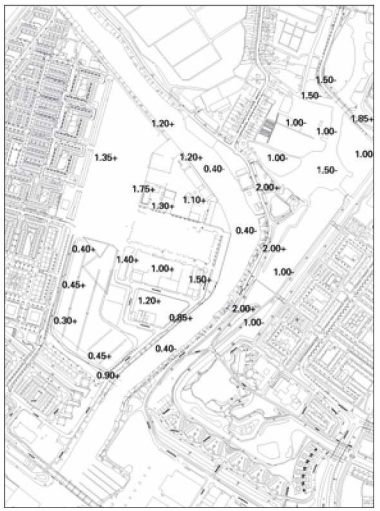
foto's bestaande situatie



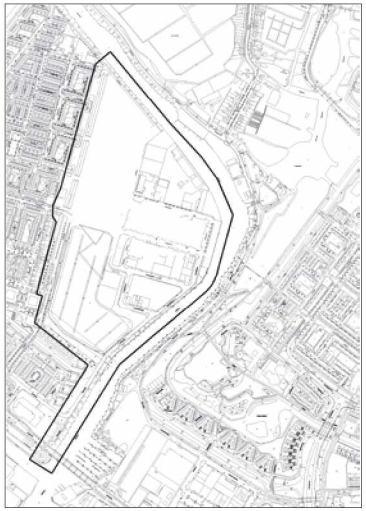
bestaande ontsluitingsstructuur



bestaande waterstructuur



maaiveldhoogtes



plangrens



1660



1749



1900



1920



1938



1969



1988

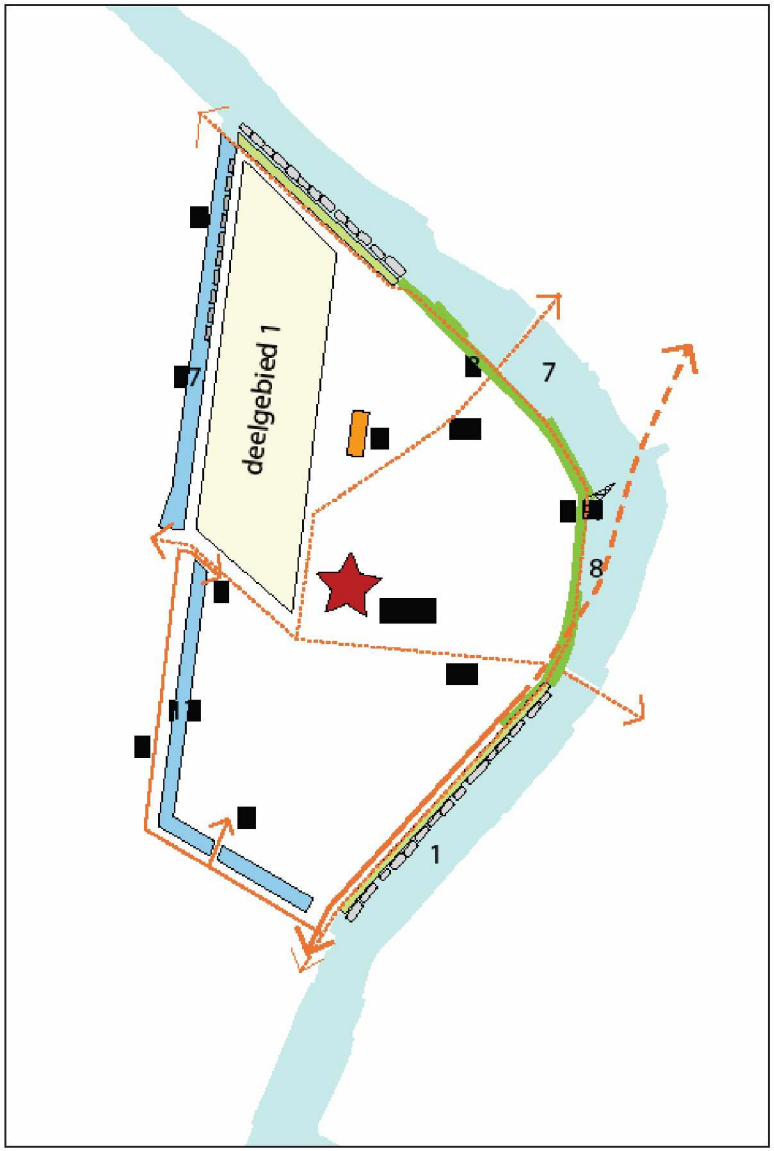


2000



SP De Bongerd

historische ontwikkeling



kaart ruimtelijke uitgangspunten t.b.v. de stedenbouwkundige hoofdstructuur

3 Uitgangspunten voor ontwerp

Na evaluatie van het oude plan zijn in overleg met de ontwikkelaar, de centrale diensten DRO en OGA, Waternet en de Dienst Milieu en Bouwtoezicht een aantal uitgangspunten voor ontwerp gedefinieerd.

ruimtelijk

1. De woonboten langs het Koppelingpad en Verstuiverstraat met een maximale hoogte van 4 meter vanaf de waterlijn langs Zijkanaal I handhaven, met een tuin van circa 6 meter diep. Woonboten ontsluiten met een straat met parkeerplaatsen, parallel aan de Bongerdweg.
2. De noordelijke singel als alternatieve locatie aanbieden voor vrijwillige en noodzakelijke verplaatsingen van boten uit Zijkanaal I, ook zoeken naar alternatieven elders in Zijkanaal I.
3. De huidige oeverlijn handhaven en groen inrichten.
4. Het KPN-gebouw als enige gebouw binnen het plangebied handhaven.
5. De kraan indien mogelijk als markant element met historische referentie opnemen op een nieuwe plek aan het Zijkanaal.

stedenbouwkundig

6. De Bongerd wordt een stedelijk tuindorp met een dichtheid van circa 50 woningen per hectare, met een groen karakter.
7. De voorzieningen liggen centraal in het plangebied.
8. De aanwezigheid van het water als kwaliteit voor het woonmilieu optimaal benutten. De huidige oeverlijn handhaven, geen versmalling in de bocht van Zijkanaal I.

verkeer en vervoer

9. De ontsluiting van de wijk vereenvoudigen. Het plangebied De Bongerd niet direct op de Bongerdweg aansluiten, maar via een weg die de wijk geheel ontsluit.
10. De fietsverbindingen losmaken van de tunnelweg.
11. De wegen in het plangebied worden (zoveel mogelijk) aangeduid als 30 km/uur zone.

programmatisch

12. Het aantal te realiseren woningen in De Bongerd, inclusief deelgebied 1, bedraagt 1300 tot 1400 waarbij het aandeel huur- en koopwoningen uitkomt op respectievelijk 30 en 70 procent.
13. Gezien de ervaringen van deelgebied 1 wordt voor de rest van de wijk uitgegaan van eenvoudiger type woningen en een gedifferentieerder woonmilieu: eengezinswoningen in rijtjes en appartementen gebouwen in diverse groottes
14. Centraal in het gebied worden voorzieningen opgenomen zoals een supermarkt, een basisschool en een gymzaal. Het

schoolgebouw is multifunctioneel en zal onder andere worden gebruikt voor naschoolse opvang, als peuterspeelzaal en als ontmoetingscentrum. Het schoolplein wordt gecombineerd met de speeltuin.
15. Zorgvoorzieningen kunnen in dit plan door de markt overleg met de ontwikkelaar worden gerealiseerd.

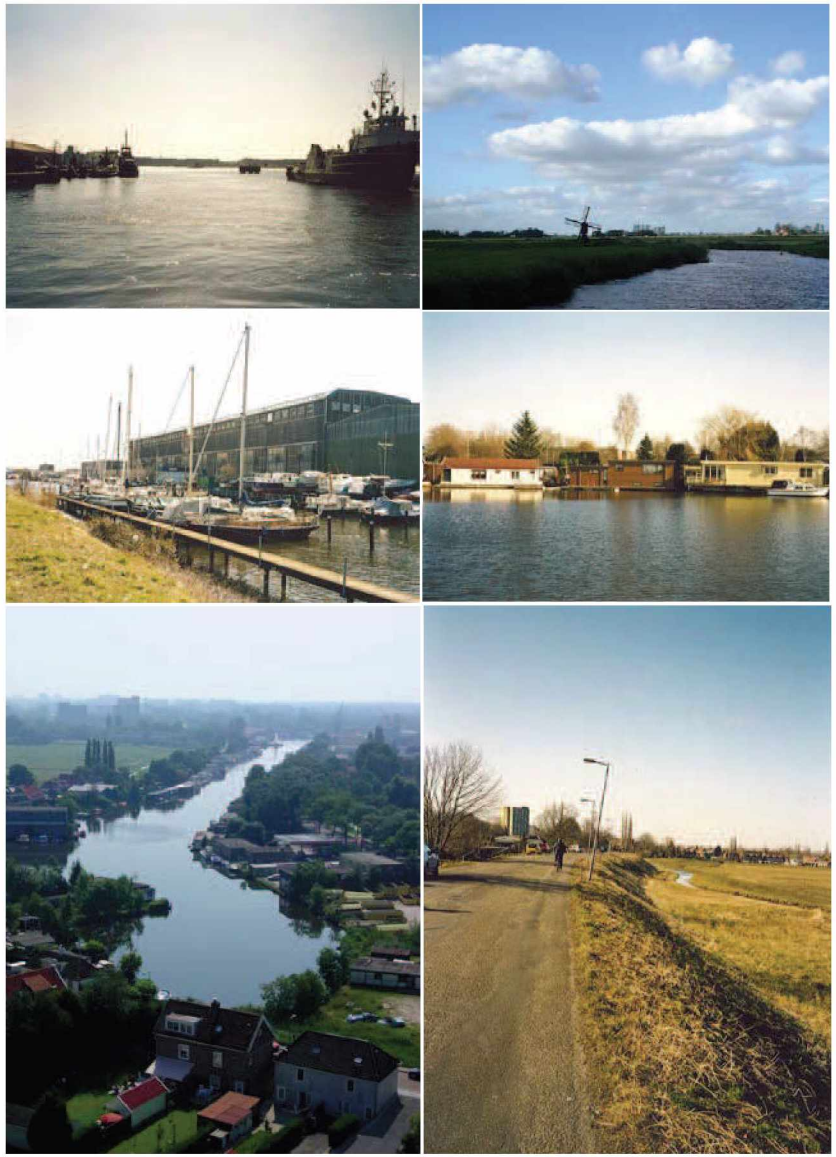
technisch

16. De sanering moet de uitvoering van de plannen niet in de weg zitten. Langs het Zijkanaal de oude maaiveldhoogte handhaven.
17. Een eenvoudig, goed te beheren watersysteem maken. Waterberging onderbrengen in twee singels aan de westzijde van het plangebied. Met Waternet is overeengekomen hierin 18.787 m2 waterberging te realiseren.

financieel

18. Bekostiging van het sociaal programma gebeurt met middelen uit de stadsdeelbegroting, het huisvestingsbudget voor het primair onderwijs, subsidies en middelen van derden (zorg, kinderopvang).
19. De financiële middelen die noodzakelijk zijn voor de sanering van een groot deel van het gebied komen ten laste van de stelpost bodemsanering van de gemeente.

Deel B Ontwerp



4 Stedenbouwkundig concept

landschappelijk kader

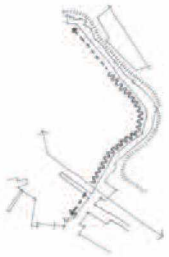
De Bongerd ligt op een prachtige locatie. In de “gouden bocht” van Zijkanaal I, in directe verbinding met het IJ. Samen met de Waterlandse Zeedijk, de Wilmkebreekpolder, de Kadoelerbreek en het groengebied rond de Nieuwe Gouw vormt het een groene verbinding tussen het landschap van Waterland met zijn sloten, weilanden en dorpen enerzijds en de IJ-oevers met hun industrieel verleden, bedrijvigheid, nautiek en grootstedelijke ontwikkelingen anderzijds. Het is één van de groene lobben die kenmerkend zijn voor de stedenbouwkundig landschappelijke structuur van Amsterdam-Noord.
Het is van groot belang deze verbinding te behouden en te versterken, ook gezien de enorme ontwikkeling die Noord de komende periode doormaakt.
Een grote ingreep als het bouwen van een nieuwe woonwijk is dé kans om de landschappelijke kwaliteiten van dit deel van Noord te versterken. Het Zijkanaal en haar groene oevers kunnen de blauw-groene drager voor het plangebied en de omgeving worden.
Het gebied van het Zijkanaal aan de Bongerdzijde is versnipperd. Het oude bedrijventerrein ligt weggestopt in de bocht van het kanaal en maakte het water onbereikbaar vanuit de achterliggende wijken. De woonboten met hun rommelige tuinen schermen het water af. Het twee kilometer lange Zijkanaal vormt, door het ontbreken van bruggen, een barrière voor langzaam verkeer. Het gebied geeft in zijn geheel de indruk van een verwaarloosd en ongestructureerd stuk stad.



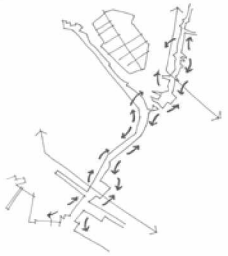
groenstructuur van Amsterdam Noord



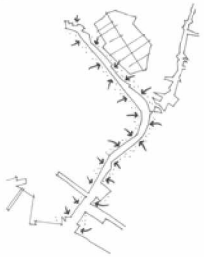
conceptschets Kanaaloeverzone



continuiteit



verbinding IJ en waterland



relaties met kanaal

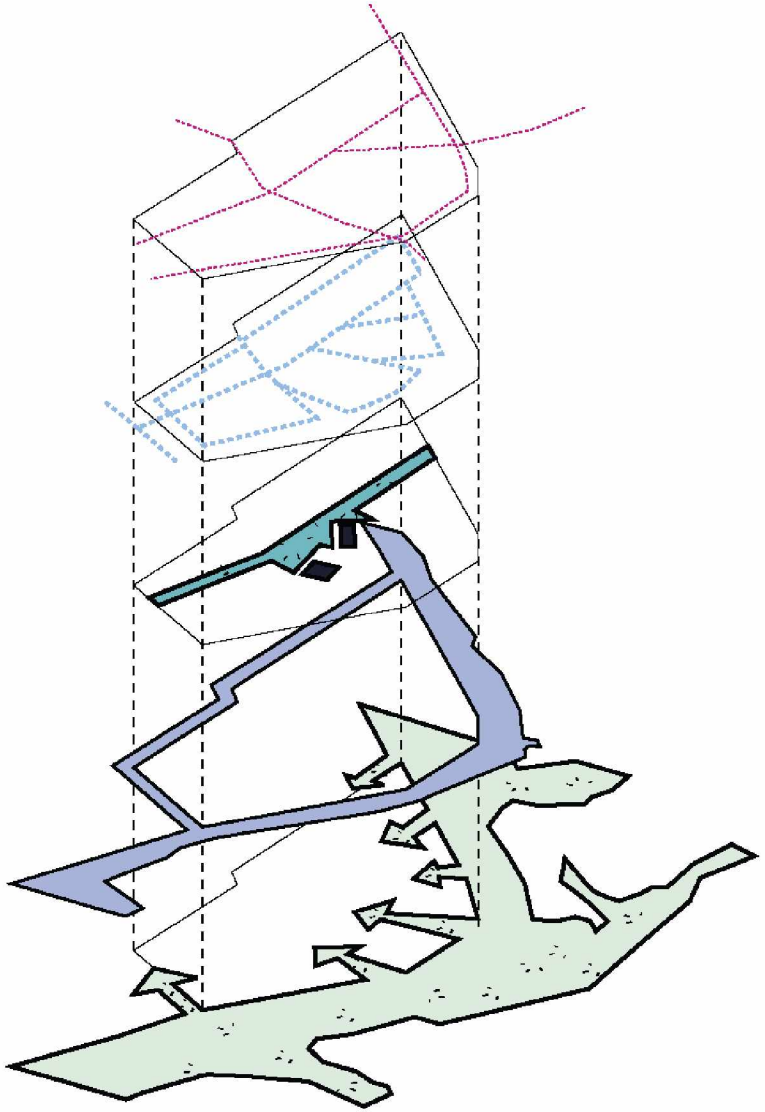
de kanaaloever

Het landschap aan het kanaal moet veel meer tot zijn recht komen dan nu het geval is. Door middel van een dubbele bomenrij en een doorgaande route aan een groene oever ontstaat een landschappelijke zone waarin de relatie land-water de hoofdrol speelt. Een doorgaande fietsroute langs het kanaal verbindt de IJ-oevers via bruggen over het kanaal met Waterland.

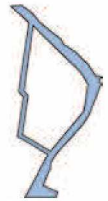
De relatie tussen land en water kan op meer manieren worden verbeterd. Bijvoorbeeld door het plaatsen van steigers, het verbeteren van het zicht op het kanaal en het beter toegankelijk maken van het water via een grastalud. Het doorbreken van de wand die momenteel wordt gevormd door de woonboten met hun tuinen, is daarbij van groot belang.
Een juiste inrichting van de groene oever met rietoevers kan de ecologische waarde van het kanaal verbeteren. De oude kraan van betoncentrale Mebin kan op de bestaande loswal een nieuwe plek krijgen. Een horecapaviljoen aan het water kan de recreatieve waarde vergroten.

Parallel aan de oever zal in het verlengde van de tunnel de Bongerdweg worden aangelegd. Door de wijk op een slimme manier aan te sluiten op deze weg, en de tunnelmond goed in het plan in te passen, wordt de oeverzone niet aangetast.



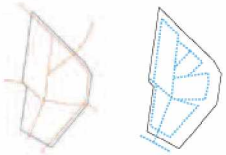


stedenbouwkundig concept









de wijk als zelfstandige eenheid

Een van de kenmerken van Noord is dat de verschillende wijken onderling sterk van karakter verschillen. Tuindorp Oostzaan verschilt van de Molenwijk zoals De Banne verschilt van de Van der Pekbuurt. De wijken liggen als enclaves losjes tegen elkaar en worden gescheiden door groenzones, ontsluitingswegen en waterpartijen.
Bij De Bongerd wordt het water ingezet om de wijk te verzelfstandigen. Het water komt als een 20 meter brede singel aan de west- en zuidkant van het plan te liggen.

Boomgaardlaan als groene drager

De groene drager in het plan is de Boomgaardlaan, geflankeerd door een dubbele bomenrij in het gras. Halverwege de laan ligt een bomenweide, met daar omheen de voorzieningen, zoals de supermarkt en de school. Zo ontstaat een monumentale groene laan met een ontspannen karakter, met speelplekken, wandelroutes, een school en een supermarkt.

interactie met het landschap

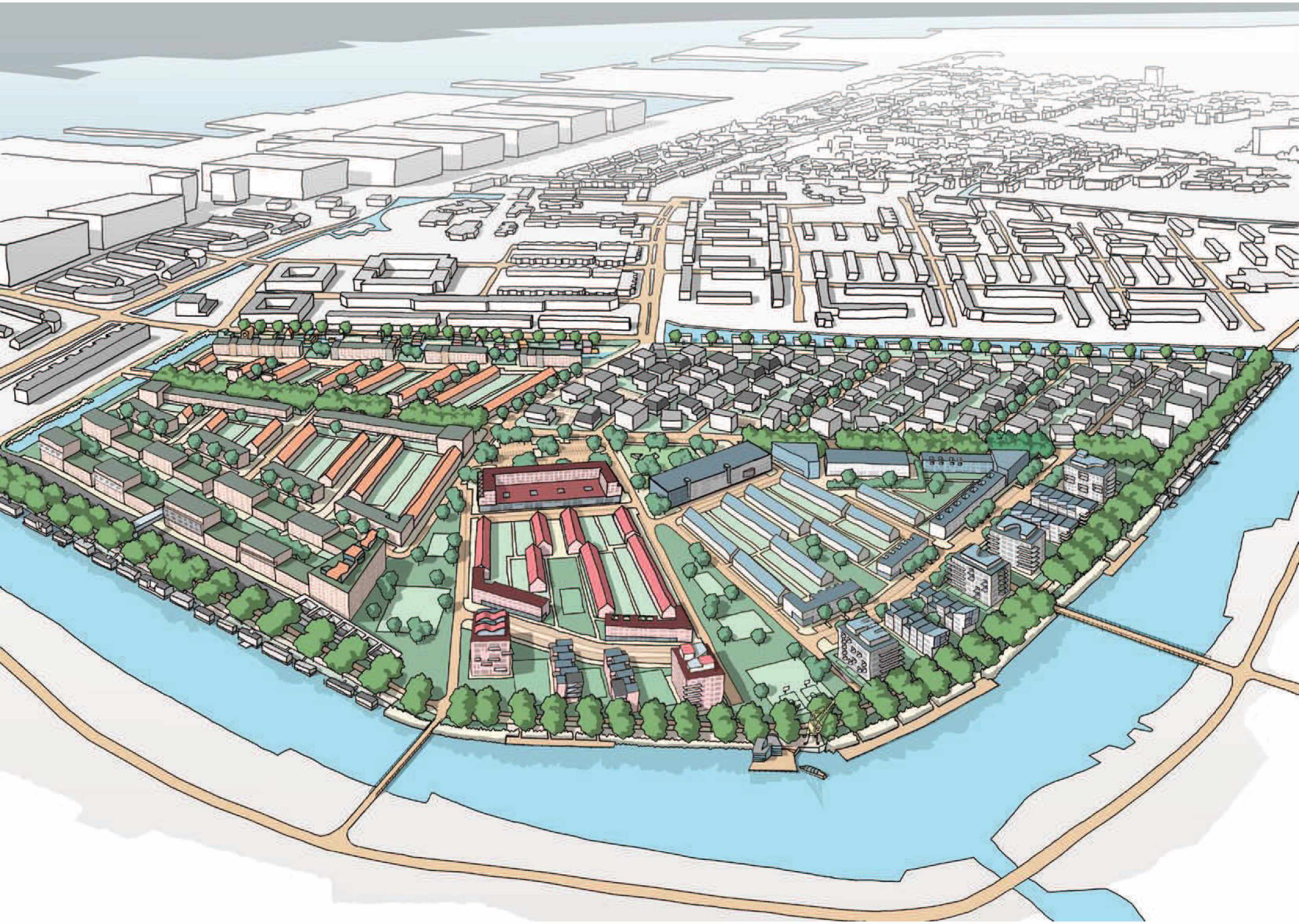
De interactie tussen De Bongerd en de omgeving wordt versterkt door de introductie van een aantal groene, wigvormige ruimtes dwars op de oever, die gekoppeld zijn aan de centrale groenzone. Wonen in De Bongerd, is wonen aan het Zijkanaal. De bebouwing langs het Zijkanaal mag daarom geen gesloten wand vormen, maar dient een transparant beeld op te leveren.

wegenstructuur

De wijze waarop de wijk wordt ontsloten ondersteunt de ruimtelijke structuur van het plan. De Bongerd krijgt twee entrees: een vanaf de Vlakkerweg aan de zuidkant en een ter hoogte van de Werktuigstraat aan de westkant. De wegen worden ingericht als 30 km-zone en er zijn geen vrij liggende fietspaden nodig.
De hoofdfietsroutes bestaan uit een oostwestroute dwars door de wijk, die via een brug over het Zijkanaal de wijk en achterliggende buurten met de voorzieningen en het centrum van Noord en de binnenstad verbindt. Langs het Zijkanaal komt een noordzuidverbinding die aansluit op de doorgaande fietsroute naar het buitengebied, de binnenstad en de IJ-oevers. Deze route wordt voor een deel gebruikt voor de ontsluiting van de woonboten langs het Zijkanaal.

tuindorpkarakteristiek

De woonbuurten die in de hierboven beschreven stedenbouwkundige opzet een plek krijgen, zijn beperkt van omvang. Per buurt zijn er ongeveer 120 woningen. Bij de opzet van de verschillende buurten, de inrichting van de openbare ruimte en de woningtypen is inspiratie gezocht bij de Noordse tuindorpen, zoals tuindorp Nieuwendam. Enkele kenmerken hiervan zijn: kleinschalig, veel groen, een ensembleachtige benadering van de architectuur en een fijnzinnige interactie tussen bebouwing en openbare ruimte.





de Groene Oever van het Zijkanaal I



wonen aan het water aan de zuidwestelijke singel

5 Het plan

In dit hoofdstuk worden de verschillende onderdelen van het plan toegelicht.

de groene oever



De Groene Oever is een brede zone langs het Zijkanaal I. Steigers, ecologische oevers met rietkragen en een doorlopende fiets- en wandelroute die begeleid wordt door bomen maken deze zone bij uitstek geschikt voor recreatie op en aan het water. De ecologische oevers en rietkragen verbeteren bovendien de ecologische verbinding met het omringende waterrijke gebied.
In de wijk zelf wordt de bebouwing onderbroken door een aantal groene wiggen die als groene vensters de buurten met het Zijkanaal I in contact brengen.

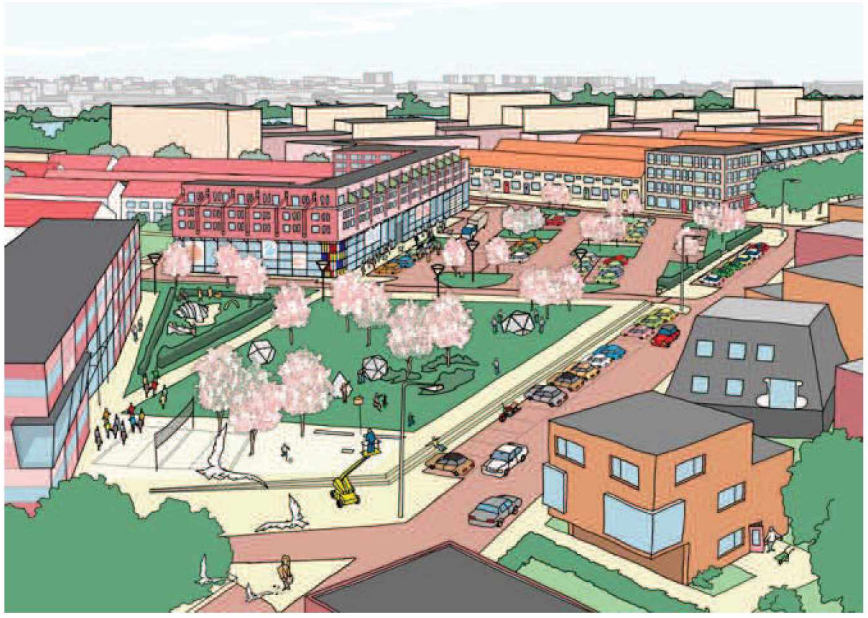
de singels



De singels begrenzen De Bongerd aan de west- en zuidkant en zijn ruim 20 meter breed. Aan en in de singels komt een zeer gevarieerd woningaanbod.
In de noordwestelijke singel is plaats voor woonboten. Hier is plek gereserveerd voor de woonboten die vanuit het Zijkanaal verplaatst moeten worden. Daarnaast wordt een aantal nieuwe ligplaatsen gecreëerd. De verplaatste woonboten krijgen een tuin; de nieuwe ligplaatsen een privé-steiger. De woonboten worden op twee plaatsen onderbroken door een openbare plek, zodat het water ook voor andere bewoners zichtbaar en bereikbaar wordt.
De westelijke oever krijgt een rietkraag en een aantal steigers die vanuit terrasdorp toegankelijk zijn. Dit singeldeel heeft een open verbinding met het Zijkanaal aan de noordzijde via een brug met een uitneembaar deel.
In de zuidwestelijke singel komen woningen gedeeltelijk in het water te staan. Deze woningen zijn te bereiken vanaf de Scheepsbouwweg. Aan de overzijde van deze paalwoningen verschijnen woningen die met de achtertuin aan het water grenzen. Deze rij woningen wordt op drie plaatsen onderbroken door een openbare plek, zodat ook hier zicht op het water ontstaat vanuit de achterliggende woonstraten en het water bereikbaar wordt.
In het meest zuidelijke deel van de singel komen geen woningen. Hier ligt de hoofdentree van de wijk en kruist de Bongerdweg het water. De zuidelijke singel krijgt een ecologische oever met een brede rietkraag.



de Boomgaardlaan



school en supermarkt rond de bomenweide



de Boomgaardlaan en de bomenweide

De Boomgaardlaan is de groene ruggengraat van het tuindorp. Deze hoofdweg wordt geflankeerd door een 15 meter brede parkstrook waarin een dubbele rij bloesembomen staat. Aan beide zijden van de laan komen eengezinswoningen in drie woonlagen, met de voorzijde aan de laan. Op de hoeken staan appartementenblokken in vier lagen. Het bestaande KPN gebouw staat in de rooilijn van deze bebouwing. Ook de bebouwing aan de rand van deelgebied 1 is gericht op de laan. In de parkstrook zijn op een aantal plekken speelvoorzieningen gesitueerd. Ter hoogte van de school en de supermarkt verbreedt de parkstrook zich tot een bomenweide waarin geparkeerd wordt en een speeltuin is opgenomen die gecombineerd wordt met het schoolplein. Vanuit de bomenweide is, via de groene wiggen, de kanaaloever bereikbaar en de ruimte van het Zijkanaal zichtbaar.



de wiggen

De groene wiggen versterken de relatie van De Bongerd met het omliggende landschap. Het zijn vensters op de omgeving. Het Zijkanaal I en de Waterlandse Zeedijk zijn tot ver in het plangebied zichtbaar, de weidsheid van Waterland is zelfs vanaf de centraal gelegen bomenweide voelbaar. De wiggen zijn ingericht met extensief beheerd bloemrijk gras waarin boomgroepen staan en voor kinderen speelplekken worden gecreëerd.



school, voorzieningen en supermarkt

Rond de bomenweide liggen de school en de supermarkt. De supermarkt maakt deel uit van de bebouwing aan de oostzijde, met boven de winkel appartementen. Het lossen van de goederen gebeurt in het gebouw en niet op straat. Aangrenzend is een grote parkeerplaats voor personeel, klanten van de supermarkt en bewoners van de appartementen.
De Brede School, waarin ook de naschoolse opvang, de gymzaal, de peuterspeelzaal en indien mogelijk het kinderdagverblijf ondergebracht worden komen aan de noordoostzijde van de bomenweide. Aan de Boomgaardlaan zijn voldoende parkeerplaatsen voor het halen en brengen van kinderen.



de woonbuurten

In het noordoostelijk deel liggen drie buurten. Het zijn kleine tuindorpjes gekenmerkt door een rijke schakering van openbare ruimtes met een groen karakter. Beide buurten bestaan uit eengezinswoningen aan de binnenzijde van het plan en appartementengebouwen aan de kanaalzijde. De buurten worden van elkaar gescheiden door de groene wiggen. Elke buurt heeft een centraal gelegen groene ruimte die een verbinding vormt met de kanaaloever. Rondom elke buurt ligt een straat waar het parkeren plaatsvindt. Het binnenste deel is autovrij. Aan het water liggen appartementengebouwen van zes lagen en een penthouse afgewisseld met rijen eengezinswoningen in vier lagen of vier lagen appartementen. Deze bieden uitzicht over het water en het



de kanaalstrip



de Groene Oever in de bocht van het zijkanaal

achterliggende landschap. De appartementengebouwen en de 4 laagse rijen zijn steeds per twee gegroepeerd op of aan een parkeerbak.
De appartementengebouwen hebben een hoogte van ongeveer 25 meter boven het nieuwe maaiveld. Het hoogbouwbeleid van Stadsdeel Noord schrijft voor het gebied waar de Bongerd in ligt een maximale hoogte van 20 meter voor. Bij overschrijding van deze hoogte dient een Hoogbouw Effect Rapportage te worden gemaakt. Deze is opgenomen in de bijlagerapportage. Hieruit blijkt dat dit geen probleem oplevert.



de woonstraten

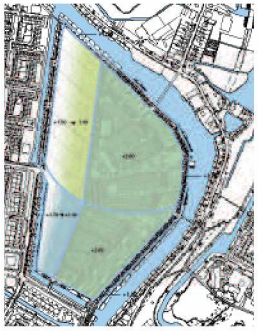
Het stratenpatroon van deelgebied 1 wordt voortgezet in het zuidelijk deel van het plan, deelgebied 2. Op deze manier blijft deelgebied 1 een vanzelfsprekend onderdeel van het plan. In tegenstelling tot deelgebied 1 komen in deelgebied 2 voornamelijk aaneengesloten rijen met eengezinswoningen met een tuin. Er wordt geparkeerd op straat. De koppen van de rijwoningen in deelgebied 2 liggen met de voorzijde aan de Boomgaardlaan; de voortuinen worden omzoomd met openbare hagen.



de Kanaalstrip

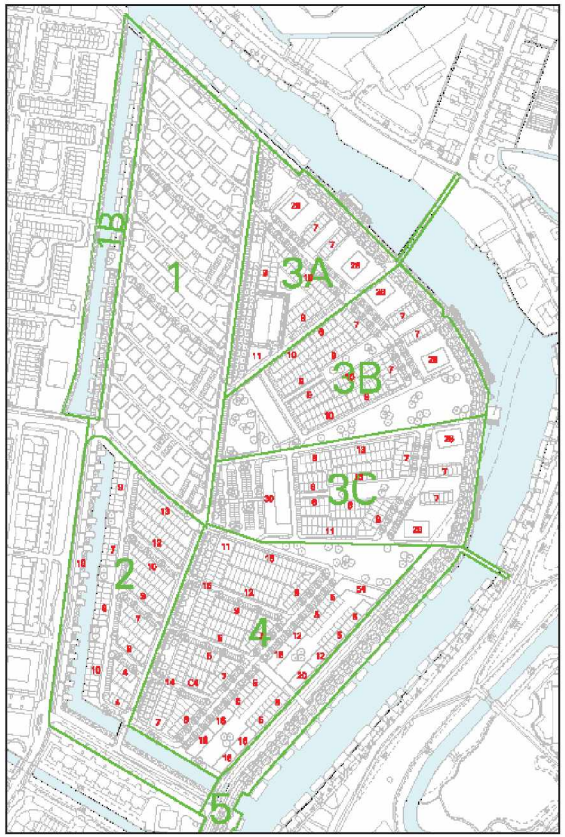
De Kanaalstrip is het plandeel dat direct grenst aan de Bongerdweg, het bovengrondse deel van de verbinding IJdoornlaan – Klaprozenweg. Ook hier komt gestapelde bebouwing die uitzicht biedt op het Zijkanaal. Deze bebouwing bestaat uit een tweetal geschakelde bouwblokken. De oostzijde van de strook heeft een dove gevel, de westzijde is juist geluidsluw. De hoogte van de blokken varieert tussen de drie en zeven lagen en bestaat uit gestapelde bouw afgewisseld met eengezinswoningen. De exacte situering van de eengezinswoningen en de appartementen gebeurt in de uitwerkings fase. Het parkeren tussen de stroken vindt onder een dek plaats. Het dek en het parkeren wordt ontsloten vanuit de Bongerdzijde halverwege de bebouwing. Ook is vanuit deze entree een voetbrug bereikbaar die de Kanaalstrip verbindt met de langzaam-verkeersroute langs het kanaal en een bushalte aan de Bongerdweg.





hoogteverschillen

Met de bodemsanering wordt het plangebied opgehoogd. Het is cruciaal de overgangen van het opgehoogde plangebied naar het peilniveau van de singels en het Zijkanaal goed vorm te geven. De fiets- en wandelroute langs het Zijkanaal blijft daarom op het huidige maaiveldniveau, circa NAP +1,20 m. Het plandeel ten westen van de Boomgaardlaan komt op gemiddeld NAP +1,70 m. te liggen. Deze hoogte sluit aan op de hoogte van deelgebied 1. Het plandeel ten oosten van de Boomgaardlaan komt op NAP +2,60 m. te liggen. Het hoogteverschil aan de westkant wordt overwonnen door middel van een keerwand, afgeschermd door een haag tussen de parkeerplaatsen en de dubbele bomenrij. Aan de oostkant, naar de Groene Oever toe, gebeurt dit door een grastalud.



woningaantal

Programma woningbouw								
deelgebied	**2**	**3a**	**3b**	**3c**	**4a**	**4 k strip**	**totaal**	**%**
grondgebonden	115	47	93	95	113	40	503	55%
gestapeld		63	52	91	18	180	404	45%
totaal	115	110	145	186	131	220	907	
Verdeling huur - koop	huur 30%	koop 70%	totaal					
grondgebonden	151	352	503					
gestapeld	121	283	404					
totaal	272	635	907					

6 Programma

verdeling woningbouw over de deelgebieden

Het schema op blz. 44 laat de woningaantallen, verdeeld in grondgebonden of gestapelde bouw, over de deelgebieden zien. Voor een aantal deelgebieden is het minimaal en het maximaal te realiseren programma aangegeven omdat met de te volgen systematiek van bouwenveloppen de exacte aantallen pas in een latere fase worden bepaald. Daarnaast is er in het plan verdergaande optimalisatie mogelijk om te kunnen inspelen op een veranderende markt of ambitie. Bijvoorbeeld zijn de grondgebonden woningen aan de oostkant van de Boomgaardlaan om te zetten in beneden-bovenwoningen. Dit kan ongeveer 30 woningen extra opleveren. Voorwaarde is dat er elders in het plan wat meer wordt geparkeerd.

markt onderzoek woningbouw

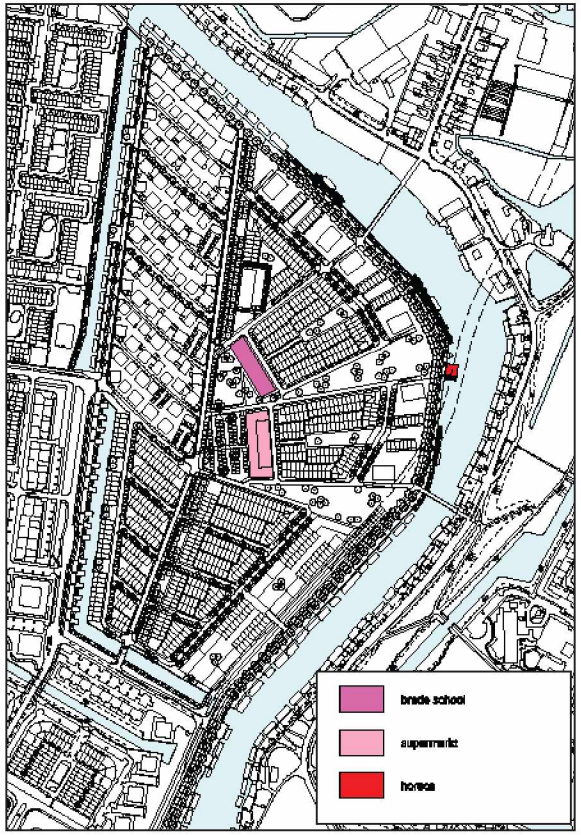
Om te kunnen bepalen welke typen woningen gebouwd moeten worden is een marktonderzoek uitgevoerd. Daaruit blijkt een drietal doelgroepen interessant voor De Bongerd. Dit zijn starters, doorstromers in de vorm van gezinnen en doorstromers van middelbare leeftijd. In het onderstaande wordt ingegaan op deze doelgroepen en hun woonwens. Voor de verdeling in eigendomscategorie wordt een verdeling gehanteerd van 30 procent sociale huurwoningen en 70 procent koopwoningen.

starters

Deze groep bestaat voornamelijk uit jonge mensen die graag in Amsterdam willen blijven wonen nadat zij het ouderlijk huis hebben verlaten of hun opleiding hebben beëindigd en zijn gaan werken. De groep bestaat voornamelijk uit eenpersoons huishoudens en kiest vooral op basis van prijs. Deze groep is op zoek naar een woning van ca. 65 m2 tot maximaal 75 m2 die zowel grondgebonden als gestapeld kan zijn, in de prijsklasse vanaf circa € 150.000,-. Voor starters zijn drie verschillende woningtypes geschikt. Dit zijn kleinschalige appartementencomplexen aan een galerij, kleinschalige appartementenblokjes met een portiek zonder lift en kleinschalige eengezinswoningen.

doorstromende gezinnen

Een grootste doelgroep voor De Bongerd is die van de gezinnen met (nog geen of) één of meerdere kinderen. De doorstromers in deze categorie laten veelal een kleinere koopwoning achter. Deze groep zoekt een eengezinswoning in de prijsklasse tussen de circa €200.000,- en de €275.000,-. Binnen deze groep is er een klein segment dat geïnteresseerd is in duurdere eengezinswoningen op bijzondere locaties, in de prijsklasse van circa €350.000,-. Naast de doorstromers is er een groep van stellen zonder kinderen, die in een locatie als De Bongerd geïnteresseerd is. Deze groep is veelal opgegroeid in Amsterdam, vooral in Noord, en wenst in eerste instantie



locatie voorzieningen

Sociale voorzieningen (indicatie)	bvo (m2)
basisschool 18 tot 22 groepen	max. 2920
gymzaal	455
peuterspeelzaal/ naschoolse opvang	240
ontmoetingsruimte	90
schoolplein en buitenruimte peuterspeelzaal / nso	975

Speelvoorzieningen			m2	
	speeltuin		2500	
NvU 12 juni 96:	peuter/kleuter	225m2x16	3600	loopafstand max. 100m
NvU 12 juni 96:	7-11 jr.	400m2x3	1200	loopafstand max. 200 m
NvU 12 juni 96:	12-17 jr.	1200m2x2	2400	centraal gelegen

in Amsterdam te blijven wonen. Een belangrijk criterium voor deze groep is de betaalbaarheid van de woning. Deze groep is vooral op zoek naar een eenvoudige eengezinswoning van circa 90-110 m2, voorzien van een kleine tuin, met een prijs van €220.000,- tot circa €250.000,-.

doorstromers van middelbare leeftijd

De doorstromers van middelbare leeftijd (50+, kinderen de deur uit) zijn in grote lijnen in twee groepen te splitsen. De eerste groep woont nu in een eengezinshuurwoning of goedkope koopwoning en wil deze in deze fase de woning inruilen voor een gelijkvloers appartement. Zij zoeken een niet al te groot appartement in de prijsklasse van €200.000,- tot €225.000,-. Dat is te realiseren in een gebouw met een galerij met appartementen van 75 tot 90 m2.
De tweede (kleinere) vergelijkbare groep is meer bemiddeld en op zoek naar een appartement met wat meer luxe. Voor deze groep kan worden gedacht aan gestapelde bouw met een luxe karakter in de vorm van een kleinschalig appartementencomplex met lift en parkeerplaats, in de prijsklasse van € 210.000,- tot € 250.000,-.

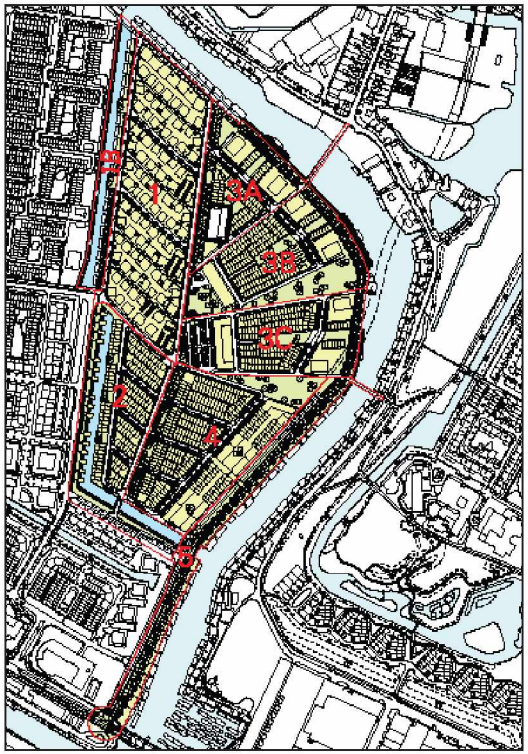
sociale en commerciële voorzieningen

De Bongerd is een rustige woonwijk in het groen, liggend tegen Waterland vlakbij de noordelijke IJ-oevers. Het is tien minuten varen met de pont vanaf de Amsterdamse binnenstad en tien minuten fietsen naar het Buikslotermeerplein. Vanuit De Bongerd zijn er goede verbindingen met de Banne, Terrasdorp-Hogeland en Tuindorp Oostzaan inclusief de voorzieningen daar. In de toekomst zullen ook de bewoners uit De Bongerd van die voorzieningen gebruikmaken. Het voorzieningenprogramma voor De Bongerd is daarom vooral gericht op de bewoners van de eigen wijk, met indien mogelijk een meerwaarde voor omliggende buurten.

sociaal programma

Voor de Bongerd is een sociaal programma gemaakt, waarin wordt aangegeven welke voorzieningen op het gebied van welzijn, onderwijs en zorg gewenst zijn in het nieuwe woongebied. Het sociaal programma bevordert dat de bewoners van de Bongerd, jong en oud, er prettig kunnen wonen, recreëren en verblijven. In de Bongerd komt een openbare basisschool. Het wordt een Brede School. Dat betekent dat de er een gecombineerd gebouw wordt ontwikkeld, waarin zowel de school als een peuterspeelzaal en naschoolse opvang wordt gehuisvest. Daarnaast zal er ruimte voor ontmoeting voor jonge en oud komen en moet er ook voor de speeltuinleider ruimte worden gereserveerd. De Brede School wordt ontwikkeld in samenspraak met het schoolbestuur en andere betrokkenen.

Bij de school wordt een gymzaal gebouwd, die eveneens een functie kan vervullen voor sportactiviteiten voor andere groepen in de wijk. Verder is het de bedoeling om in de Bongerd een speeltuin te realiseren. Deze speeltuin kan gecombineerd worden met het schoolplein bij de school. Daarmee wordt de beschikbare ruimte efficiënt gebruikt. Bovendien is een speeltuin gecombineerd met de



ruimtegebruik

Ruimtegebruik in m2									
deelgebieden		1	1B	2	3A	3B	3C	4	5
uitgeefbaar		43560	1200	13610	8530	14750	15320	25750	0
openbaar groen		680	1500	4930	6140	11450	6700	7690	6140
water		0	9650	9310	0	0	0	0	0
verharding		13940	1810	11940	9490	9360	10790	12890	13440
tuin woonboten Zijkanaal		0	0	0	0	0	0	0	4190
KPN		0	0	0	1610	0	0	0	0
totaal	276370	58180	14160	39790	25770	35560	32810	46330	23770

Commerciële voorzieningen	
winkels	bvo (m2)
supermarkt	1500
multifunctionele ruimte	± 150
parkeren	45 p pl
horeca aan kanaaloever	200
Parkeren valt binnen parkeernorm van woningbouw	

school een belangrijke ontmoetingsplek in een buurt. Voordeel voor de school is daarbij dat er regelmatig mensen in de buurt van de school zijn, waardoor het vandalisme wordt verminderd.
Het kinderdagverblijf van de Stichting Kinderdagopvang Noord-Holland, dat nu in de Kotteraarstraat is gehuisvest, zal mogelijk verplaatst worden naar een definitieve plek in de Bongerd.

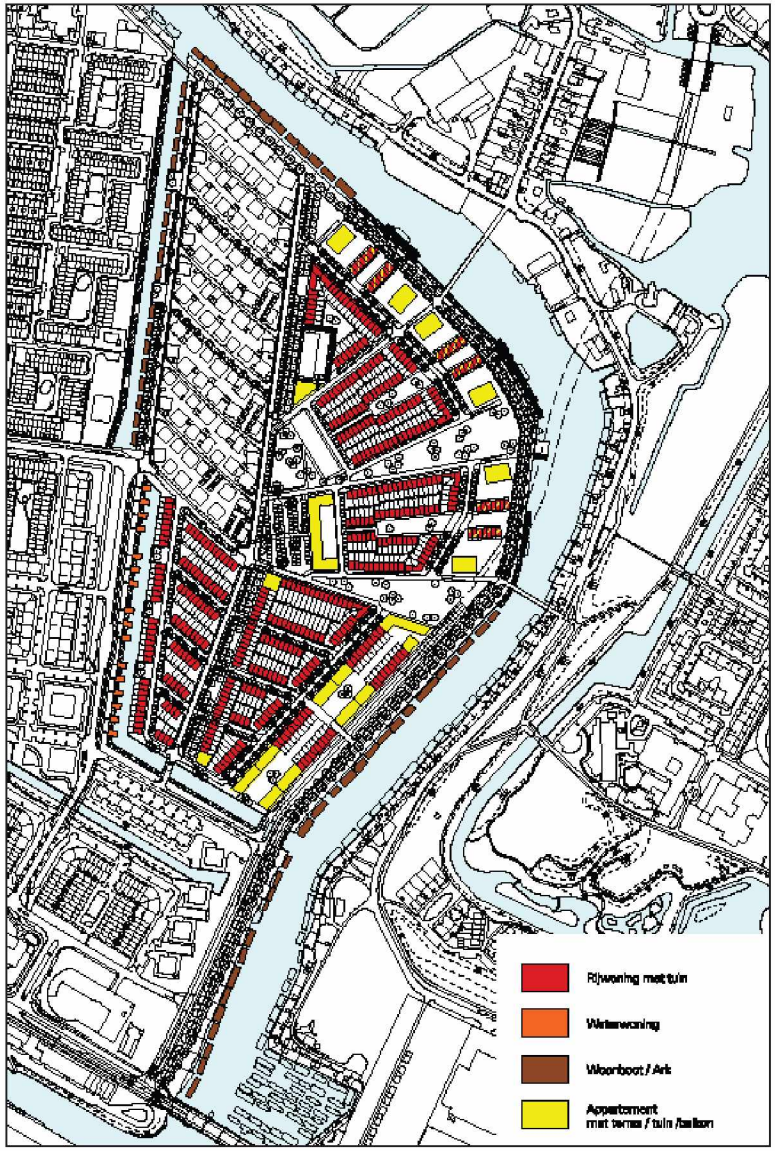
De huisartsenzorg voor De Bongerd wordt aangeboden door een huisartsenpraktijk aan de Meteorensingel.
Om het mogelijk te maken dat ouderen zo lang mogelijk in hun eigen huis kunnen blijven wonen zullen de woningen daarvoor geschikt moeten zijn. De zorgaanbieders Mentrum, Evean en Cordaan willen in de Bongerd voor hun cliënten zowel kleinschalige groepsverblijven als individuele verblijven realiseren. Het gaat daarbij om ouderen en mensen met verstandelijke of psychiatrische beperkingen. Evean opteert voor kleinschalige groepswoningen voor 6 personen. Mentrum wil graag kleinschalige groepsverblijven realiseren met aanvullende voorzieningen voor behandeling en dagbesteding én tweekamer-appartementen. Cordaan tenslotte opteert voor een aantal tweekamer-appartementen. Afhankelijk van het feit of het om koop- of huurwoningen zal gaan, ontwikkelen de zorgaanbieders deze plannen in overleg met de betreffende woningcorporatie of met de projectontwikkelingscom binatie voor de Bongerd Het stadsdeel Amsterdam-Noord zal daarbij ondersteuning bieden.

spelen

In de Nota van Uitgangspunten (NvU) voor de Bongerd van juni '96 zijn richtlijnen voor de speelvoorzieningen geformuleerd. Het schema voor speelvoorzieningen is daarop gebaseerd. De speeltuin is een aanvullende wens. In de meerjarenbegroting van het stadsdeel is hiervoor een bedrag gereserveerd.
Voor kinderen van 0 tot 6 komen er speelplekken in de directe omgeving van de woningen. Voor kinderen van 6 tot 12 jaar komt er een speeltuin bij de school, gecombineerd met het schoolplein en de buitenruimtes van de naschoolse opvang en de peuterspeelzaal. In de wiggen komen speelplekken en trapvelden voor kinderen ouder dan 12 jaar.

commerciële voorzieningen

Het commerciële programma voor de wijk voorziet in een supermarkt met een bruto vloeroppervlak van 1500 m2 exclusief 'loading dock' in het hart van de wijk. De supermarkt is niet alleen voor De Bongerd, maar ook voor de aangrenzende wijken Terrasdorp en Hogeland.
De winkel is vanuit deze wijken per auto en fiets goed bereikbaar via de Moestuinlaan. Bij een supermarkt van deze omvang moet rekening worden gehouden met 45 parkeerplaatsen voor personeel en bezoekers.
Aan Zijkanaal I is ruimte voor een horecavoorziening met een bruto vloeroppervlak van 200 tot 250 m2. Deze voorziening is bedoeld voor bewoners van de wijk en heeft ook grote betekenis voor recreanten, die fietsen, varen en wandelen langs de Groene Oever. Als locatie is de bestaande loswal gedacht. In combinatie met de verplaatste oude kraan van betoncentrale Mebin ontstaat een herkenbare plek voor de wijk.



woningtypologie

7 Stedenbouwkundige regels en architectonische criteria

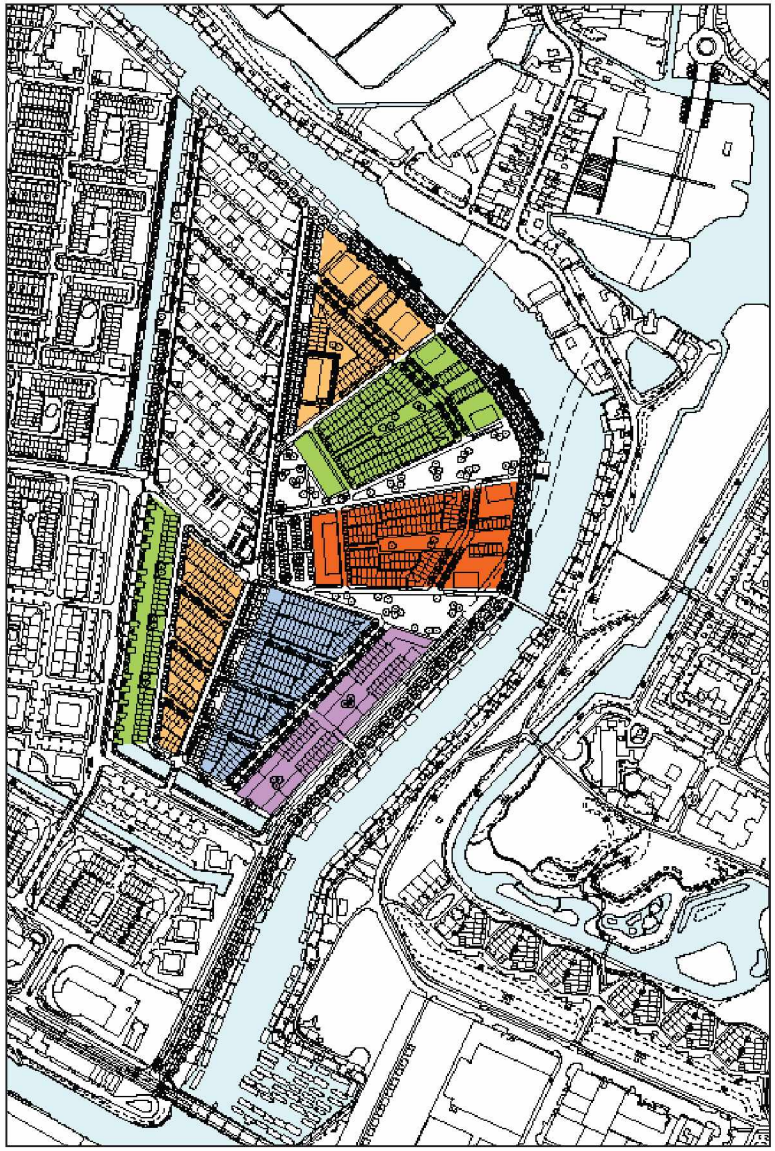
In dit hoofdstuk worden stedenbouwkundige uitgangspunten van het SP vertaald in concrete toetsbare regels voor het bouwen. Achtereenvolgens komen aan bod:

- Woningtypen
- Architectonische eenheden
- Stedenbouwkundige regels
- Architectonische criteria

woningtypen

In het Stedenbouwkundig Plan worden de onderstaande woningtypen onderscheiden. Hierbij is uitgegaan van een veel voorkomende pandbreedte van 5,4 m. Bij verdere planuitwerking zal op basis van deze typen differentiatie plaatsvinden. Door de ontwikkelaar ODB is samen met het stadsdeel een uitgebreide woningtypenset ontwikkeld, die bij de differentiatie als referentie wordt gebruikt.
De volgende woningtypen zijn benoemd:

- Waterwoningen
- Rijwoning van 4 lagen, 3 lagen of 2 lagen met kap
- Appartementengebouwen van 4 tot 7 lagen
- Kleinschalige appartementengebouwen van 4 lagen
- Appartementen boven de supermarkt



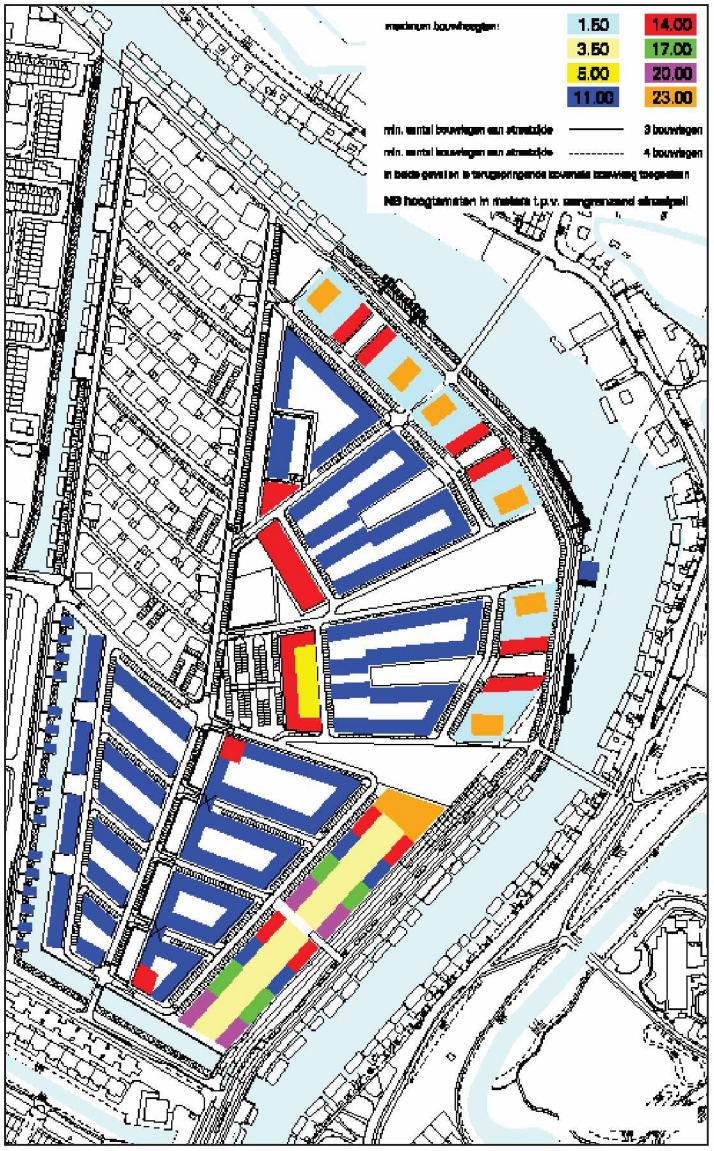
architectonische eenheden

architectonische eenheden

Het stedenbouwkundig plan voor De Bongerd is een zorgvuldig gecomponeerd plan. De afstemming tussen de architectuur van de woningen onderling en tussen de plandelen onderling is van groot belang voor een samenhangend beeld in de wijk. Er moet hierbij in grote eenheden worden gedacht: niet de woning maar het plandeel is de te ontwerpen architectonische eenheid. Het gaat om ensemble-architectuur waarbij de ontwikkeling van elk onderdeel moet uitmonden in een samenhangende, goed doorgewerkte compositie. Een schoolvoorbeeld van deze aanpak zijn de tuindorpen in Amsterdam Noord.
Daarnaast is het met name aan de zuidwestkant van het plan mogelijk om juist de individualiteit van de woningen te benadrukken, in aansluiting op deelgebied 1.

De te onderscheiden architectonische eenheden zijn:

- De woonstraten in deelgebied 2, de westkant van de Boomgaardlaan bestaand uit een aantal woonstraten die uitkomen op de westelijke singel.
- De ensembles in deelgebied 3 en 4, de deelgebieden aan de oostkant van de Boomgaardlaan. Deze worden opgevat als vijf eenheden, gescheiden door twee groene wiggen.
- De waterwoningen in de zuidelijk singel.



bouwhoogtekaart zoals opgenomen in de bouwenvelop

stedenbouwkundige regels

De stedenbouwkundige regels hebben als doel de stedenbouwkundige uitgangspunten van het plan te vertalen in toetsbare eisen t.a.v. situering en volume van de individuele woningen. De stedenbouwkundige regels worden als bouwregels vastgelegd in de bouwenvelop. De bouwenvelop is de basis voor de overeenkomst met de projectontwikkelaar. De bouwenvelop is in de bijlage rapportage van het SP opgenomen.
De bouwregels betreffen:

- Uitgifte; de oppervlakte uitgeefbare grond per bouwenvelop en de grens openbaar-prive
- Rooilijnen en matenplan; mate van mogelijke verspringing van de voor- en achtergevel, en daaruit voorvloeiend de panddiepte en de erfscheiding van een eventuele voortuin
- Bouwhoogtes; de maximale bouwhoogte en op een aantal plaatsen de minimale bouwhoogte aan de straatzijde
- Inpandig parkeren; maximale footprint, minimaal aantal parkeerplaatsen en bouwhoogte

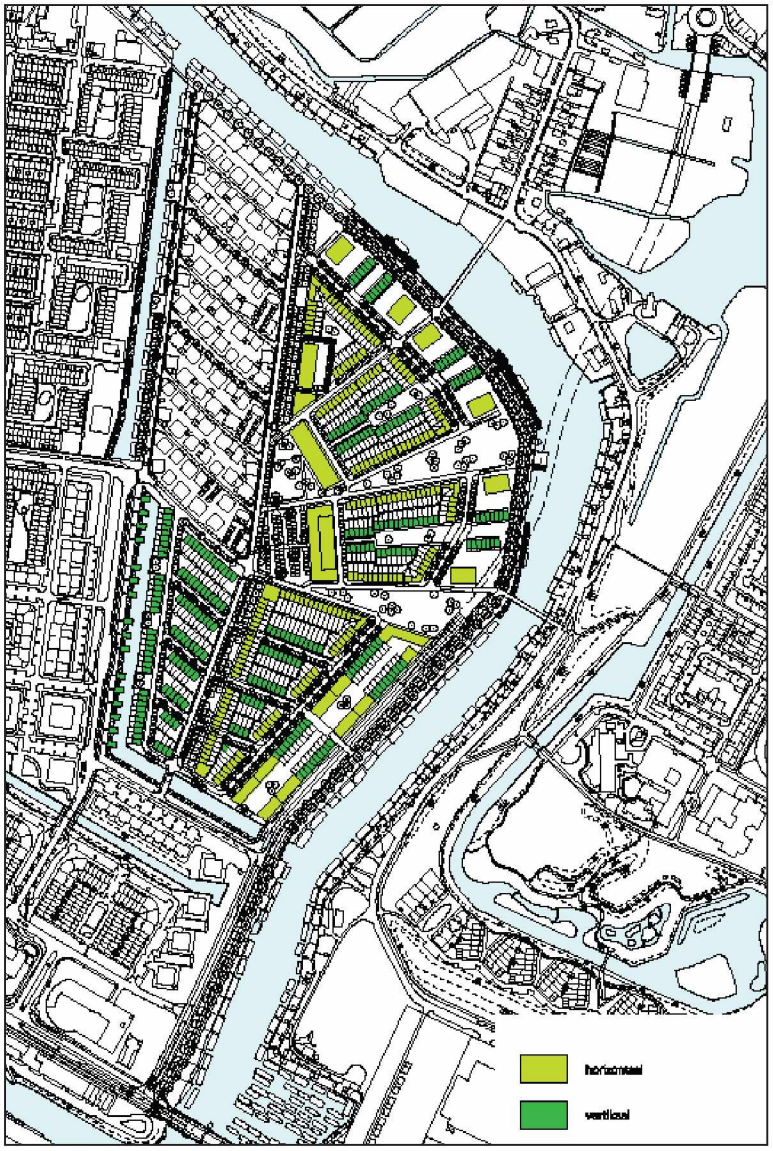
  Daarnaast wordt in de bouwenvelop de flexibiliteit en optimaliseringsruimte aangegeven.



referentie vaste rooilijn



referentie 2 meter terugspringende rooilijn



geleding

architectonische criteria

De architectonische criteria hebben als doel de stedenbouwkundige uitgangspunten van het plan te ondersteunen en te vertalen in toetsbare eisen t.a.v. de architectonische verschijningsvorm de individuele woningen.
Er zijn op basis van het eerder vastgestelde SP voor deelgebied 1 als onderdeel van de Welstandsnota Amsterdam Noord architectonische criteria opgesteld. Omdat dit stedenbouwkundig plan uitgaat van een ander planprincipes moeten nieuwe criteria worden opgesteld.
De architectonische criteria worden vastgelegd in een aparte notitie en vervolgens opgenomen in de Welstandsnota Amsterdam Noord. De criteria zijn het toetsingskader voor de welstandscommissie en worden nog in samenwerking met de supervisor opgesteld. Deze paragraaf vormt hiervoor de opmaat.

De volgende drie regels worden onderscheiden.

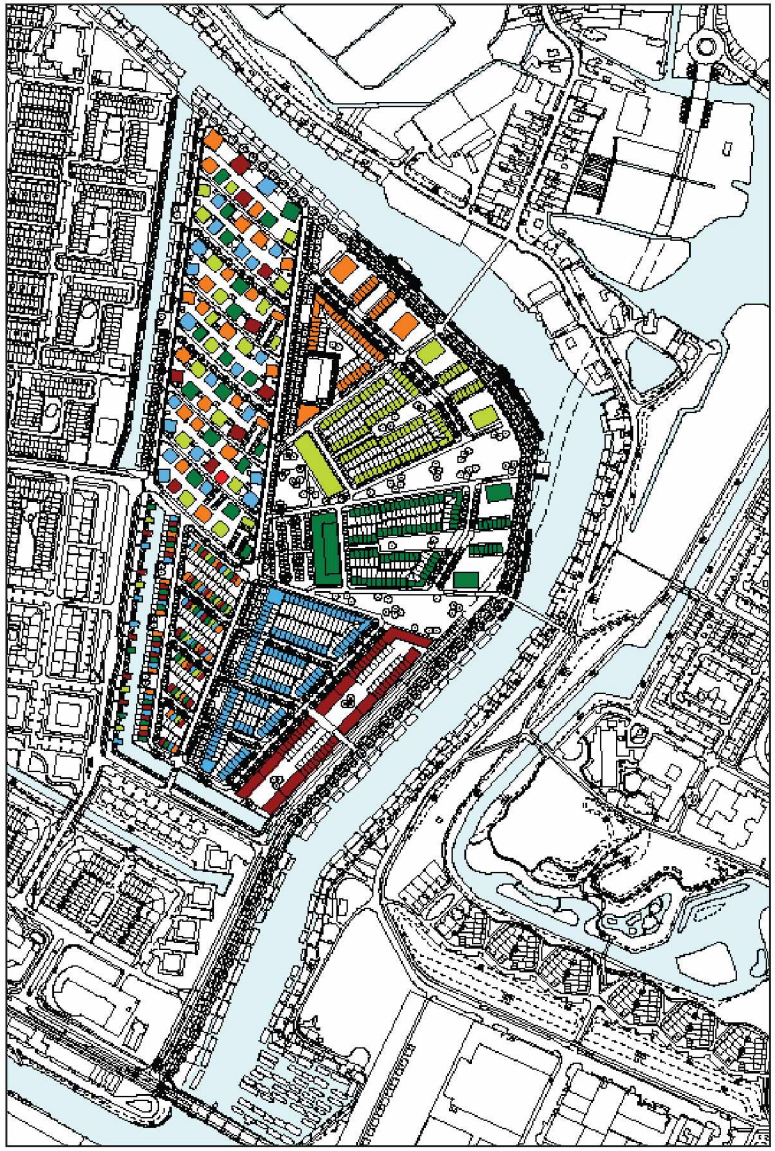
- horizontale en verticale geleding als middel om de collectiviteit van een rij woningen of juist de individualiteit van een enkele woning uit te drukken. Middelen om horizontale of verticale geleding te bereiken kunnen zijn korrelgrootte van de te ontwerpen cluster woningen, de vorm van daklijst, dakvorm en plint.
- Ook middels kleurgebruik kan collectiviteit of individualiteit worden benadrukt. Voor materiaal, kleur en detaillering wordt er aangesloten op de gekozen materialen voor deelgebied 1. Per deelplan wordt een materiaal en kleur bepaald.
- De afwerking van het zichtbare deel van de parkeerbak onder de appartementen langs de Groene Oever sluit aan bij de materialisering van de overige grondkerende elementen in de openbare ruimte (zie hoofdstuk 9 Openbare Ruimte). Op dit moment wordt gedacht aan met basaltkeien gevulde schanskorven.



horizontale geleding



verticale geleding



materialisering



hout



gevlamde steen



gele steen



zwarte steen

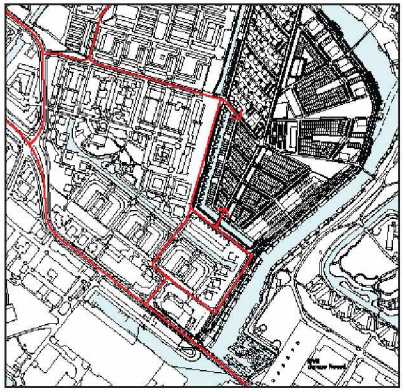


rode steen

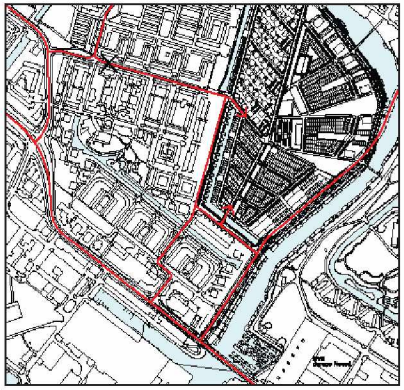


schanskorven

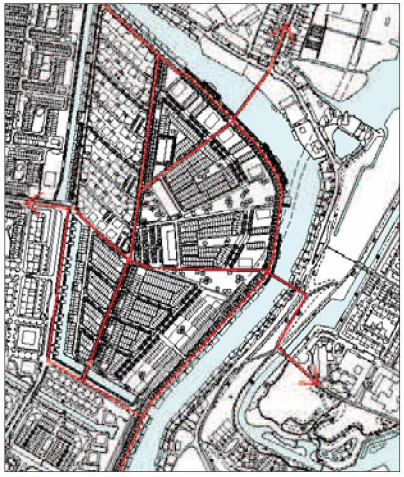
indicatie materiaalgebruik, aansluitend op deelgebied 1



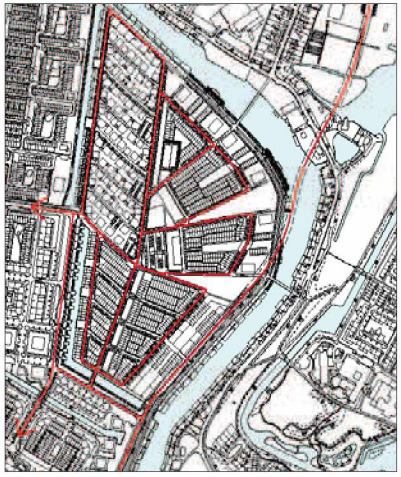
tijdelijke situatie zonder 'knip'



defintieve situatie met tunnel en 'knip'



fietsstructuur



autostructuur

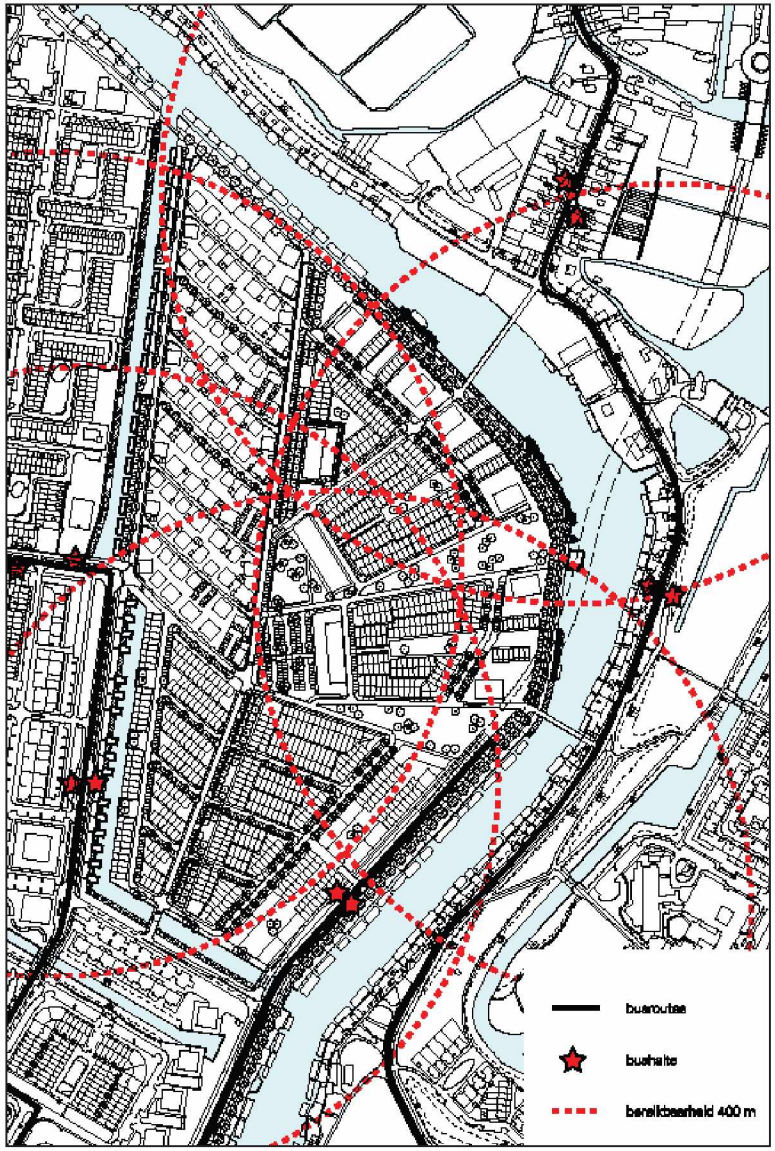
8 Verkeer en parkeren

autoverkeer

De Vlakkerweg en de Scheepsbouwweg vormen de schakel tussen wijkverkeer en de Bongerd. Vanaf deze wegen wordt de wijk ontsloten. De Vlakkerweg dient daartoe te worden heringericht. Naast de bestaande Vlakkerweg, die als woonstraat gaat fungeren, komt een nieuw wegprofiel dat de Scheepsbouwweg en de Bongerdweg verbindt. Om sluipverkeer tussen tunnel en Cornelis Douwesweg door Terrasdorp/Hogeland te voorkomen, wordt de Werktuigbouwstraat ter hoogte van de Pomonastraat voor auto's afgesloten. Er komt een bussluis zodat de bus kan doorrijden.
In de periode dat tunnel en Bongerdweg nog niet aangelegd zijn kan het verkeer van en naar de Bongerd gebruik maken van de bestaande ontsluitingswegen, de Atatürk, het Koppelingpad en de Werktuigstraat. Deze laatste is dan nog niet afgesloten.
De Bongerd krijgt twee entrees. De Scheepsbouwweg ontsluit de westelijke kant en de Bongerdlaan ontsluit vooral de oostelijke kant van de Bongerd vanaf de Vlakkerweg. Op deze manier wordt het autoverkeer verdeeld en is er in de gehele wijk een lage verkeersintensiteit. De Vlakkerweg en Scheepsbouwweg worden ingericht als 50km-straten. In de tijdelijke situatie zonder tunnel, als de Werktuigstraat open blijft zal het merendeel van het westelijk georiënteerde verkeer gebruik maken van de oostwest-as. Wanneer de Werktuigstraat na aanleg van de tunnel wordt afgesloten neemt het belang van de centrale noordzuid-as verder toe.
De interne buurt- en woonstraten worden ingericht als 30 km-zone, er zijn hier geen vrijliggende fietspaden nodig.
Voor de woonboten lang het Koppelingpad en de Verstuiverstraat wordt een parallelweg aangelegd die na de kruispunten aansluit op de nieuwe doorgaande weg naar de tunnel. De parallelweg is eenrichtingsverkeer van zuid naar noord. Aan de noordzijde sluit de parallelweg ter hoogte van de van de zuidelijke loop/fietsbrug aan op de buurtwegen van de wijk.
In het kader van dit stedenbouwkundig plan heeft bureau Goudappel Coffeng de verkeerskundige aspecten onderzocht. Dit rapport is opgenomen in de aparte bijlage.

fietsverbindingen

Met het realiseren van de fietsverbindingen in de wijk worden een aantal ontbrekende schakels uit het hoofdnet van fietspaden van Noord opgeheven.
De hoofdfietsroutes bestaan uit een oost-west route dwars door de wijk en een noord-zuidroute langs het Zijkanaal. De oost-westroute verbindt de oostelijke wijken waarin het centrum van Noord ligt, met de westelijke wijken en voorzieningen en met de binnenstad. De noord-zuid route verbindt de noordelijke wijken en Waterland met de IJ-oevers. Deze route valt voor een groot deel samen met de ontsluiting voor de woonboten langs het Zijkanaal. In het stedenbouwkundig plan zijn twee loop/ fietsbruggen opgenomen. Een aan de noordzijde, ter hoogte van de Kadoelenweg en een aan de oostzijde, ter hoogte van het Barkpad.



busroutes en haltes

openbaar vervoer

Er rijden drie bussen langs het plangebied. Over de Scheepsbouwweg rijden de bussen 35 (Molenwijk/CS) en 37 (Molenwijk/ Buikslotermeerplein/Amstelstation). Bus 92 (CS/Zaandam) rijdt over de Landsmeerderdijk. De haltes voor deze bus zijn vanuit de wijk te bereiken via de twee loop/fietsbruggen over het Zijkanaal I.
Met het GVB is gesproken over een toekomstige busroute door de tunnel onder het Zijkanaal I. De wens is uitgesproken deze bus een stop te laten maken voor de tunnel, ter hoogte van de Kanaalstrip. De bushaltes zijn dan voor de Bongerd bereikbaar via de loopbrug die de Kanaalstrip verbindt met de langzaamverkeersroute langs het kanaal.

parkeren

Voor parkeren in De Bongerd wordt uitgegaan van een norm van 1,3 inclusief een component van 0,1 voor bezoekers. Voor koopwoningen is de norm 1,3 (bewoners) + 0,1 (bezoekers) , voor de huurwoningen is de norm 1 (bewoners) + 0,1 (bezoekers). In De Bongerd komen twee manieren van parkeren:

- openbaar, op het maaiveld, meestal gesitueerd bij de eengezinswoningen;
- gebouwd parkeren. Wordt onder de bebouwing langs Zijkanaal I en in de Kanaalstrip toegepast.

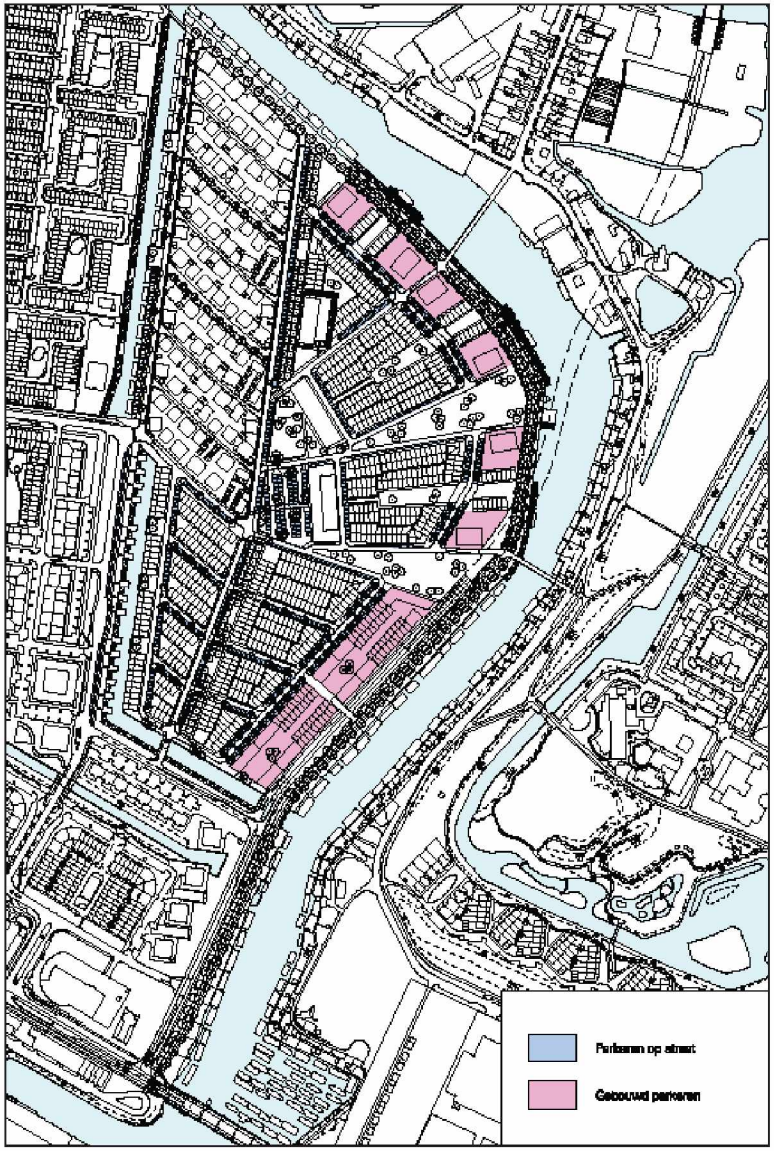
autodelen

Het Stadsdeel vindt het van belang alternatieve vormen van vervoer te stimuleren. Autodelen is een van deze alternatieven, waarbij meerdere mensen een auto delen. Het is niet voor iedereen nodig een eigen auto te bezitten. Simpelweg omdat een auto vaak 23 uur per dag stil staat en het veel efficiënter en voordeliger kan zijn om een auto te delen met anderen. Hierdoor zijn ook minder parkeerplekken nodig zijn. Voorwaarde is een aantal centraal gelegen locaties die vanuit de woonbuurten goed bereikbaar zijn. In de strook langsparkeren aan de Boomgaardlaan is daarom in de parkeerbalans ruimte gecreëerd om een aantal locaties voor autodelen te realiseren. Het gaat om vier locaties. Twee in het gedeelte ten zuiden van de supermarkt en school en twee in het noordelijk deel.

akoestisch onderzoek

De Dienst Ruimtelijke Ordening heeft akoestisch onderzoek verricht in het kader van de Wet Geluidhinder. Dit rapport van maart 2006 is opgenomen in de bijlage. Hieronder staan de belangrijkste conclusies.

nieuwe woningen in De Bongerd
In de situatie met tunnel is een dove gevel nodig voor de woningen langs de Bongerdweg (de Kanaalstrip). Voor de Vlakkerweg is voor enkele woningen een ontheffing nodig en/of zijn maatregelen nodig zoals het toepassen van geluidsreducerend asfalt op de rijbaan.
In de situatie zonder tunnel zijn maatregelen nodig voor de woningen aan de Scheepsbouwweg en de Vlakkerweg (geluidsreducerend asfalt op de rijbaan en maatregelen t.b.v. geluidsluwe zijde) en is een ontheffing nodig voor een aantal woningen. De overige straten



parkeervoorzieningen

behoren tot het 30 km-gebied en vallen daarmee niet binnen de Wet Geluidhinder.

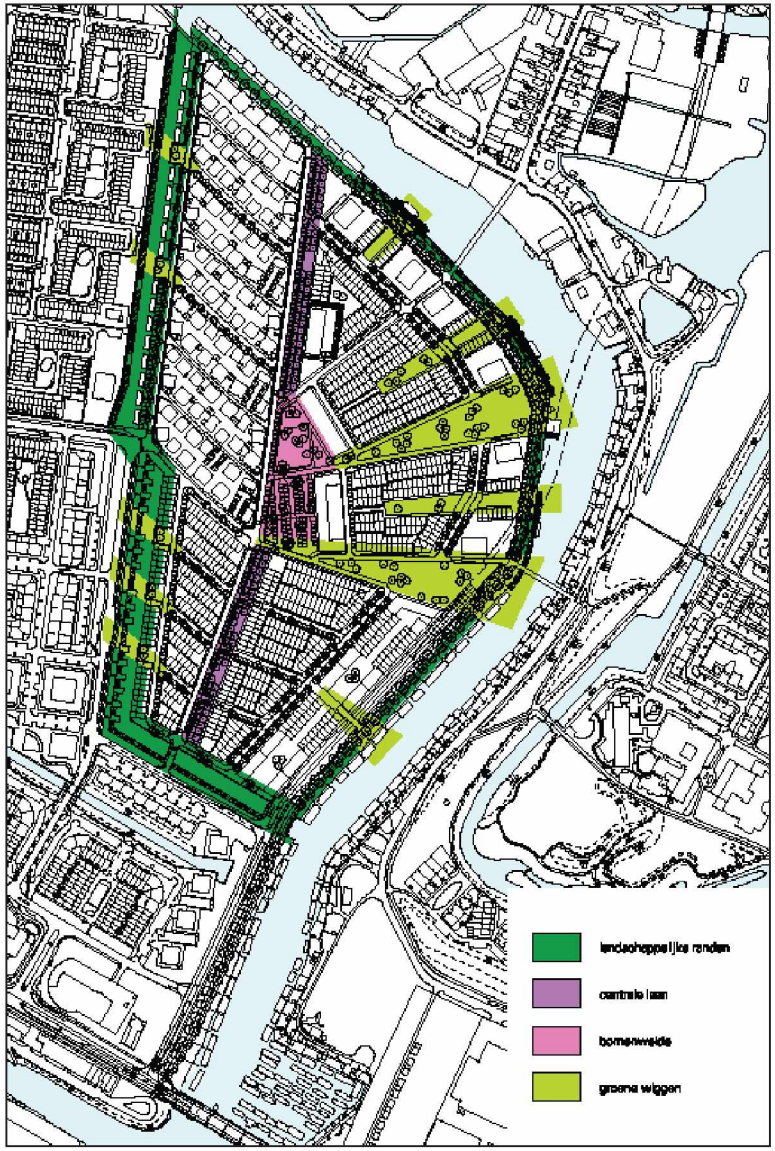
bestaande bebouwing rond plangebied

De beoordeling van de geluidbelasting op de bestaande woningen is afhankelijk van het feit of er sprake is van een bestaande weg die wordt gereconstrueerd, of van een volledig nieuw aan te leggen weg.
In het geval dat er een bestaande weg wordt gereconstrueerd, moet de geluidbelasting van de huidige situatie worden vergeleken met die van de toekomstige situatie. De maximale toename van het geluidsniveau mag op grond van de Wet Geluidhinder 5 dB(A) zijn.
In het geval van een nieuwe weg zijn de normen voor bestaande woningen 50 dB(A) voorkeurgrenswaarde en 65 dB(A) maximum grenswaarde.
Als basis voor het onderzoek zijn de gegevens uit de milieukaart verkeerslawaai gebruikt die was opgesteld in de tijd dat het plangebied nog een bedrijventerrein was (Verkeerscijfers stromenkaart 2003).
Op grond van de berekende indicatieve geluidswaarden kan worden geconcludeerd dat:

- er in de situatie met tunnel er voor de woningen langs de Vlakkerweg sprake is van een reconstructie waarbij de toename van de geluidbelasting soms iets meer is dan 5 dB(A). Dit betekent dat akoestische maatregelen aan de gevel getroffen moeten worden. Voor de Strekkerweg en Scheepsbouwweg wordt de situatie met betrekking tot het wegverkeerslawaai beter.
- er in de situatie zonder tunnel, geen sprake is van een reconstructie zoals wordt bedoeld in de Wet Geluidhinder. Voor de Vlakkerweg neemt in het oostelijk deel de geluidbelasting weliswaar iets toe, maar langs de overige bestaande wegen blijft de geluidbelasting gelijk of neemt zelfs af ten opzichte van de globale geluidswaarden uit de milieukaart verkeerslawaai.

woonboten Zijkanaal I

Omdat woonboten niet worden genoemd in de Wet Geluidhinder zijn er formeel geen normen vastgelegd waaraan geluidshinder voor woonboten kan worden getoetst. Het stadsdeel Amsterdam-Noord vindt wonen op het water net als wonen op het land een volwaardige woonvorm en vindt het gewenst dat in de nieuwe situatie vanuit de Bongerdweg de geluidbelasting op de gevels van de woonarken veroorzaakt door de nieuwe Bongerdweg, niet boven de 50 dBA uitkomt.
Om aan deze wens te kunnen voldoen is in de situatie met een tunnel en de afsluiting van de Werktuigstraat een schermhoogte van 2,00 meter nodig om de boten met een woonlaag af te schermen van het wegverkeerslawaai. In het weggedeelte zuidelijk van de kruising met de Vlakkerweg kan worden volstaan met een scherm van 1,50 meter.
Voor de woonboten met twee lagen betekent dit een scherm van 3,00 meter op het noordelijk deel en een scherm van 2,50 meter op het zuidelijk gedeelte van de nieuwe weg.
In de situatie zonder tunnel is de geluidsbelasting voor de woonboten met twee lagen 1 dB(A) hoger dan de door het stadsdeel gewenste waarde van 50 dB(A). Dit is voor het plan acceptabel. Voor de woonboten met één laag zijn geen maatregelen nodig om aan de gestelde wens te voldoen.



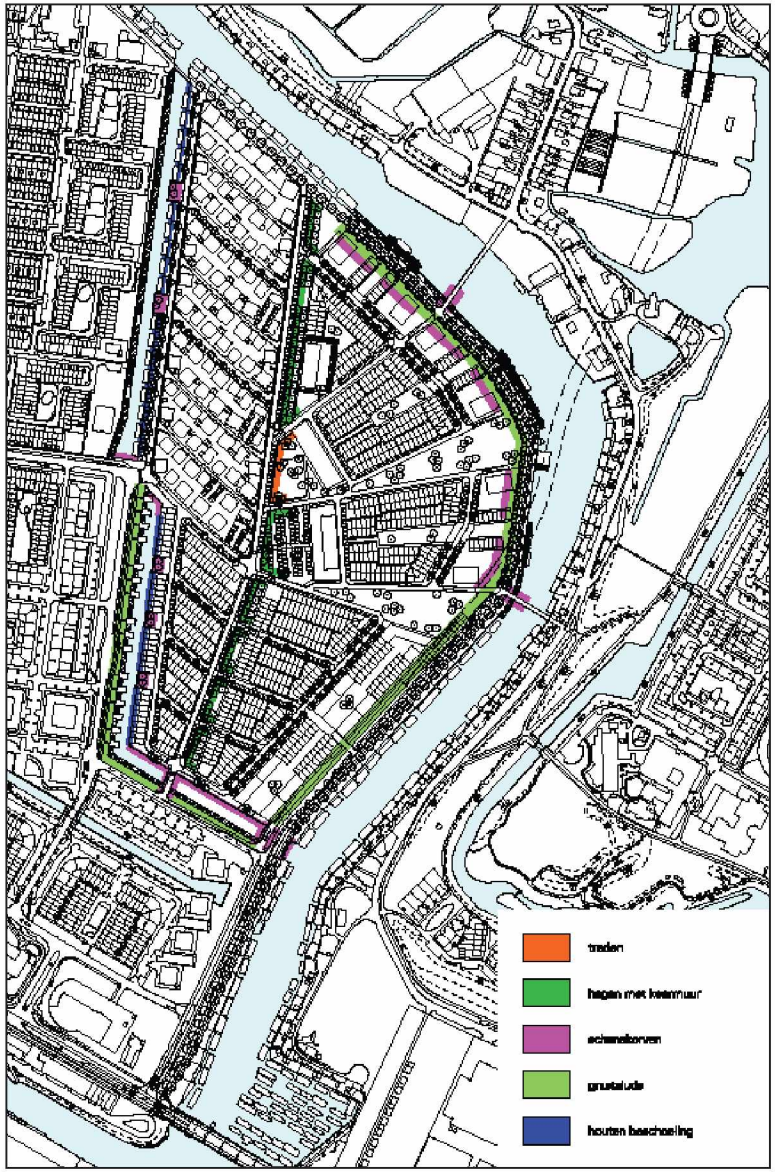
structuur openbare ruimte

9 Openbare ruimte

In dit hoofdstuk wordt de visie op de openbare ruimte beschreven. Na vaststelling van het SP zal de visie nader worden uitgewerkt in het maaiveldontwerp. Dat betekent dat de voorstellen voor materiaalgebruik en maatvoering die in dit hoofdstuk worden gedaan, nader zullen worden onderzocht, getoetst en eventueel bijgesteld.

structuur

De openbare ruimte van De Bongerd kent een duidelijke buitenkant en binnenkant. De typering binnen/buiten vormt de basisstructuur voor de inrichting van die openbare ruimte.
Aan de noord- en oostkant wordt de buitenkant gevormd door een brede groene, openbare oever langs het Zijkanaal I. De singel aan de zuid- en westkant kent een afwisselend beeld met openbare oevers, drijvend wonen en tuinen aan het water. De lange zichtlijnen, de ruimte voor grote bomen en de mogelijkheid om buitenom de buurt te bewegen, vormen de inspiratie voor de inrichting van deze buitenrand met stoere materialen en grote bomen.
De binnenkant van De Bongerd wordt gevormd door de bomenweide bij de school en de supermarkt en de daarlangs gelegen centrale laan met bomen, de Bongerdlaan. De groene wiggen en kleinere groenelementen verbinden de binnenkant met de buitenkant.
De bebouwing volgt de centrale laan van De Bongerd. De grootste bouwmassa's markeren de bomenweide; de buitenrand langs het water wordt gekenmerkt door stoere appartementencomplexen, die passen bij de maat van het water.



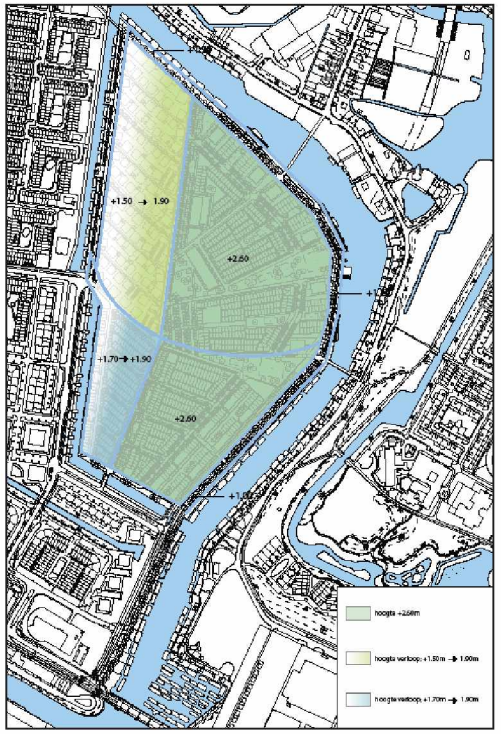
afwerking hoogteverschillen



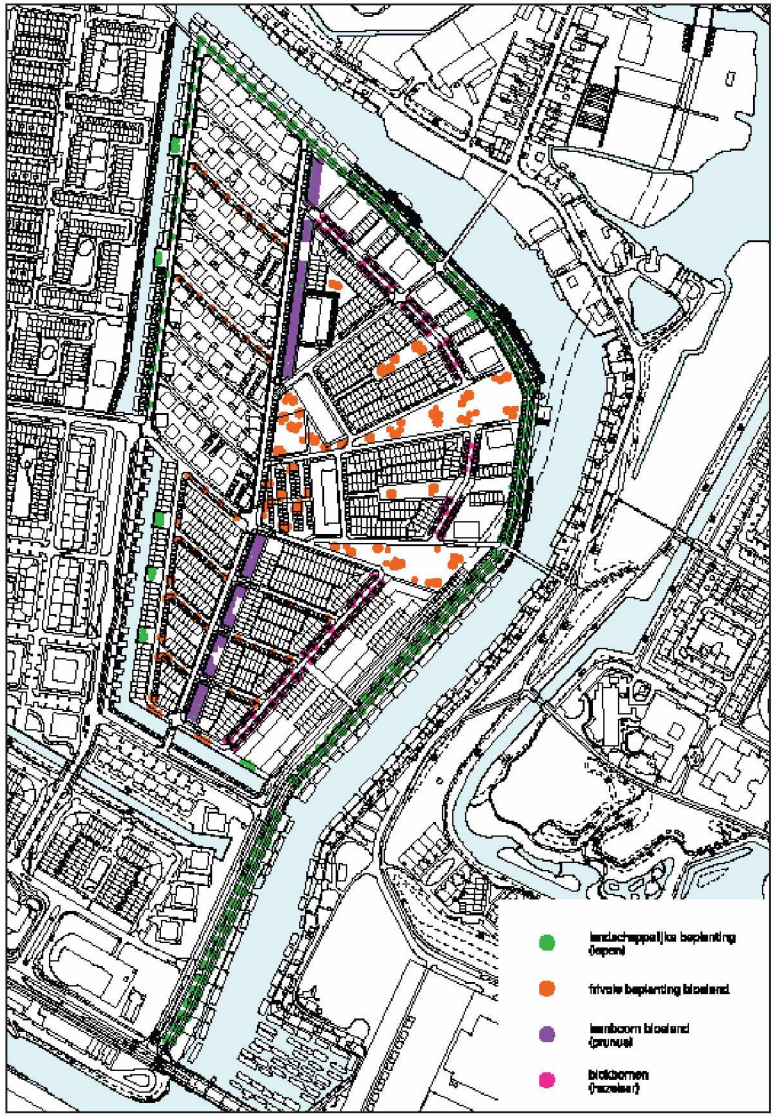
schanskorf

hoogteverschillen

Als gevolg van de sanering wordt het plangebied opgehoogd. Het middendeel krijgt een hoogte van NAP+2.60 meter. De deelgebieden 1 en 2 liggen iets lager, op NAP+1.90 meter, aflopend naar respectievelijk NAP+1.50 en +1.70. De kade langs het water blijft op bestaande hoogte liggen (ongeveer NAP+ 1.00 m).
De afwerking van de hoogteverschillen ondersteunen de structuur van het gebied. Zo worden de hoogteverschillen langs de buitenzijde van het plangebied afgewerkt met houten beschoeiing en grasprofielen. Door schanskorven gevuld met basaltkeien toe te passen in de afwerking van parkeerbakken, keerconstructies, bruggen en duikers onstaat samenhang in de kunstwerken aan de buitenzijde.
De hoogteverschillen aan de Boomgaardlaan worden opgevangen met een keerwand, afgewerkt met een brede haag. Ter hoogte van het schoolplein worden treden toegepast om het schoolplein aan de Bongerdlaan te koppelen en het halen en brengen van kinderen makkelijker te maken.



hoogtekaart



bomenstructuur



groenstructuur en beplantingskeuze

De beplanting volgt de structuur van De Bongerd met een dubbele bomenrij langs de hoofdstraat, die uitwaaiert in enkele boomgroepen op de bomenweide. De boomgroepen en de groene wiggen leggen een verbinding tussen binnen en buiten. De boomgroepen en de dubbele bomenrij zullen bestaan uit bloeiende bomen, waarmee in het voorjaar een bloemexplosie het beeld van een boomgaard oproept.
De buitenrand langs het water wordt beplant met iepen, groot uitgroeiende inheemse bomen met een fraaie habitus.



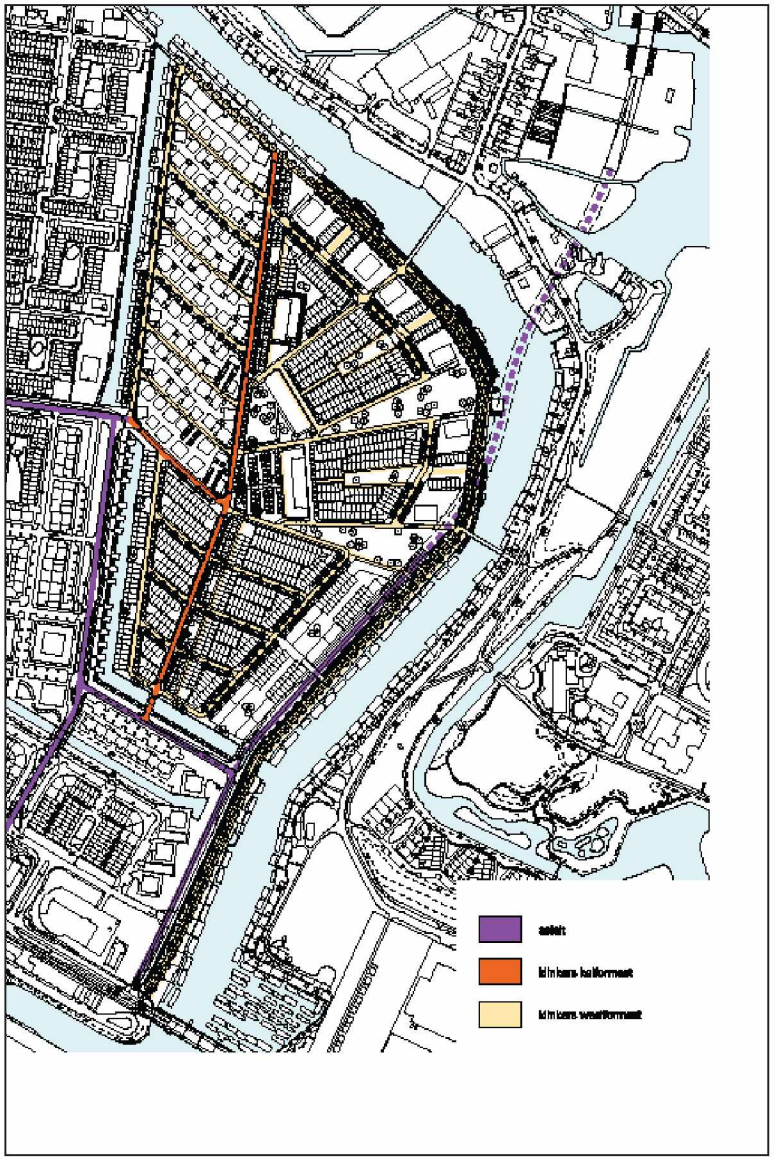
hagen

Hagen zijn een onmisbaar element in de vormgeving van een tuindorp. In deelgebied 1 zijn hagen op de overgang openbaar - privé een beeldbepalend onderdeel van het plan.
Ook in de overig plandelen dragen hagen bij aan het afbakenen van de openbare ruimte. De Boomgaardlaan wordt aan één zijde beplant met een haag, waartussen auto's geparkeerd staan.
De tuinen van de woningen aan de overzijde krijgen een haag op openbaar terrein. Om eenheid in het plan te bevorderen is aandacht voor de overgang openbaar - privé van belang. Het is wenselijk om op deze overgang hagen te planten.



gras, kruiden en rietoevers

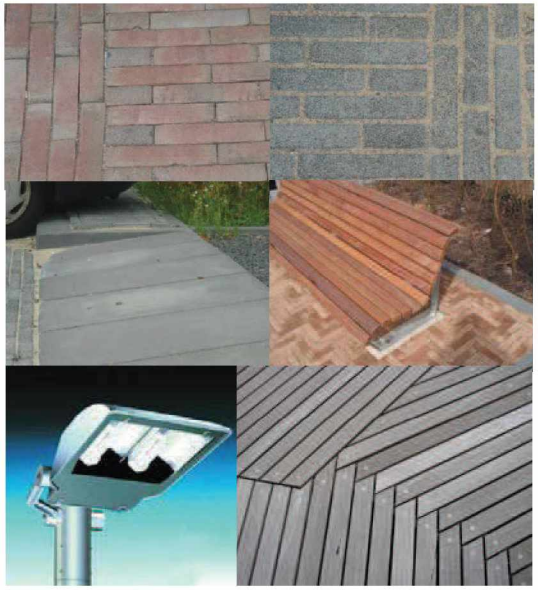
De inrichting van de groene wiggen en de water oevers dragen bij aan de structuur van het plangebied. De rietoevers versterken het landschappelijke beeld en dragen bij aan de ecologische waarde van het water. De oevers worden voorzien van grastaluds.
Ook in de wiggen komt gras. Door minder frequent te maaien ontstaat een natuurlijk beeld met langras en kruiden.

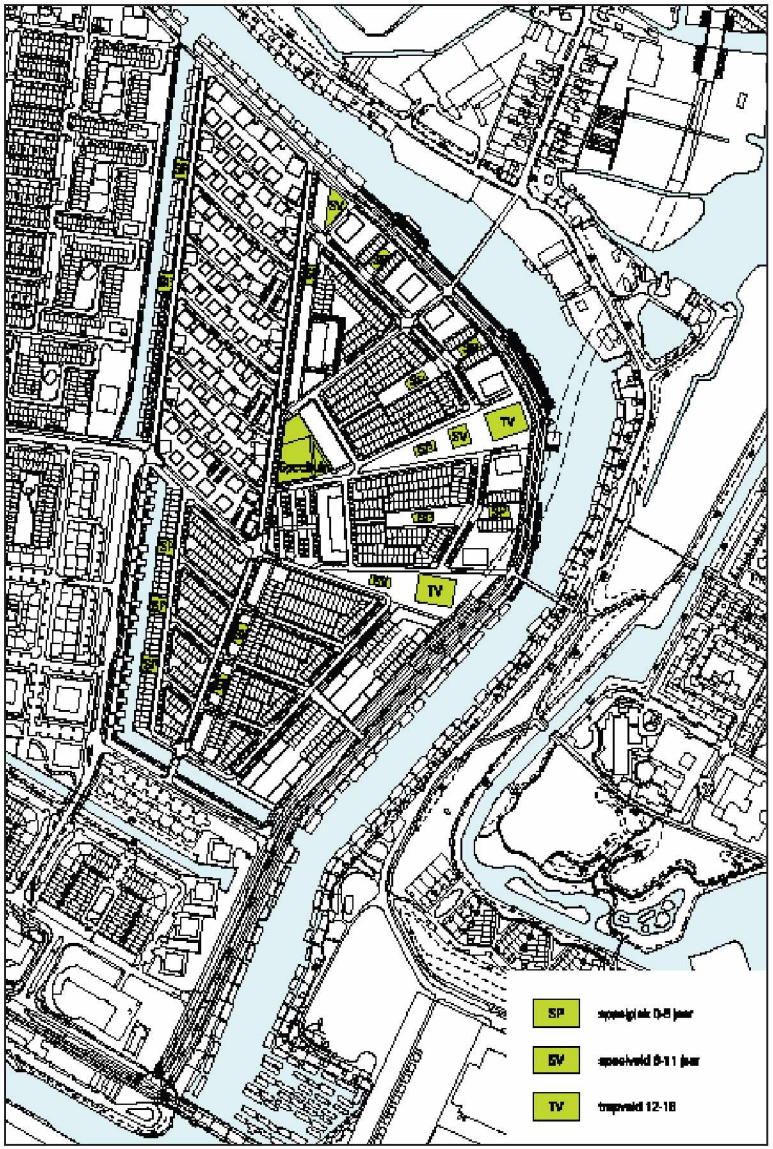


verharding

materialen voor de straten

Bij de ontwikkeling van deelplan 1 is een keuze gemaakt voor materialen en details die voor de rest van het gebied op hoofdlijnen wordt overgenomen. Als hoofdmateriaal worden gebakken klinkers in verschillende maten en bestratings richtingen, ingekaderd door (antracietkleurige) betonbanden voorgesteld.
Voor de hoofdstraten, waar vaak haaks op de straat wordt geparkeerd, worden in de rijbaan gebakken klinkerkeien (21x10.5 cm) hergebruikt, in visgraatverband. De rijbaan wordt begrensd door molgoten en betonbanden. De stoepen of voetgangersstroken en parkeervakken worden met rood gemeleerde waalformaat (WF, 21X5 cm) klinkers bestraat. In de parkeervakken wordt gewerkt met de betonstenen waalformaat afgestrooid met basaltsplit.
De kleine erfachtige straten, vaak met parkeren in de lengterichting van de weg, zijn verhard in waalformaat klinkers en begrensd door molgoten en betonbanden. De trottoirs zijn net als de bredere profielen ook in waalformaat bestraat.





locatie speelvoorzieningen

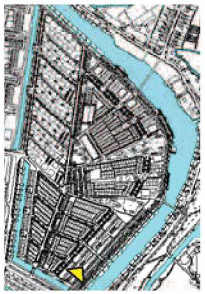
speelvoorzieningen

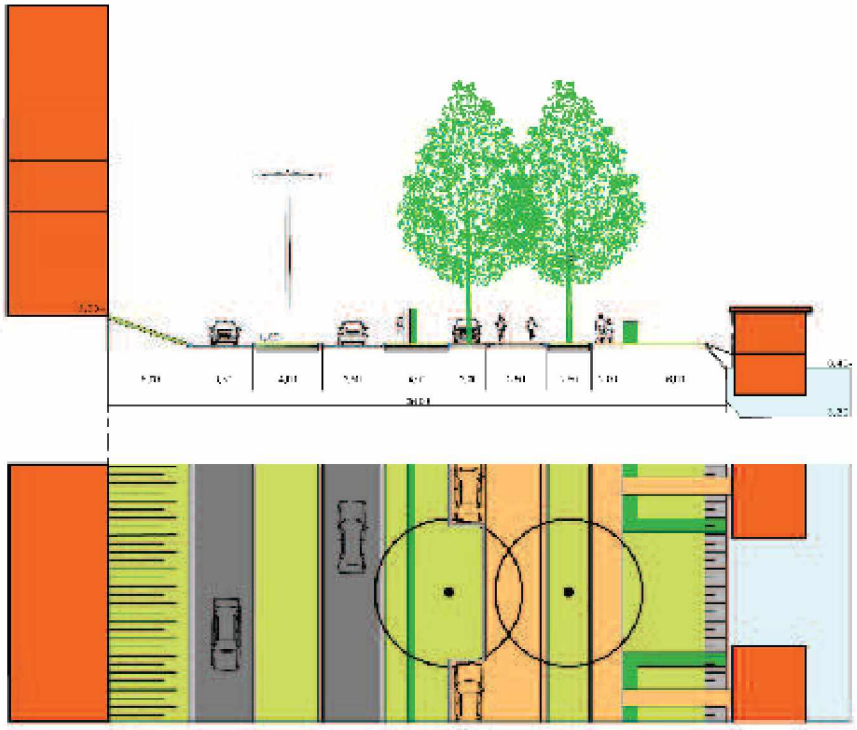
In de Nota Uitgangspunten voor De Bongerd van juni 1996 zijn richtlijnen voor de speelvoorzieningen geformuleerd. Het programma voor het spelen is daarop gebaseerd. De speeltuin is een aanvullende wens. In de meerjarenbegroting van het stadsdeel is daarvoor een bedrag gereserveerd. De speeltuin is te combineren met het schoolplein. Bij de planuitwerking wordt dit nader onderzocht.
Wat spelen betreft kunnen kinderen in groepen opgedeeld worden.

- Kinderen van 0 tot 5 jaar spelen dicht bij huis. Er zijn veilige speelmogelijkheden, afgeschermd van de plekken voor oudere kinderen; beweging, uitdaging en fantasiespellen staan centraal. In De Bongerd zijn daarvoor kleine speelplekken dicht bij de huizenblokken opgenomen. Kinderen moeten een speelvoorziening veilig kunnen bereiken, zonder drukke straten over te steken, en zonder dat deze onoverzichtelijk ver van de woning is verwijderd.
- Kinderen van 6 tot 11 jaar spelen iets verder van huis, maar met (in)formeel toezicht van ouderen. Avontuur en beweging en fantasie staan centraal. De Bongerd biedt daarvoor ruimte op de groene wiggen en op drie halfverharde speelvelden.
- Kinderen van 12 tot 16 jaar spelen verder verwijderd van huis. Zij willen avontuur en actie. Deze kinderen zullen spelen in de buurt van het water, op de grote speelvelden die in de groene scheggen. Deze zijn ongeveer 1200 m2 (30 x 40 meter) en bieden ruimte om een balletje te trappen. Ook aan de overzijde van Zijkanaal I is in de volop speelgelegenheid.

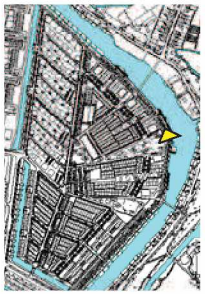
Het is van belang de routes tussen de diverse speelvoorzieningen zo logisch en veilig mogelijk te maken. Door het situeren van de speelvoorzieningen in de grote groenplekken van de wijk is dat mogelijk.

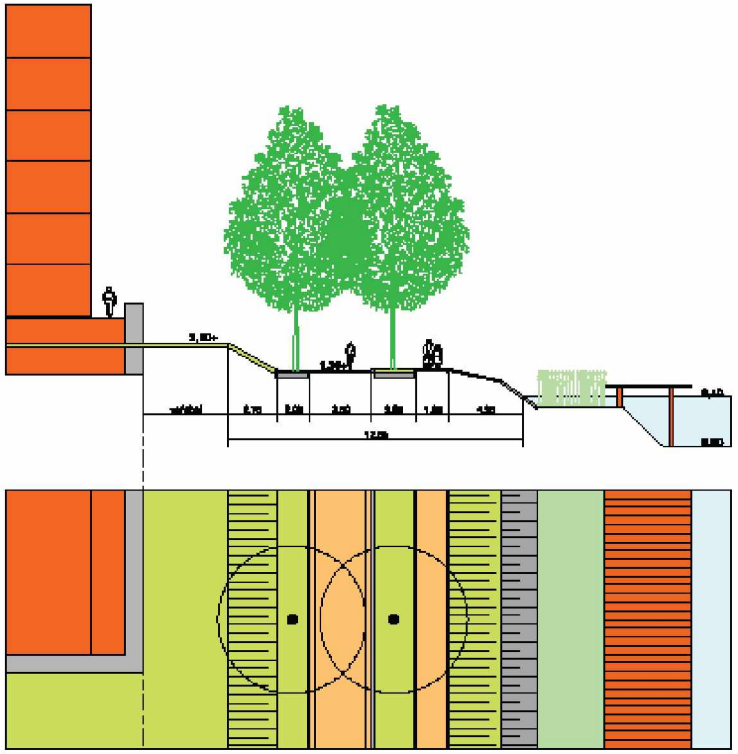






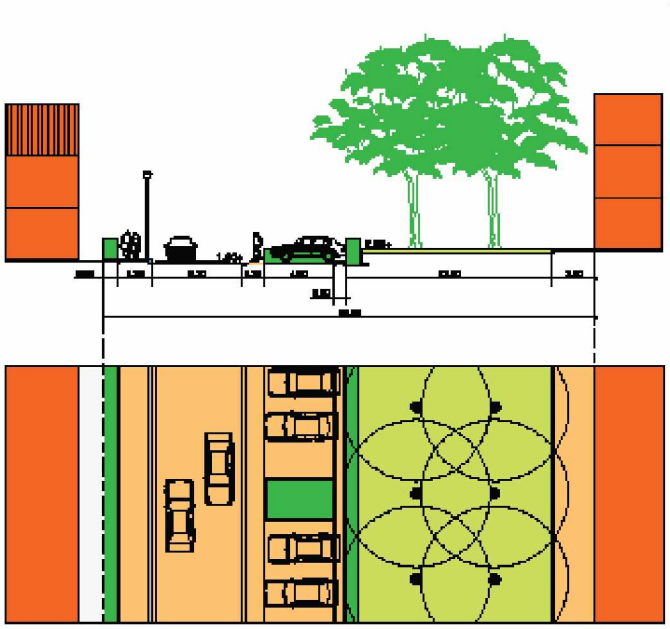
PROFIEL A-A



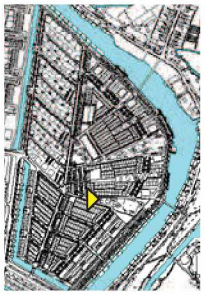


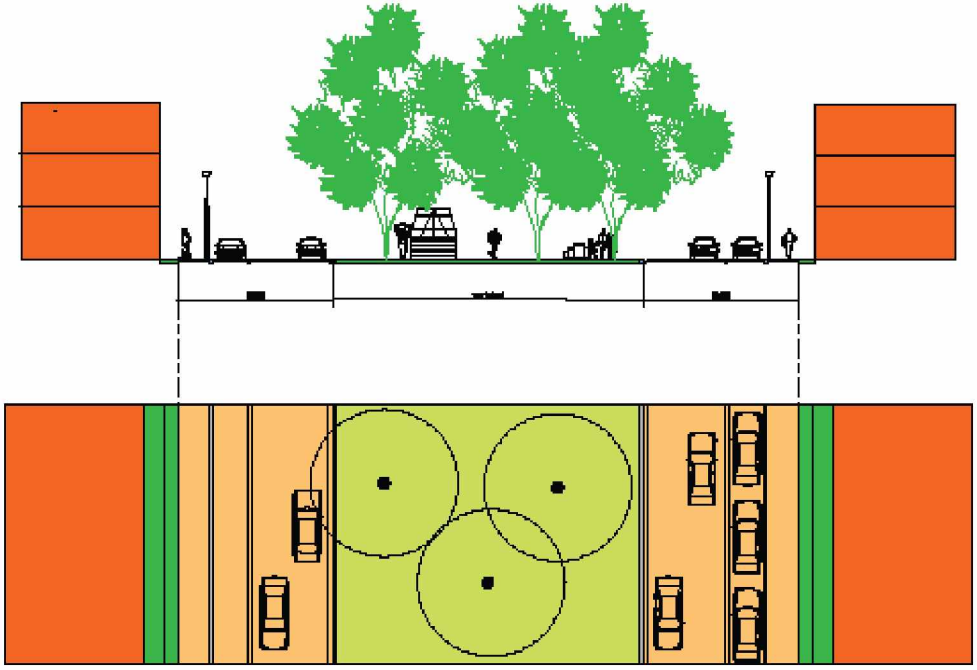
PROFIEL B-B





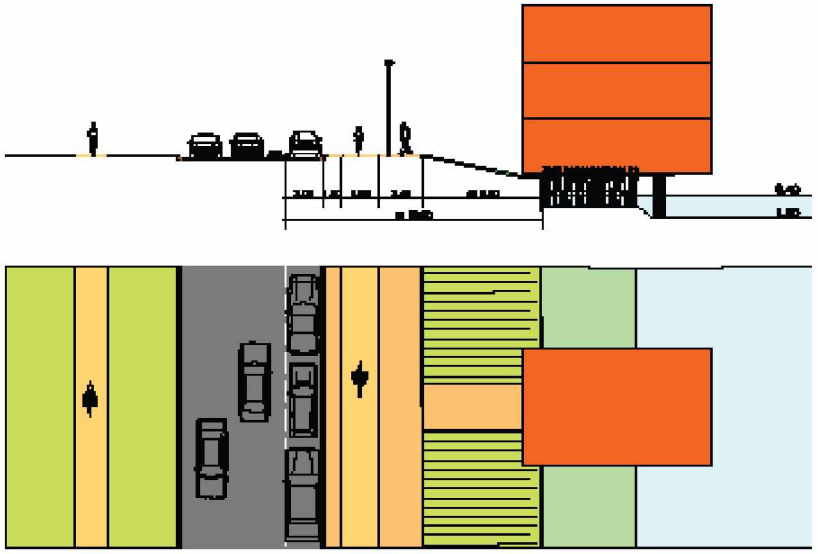
PROFIEL C-C



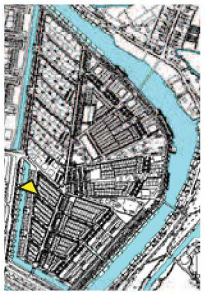


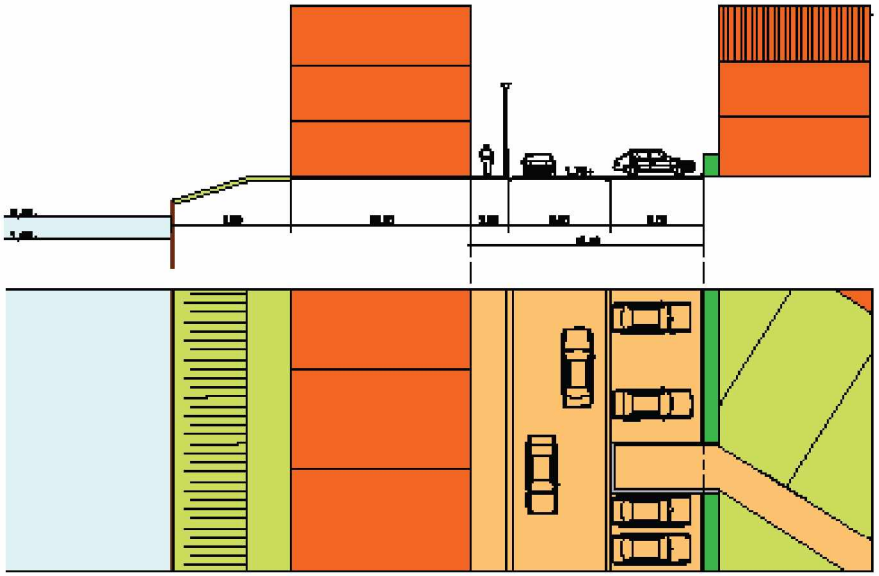
PROFIEL D-D



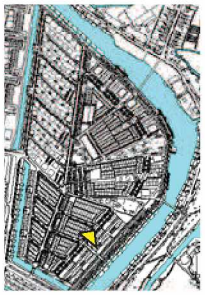


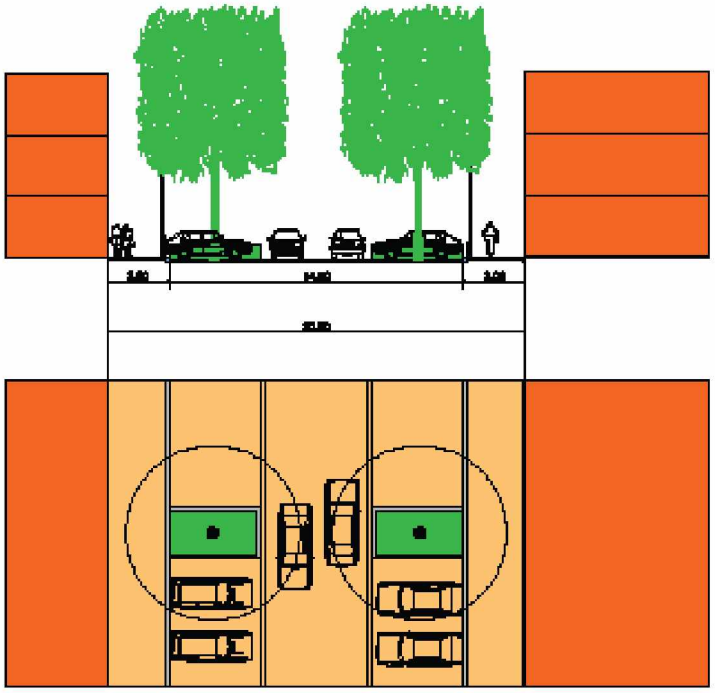
PROFIEL E-E





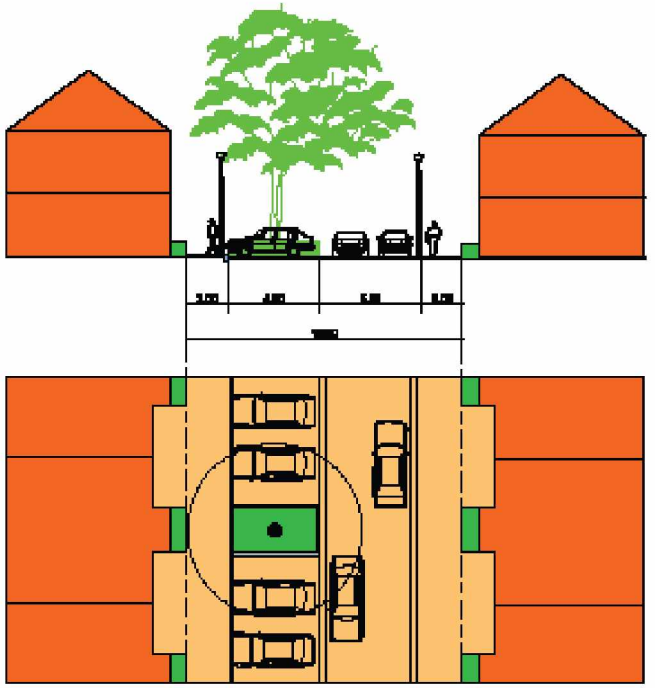
PROFIEL F-F





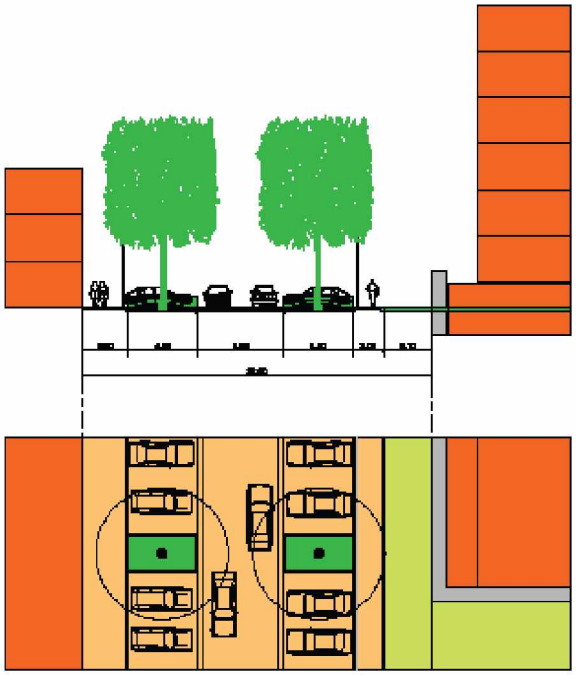
PROFIEL G-G





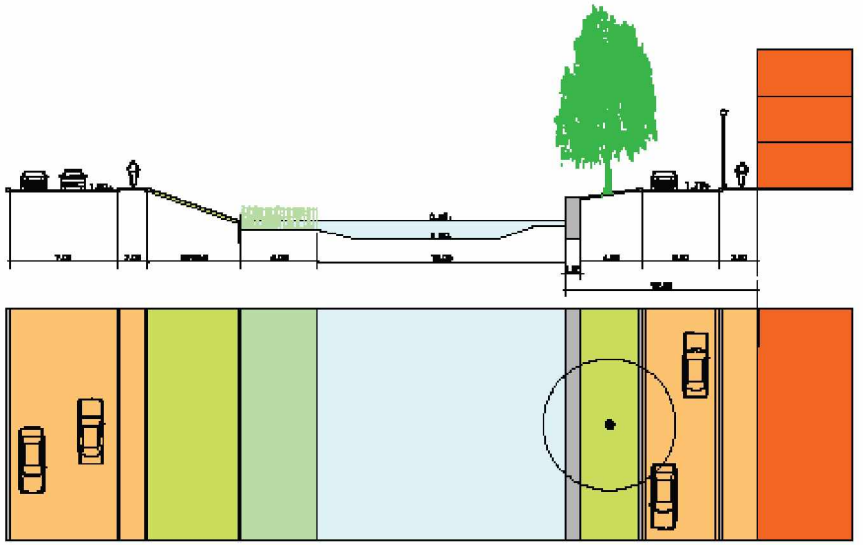
PROFIEL H-H





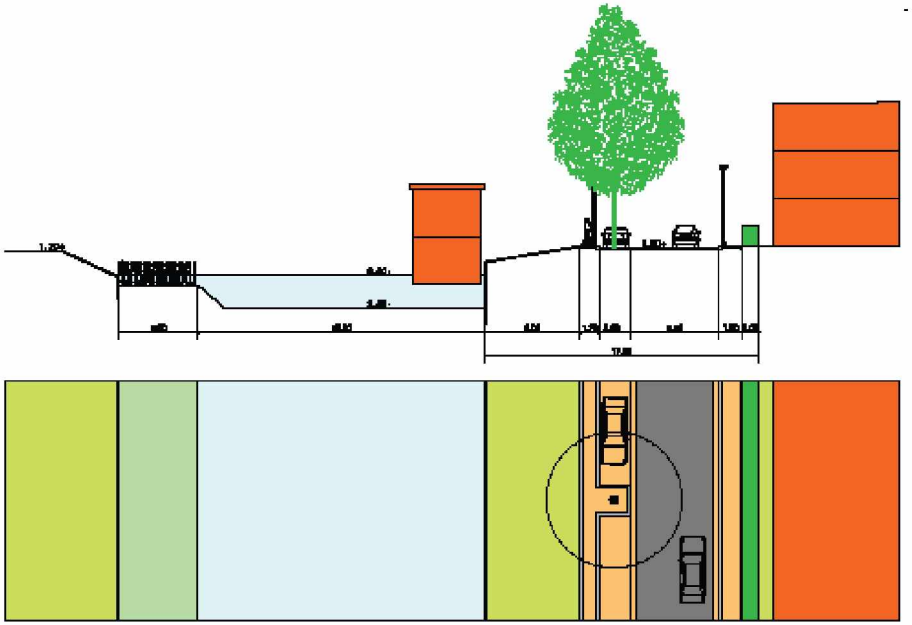
PROFIEL I-I





PROFIEL J-J





PROFIEL K-K



10 Beeldende kunst

uitgangspunten

Net als andere wijken in Noord heeft de Bongerd alle kenmerken van een tuindorp. De naam (boomgaard) en de plattegrond zijn bovendien ontleend aan het voormalige volkstuinencomplex. Omgeven door water is de Bongerd een zichzelf bedruipend eiland met een eigen supermarkt, een school en speelvoorzieningen. In plaats van een centraal plein bestaat het hart van de wijk uit een royale groene zone. Deze zone vormt de verbinding tussen de lage bebouwing en de hogere bouwblokken in het waaiervormige deel met de open wiggen naar het water toe.
De zware industrie in Noord leidde tot een verzameling saamhorige gemeenschappen met een heel eigen leefstijl en sterke identiteit. Daarvoor is een even gerationaliseerde als geïndividualiseerde samenleving in de plaats gekomen. Recreatie en spektakel spelen een steeds grotere rol om al die verschillende 'doelgroepen' tot elkaar te brengen. Een ontwikkeling die invloed heeft op de inrichting van parken en plantsoenen en de manier waarop we met de natuur omgaan.
Vanaf de Middeleeuwen symboliseert de tuin niet zozeer liefde voor, als wel het willen bezweren, bedwingen van de onvoorspelbare natuur. Een natuur die bedwongen moest worden om de grillen van het water te weerstaan. Toen het water onder controle was, ontstond er tijd en interesse voor uitheemse plantensoorten, vreemde dieren en… mensen. Dit leidde ertoe dat allegaartje van combinaties ontstond. Daar boven op kwamen nog eens de klimaatsveranderingen en de globalisering. Uitheemse planten werden inheemse planten. De geïmporteerde maïs, de aardappel, de halsbandparkiet, de Chinese wolhandkrab en de winterharde palm zijn met glans ingeburgerd. De tuin, lees: de mensentuin, is nu een omheind oord waar planten, dieren en mensen zich op een nieuwe manier tot elkaar moeten verhouden. Deze tuin verandert in steeds hoger tempo. De vraag is of een appel na duizenden jaren nog als een appel smaakt. Maar een mens blijft een mens. Hij zal op zoek blijven naar (nieuwe) betekenissen, al staan ze door alle kruisbestuivingen naast elkaar en door elkaar heen.
Wordt de tuin een spiegelbeeld van het paradijs of een hybride keurslijf voor samengebrachte soorten?

beeldende kunst

De opzet van de Bongerd leent zich uitstekend voor een steeds grotere behoefte van mensen om te aarden. Ongetwijfeld zal er veel worden getuinierd, gesport en gebarbecued. Kunst voor de Bongerd zou daarom juist (ver) beeldend moeten inspelen op de gegeven tuin in overdrachtelijke zin. Een rol zou al kunnen zijn weggelegd door het in vorm en betekenis verbijzonderen van een omgeving, al dan niet langs een wandelroute of op een ontmoetingplek. In de (landschaps-) architectuur komen begrippen als transformatie, metamorfose, rizoom en camouflage in ruimtelijk

opzicht al langer voor. Van beeldende kunst voor deze wijk mag worden verwacht dat die de bewoners en gebruikers met hun verschillende achtergronden tot verwondering brengt of tot beschouwelijke inzichten laat komen. Dat kan commentaar zijn op het maakbaar zijn van de natuur (lees weer: de samenleving). Het kan gaan over het juist visueel blootleggen van vermeende sociale, spirituele of traditionele wortels. Of het verbeelden van het mysterie groei.

Bewoners emanciperen zich steeds meer. Essentieel is dat de kunstenaars oog hebben voor de te toekomstige sociale samenhang in de wijk. Hoe meer aanleidingen en draagvlak, hoe groter de kans op een succesvolle uitwerking van de kunstopdracht. De buitenruimte wordt zo intenser gebruikt.

plekken, ingrediënten en voorbeelden

Op zijn/haar beurt kan een kunstenaar een visie geven op de aangegeven plekken en eventueel in dialoog, met eigen suggesties komen. Zoals de tuin een geconstrueerde illusie is met behulp van natuurlijke middelen, zo suggereert ook kunst het bestaan van een andere wereld met verf, staal, brons, steen, licht, water, projectie… of zelfs met helemaal niets. De Spaanse kunstenares Lara Almarcegui ziet het bewust laten verwilderen van een afgebakend stuk grond als een manier om chaos toe te laten. In een aangeharkte omgeving kan alleen hier de natuur haar gang gaan. Minder minimaal is het werk van Caspar Lefèvre. Het met de trein passeren van honderden speciaal geplaatste bomen, levert een fascinerend trompe l'œil op: de argeloze reiziger wordt op het verkeerde been gezet.
Omdat de bomenrijen niet evenwijdig zijn geplaatst, verspringen ze vanuit een rijdende trein op een onbegrijpelijke manier.



opdrachten

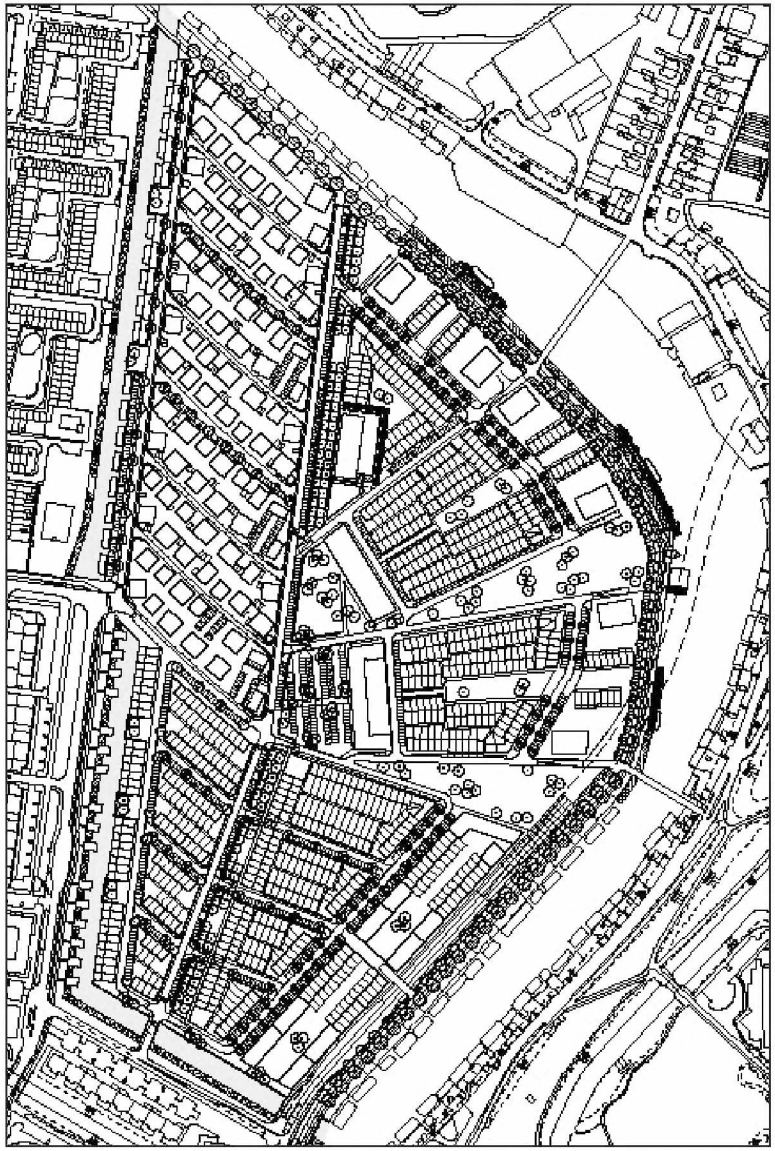
Er moeten een aantal plekken in overleg met de landschapsarchitect/ ontwerper openbare ruimte aangewezen worden die geschikt zijn als uitgangspunt voor de kunstopdrachten. In de loop der tijd wordt documentatie verzameld van kunstenaars die met hun werk en houding raakvlakken hebben met de uitgangspunten van het kunstplan. Die documentaties worden steeds bij elke opdracht (opnieuw) bekeken. De verschillende opdrachten zijn:

1. Autonome/ conceptuele opdracht. In plaats van een plein, vormt de groene zone het hart van de wijk. De focus van de hoge en de lage bebouwing vormt hier een natuurlijk ontmoetingspunt. Een kunstwerk in dit gebied zou in zijn betekenis of liefst door de betekenis die de bewoners er aan geven, moeten maken tot een bijzondere plek... Of dit werk leidt tot een figuurlijke huiskamer van de wijk of een sterk visueel accent zal afhangen van uitwerkingen van de opdracht en keuze van de kunstenaar.

2. Autonoom/ geïntegreerd; tijdelijk. Een mooie ingreep is het verplaatsen van de zogenaamde Mebin-kraan naar de bocht aan kanaal I. Als verticaal element komt de kraan komt hier beter tot zijn recht als verticaal element in de wijk (zichtlijnen vanaf de bruggen en vanuit het hart van de wijk!). Geschikt als drager voor bijvoorbeeld een theatraal of poëtisch licht- of geluidsproject.

3. In de architectuur geïntegreerde, meervoudige opdracht(en) voor één of meer kunstenaars. Opdrachtgevers kunnen de projectontwikkelaar, de gemeente, woningbouwcorporaties en derden zijn! Permanent: verbijzondering van de onderdoorgangen, poort, Net als bij 1) moeten deze opdracht(en) nog nader worden uitgewerkt.

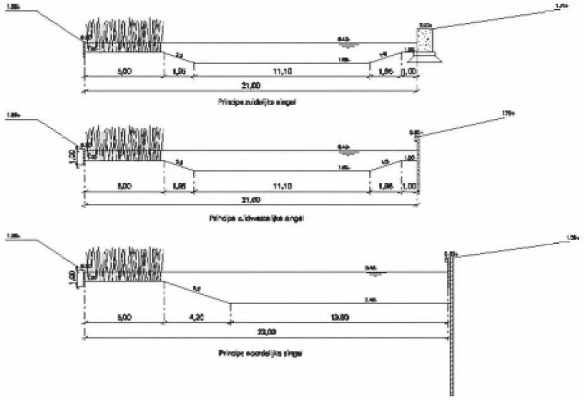


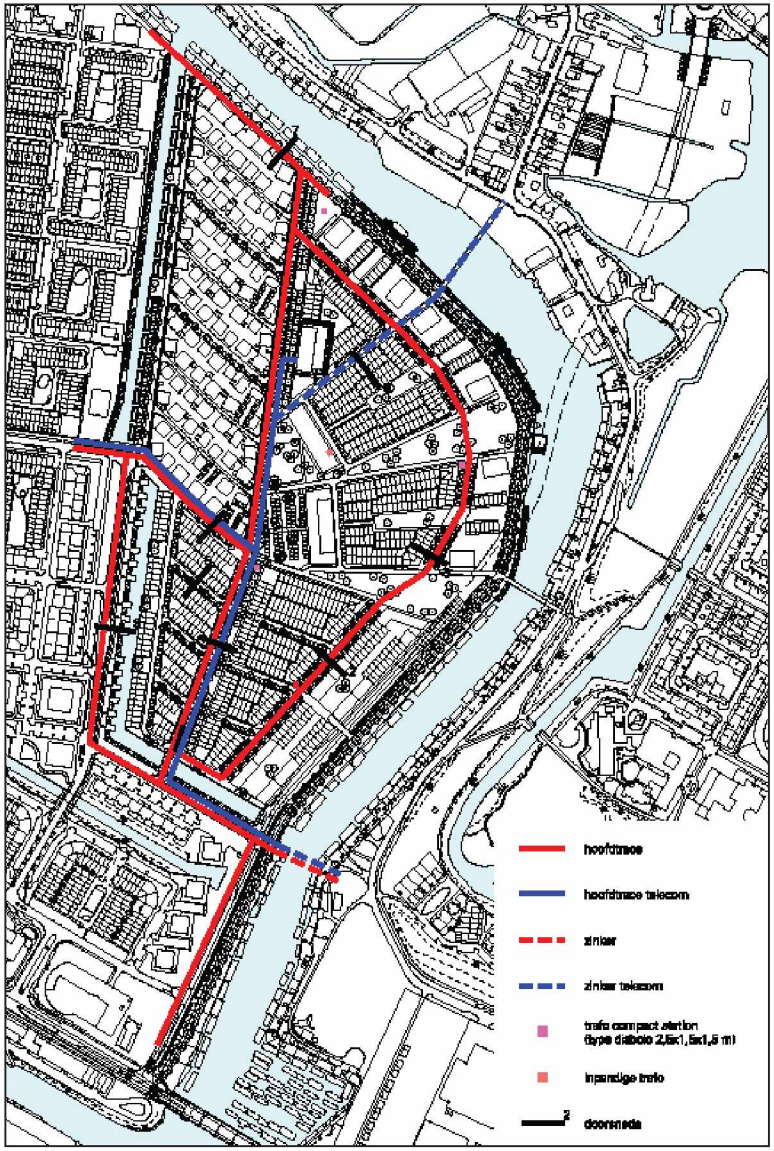


waterbergingsoppervlakte

11 Waterhuishouding

Het waterhuishoudingssysteem van de Bongerd bestaat uit twee ruim 20 meter brede singels, gelegen aan de west- en zuidkant van het plangebied. De singels zijn door duikers en een brug met elkaar en met het Zijkanaal I verbonden. Het waterpeil is gelijk aan die van het Zijkanaal I en het IJ: NAP- 0,40 m. Daardoor is het mogelijk om vanaf de singels met een bootje het Zijkanaal en het IJ op te varen. De singels hebben, zoals met de toekomstig waterbeheerder Waternet is overeenkomen, een bergingsoppervlakte van 18.787 m2.
De noordelijke singel heeft een diepte van twee meter. Hierdoor kunnen woonboten in deze singel een ligplaats krijgen. De loop/fietsbrug over de singel, ter hoogte van de Druivenstraat heeft een uitneembaar dek zodat de woonboten er in en uit kunnen varen.
De zuidelijke singel heeft een diepte van 1,25 m. Omdat de zuidelijke singel in vervuilde grond worden uitgegraven is de diepte beperkt tot de minimale maat die nodig is voor goed beheer en een goede waterkwaliteit.
De zuidelijke singel is daardoor geen geschikte locatie voor woonarken. In plaats daarvan komen er een aantal woningen op palen in het water die vanaf de Scheepsbouwweg te bereiken zijn.
In de zuidelijke singel zijn verder een aantal duikers opgenomen waarover de ontsluitingsweg van De Bongerd en de Bongerdweg naar de tunnel lopen. De duikers hebben een diameter van ruim 3 meter waardoor ze een doorgang zijn voor bootjes en schaatsers.
De bestaande duiker tussen de noordelijke en zuidelijke singel vormt overigens geen doorgang bestaande kabels en leidingen de omvang beperken. Vanwege de kosten is ervoor gekozen deze duiker niet te vervangen.
Het ontwerp van de waterhuishouding is met vertegenwoordigers van Waternet en Rijkswaterstaat besproken. Waternet en Rijkswaterstaat zijn positief over de aanpak. Uitgangspunt is dat het een goed te beheren systeem wordt met een goede waterkwaliteit.



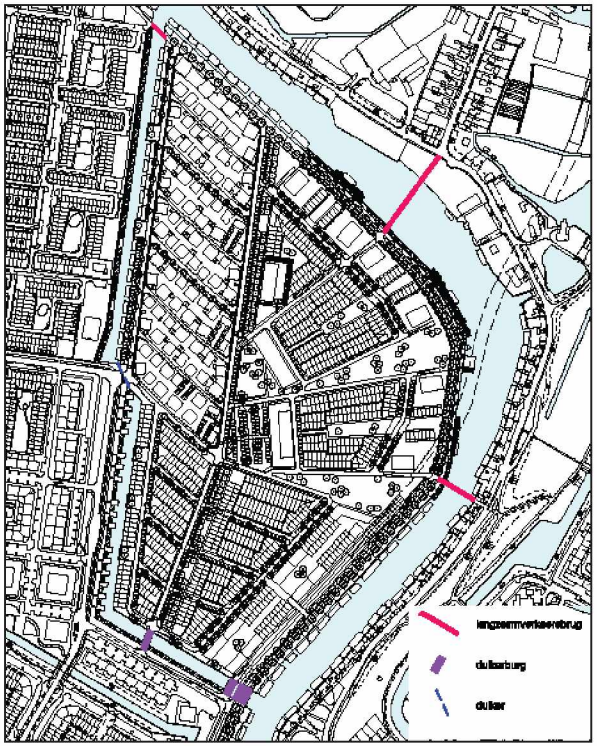


kabels en leidingen

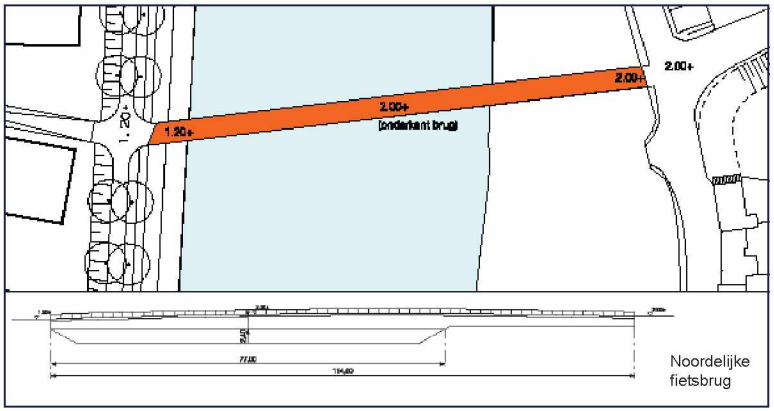
12 Kabels en leidingen

In De Bongerd zijn een aantal hoofdtracés voor de ondergrondse infrastructuur van de wijk gereserveerd. Op de bijgaande kaart zijn de tracés weergegeven. In de corresponderende principeprofielen (zie bijlage) is de situering van de diverse kabels en leidingen opgenomen. De principeprofielen geven de stand van zaken weer van het overleg met de nutsbedrijven . Na vaststelling van het SP worden ze nader uitgewerkt in de zogenaamde 'wenstracéprocedure'.

Doordat de structuur van de wijk niet overeenkomt met het oude stratenpatroon van het voormalige bedrijventerrein, kan er geen gebruik worden gemaakt van bestaande tracés. Uitgangspunt zijn de routes voor kabels en leidingen en de uitvoeringsopdrachten (UVO's) die voor deelgebied 1 met de nutsbedrijven zijn overeengekomen.
De KPN- en telecom-hoofdcentrale die in het plangebied staat vraagt extra ruimte voor kabelpakketten die van en naar de centrale gaan. Hiermee is rekening gehouden in het profiel voor de Boomgaardlaan.
Onder het Zijkanaal I liggen op twee locaties clusters van zinkers waarin diverse nutsbedrijven zijn opgenomen. De zuidelijke cluster, in het verlengde van de Vlakkerweg, is in de kaart opgenomen. De noordelijke cluster is niet opgenomen maar vervangen door een nieuwe zinker, parallel aan de noordelijke fietsbrug
Momenteel wordt onderzocht of er een warmtenet en glasvezelnet in de wijk kan worden aangelegd. In de principeprofielen is hier ruimte voor gereserveerd.
De trafo's zijn gesitueerd in de parkeerstrook langs de Boomgaardlaan. Op deze manier maken ze deel uit van een utilitaire strook waarin ook parkeren, ondergrondse afvalinzameling en verlichting is opgenomen. Ook zijn er twee trafo's opgenomen in de parkeerstraten aan de oostzijde van het plan en komt er een trafo inpandig in het schoolgebouw.
In deelgebied 1 zijn de versterkerkasten van UPC en KPN op openbaar terrein, maar ook in de privé-hagen op de grens openbaar–uitgeefbaar opgenomen. Bij de verdere ontwikkeling van deelgebied 2 tot en met 5 wordt naar een vergelijkbare, zorgvuldige inpassing gestreefd.



bruggen en duikers



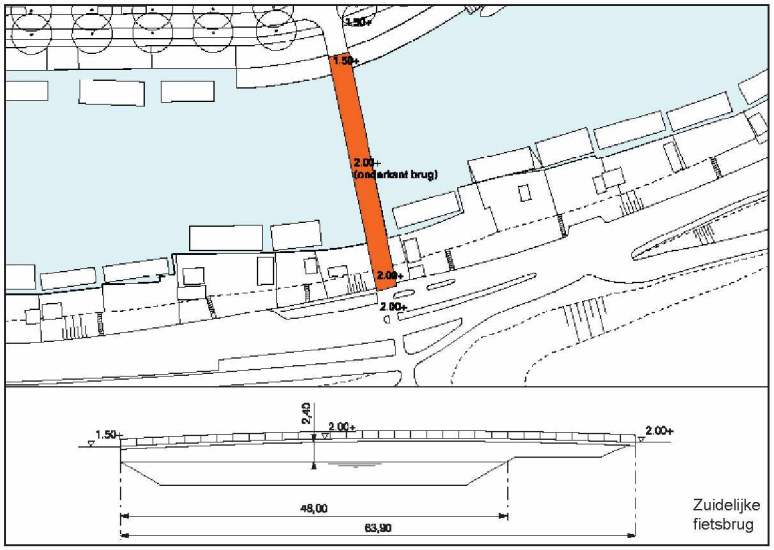
13 Bruggen en duikers

Door de variëteit in woonboten, de verschillende werven en diverse soorten van bebouwing is er langs het Zijkanaal een bonte schakering van vormen en functies. Met de introductie van sober vormgegeven bruggen, duikers en de entree van de tunnel moeten het kanaal en de omgeving veel meer een eenheid worden. Het omsluitende karakter van het water rond de wijk wordt aangevuld en ondersteund met de vormentaal van de bruggen en de tunnel. De buitenrand van De Bongerd wordt een samenhangend geheel door een materiaal toe te passen in de afwerking van elementen als parkeerbakken, keerconstructies, bruggen en duikers.
Op dit moment wordt gedacht aan met basalt keien gevulde schanskorven. Bij het opstellen van visie op de inrichting van de openbare ruimte wordt deze keuze nader onderzocht, getoetst en eventueel bijgesteld.

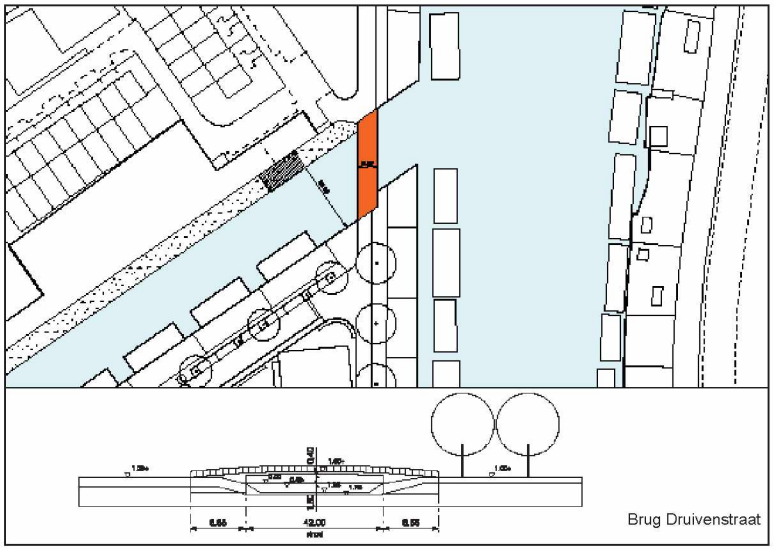
bruggen over Zijkanaal I

De zuidelijke brug overspant een relatief smal deel van het Zijkanaal. Vanaf de rand van de Bongerd is via de brug een directe aansluiting op het oostelijke fietsnetwerk. De noordelijke brug overspant een relatief breed deel van het Zijkanaal. Vanaf de randen van de Bongerd is er via de brug een directe aansluiting op de Kadoelenweg.
Voor het ontwerp van de bruggen kan de landschappelijke asymmetrie van het kanaal een interessant thema zijn. De bruggen liggen aan de westkant op de zogenoemde buitendijkse gronden. Aan de oostkant liggen de bruggen op de oude Waterlandse zeedijk.

- De bruggen hebben een ranke en elegante uitstraling. Vanwege de grote overspanning van de bruggen is het gewenst de doorsnede van de brug in omvang te minimaliseren. Vanuit het oogpunt van doorzicht van en overzicht over het kanaal is het belangrijk dat er geen volumineuze bruggen worden gemaakt.
- Bij de ranke constructie wordt vooral gedacht aan staal en beton. De bruggenhoofden aan de Bongerdzijde worden in met basalt keien gevulde schanskorven uitgevoerd.
- Bij de aansluiting van de bruggen op de Buiksloterdijk wordt rekening gehouden met de materiaaleisen uit “De tien geboden voor de Waterlandse Zeedijk (beleidsstuk van Stadsdeel Amsterdam-Noord)”.
- Transparantie van de brugleuningen is ook omwille van het zicht over en de ruimtelijke beleving van het kanaal belangrijk.
- De relatie van de brug met zijn directe omgeving moet tot uitdrukking komen in een goede aansluiting op het maaiveld.
- Omwille van het uitzicht vanaf de twee bruggen over het kanaal en de omgeving kan er aandacht zijn voor het recreatieve gebruik van de brug (aanleiding tot verpozing).



Zuidelijke fietsbrug



Brug Druivenstraat

- De maat tussen de brugleuningen is minimaal 5 meter. Het brugdek is onderverdeeld in een fiets- en een voetgangersdeel. De doorvaartbreedte moet 12.00 meter zijn en de onderdoorvaarthoogte NAP +2.24m bij een gesloten brug. De bruggen worden uitgevoerd als basculebrug en hebben een beweegbaar deel.

de duikerbruggen in de singel

In de zuidelijke singel ligt één duikerbrug die de hoofdentree van de wijk vormt, en twee waarover de Bongerdweg en de parallelweg lopen. Het zijn dammen met een doorvaarbare duiker, zodat het Zijkanaal I voor bootjes bereikbaar is vanuit de singel.

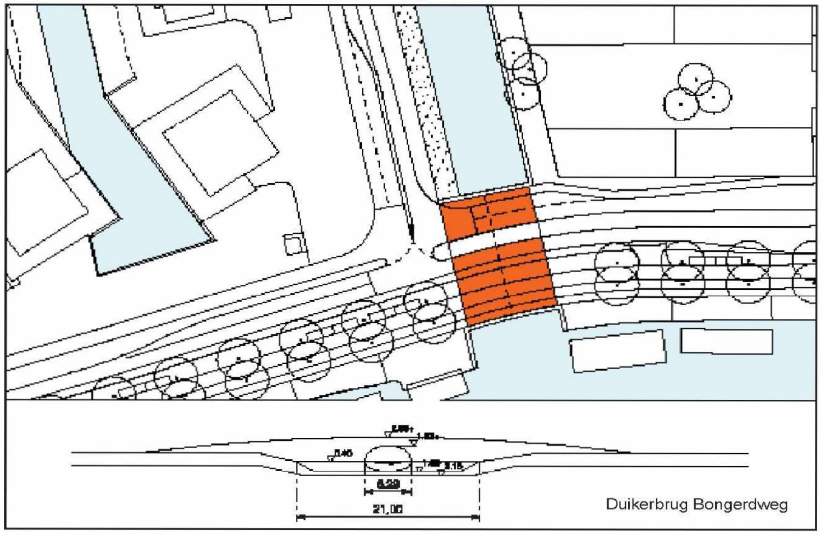
- De duikerbrug die de hoofdentree vormt is ongeveer 8 meter breed en biedt plaats aan auto's, fietsers en voetgangers.
- De duikerbruggen in de Bongerdweg en parallelweg zijn samen ongeveer 30 meter breed. Ze dienen te worden opgedeeld in kortere eenheden. Speciale aandacht bij vormgeving en situering van deze duikers vragen de zinkers met ondergrondse infrastructuur onder het Zijkanaal I die hier boven komen.
- De dammen worden uitgevoerd in schanskorven, gevuld met basaltkeien. De vormgeving van het relingwerk dient te worden afgestemd met die van de overige bruggen.

de brug in de Druivenstraat

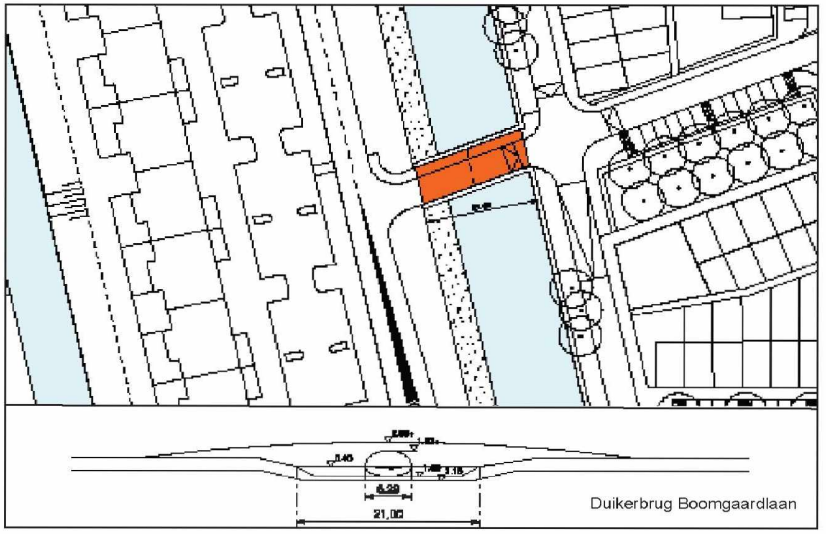
- De brug in de Druivenstraat is een brug voor langzaam verkeer, de breedte is ongeveer 5 meter.
- De brug heeft een uitneembaar deel om woonboten in en uit de singel te kunnen laten varen.
- Bij de materiaalkeuze wordt gedacht aan staal en beton. De bruggenhoofden worden in met basalt keien gevulde schanskorven uitgevoerd.

de bestaande duiker in de singel

De bestaande duiker die het noordelijke en het zuidelijke singeldeel verbindt, bevat de hoofdtracés voor de kabels en leidingen. Een groot deel hiervan is al aanwezig. Deze duiker wordt in zijn huidige vorm in het plan opgenomen. Wel wordt de afwerking aangepast. Ook hiervoor worden met basalt keien gevulde schanskorven gebruikt.



Duikerbrug Bongerdweg



Duikerbrug Boomgaardlaan





14 Natuur

aansluiting op de natuur van het IJ

In het Groenplan voor Amsterdam Noord (bestuurlijk aangenomen in 2005) is het gewenste beeld vastgelegd voor het groen in Noord. Het plangebied maakt geen deel uit van de in dit plan vastgelegde scheggenstructuur voor Noord. Door zijn ligging ten zuiden van de Waterlandse Zeedijk ligt het plangebied wat natuur betreft dan ook niet in de invloedssfeer van Waterland, maar in die van het IJ. De zeedijk is een harde grens tussen deze twee invloedssferen.
Voor het plan hebben deze feiten twee consequenties:

1. de groenstructuur is niet gericht op het verbinden van gebieden voor grondgebonden dieren, maar heeft een op de wijk gericht karakter;
2. de waterstructuur wordt uitgebreid en kansen worden gegrepen om de waternatuur van het IJmeer kansen te bieden.

Ad 1. Door te kiezen voor een groene invulling met hagen en fruitbomen met langgras worden de natuurwaarden in de wijk zelf verhoogd. Het gaat hierbij ook om dieren die goed door de bewoners te zien zijn, zoals dagvlinders, zangvogels en de egel.

Ad 2. De natuurwaarden van het IJ zitten onder de waterspiegel en betreffen een groot scala aan zoet- en zoutwatervissen, kreeftachtigen, garnalen en schelpdieren. De onderwaterfauna is gebaat bij natuuroevers. Daar kunnen de dieren paaien en eitjes afzetten en kunnen jonge vissen opgroeien. De ambitie in het Groenplan is om steeds te kiezen voor zo natuurvriendelijk mogelijke oevers. Deze ambitie is in dit plan vertaald door langs Zijkanaal I en de nieuwe singel aan de westkant van het plangebied te kiezen voor rietoevers op plekken waar dit mogelijk is. Dit is het geval op het merendeel van de oeverlijn van de westelijke singel en stukken langs Zijkanaal I waar geen woonboten liggen. De rietstroken worden minimaal 3 meter breed, waardoor ze niet alleen de onderwaterfauna bevorderen maar ook broedgelegenheid bieden aan allerlei riet- en watervogels.

holenbroeders en vleermuizen

De natuurontwikkeling zal vooral langs de randen van het plangebied plaatsvinden. Toch zal worden gestimuleerd de natuur op en rond de woning kansen te bieden. Vogels en vleermuizen hebben het steeds moeilijker in de stad omdat de meeste nieuwe woningen zo goed zijn geïsoleerd en afgewerkt dat vliegende dieren daar geen plek meer kunnen vinden. Het stadsdeelbestuur wil ontwerpers en architecten stimuleren om in de gebouwen zoveel mogelijk voorzieningen te treffen voor vogels die hun nest in holen maakt en voor vleermuizen. In de brochure 'Holenbroeders' (Stadsdeel Amsterdam-Noord, augustus 2004) kunnen zij inspirerende voorbeelden vinden van maatregelen die direct meer stadsnatuur opleveren.



15 Milieu

Bij de planvorming wordt op allerlei manieren rekening gehouden met het milieu. Dit geldt voor de keuze van energievoorziening, de wijze van bouwen en de materiaalkeuze. Bij de keuze van hoe het verkeer de wijk wordt ingeleid is de luchtkwaliteit een belangrijke leidraad.

duurzaam bouwen

Een duurzame woonwijk is een wijk met een hoge gebruikswaarde, een hoge toekomstwaarde en een relatief lage milieubelasting. In dit hoofdstuk worden de verschillende eisen voor een duurzame ontwikkeling van De Bongerd op een rij gezet. Deze eisen vloeien voort uit het SPvE dat in 1999 werd vastgesteld door het dagelijks bestuur. Sinds het verschijnen van dit SPvE zijn nieuwe inzichten ontstaan waardoor een aantal van de maatregelen niet langer wenselijk of realiseerbaar zijn. Het ambitieniveau uit het SPvE blijft uiteraard wel overeind.

energie

In De Bongerd geldt voor deelgebied 1 een Energie Prestatie Coëfficiënt (EPC) van 0,85. Vanaf 1 januari 2006 geldt (voor de overige deelgebieden van De Bongerd) een wettelijke EPC van 0,8 voor de woningen. Voor bouwaanvragen na 1 januari 2006 binnen deelgebied 1 geldt volgens het geldende Bouwbesluit dan eveneens een EPC van 0,8.
De gemeenteraad van Amsterdam heeft op 22 december 2005 bij motie besloten dat alle nieuwbouwprojecten, met een voortgang tot en met plaberum fase 2, moeten voorsorteren op stadsverwarming. De nieuwbouwprojecten dienen te kiezen voor restwarmtelevering, tenzij dit bijvoorbeeld vanwege de planning niet mogelijk is. Momenteel wordt onderzocht of De Bongerd knelpunten kent die een energievoorziening met restwarmtelevering niet of slechts beperkt mogelijk maken. Eind 2006 moet een definitieve beslissing worden genomen over de energievoorziening.
Vooralsnog wordt in het plan voor de deelgebieden 2 t/m 5 het mogelijke gedaan om voor te sorteren op restwarmtelevering in plaats van gaslevering. Indien de planning van de aanleg van het restwarmtenet en die van de bouwrealisatie van De Bongerd te ver uiteen gaan lopen, kan ervoor worden gekozen om vanaf deelgebied 3 stadsverwarming aan te leggen.

De EPC van 0,8 is met een warmtenet gevoed door restwarmte eenvoudig te behalen. Mocht aansluiting op het restwarmtenet om wat voor reden dan ook geen haalbare kaart zijn dan dient de EPC van 0,8 op een andere manier te worden gerealiseerd.
Overige mogelijkheden om de EPC van 0,8 te halen worden hier niet besproken omdat daarin gebruik gemaakt wordt van complexe installaties in de woning. Deze oplossingen genieten in Amsterdam niet de voorkeur omdat de norm dan niet op een sobere en doelmatige manier wordt bereikt.

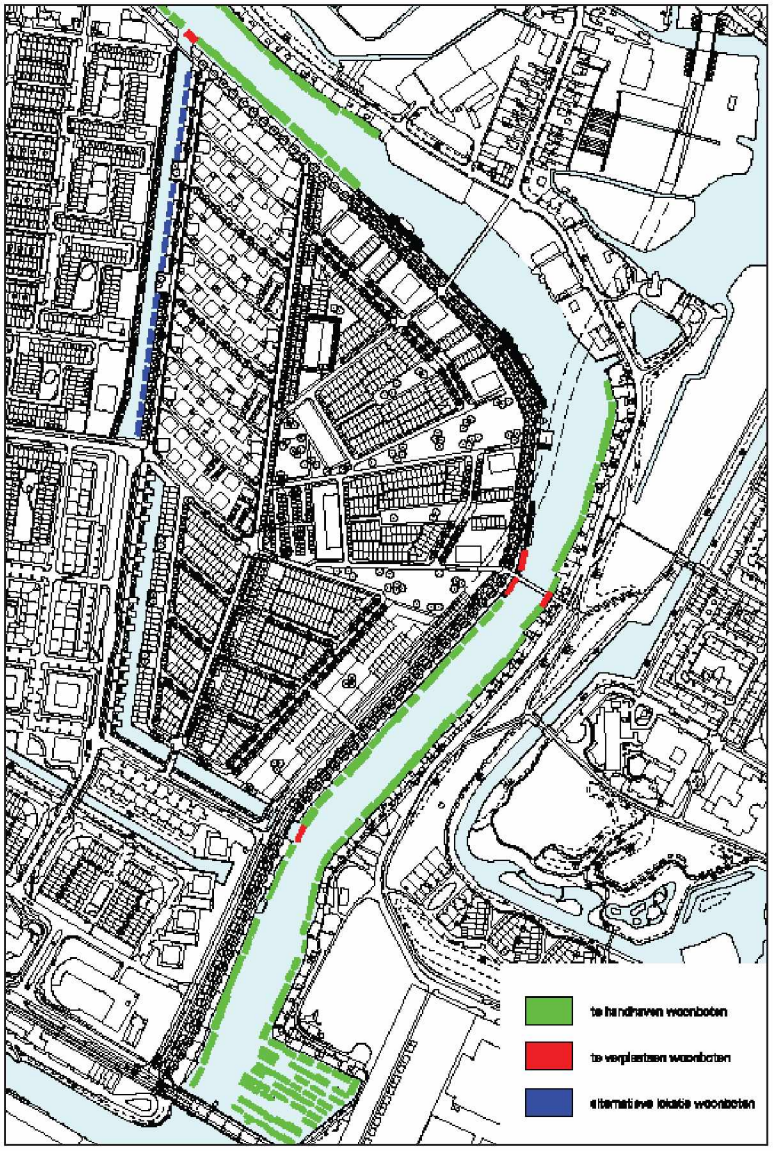
materiaalgebruik

Voor het materiaalgebruik wordt verwezen naar de 'Aangepaste regeling Basiskwaliteit Woningbouw Amsterdam 2005'. Hierin staat het volgende vermeld: Beperk de milieuschade als gevolg van het gebruik van bouwmaterialen.

- Gebruik alléén hardhout of zachthout met FSC-keurmerk, of keurmerk van de Stichting Keurhout.
- Gebruik zo min mogelijk koper en zink aan de buitenschil; sluit in elk geval uit dat koper en zink in contact komt met hemelwater. Coat eventueel verzinkte delen zoals dakgoten.

luchtkwaliteit

Het Besluit luchtkwaliteit van 5 augustus 2005 stelt kwaliteitsnormen voor onder meer zwaveldioxide, lood, stikstofdioxide, stikstofoxiden en fijn stof (PM10). Het doel is deze normen niet te overschrijden.
De conclusie van het onderzoek van het Ingenieursbureau Amsterdam is dat het plan De Bongerd in strijd is met het Besluit Luchtkwaliteit 2005 indien in de tijdelijke situatie zonder tunnel, de Werktuigstraat ter hoogte van de Pomonastraat wordt afgesloten. Zonder het afsluiten van deze straat is het plan De Bongerd niet in strijd is met het Besluit Luchtkwaliteit 2005, onafhankelijk van het moment dat de tunnel wordt aangelegd.



inpassing bestaande woonboten

16 Woonboten

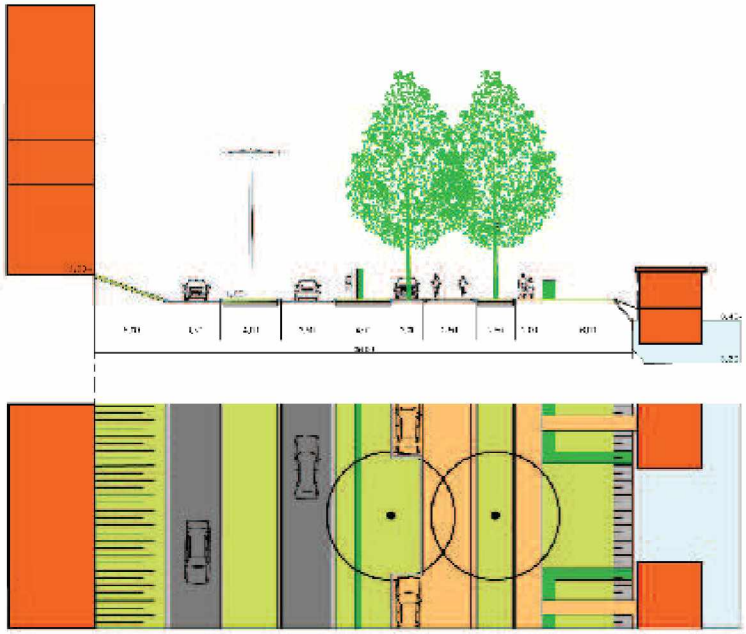
In het SPvE 1999 werd er vanuit gegaan dat alle woonboten in het plangebied verplaatst zouden worden in verband met de aanleg van een openbare kade. Twee door de stadsdeelraad aangenomen moties bepalen echter dat de woonboten, indien mogelijk, op de huidige locatie langs het Zijkanaal I moeten blijven. De woonboten langs Zijkanaal I worden dus zoveel mogelijk in het plan opgenomen.
Dit SP spreekt de ambitie uit het Zijkanaal en haar groene oevers de blauw-groene drager voor het plangebied en de omgeving te laten worden. Op dit moment vormen de woonboten en hun tuinen echter een barrière tussen land en water. De tuinen van de meeste boten zijn afgeschermd door hoge schuttingen, schuren en garages. De boten oriënteren zich op het water, de landzijde is de achterkant. Contact met het water vanaf de routes voor langzaam verkeer ontbreekt. De ruimte van het Zijkanaal en de groene ruimte aan de overzijde is nauwelijks waarneembaar. Om de hiervoor beschreven ambitie te realiseren wordt er voor de aanwezige woonboten het volgende voorgesteld.

aanpak

Uitgangspunt is dat de woonboten in het Zijkanaal I kunnen in principe blijven liggen op hun huidige locatie. Indien de woonboten worden vervangen dan geldt echter een maximale hoogte van 4 meter. Dit maakt het mogelijk dat boten met 2 woonlagen worden gerealiseerd.
Verder gelden de volgende uitgangspunten:

- Alle boten met uitzondering van de boten die moeten verdwijnen voor brug en singels mogen blijven liggen maar bij vervanging geldt:
  - Maximale hoogte boot / ark wordt 4 meter boven waterspiegel
  - Woonboten mogen 2 woonlagen realiseren
  - Het maximaal aantal te realiseren m2 is: huidige lengte x breedte x huidige breedte x 2 (lagen)
- In het op te stellen inrichtingsplan zal worden aangegeven of de boten breder dan 7 meter kunnen worden.

Dit betekent dat op den duur woonboten van 6 meter hoog, bij vervanging zullen verdwijnen. In de noordelijke singel is wel plaats voor woonboten met twee woonlagen. Vrijwillige verplaatsing van Zijkanaal naar de noordelijke singel is mogelijk.
Verder vindt er een aanpassing van de maat en inrichting van de tuinen plaats. Voorgesteld wordt om de tuinen op te knappen. De diepte wordt 6 meter. De erfafscheiding bestaat uit een lage haag. Daar waar de boten meer dan 5 meter uit elkaar liggen, kan een openbare oever gemaakt worden.
Langs de Bongerdweg die naar de tunnel leidt komt een ventweg. Deze maakt deel uit van de groene route langs Zijkanaal I met een dubbele bomenrij. Het is de toegangsweg voor de woonboten en er kan worden geparkeerd.



principeprofiel inpassing woonboten Zijkanaal I



impressie inpassing woonboten Zijkanaal I

Vijf boten liggen op een locatie waar een fietsbrug of singel gepland is. Het gaat om drie locaties:

- de aansluiting van de zuidelijke singel op Zijkanaal I;
- de zuidelijke loop/fietsbrug;
- de aansluiting en brug van de Noordelijke singel op Zijkanaal I.

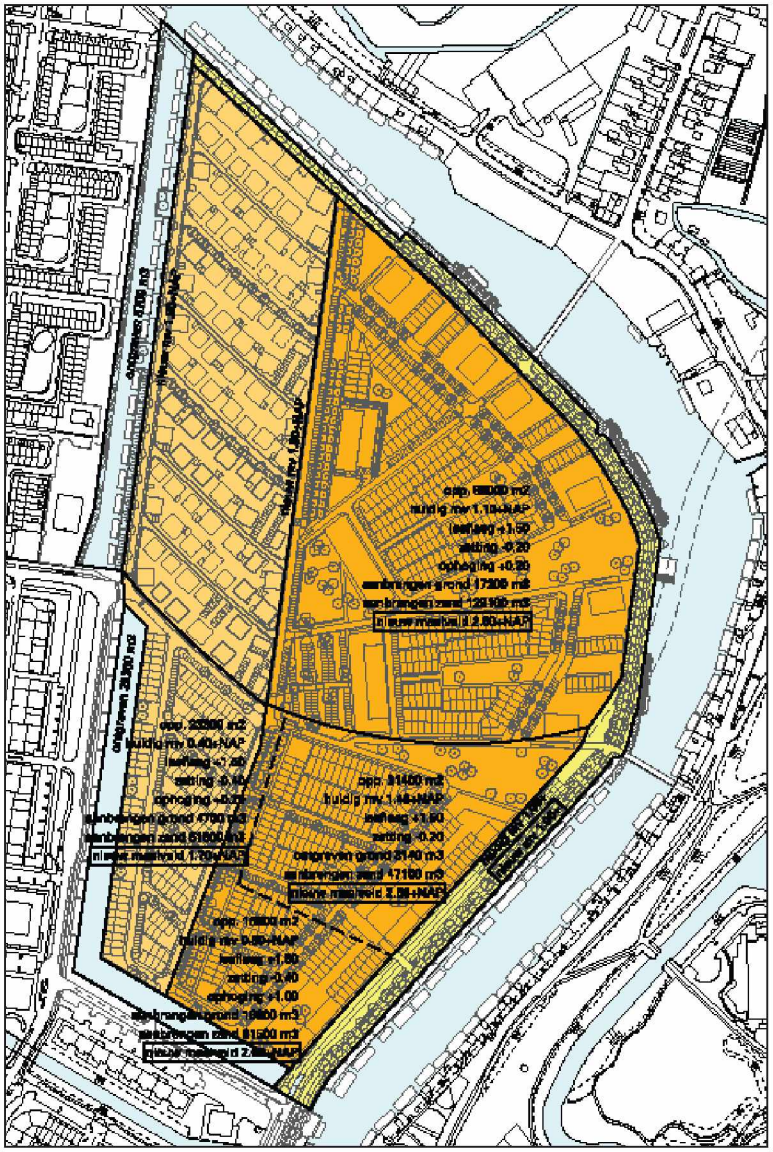
Voor deze boten zijn drie alternatieve locaties aanwezig. De eerste is de nieuw aan te leggen noordelijke singel waar plaats is voor een kleine 20 woonarken. De tweede is een aantal nieuwe plekken in het Zijkanaal. Als derde mogelijkheid zijn er de plekken die vrijkomen in het Zijkanaal door vertrekkende woonboten, bijvoorbeeld naar de noordelijke singel. Deze plekken zullen als eerste worden aangeboden aan boten die moeten worden verplaatst voor brug of singel.

geluid

Omdat woonarken niet worden genoemd in de Wet geluidhinder zijn er formeel geen normen vastgelegd voor woonarken. Het stadsdeel Amsterdam-Noord vindt wonen op het water net als wonen op het land een volwaardige woonvorm. Zij vindt het daarom gewenst dat de geluidsbelasting op gevels van de woonarken veroorzaakt door de nieuwe Bongerdweg maximaal 50 dB(A) mag bedragen. Om aan deze wens te kunnen voldoen is in de situatie met tunnel en de afsluiting van de Werktuigstraat een schermhoogte van 2,00 meter nodig om de woonarken met een woonlaag af te schermen van het wegverkeerslawaai. In het deel zuidelijk van de kruising met de Vlakkerweg kan worden volstaan met een scherm van 1,50 meter.
Voor de woonarken met twee woonlagen betekent dit een scherm van 3,00 meter op het noordelijk deel en een scherm van 2,50 meter op het zuidelijk deel van de nieuwe weg.
In de situatie zonder tunnel is de geluidsbelasting voor de woonarken met twee woonlagen 1 dB(A) hoger dan de door het stadsdeel gewenste waarde van 50 dB(A). Dit is voor het plan acceptabel. Voor de arken met één woonlaag zijn geen maatregelen nodig om aan de gestelde wens te voldoen.

vervolg

Na vaststelling van het SP zal er een inrichtingsplan voor de inpassing van de woonboten gemaakt worden waarbij bovenstaande uitgangspunten in detail en in overleg met de woonbootbewoners uitgewerkt zullen worden. Ook hier is inspraak mogelijk en vindt bestuurlijke besluitvorming plaats. Vervolgens zal in het nieuw op te stellen bestemmingsplan een en ander juridisch worden vastgelegd.



grondverzet en maaiveldhoogtes

17 Sanering



vervuilde sliblaag

Het plangebied De Bongerd bestaat uit het voormalige volkstuinencomplex De Bongerd en het bedrijventerrein Zijkanaal I. De totale oppervlakte bedraagt circa 24 hectare. Vanaf 1919 werd het terrein gebruikt als baggerdepot. Vanaf dat tijdstip is slib aangebracht. In de periode 1946 tot 1950 is in een deel van het baggerdepot (industrieterrein en zuidelijk deel van het voormalige volkstuinencomplex) teerolie gestort. Een deel van de baggerbergplaats is daarmee sterk verontreinigd geraakt met teerolie. In de jaren zestig is het terrein opgehoogd. De teerolie wordt daarom niet meer aan het huidige oppervlak aangetroffen. Het doel van de bodemsanering is om De Bongerd geschikt te maken voor wonen met een tuin. Na afronding van de sanering zijn er geen risico's meer voor mens en natuur. Er zijn dan ook geen risico's meer voor verdere verspreiding van de verontreiniging.

verontreiniging

De sliblaag is verontreinigd met zware metalen. Als gevolg van de teerolie is het slib in het zuidelijk deel van het plangebied ook verontreinigd met PAK-verbindingen en minerale olie. De ophooglaag in het voormalige volkstuinencomplex is verontreinigd met zware metalen, met PAK-verbindingen en in minder mate met minerale olie. De ophoging van het bedrijventerrein is verontreinigd met zware metalen, matig tot licht verontreinigd met PAK-verbindingen en licht verontreinigd met minerale olie.
Als gevolg van activiteiten op het bedrijventerrein zijn een aantal bedrijfsmatige verontreinigingen ontstaan. Die bestaan voornamelijk uit minerale olie en PAK-verbindingen.

sanering

Gezien de omvang van de verontreiniging is het onmogelijk alle verontreinigde grond te verwijderen. Doel van de sanering is maatregelen te treffen waarbij in de toekomstige situatie geen humane risico's, ecologische risico's of risico's van verspreiding zijn.
De saneringsdoelstelling wordt gerealiseerd door eerst de mobiele verontreiniging met een verspreidingsrisico af te graven en af te voeren. Het betreft daarbij voornamelijk mobiele minerale olie, aromaten en PAK-verbindingen.
De achterblijvende immobiele verontreiniging wordt afgedekt met een leeflaag van 1,5 meter. De leeflaag bestaat uit schoon zand. Het is de bodemlaag waarmee een bewoner in contact komt. Als standaarddikte voor wonen met tuin wordt doorgaans 1 meter gehanteerd. Bij de sanering wordt gekozen voor een robuuste en doelmatige aanpak. Binnen het projectgebied zal daarom, op plaatsen waar woningen komen, voor de leeflaag een dikte van minimaal 1,5 meter worden gebruikt.

18 Sociale veiligheid

Dit plan bevat diverse stedenbouwkundige ingrepen die een positief effect hebben op de sociale veiligheid. Aspecten die invloed hebben op de sociale veiligheid zijn de aanwezigheid van mensen, een goede bereikbaarheid en zichtbaarheid, een gevarieerd gebruikerspatroon van de openbare ruimte, de aantrekkelijkheid en uitstraling van de wijk, het duidelijk onderscheid tussen openbaar – privé, het materiaalgebruik, de verlichting, het onderhoud en beheer en het programma veiligheid en preventie. Deze aspecten worden hieronder toegelicht.

aanwezigheid van mensen
Natuurlijke surveillance vereist per definitie de aanwezigheid van mensen op wisselende tijden: overdag en 's avonds. Om te bereiken dat de ruimte overdag en 's avonds optimaal wordt gebruikt, gaat het plan uit van bundeling van activiteiten in de openbare ruimte. Dit wordt onder meer bereikt door een heldere en overzichtelijke ruimtelijke structuur, door toepassing van een zekere hiërarchie van de openbare ruimte (stadsstraat – buurtstraat - woonstraat) en door toepassing van het principe van het gesloten bouwblok met een duidelijke grens tussen privé en openbaar. Daarom is ervoor gekozen de groene scheggen niet autovrij te maken, maar de woningen aan deze zijde te ontsluiten met verkeer en parkeren.

bereikbaarheid
Bereikbaarheid en toegankelijkheid zijn belangrijke voorwaarden om formele en informele surveillance te kunnen uitoefenen. Het gebied is optimaal bereikbaar per auto, fiets en te voet. De toegangen van de woningen en het postadres zijn altijd aan de kant van de straat.

zichtbaarheid
Voor een gevoel van veiligheid zijn zichtbaarheid, overzichtelijkheid en duidelijkheid voor gebruikers essentieel. Het vergroot de persoonlijke controle en daarmee de mogelijkheid om bij moeilijkheden in te grijpen of, in situaties waarin men bedreigd wordt of zich bedreigd voelt, te kunnen uitwijken. Problemen ontstaan vaak wanneer daders ongehinderd kunnen opereren. Het zijn vaak de ruimten die buiten het gezichtsveld van gebruikers en passanten vallen, waar veel vernield wordt, zedendelicten plaatsvinden of inbraken worden gepleegd.
De hoofdopzet van het plan is simpel en de openbare ruimten zijn duidelijk vormgegeven. De hoofdopzet wordt bepaald door bebouwing en lange zichtlijnen noord-zuid en oost-west richting. Bij de uitwerking van de bebouwing is de interactie tussen begane grond en straat een belangrijk aandachtspunt.

gevarieerd gebruikspatroon van de openbare ruimte
Het stimuleren van werken aan huis kan zorgen voor een levendig gebruik van de openbare ruimte ook tijdens kantooruren.

attractiviteit en uitstraling
Goed vormgegeven gebouwen met uitstraling hebben een positieve invloed op de wijze waarop gebruikers met de gebouwen en de openbare ruimte omgaan. Dit leidt vaak tot minder vandalisme en minder gevoelens van onveiligheid. In het SP wordt dit onderwerp uitvoerig belicht.

onderscheid privé-openbaar
Er wordt in het stedenbouwkundig ontwerp een duidelijk onderscheid gemaakt tussen privé en openbaar. De privé-tuinen binnen de bouwblokken zijn alleen voor bewoners toegankelijk via een af te sluiten pad.

materiaalgebruik
De kwaliteit van de inrichting van de openbare ruimte moet hoog zijn. Daarom moet deze met duurzame materialen worden ingericht, visueel aantrekkelijk worden gemaakt en toegankelijk en bruikbaar zijn voor iedere gewenste doelgroep. Voor duurzaamheid is het van belang materialen te gebruiken die niet alleen lang meegaan, maar ook mooi en heel blijven. Deze aandachtspunten zijn verwerkt in het openbare ruimteplan.

verlichting
Goede openbare verlichting verhoogt de veiligheid. De keuze voor het type verlichtingsmast en –armatuur wordt grotendeels bepaald door wat al voor deelgebied 1 van De Bongerd is afgesproken.

onderhoud en beheer
Een goed verzorgde, schone en aantrekkelijke omgeving straalt zorg en betrokkenheid uit en stimuleert gebruikers de situatie zo te houden. Het onderhoud en beheer spelen hierbij een cruciale rol. Voor het plangebied zal een dan ook (interim)beheerplan wordt opgesteld. Het stadsdeel is verantwoordelijk voor de openbare ruimte. Eigenaren dragen zorg voor hun eigen gebouwen en de niet openbare, gemeenschappelijke ruimtes.

programma veiligheid en preventie
Net als in andere wijken in stadsdeel Noord zullen op het gebied van veiligheid en preventie een aantal maatregelen worden getroffen. Zaken als het buurtbeheer, de buurtregisseur van de politie, inbraakpreventie door de politie, de veilig in en om school (VIOS) zullen zeker aan bod komen.

conclusie
Bij het opstellen van dit plan is nadrukkelijk rekening gehouden met het aspect sociale veiligheid. De genoemde stedenbouwkundige ingrepen hebben een positief effect op de sociale veiligheid. Het gaat hierbij onder meer om het stimuleren van de aanwezigheid van mensen in de openbare ruimte door activiteiten te bundelen en niet te spreiden en door toepassing van het gesloten bouwblokprincipe, met een duidelijk onderscheid tussen openbaar en privé.
Ook een heldere en overzichtelijke ruimtelijke structuur is van grote invloed, net als een goede ontsluiting van de bebouwing op de omringende openbare ruimte.

Deel C
Proces en financiën

19 Beheer

De eisen die aan de kwaliteit van de openbare ruimte worden gesteld zijn hoog. Dit is niet verwonderlijk. Elke dag maken veel mensen gebruik van het openbare gebied rond hun woning. De Bongerd zal zich ontwikkelen als woon- en verblijfsgebied, waarbij de functies in de openbare ruimte variëren (park, speelgelegenheid, parkeren en verkeer, recreatie).

Het centrale thema bij het beheer en onderhoud is de verhouding tussen de gewenste kwaliteit en de daarbij behorende kosten. De kwaliteit wordt bepaald door zaken als functionaliteit, herkenbaarheid, duurzaamheid, veiligheid, materiaalkeuze en de wijze waarop de openbare ruimte uiteindelijk wordt gebruikt en beheerd. De kwaliteit van de openbare ruimte wordt in hoge mate bepaald door de aspecten schoon, heel en veilig.

Een belangrijk uitgangspunt is dat het beheer gericht moet zijn op het handhaven van de kwaliteit van de startsituatie. Daarom moet het gewenste kwaliteitsniveau van het begin worden vastgelegd en moet er direct na de aanleg worden begonnen met het beheer. Hoe meer gebruik gemaakt wordt van een gebouw of openbare ruimte, hoe meer inspanningen verricht moeten worden om de gewenste kwaliteit te handhaven.

In De Bongerd zal de gebruiksdruk op de openbare ruimte hoog zijn, vanwege de hoge woningdichtheid en de beperkte omvang van de openbare ruimte. De beheerder van de openbare ruimte zal hierop anticiperen en dit opnemen in de beheerplannen die nog moeten worden opgesteld. Voor het totale gebied is het ambitieniveau gebaseerd op een eerder onderzoek, “Budgetonderzoek dagelijks beheer Openbare Ruimte”, oktober 2001. De beheerplannen moeten inzichtelijk maken hoeveel een goed en efficiënt beheer kost.

20 Financiën

Het is goed te beseffen dat De Bongerd een plan is dat een lange doorlooptijd kent. Deelgebied 1 is al in uitvoering op basis van een eerder vastgesteld SP, terwijl voor het overige, grootste deel van het gebied een nieuw SP is gemaakt.
Van alle investeringen in De Bongerd is ongeveer de helft al gedaan. Dat betreft vooral het verwerven van de grond, de sloopwerkzaamheden, het bouwrijp maken van deelgebied 1 en de proceskosten.
Inmiddels is op bestuurlijk niveau besloten de financiële verantwoordelijkheid voor de Bongerdtunnel, die ten tijde van het SpvE 1999 nog onder de planbestuurder van de Bongerd viel, bij de wethouder verkeer van de centrale stad onder te brengen. Ook blijft een deel van de kosten van de tunnel opgenomen in de grondexploitatie van De Bongerd.

kosten

Ten opzichte van de eerdere grondexploitatie is geconstateerd dat vooral de sloopwerkzaamheden goed zijn aanbesteed zodat hier financiële vrijval ontstond. De openstaande posten voor de aankoop van grond en/of gebouwen zijn in 2005 nagenoeg afgerond en kunnen worden afgesloten. Een deel van de posten is echter nog niet uitgekeerd, onder andere in verband met mogelijke verrekening met uit te voeren bedrijfsmatige saneringen.
In het nieuwe SP is gekozen voor een eenvoudigere methode van saneren en waterhuishouding. Veel ingewikkelde en dure constructies zijn komen te vervallen zoals een dichte vijverbak, damwanden rondom sloten en een ingewikkelde opsluitconstructies van vervuilde grond. Daardoor zijn de ramingen voor sanering verlaagd. Dat geldt ook voor het grondwerk, en daarmee het beslag op zowel de grex- als de sanex-middelen.
In het nieuwe SP zijn verschillende civiele constructies (bruggen, duikers en dammen) van plaats veranderd. Over het algemeen zijn daarbij de kosten gelijk gebleven. Aanzienlijke kosten zijn bespaard door de gedeeltelijke demping van Zijkanaal I achterwege te laten, waardoor dure kadeconstructies niet meer nodig zijn. De investeringen in de maaiveldinrichting zijn ongeveer gelijk gebleven ten opzichte van het eerdere plan.
De post openbare verlichting is inmiddels vanwege aangepaste afspraken van de centrale stad, aan de grondexploitatie toegevoegd. Er wordt rekening gehouden met tijdelijke verharding voor de woongebieden waar rondom nog bouwactiviteiten plaatsvinden.

financiering sociaal programma

Dekking van de kosten van het sociaal programma wordt gezocht in de stadsdeelbegroting, het huisvestingsbudget voor het primair onderwijs, subsidies en middelen van derden (zorg, kinderopvang).
Uitgangspunt van dit SP is dat de bekostiging van de Brede

School, de speeltuin en de ontmoetingsruimte is in het nieuwe beleidsplan voor de jaren 2008 t/m 2011 is opgenomen. De voorzieningen op het gebied van zorg en kinderopvang worden bekostigd door derden (respectievelijk zorgaanbieders en commerciële aanbieders van kinderopvang).

opbrengsten

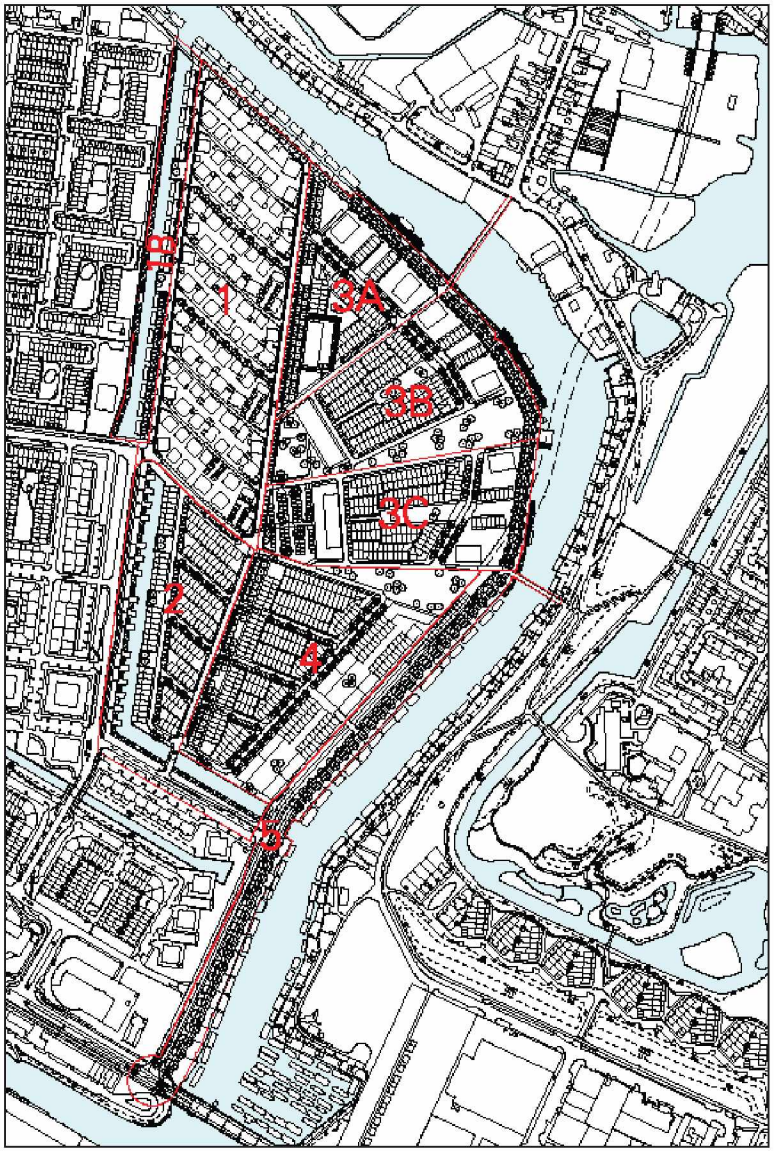
Het eerdere SpvE is ontwikkeld tegen de achtergrond van een gunstige ontwikkelende markt. De bouwkosten van de woningen bleken echter hoog. Dit was een van de aanleidingen om het plan voor de overige deelgebieden aan te passen. In de huidige fase van het SP zijn tussen de 1300 en 1400 woningen voorzien, in plaats van de 1600 in het eerste plan.
De marktsituatie is verkend in overleg met de ODB en het OGA en er is een nieuwe reeks woningtypen opgesteld. Met deze gegevens is een nieuwe woningbouwdifferentiatie doorgerekend. Daarnaast is voor het voorzieningenprogramma een nieuw grondprijsadvies gevraagd waarmee het hiervoor geëigende opbrengstniveau is bepaald.

De woningdifferentiatie is nu afgestemd op de huidige marktsituatie, waarbij zoveel mogelijk de grenzen van de markt zijn opgezocht. De ontwikkeling van De Bongerd strekt zich echter uit over een periode van acht jaar, waarin ook de noordelijke IJ-oevers tot ontwikkeling komen. Dat kan de positie van De Bongerd op de woningmarkt versterken.

conclusie

Het huidige SP heeft ten opzichte van het eerdere plan een geringer aantal woningen en daardoor minder opbrengsten. Daartegenover staat echter dat de kosten zijn teruggebracht door de uitvoeringskosten terug te brengen en de tunnel voor het grootste deel op een andere manier te financieren. De kosten blijven hoger dan de opbrengsten.

Het SP is een reëel en realiseerbaar plan. Met de aanleg van 1300 -1400 woningen wordt in financiële zin op midi-economisch niveau een impuls aan de stad gegeven. Werkgelegenheid en behoud van bevolkingsgroepen met hun bestedingspatroon binnen de stad, leveren evenzeer een financiële bijdrage aan de gemeenschap.



deelgebied indeling

21 Planning en fasering

Dit hoofdstuk gaat kort in op de planning en structurering van De Bongerd. Het plangebied De Bongerd is opgeknipt in zes deelgebieden: vijf woongebieden en een weggebied (in en rondom de tunnel). Per deelgebied geldt nog een onderverdeling. In deelgebied 1 worden dat stempels genoemd. In totaal worden in De Bongerd 1300 tot 1400 woningen gebouwd. De ontwikkeling en realisatie van De Bongerd gebeurt dan ook in fasen.

Zoals eerder aangegeven, is bij de uitwerking van deelgebied 1 gebleken dat enkele ruimtelijke en technische aanpassingen c.q. vereenvoudigingen noodzakelijk waren voor de ontwikkeling van deelgebied 2 tot en met 5 (vier woongebieden en één weggebied). Hiervoor is dit SP opgesteld dat een wijziging is op het Stedenbouwkundig Programma van Eisen dat in 1999 door de stadsdeelraad is vastgesteld.
In datzelfde jaar heeft de stadsdeelraad het globale bestemmingsplan 'De Bongerd-Zijkanaal I' met uitwerkingsplicht vastgesteld en op 26 juni 2002 is het bestemmingsplan onherroepelijk geworden.
De bestemmingsbepaling 'uit te werken woongebied' uit het bestemmingsplan 'De Bongerd-Zijkanaal I' moet voldoen aan een aantal uitwerkingsregels. Het gaat daarbij om een indicatie van het aantal te realiseren woningen per deelgebied, de maximale toelaatbare hoogte, de parkeeraccommodatie en het profiel van de woonstraten.
Omdat zowel het SP voor deelgebied 1 als het nieuwe SP afwijken van bovenstaande uitwerkingsregels behorend bij het bestemmingsplan, worden op dit moment de bouwvergunningen voor De Bongerd verleend op grond van de vrijstellingsprocedure, artikel 19.2 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Na verlening van de vrijstelling en de bouwvergunning start de bezwaar- en beroepsprocedure conform de Algemene Wet Bestuursrecht (Awb).

Het SP gaat het tweede kwartaal van 2006 de besluitvormingsprocedure in. Gedurende zes weken ligt het plan ter inzage en kan iedereen zijn reactie op het plan naar voren brengen. Vervolgens wordt het plan opnieuw voorgelegd aan de stadsdeelraad. De herziene grondexploitatie moet door de gemeenteraad vastgesteld worden. Op het moment dat de grondexploitatie is vastgesteld door de gemeenteraad, kan het concept bestemmingsplan voor De Bongerd de inspraak in gaan. Naar verwachting is het bestemmingsplan in 2008 vigerend (er kan dan nog bezwaar en beroep worden aangetekend).

deelgebied 1

Deelgebied 1 telt circa 400 woningen. Het eerste deel van de eerste 150 woningen in De Bongerd worden rond de zomer van 2006 opgeleverd, evenals de tijdelijke inrichting van de openbare ruimte. De laatste woning in dit deelgebied is eind 2008 gereed. Het streven is om dan de brug over de Druivenstraat en de

noordelijke brug over het Zijkanaal I gereed te hebben zodat er een doorgaande noord-zuidroute gecreëerd kan worden langs het kanaal voor fietsers en voetgangers. Die route vormt de verbinding met Waterland enerzijds en anderzijds met de wijken Terrasdorp en Hogeland. Deze zogeheten Groene Oever, die vanaf de Druivenstraat tot aan de Klaprozenweg loopt, wordt gefaseerd aangelegd.
De bestaande kraanbaan, die een onderbreking vormt van de oeverzone, zal worden verwijderd en de kraan wordt mogelijk verplaatst. Gedacht wordt om de Groene Oever zo snel mogelijk (tijdelijk) in te richten voor de eerste bewoners van De Bongerd, en een noordelijke wandelroute langs het water te creëren. Zodra deelgebied 3 en 4 opgeleverd zijn, kan de Groene Oever definitief worden aangelegd.

deelgebied 1B

Deelgebied 1B is de noordelijke singel met bijbehorende oevers, grenzend aan deelgebied 1. Deze zal vanaf 2007 gefaseerd en parallel aan het bouwen in deelgebied 1 worden ingericht. De grond die vrijkomt bij het verbreden van de singel zal worden gebruikt voor het saneren en bouwrijp maken van deelgebied 3. Het idee is om in deze singel diverse vormen van drijvend wonen te creëren. Ook is in de noordelijke singel plaats voor een aantal woonboten dat nu in Zijkanaal I liggen, maar verplaatst moeten worden omdat op hun plek een civieltechnisch kunstwerk is gepland. Tevens is er plek voor vrijwillige verplaatsingen van woonboten vanuit het Zijkanaal.

deelgebied 2

Volgens de huidige fasering wordt na deelgebied 1, deelgebied 2 ontwikkeld. De uitvoering voor het saneren en het bouwrijp maken van deelgebied 2 start nadat het SP is vastgesteld, naar verwachting medio 2006. Bij het bouwrijp maken van deelgebied 2 wordt grond afkomstig uit de zuidwestelijke singel afgegraven en op het terrein in deelgebied 2 verspreid. Hier bovenop wordt anderhalve meter schoon zand, de zogenaamde leeflaag, aangebracht. Bovenop de leeflaag komt ten slotte een zettingslaag die bestaat uit een zandpakket van 1 meter waarna het terrein gemiddeld een jaar tot anderhalf jaar moet zetten. Deelgebied 2 wordt in 2008 gebouwd, waarna 1 jaar later, in 2009, circa 120 woningen worden opgeleverd. Het maaiveldontwerp voor de inrichting van de openbare ruimte, inclusief het aanleggen van de verkeersinfrastructuur en de huisaansluitingen, zal in 2007 worden opgesteld.

deelgebied 3

Aansluitend op deelgebied 2, wordt deelgebied 3 in een keer bouwrijp gemaakt. Echter, gezien het historische gebruik van deze locatie (industrieterrein) wordt vooruitlopend hierop, in 2006 en 2007, het terrein eerst bedrijfsmatig gesaneerd. Dat wil zeggen dat de mobiele verontreiniging met verspreidingsrisico wordt afgegraven en afgevoerd. Vervolgens wordt de achterblijvende immobiele verontreiniging begrensd en wordt, net als bij deelgebied 2, anderhalve meter schoon zand (leeflaag) aangebracht. Bovenop deze leeflaag komt vervolgens een meter zand, afkomstig uit deelgebied 2. Aangezien het voormalige industrieterrein in het verleden al is opgehoogd met zand, wordt aangenomen dat voor de zetting periode van een half jaar voldoende is. Eind 2008 is heel deelgebied 3 bouwrijp gemaakt. De overhoogte kan worden verwijderd en het terrein kan bouwgereed gemaakt worden. De eerste woningen in deelgebied 3, circa 100 woningen, worden naar verwachting in 2010 opgeleverd evenals het maaiveld. Verwacht wordt dat de laatste woning in deelgebied 3 in 2012 wordt opgeleverd. Deelgebied 3 telt in totaal circa 480 woningen.

voorzieningen

In deelgebied 3 worden een basisschool met kinderdagverblijf, speel- en sportvoorzieningen en een buurtsupermarkt gerealiseerd. De definitieve basisschool en de supermarkt worden tegelijkertijd met het opleveren van de aangrenzende woningen in deelgebied 3 gerealiseerd, dat is respectievelijk in 2010 en 2011.
Het financiële programma voor Brede School, speeltuin en ontmoetingsruimte, opgenomen in beleidsplan 2004-2007, zat in de jaarschijf 2006. Bij de besluitvorming rond de begroting voor 2006 is besloten dit programma niet in de begroting op te nemen omdat het niet in dat jaar wordt gerealiseerd. Bij realisering van dit programma wordt er vanuit gegaan dat te zijner tijd middelen beschikbaar komen.

deelgebied 4

Deelgebied 4 is volgens de huidige planning het laatste deelgebied dat gebouwd wordt en telt circa 360 woningen. Om saneringstechnische redenen wordt het saneren en bouwrijp maken van dit deelgebied tegelijkertijd uitgevoerd met het saneren, bouwrijp maken van deelgebied 2. De start van de bouw van deelgebied 4 staat tot en met de laatste oplevering gepland tussen 2012 en 2013. Op moment dat de laatste woning in De Bongerd is gebouwd, is ook de tweede brug over het Zijkanaal I, de zuidelijke fietsbrug, klaar. Deze oost-westroute geeft een goede verbinding naar de achterliggende buurten en met het centrum van Noord.

deelgebied 5

Deelgebied 5 is de zuidelijke weg parallel aan de Bongerdweg, waaraan de woonboten met hun tuinen langs het Zijkanaal I liggen. Deze weg is onderdeel van de Kanaaloeverzone die vanaf de Druivenstraat tot aan de Klaprozenweg loopt en wordt gefaseerd aangelegd vanaf 2008.
De Bongerdtunnel zal niet voor het jaar 2010 worden aangelegd. Echter, op het moment dat de tunnel aangelegd wordt, komt er een geluidsscherm in de berm tussen de Bongerdweg en de parallelweg.

22 Communicatie

Het woningbouwproject De Bongerd zit in een belangrijke fase. Voor een deel wordt er gebouwd, voor een ander deel zit het project nog in de planvormingfase. De interne communicatie met het projectbureau zelf en de ODB, en de externe communicatie met bewoners en met de Stadsdeelraad wordt daarom van tijd tot tijd kritisch onder de loep genomen. Het project wordt op dit moment op de volgende manieren naar buiten gebracht.

publicaties

Door middel van publicaties in Noord op de mat, Stadsblad Amsterdam Noord en de Echo wordt de Noordeling geïnformeerd over de voortgang van het project. Het stadsdeel geeft vanaf de zomer periodiek een nieuwsbrief over De Bongerd uit.

inspraak

De belangrijkste plannen voor het project De Bongerd worden conform de inspraakverordening van het Stadsdeel Amsterdam Noord (dd. 1-12-2004) gedurende zes weken ter inzage gelegd in het Servicecentrum van het stadsdeelhuis Amsterdam Noord. Voor dit SP wordt er tijdens deze periode een inloop- en inspraakavond georganiseerd. Belanghebbenden kunnen gedurende die termijn schriftelijk hun zienswijzen (c.q. reacties) op het plan naar voren brengen. Deze reacties worden gebundeld en voorzien van reactie, de inspraaknotitie. Ten slotte wordt het plan met de inspraaknotitie opnieuw voorgelegd aan het stadsdeelraad ter vaststelling.

bewonersbrieven

Het projectbureau De Bongerd verzorgt bewonersbrieven voor de omwonenden. Dit wordt bijvoorbeeld gedaan op het moment dat bepaalde uitvoeringswerkzaamheden op korte termijn worden uitgevoerd. Door middel van bewonersbrieven worden omwonenden tijdig geïnformeerd over de aard van de werkzaamheden en de eventuele overlast die men hiervan kan ondervinden.

publieksvoorlichting op het Stadsdeel Amsterdam Noord of Projectbureau De Bongerd

Via de publieksvoorlichter van het stadsdeel Amsterdam-Noord wordt informatie verstrekt over het project. Ook kunnen mensen dagelijks voor algemene informatie terecht op het projectbureau De Bongerd. Voor specifieke vragen over de verkoop van de woningen kunnen mensen terecht bij Van de Steege Projectmakelaars en Hoekstra en van Eck in Amsterdam.

informatieavonden

Voor directe belanghebbenden worden informatieavonden georganiseerd. De woonbootbewoners aan de Druivenstraat en Verstuiverstraat zijn tijdens het planvormingsproces regelmatig op de Bongerdboot uitgenodigd voor een informatieavond waar de laatste stand van zaken is voorgelegd.

internet

Op de website van het stadsdeel Amsterdam-Noord is informatie over het project De Bongerd te vinden. Ook is er een link naar de website van de Bongerd zelf, dat is www.wonenindebongerd.nl.

Zuiderkerk

De Zuiderkerk is een locatie waar de gemeente Amsterdam informatie verstrekt over verschillende woningbouwprojecten. Belangstellenden kunnen ook hier terecht voor informatie en achtergronden over het project De Bongerd.

Colofon

Aan het stedenbouwkundig plan werkten mee:

Gemeente Amsterdam

5.1,2,e (Stadsdeel Amsterdam-Noord)
5.1,2,e (ODB)
tadsdeel Amsterdam-Noord)
5.1,2,e (Dienst Ruimtelijke Ordening)
5.1,2,e (Stadsdeel Amsterdam-Noord)
5.1,2,e (Dienst Ruimtelijke Ordening)
5.1,2,e (Stadsdeel Amsterdam-Noord)
5.1,2,e (Stadsdeel Amsterdam-Noord)
5.1,2,e Stadsdeel Amsterdam-Noord)
5.1,2,e (Stadsdeel Amsterdam-Noord)
5.1,2,e (ODB)
5.1,2,e (Stadsdeel Amsterdam-Noord)
5.1,2,e (Stadsdeel Amsterdam-Noord)
5.1,2,e (Dienst Ruimtelijke Ordening)
5.1,2,e (Stadsdeel Amsterdam-Noord)
5.1,2,e Stadsdeel Amsterdam-Noord)
5.1,2,e (Stadsdeel Amsterdam-Noord)

externe adviseurs

5.1,2,e (Stedenbouwkundig Bureau Palmboom en van den Bout)
5.1,2,e (INBO)
5.1,2,e (Illustrator)
5.1,2,e (Bureau Goudappel Coffeng)
5.1,2,e (Milieutechnisch bureau CSO)
5.1,2,e (Ingenieursbureau Tauw)