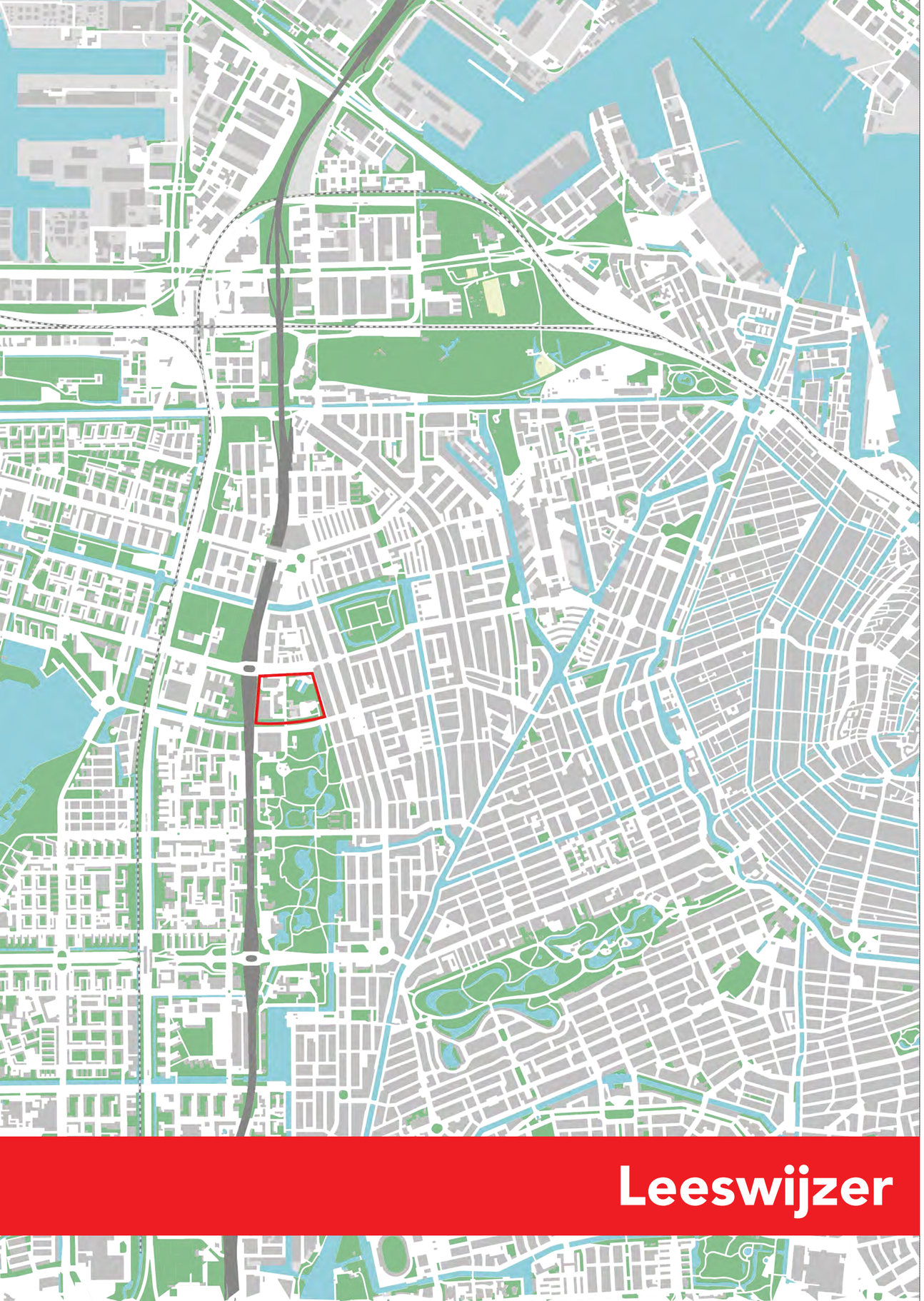


Mercatorpark

Stedenbouwkundig plan | vastgesteld

Amsterdam, 20 april 2022



Leeswijzer

Leeswijzer

Voor u ligt het stedenbouwkundig plan voor Mercatorpark. Mercatorpark is een deelgebied binnen de gebiedsontwikkeling van de Jan Evertsenstraat-West.
De, in 2018 vastgestelde, projectnota Jan Evertsenstraat-West en andere beleidsdocumenten die betrekking hebben op de locatie vormen de basis voor dit stedenbouwkundig plan.
De deelgebieden binnen het projectgebied verschillen wat betreft opgave, fasering en rol van de gemeente sterk van elkaar. Om die reden worden deze deelgebieden afzonderlijk van elkaar ontwikkeld, ieder met een eigen stedenbouwkundig- en bestemmingsplan met de bijbehorende producten.

Het document is opgedeeld in drie delen:

1. Het algemeen deel
   Het hoofdstuk 'context' heeft betrekking op het gehele projectgebied Jan Evertsenstraat-West en komt in elk stedenbouwkundig plan terug. In dit hoofdstuk wordt de ruimtelijke context, het voorgaande proces en de uitwerking van de projectnota naar masterplan beschreven. Hier komen ook de ontwerpprincipes, op grote schaal, die van toepassing zijn op de vier ontwikkellocaties en die de samenhang tussen deze locaties borgt, ter sprake.

2. Het stedenbouwkundig plan
   Het onderdeel 'stedenbouwkundig plan' gaat in op de locatiespecifieke situatie van Mercatorpark. Binnen dit deel worden randvoorwaarden, architectuur, openbare ruimte en verkeer behandeld.
   In de bijlagen zijn alle technische uitwerkingen op schaal van zowel het gehele projectgebied als voor het deelgebied Mercatorpark te vinden als naslagwerk of onderbouwing.

3. In het plan van aanpak, hoofstuk 4 en 5 worden de vervolgstappen besproken en de verschillende aspecten rondom de uitvoering.

Deze structuur zal voor alle deelgebieden binnen het projectgebied worden aangehouden.



Inhoudsopgave

1. Inleiding 9
1.1 Aanleiding 9
1.2 Ambitie 9
1.3 Samenvatting 10

2. Context 14
2.1 Beleidskaders 14
2.2 Ruimtelijke context 19
2.2.1 Historische ontwikkeling 19
2.2.2 Continue straat met wisselend karakter 19
2.2.3 Visie Jan Evertsenstraat West 23
2.2.4 Jan Evertsenstraat 25
2.2.5 Stand van zaken overige deelgebieden 27
2.2.6 Huidige situatie 27

3. Stedenbouwkundig plan 35
3.1 Hoofdopzet 35
3.1.1 Vertaling projectnota 36
3.1.2 Stedenbouwkundige uitgangspunten 38
3.1.3 Bouwhoogten 41
3.1.4 Architectuur en beeldkwaliteit 43
3.2 Openbare ruimte 53
3.2.1 Aanpak 54
3.2.2 Ruimte voor ontmoeting 54
3.2.3 Plekken aan de stadsstraten 55
3.2.4 Ruimte voor sport en spel 57
3.2.5 Materialisatie en Puccini 57
3.3 Programma 59
3.3.1 Woningen 59
3.3.2 Niet-woon functies 59
3.3.3 Creatieve bedrijvigheid 60
3.3.4 Maatschappelijke voorzieningen 61
3.3.5 Commerciële voorzieningen 61
3.4 Mobiliteit en parkeren 63
3.4.1 Verkeersdeelnemers 65
3.4.2 Verkeers- (regeltechnisch) onderzoek 67
3.4.3 Ontsluiting 68
3.4.4 Parkeren 71

4. Uitvoeringsaspecten 75
5. Participatie, proces en planning 83



“Van een monofunctioneel naar een gemengd stedelijk gebied.”



Inleiding

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Amsterdam staat voor een grote opgave. Het gemeentebestuur wil tot 2025 in totaal zo'n 50.000 woningen laten bouwen om de groei van de stad te accommoderen en de druk op de woningmarkt te verlichten. Een groot aantal van die woningen kan een plek vinden in de naoorlogse uitbreidingswijken of de monofunctionele werkgebieden in de ringzone. Daarmee breidt het 'hoogstedelijke centrumgebied' zich steeds verder uit, zelfs tot over de ringweg A10, die vaak als een belangrijke grens van de stad wordt gezien. De stedelijke ruimte gaat intensiever worden gebruikt. Wonen, werken en recreëren mengen zich steeds meer met elkaar. De bebouwing verdicht en de kwaliteit van de openbare ruimte verbetert.

De Ringzone West is een van de kansrijke gebieden om te verdichten en de woningen te bouwen die Amsterdam zo hard nodig heeft. Daarbinnen ligt Mercatorpark, als het meest oostelijke deel van het projectgebied Jan Evertsenstraat-West. Dat projectgebied is zo'n 1,4 kilometer lang. De overige deelgebieden van de Jan Evertsenstraat-West zijn Tennispark Sloterplas, de Busgarage van het GVB, het OLVG-West en (de herprofilering van) de Jan Evertsenstraat tussen de Orteliuskade en de Sloterplas.

1.2 Ambitie

Mercatorpark heeft binnen het projectgebied Jan Evertsenstraat-West een belangrijke rol als eerste deelgebied buiten de vooroorlogse stadsuitbreiding Gordel 20-40. In Mercatorpark wordt nog niet gewoond, maar de ligging is gunstig, nog binnen de ring A10 en vlakbij de oude stad. Op loopafstand bevinden zich tram- en bushaltes, het metrostation Jan van Galenstraat, het Rembrandtpark, ziekenhuizen (OLVG-west en Reade) en het Mercatorplein. In het gebied zijn tal van voorzieningen die belangrijk zijn voor iedereen in de buurt die geen tuin of balkon heeft: veel groen, een binnen- en buitenzwembad, een speeltuin en sportveldjes die druk bezocht worden. Er zijn werkplaatsen en ateliers en er is horeca. Alleen de stadswerf met hekken rondom staat een intensiever gebruik van de openbare ruimte nu nog in de weg. De ingrediënten voor een aantrekkelijke woonomgeving zijn dus aanwezig, alleen de woningen en de structuur ontbreken nog.



De opgave in Mercatorpark is circa 1000 nieuwe woningen te bouwen in diverse soorten en maten. De variatie loopt uiteen van grondgebonden (woon/werk) woningen tot appartementen in hoogbouw met als verdeling 40% sociale , 40% middeldure huur en koop en 20% in het dure segment. Mercatorpark is geschikt voor veel doelgroepen.
Naast woningen voor gezinnen en ouderen wordt er ook rekening gehouden met starters en kleine huishoudens. Het oostelijk gelegen deel van Mercatorpark kenmerkt zich bijvoorbeeld door het wonen in het groen, waar het westelijk deel van Mercatorpark juist dichter wordt bebouwd. Daar wordt een campusachtige structuur gecreëerd die o.a. ruimte biedt aan werken aan huis en waar ook hogere bebouwing wordt gerealiseerd.

Maar woningen alleen zijn niet genoeg: de kwaliteit van de openbare ruimte, het voorzieningenniveau en de stedenbouwkundige samenhang moeten verbeteren om de aantrekkelijke leefomgeving te creëren waar woningzoekenden behoefte aan hebben. Mercatorpark moet transformeren naar een gemengd stedelijk gebied, dat een logisch verlengde gaat worden van de vooroorlogse stad door het uitrollen van het centrummilieu via de, in de stuctuurvisie aangegeven potentiele stadstraten, Jan Evertsenstraat-West en de Jan van Galenstraat. Nieuwe voorzieningen worden toegevoegd, zoals een ‘alles-in-één-school’, een supermarkt, horeca en een buurtkamer. De stadsstraten worden ‘verstedelijkt’ door middel van plekken áán de straat met bestaande en nieuwe voorzieningen en door bebouwing toe te voegen.
De openbare ruimte krijgt meer samenhang en ondergaat een kwaliteitsslag. Ondanks de bouw van nieuwe woningen blijven het vele groen en de sport- en spelgelegenheden behouden, onder meer door een slimme herinrichting en dubbelgebruik van de openbare ruimte. Ook bijzondere gebouwen zoals het zwembad Sportplaza Mercator en de voormalige LTS blijven beschikbaar voor de buurt.

Stedenbouwkundig is de ambitie om Mercatorpark meer tot een herkenbare buurt te maken. De openbare ruimte moet meer continuïteit krijgen en toegankelijker worden, door obstakels als de gemeentewerf een andere plek te geven en de ligweide van het zwembad te verkleinen. In deze ambitie wordt Mercatorpark een overgangsgebied tussen de vooroorlogse stad van gesloten bouwblokken met straten en de naoorlogse stad van licht, lucht en ruimte, met een verkaveling van gebouwen in het groen.
De uitdaging is om de bestaande kwaliteit als kop van het Rembrandtpark te behouden en de gebruikswaarde te verbeteren.
De transformatie is niet alleen gericht op het plangebied en de buurt, maar draagt ook bij aan een beter verbonden stad door de twee potentiële stadsstraten - Jan Evertsenstraat-West en Jan van Galenstraat - levendig en aantrekkelijk te maken.
Mercatorpark wordt een aantrekkelijk groen woon-, werk- en verblijfsgebied. Zowel voor de nieuwe bewoners en gebruikers als voor de bewoners van de omliggende buurten.

1.3 Samenvatting

Kenmerken gebied

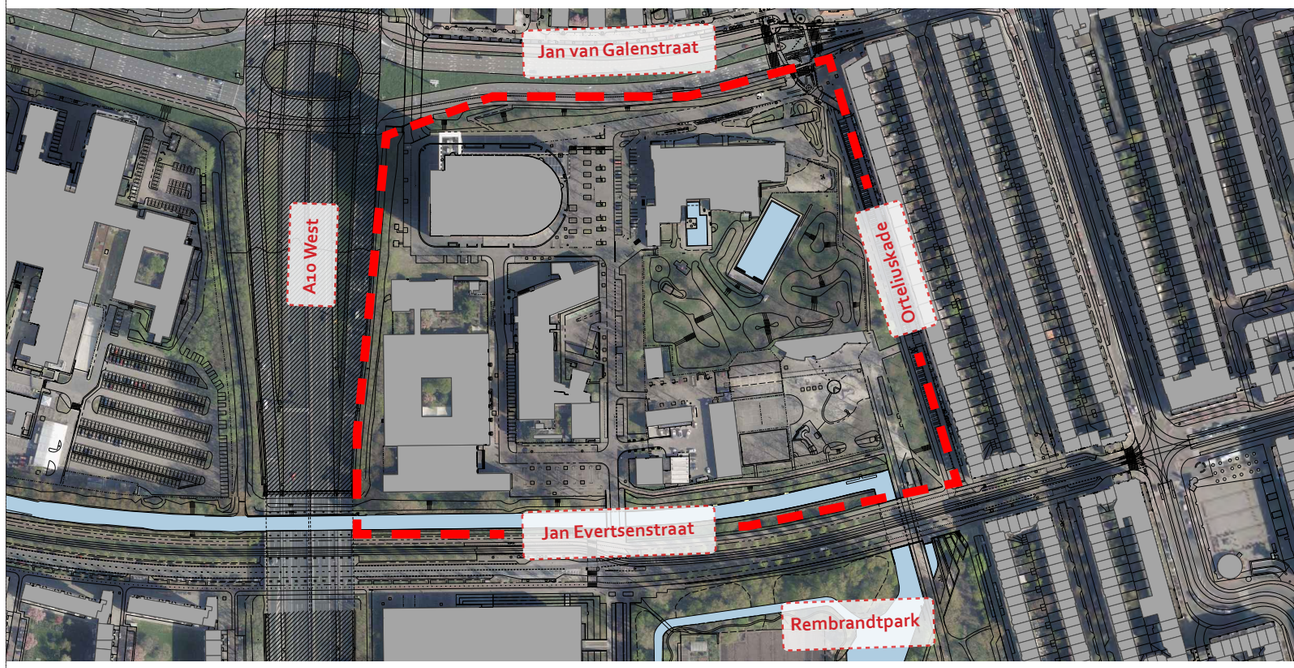
Mercatorpark, het meest oostelijke deel van het projectgebied Jan Evertsenstraat-West, is een van de kansrijke gebieden om te verdichten en woningen te bouwen. Mercatorpark is gunstig gelegen: nog binnen de ring A10, vlakbij de oude stad en goed ontsloten door het OV. Er wordt nog niet gewoond, maar er zijn relatief veel voorzieningen met een bovenwijkse functie. Kenmerkend is verder het vele, deels verborgen en nog onbenutte groen.

Plangebied

Mercatorpark wordt begrensd door de Orteliuskade, de Ring A10, de Jan Evertsenstraat en de Jan van Galenstraat. Mercatorpark is oorspronkelijk ontwikkeld als kop van het Rembrandtpark (Algemeen Uitbreidingsplan AUP, 1935). Na de oorlog zijn naast het openluchtzwembad ook enkele scholen gebouwd, waarvan alleen het voormalige LTS-schoolgebouw is overgebleven. Het concept ‘Kop van het Rembrandtpark’ is nog goed zichtbaar in Mercatorpark-Oost, met de verschillende sport- en speelveldjes in het groen. De recentere bouw van het eerste ‘groene’ zwembad van Amsterdam, SportPlaza Mercator, op de plek van het oude openluchtzwembad van voor de oorlog, versterkte dat.

Stedenbouwkundig plan

Voor de woningen zijn zes bouwvelden aangewezen, die zo zijn gedefinieerd dat de huidige waardevolle bomen en groene structuur zoveel mogelijk behouden blijven. De woningen aan de oostkant, de kant van de oude stad, komen in een parkachtige omgeving te staan en krijgen een sculpturale architectuur. Richting de Ring A10 lopen de bouwhoogtes op, om uit te monden in een serie iconisch woontorens aan de A10.
Een derde type woonomgeving is de woon-werkcampus: grondgebonden en gestapelde woningen met een flexibele indeling, in hun ontwerp refererend aan de voormalige LTS, een van de iconische gebouwen in Mercatorpark met de bedoeling om dit gebouw te behouden voor het gebied.



Werken vindt al plaats in het voormalige LTS-gebouw en krijgt ook ruimte in de nieuwe woon-werkwoningen. De openbare ruimte ondergaat een kwaliteitsslag. Er worden plekken voor ontmoeting gecreëerd. Om de levendigheid aan en rondom de Jan Evertsentraat-West te vergroten, zijn op drie plekken 'intermediairs, ofwel verbindingsplekken' bedacht in combinatie met toegangen vanaf de Jan Evertsenstraat tot het plangebied. Hier worden nieuwe kleinschalige voorzieningen toegevoegd aan de bestaande stedelijke voorzieningen.

In de openbare ruimte komt meer eenheid door de gemeentewerf (nu nog een obstakel) te verplaatsen. De oude bomenrij op de werf wordt onderdeel van de openbare ruimte. De ligweide van het zwembad SportPlaza Mercator wordt kleiner en zal deels buiten het seizoen voor breder gebruik worden opengesteld met behulp van een verplaatsbaar hekwerk. Door deze en andere maatregelen wordt het publiek beschikbare groen vergroot. Er ontstaat ruimte om woningen te bouwen, terwijl tegelijkertijd de huidige sport- en spelmogelijkheden in omvang minstens gelijk blijven.

Mercatorpark is door de ligging, de omvang en de goede ontsluiting met het OV bij uitstek geschikt als autoluw gebied. Het autoverkeer dat het plangebied inrijdt, wordt direct ondergebracht in parkeergarages. Aan de nieuwe bewoners worden, behoudens uitzonderingen, geen parkeervergunningen verstrekt. Voor bezoekersparkeren is op maaiveld een beperkt aantal plaatsen gereserveerd. In het gebied is de auto te gast bij voetganger en fietser.

Ontwikkelstrategie

Mercatorpark wordt ontwikkeld in 10 jaar. Na oplevering van het (eventueel verworven) terrein wordt gestart met slopen, saneren en bouwrijp maken. Afhankelijk van de oplevering gebeurt dit gefaseerd. Wanneer er mogelijkheden zijn voor tijdelijke initiatieven uit de buurt voorafgaand aan de geplande sloop, dan wordt daar rekening mee gehouden.
De ontwikkelstrategie voor het Mercatorpark kent drie pijlers:

1. Woningbouwproductie op gang houden

2. Kwaliteit in openbare ruimte en de woonkwaliteit waarborgen

3. Kwaliteit blijven eisen van onszelf en anderen en de aanwezige kwaliteit in het gebied benutten

De gemeente voert actief grondbeleid. Een groot deel van de grond is al in eigendom van de gemeente of in erfpacht uitgegeven, of het betreft openbaar gebied. Ook het vastgoed is deels eigendom van de gemeente. Gefaseerde ontwikkeling is noodzakelijk omdat de bouwkavels naar verwachting niet gelijktijdig beschikbaar zullen komen. Hiervoor is ook gekozen omdat dan snel kan worden gereageerd op de actualiteit. Ook kan zo laat mogelijk worden geïnvesteerd, zo dicht mogelijk op het moment van het genereren van opbrengsten. Op deze manier wordt de cashflow geoptimaliseerd.

Participatie

In het traject voorafgaand aan de investeringsnota en het daarbij behorende SP is in februari 2020 een aanpak opgesteld voor een participatietraject ten behoeve van het investeringsbesluit en stedenbouwkundig plan. Gedurende de periode maart-oktober 2020 is een scala aan communicatiemiddelen ingezet. Doel hierbij was om op een transparante manier het gesprek aan te kunnen gaan met omwonenden en ondernemers in het gebied, waarbij alle informatie gelijktijdig voor iedereen beschikbaar was. Een belangrijke rol hiervoor was weggelegd voor een viertal online bijeenkomsten in juni en juli 2020.
Als afsluiting van dit proces is op 14 en 15 september 2020 in vier fysieke bijeenkomsten het concept stedenbouwkundig plan aan de omwonenden en belanghebbenden gepresenteerd.

Planning en Financiën

De ontwikkeling van de nieuwbouw zal in drie fasen worden uitgevoerd. Te weten:

- Fase 1a Oost;
- Fase 1b West- Torens;
- Fase 2 West-READE.

De beoogde start bouw van fase 1a en fase 1b is gepland medio 2025. Deze fasen zullen gelijktijdig worden uitgevoerd. De beoogde start bouw van de 2e fase is vanaf medio 2028 en is afhankelijk van de uithuizing van READE. De bebouwing van de voormalige LTS blijft behouden. In 2022 zal naar verwachting de selectieprocedure voor een marktpartij worden opgestart.

Het concept stedenbouwkundig plan Mercatorpark is financieel doorgerekend. De grondexploitatieberekeningen gaan uit van een realisatieperiode binnen 10 jaar.

De gebiedsontwikkeling Mercatorpark is financieel haalbaar.



< Planning plangebied Mercatorpark
De ontwikkeling van de nieuwbouw zal in drie fasen worden uitgevoerd. Te weten:

Fase 1a Oost;
Fase 1b West- Torens;
Fase 2 West-READE.

2. Context

2.1 Beleidskaders

In deze paragraaf worden de relevante beleidsnota's genoemd die de kaders vormen voor de ontwikkeling van Mercatorpark.

Omgevingsvisie Amsterdam 2050

De 'Omgevingsvisie Amsterdam 2050' vormt voor het grondgebied van de Gemeente Amsterdam tot 2050 de leidraad voor de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving en vervangt hiermee de 'Structuurvisie Amsterdam 2040'. De stad die Amsterdam in 2050 wil zijn, is in de visie benoemd in vijf kernopgaven: klimaatbestendig en klimaatneutraal; inclusief en betaalbaar; leefbaar en bereikbaar; economisch vitaal en circulair; gezond en veilig. De transformatie van Mercatorpark naar een gemengd stedelijk gebied is het gevolg van het uitrollen van het centrummilieu via de, in de voorgaande structuurvisie aangegeven potentiële stadstraten, Jan Evertsenstraat-West en de Jan van Galenstraat. In de 'Omgevingsvisie Amsterdam 2050', die op 8 juli 2021 is vastgesteld, wordt onderscheid gemaakt tussen stadstraten en stadslanen. De stadslanen hebben een overwegend groene inrichting met een sterke bomenstructuur. Ze vormen aantrekkelijke woonplekken en ruimte voor voorzieningen is er vooral rondom de kruispunten. In stadsstraten concentreren zich publieksvoorzieningen zoals winkels, horeca en maatschappelijke functies. Naast een belangrijke verkeersfuncties is er ook ruimte voor ontmoeting. De Jan Evertsenstraat en de Jan van Galenstraat hebben een erkende verbindingsfunctie, maar zijn nog onvoldoende ontwikkeld als respectievelijk stadslaan en -straat. Een ruimtelijke ingreep is nodig om de verblijfsfunctie te verbeteren en de verkeersfunctie te optimaliseren. De kwaliteitsimpuls uit zich in het realiseren van woningen en het mogelijk maken van plintfuncties, zodat een fijnmazige functiemix ontstaat in het overgangsgebied tussen de vooroorlogse en naoorlogse stad.

Hoogbouwvisie (2011)

Amsterdam streeft naar een economisch sterke en duurzaam ingerichte stad. Daarbij past intensiever gebruik van de stad en tegelijk het open houden van het landschap. Met hoogbouw kan aan deze beide eisen tegemoet worden gekomen. In de Hoogbouwvisie worden gebieden aangegeven waar hoogbouw gewenst is maar ook waar restricties zijn.

Koers 2025 - Ruimte voor de stad (2015)

In Koers 2025 - Ruimte voor de Stad is de gemeentelijke ambitie voor de bouw van 50.000 woningen tot 2025 opgenomen. Onderdeel van Koers 2025 is om naast woningen ook bedrijvigheid en maatschappelijke voorzieningen te realiseren. In Koers 2025 zijn versnellingslocaties opgenomen. Dit zijn locaties waar op korte termijn woningbouwplannen gerealiseerd kunnen worden. De Jan Evertsenstraat-West is een van die versnellingslocaties. Gezien de relatieve leegte aan de noordzijde van de straat kan daar een substantieel aantal woningen worden gebouwd.



^ *Omgevingsvisie Amsterdam 2050*

Woonagenda 2025 (2017)

De Woonagenda 2025 is in 2017 vastgesteld door de gemeenteraad en bevat maatregelen die moeten zorgen voor voldoende, betaalbare en goede woningen voor de langere termijn. Het stedelijke uitgangspunt voor de woningbouwprogrammering is 40% gereguleerde huur, 40% middelduur (huur en koop) en 20% dure huur en koop. Doelen voor de nieuwbouw zijn, onder andere, jaarlijks minimaal 1.500 middeldure huurwoningen laten bouwen; streven naar een significant deel van het middensegment groter dan 70 m²; en met de corporaties en de huurders aanvullende duurzaamheidseisen afspreken.

Nota Parkeernormen Auto (2017)

De Nota parkeernormen heeft een groot effect op het parkeren in nieuw te ontwikkelen gebieden. Parkeervergunningen voor de nieuwbouw worden niet meer verleend en het beleid is gericht op het sterk beperken van het autogebruik ten gunste van bijvoorbeeld de fiets. Het minimaal aantal autoparkeerplaatsen op de uit te geven kavels is lager, het aantal fietsparkeerplaatsen echter sterk verhoogd.

Ruimte voor de Economie van Morgen (2017)

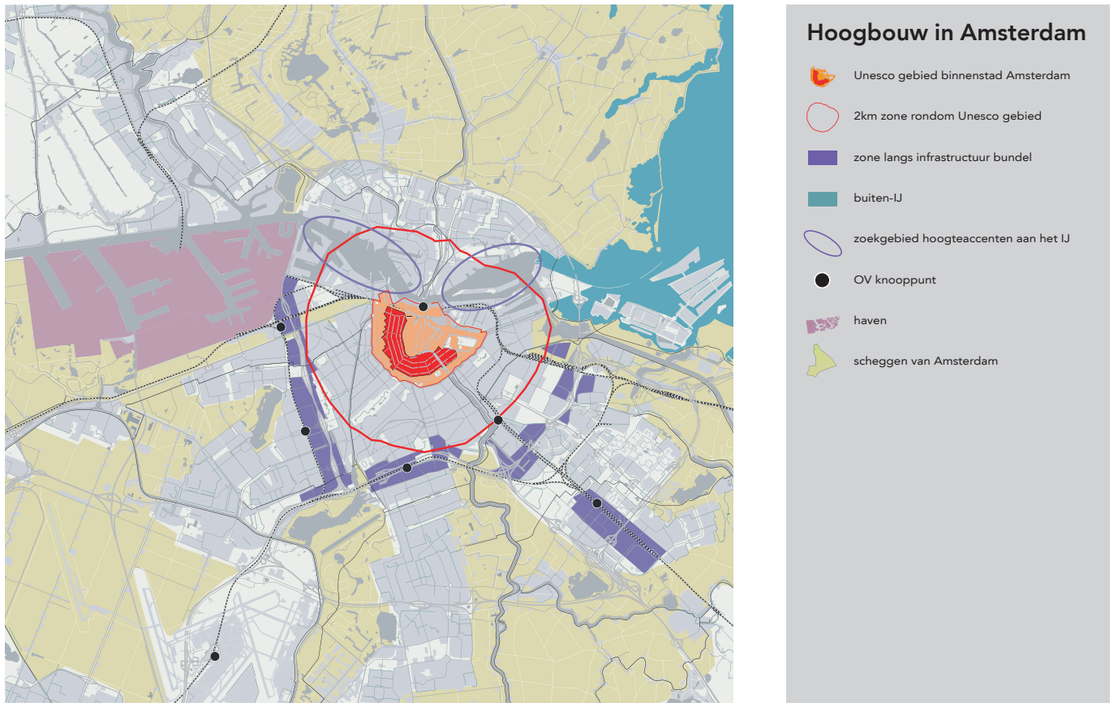
Ruimte voor de Economie van Morgen is de economische uitwerking van de stedelijke groeistrategie Koers 2025. In de nota wordt de Jan Evertsenstraat-West, mede door zijn gunstige ligging net buiten de vooroorlogse stad, getypeerd als kansrijk gebied voor creatieve bedrijvigheid, één van de motoren van de Amsterdamse economie. De opgave is om dit deel van de Jan Evertsenstraat om te vormen tot een levendig, stedelijk woon- en werkgebied. Hierdoor ontstaat tevens een goede verbinding tussen Nieuw-West en de binnenstad. Werken is in het Mercatorpark aanwezig zowel in een traditioneel gemeentelijk kantoor Triade als in de meer creatieve ateliers en werkruimten in het voormalige school gebouw de LTS.

Agenda Stadsstraten (2017)

Bij de vaststelling op 30 november 2015 van de Uitvoeringsagenda Mobiliteit door de gemeenteraad is een amendement aangenomen over de opstelling van een 'Agenda Stadsstraten'. In de prioriteringsagenda is een verkeersinvesteringsopgave voor de Jan Evertsenstraat (oost) en een verblijfsinvesteringsopgave voor de Jan van Galenstraat benoemd. In de agenda worden ook aanbevelingen voor programmering gedaan. Voor de Jan Evertsenstraat is dat een afwaardering van een 50km weg naar een 30 km weg.

Projectnota Jan Evertsenstraat-West (2018)

De Jan Evertsenstraat-West is uitermate geschikt om de stedelijke ambitie (verdichten en transformeren binnen de stadsgrenzen van Amsterdam) mogelijk te maken. Het projectgebied kent vier deelgebieden: Mercatorpark, OLVG-West, Busgarage en Tennispark. Hier staat de woningbouwopgave centraal. Het vijfde deelproject is de herprofilering van de Jan Evertsenstraat tussen het Mercatorplein en de Sloterplas.



^ *hoogbouwtoetskaart*



^ *hoogtebeperking LIB*

De Jan Evertsenstraat-West moet een levendig, stedelijk woon- en werkgebied worden door:

1. Het toevoegen van circa 3.200 woningen (290.000 m²) en bijbehorende voorzieningen (73.000 m²). In de programmering is een verdeling opgenomen van 40% sociale huur, 30% middeldure huur, 10% middeldure koop en 20% dure huur en koop. De woningen zijn bestemd voor verschillende doelgroepen.

2. Het creëren van levendige werk-ontmoetingsplekken, zowel in de openbare ruimte als inpandig. Een belangrijke rol is weggelegd voor de creatieve economie. Op strategische locaties in het projectgebied komen kleinschalige, vernieuwende bedrijven met veel aandacht voor plekken waar mensen elkaar kunnen ontmoeten en waar gewerkt kan worden, gemengd met horeca (third places).

3. Het behouden van twee architectonisch waardevolle gebouwen: de voormalige LTS en het busgaragegebouw.

4. Het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte.

5.Het doorzetten van het straatprofiel van het oostelijk deel van de Jan Evertsenstraat. Hierdoor ontstaat continuïteit. Dit impliceert ook de verplaatsing van de trambaan naar het midden van de straat. Dit maakt de verkeersroute logischer en daardoor veiliger.

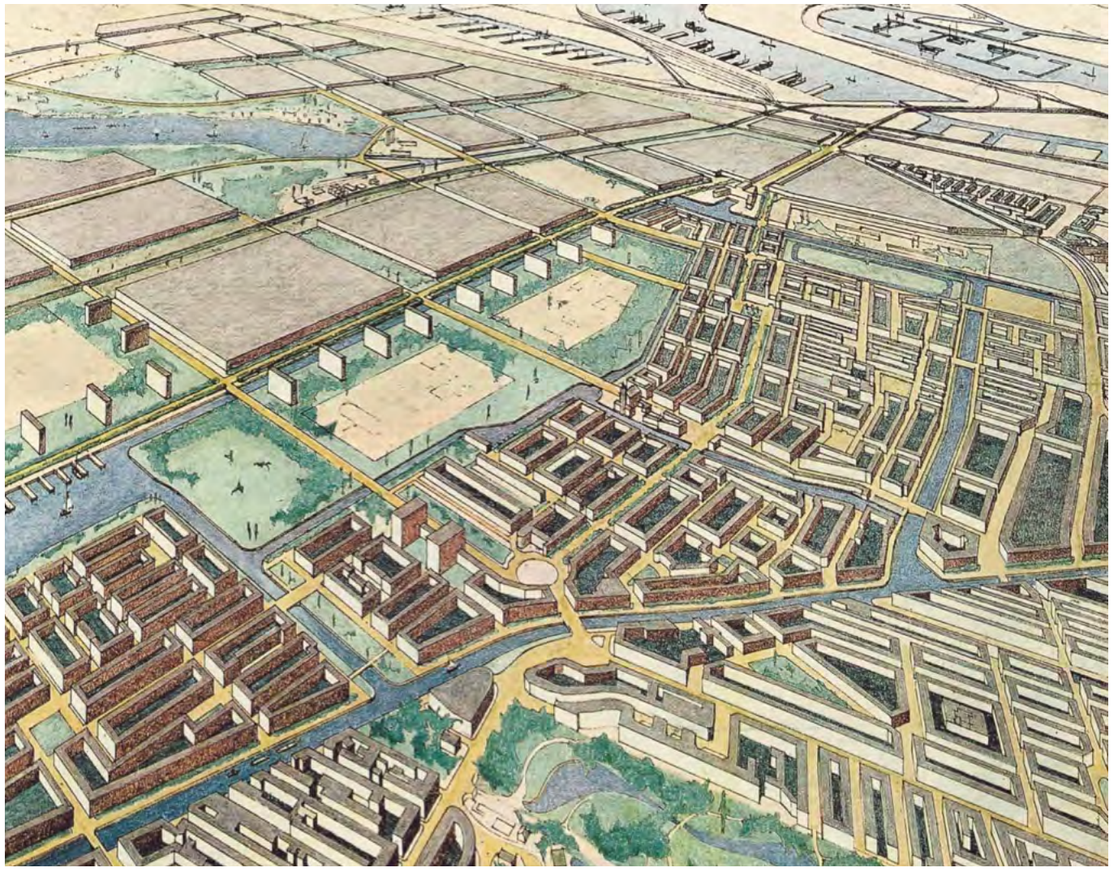
6. Het reserveren van ruimte voor het eventueel realiseren van een zuidelijke entree voor het metrostation Jan van Galenstraat en/of een nieuw treinstation aan de Jan Evertsenstraat. In de toekomst neemt de drukte in het gebied toe. De extra ingang van het metrostation en een extra treinstation dragen bij aan de bereikbaarheid ervan.

Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal 2050 (2020)

Amsterdam wil een duurzame stad zijn, voor nu én voor de generaties na ons. Een groene, gezonde, en welvarende stad voor iedereen die hier woont, werkt of op bezoek komt. Om de gemiddelde temperatuurstijging op aarde beperkt te houden, moeten we met z'n allen de CO2-uitstoot verminderen. Daarom vermindert Amsterdam in 2030 haar CO2-uitstoot met 55% en in 2050 met 95% in vergelijking met de uitstoot in 1990. Hoe Amsterdam dat wil gaan doen staat beschreven in de Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal. Deze routekaart is een ambitiedocument met een langetermijnvisie op de Amsterdamse energietransitie. Daarnaast staan er voor de korte termijn maatregelen in, met daarin de belangrijkste ingrediënten van de Amsterdamse strategie om de overgang van fossiele naar duurzame energie in beweging te zetten en te houden.

Planologisch-juridisch kader

Binnen het projectgebied Mercatorpark vigeren drie bestemmingsplannen. Op 25 juni 2013 is het bestemmingsplan Mercatorpark 2013 door de stadsdeelraad van stadsdeel West vastgesteld. Dit plan beslaat het overgrote deel van het projectgebied. Voor het zuidelijke deel van Mercatorpark geldt het bestemmingsplan Rembrandtpark, dat op 19 december 2012 is vastgesteld door de stadsdeelraad van stadsdeel Nieuw West. Het gedeelte dat de Jan Evertsenstraat in westelijke richting beslaat, is gelegen in het bestemmingsplan Lucas Andreas e.o. dat is vastgesteld op 29 mei 2013, eveneens door de stadsdeelraad van Nieuw West.



^ *AUP*



^ *een raamwerk van bomem*

2.2 Ruimtelijke context

2.2.1 Historische ontwikkeling

Het plangebied Mercatorpark ligt in de voormalige Sloter Binnenpolder. Het was oorspronkelijk een veengebied waarvan de ontginning startte in de 11de of 12de eeuw. Haaks op de bestaande waterlopen werden percelen uitgezet. Van elkaar gescheiden door sloten die het natte veengebied moesten ontwateren. Als gevolg van de ontwatering daalde het maaiveld en werd de grond weer natter. Om het waterniveau binnen het ontgonnen land op peil te houden, werden in de 15de en 16de eeuw kades en dijken aangelegd. Hierlangs werden molens gebouwd, die het overtollige water op weteringen loosden. Door dit systeem van afwatering ontstonden de polders waarin het waterpeil werd beheerst.

In 1921 annexeerde Amsterdam Mercatorpark, dat toen onderdeel was van een veel groter gebied, behorend tot de gemeente Sloten. Mercatorpark werd in het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) uit 1935 bestemd als een gedeelte van het Rembrandtpark. Het AUP was van de hand van architect en stedenbouwkundige Cornelis van Eesteren. Kenmerkend is onder meer de open structuur (de strokenbouw) en het vele groen tussen de bebouwing. Van Eesteren wilde met het ‘nieuwe bouwen’ wijken creëren met veel licht, lucht en ruimte voor de bewoners. Een groot deel van Amsterdam West en Nieuw-West werd in de jaren vijftig en zestig gebouwd op basis van deze principes. Het Rembrandtpark en de Sloterplas zijn onderdeel van het AUP en ontworpen als recreatiegebieden. Het Rembrandtpark functioneert bovendien als groen intermediair tussen de Gordel 20-40 en de Westelijke Tuinsteden.

Het Mercatorpark is zowel onderdeel van het Rembrandtpark als van het projectgebied tussen de twee stadstraten.

Parken en veel water moesten de woonkwaliteit in de stedelijke woonwijk vergroten. Deze grote groene en blauwe elementen vormen uitzonderingen in vorm en maat in het stedelijk weefsel. Daarnaast werd in het AUP veel openbaar groen structureel opgenomen in de bouwvelden en gekoppeld aan de lange lijnen van de infrastructuur, zoals het spoor en de autosnelweg A10 en de straten, zoals de Jan Evertsenstraat en Jan van Galenstraat. Taluds langs het spoor en de A10 zijn vervolgens belangrijke ecologische passages voor stedelijke flora en fauna geworden. Ze staan vol met bomen en struiken die een habitat creëren voor planten en dieren. De lange straten met ruim profiel zijn met bomen van laanbeplanting voorzien.

In West en Nieuw-West is de bebouwing de afgelopen periode gemêleerder geworden: dus niet alleen meer de typerende strokenbouw in een openverkaveling. De lange lijnen die een raamwerk vormen van wegen, groen- en waterstructuur vormen nog steeds de samenhang in de wijk en leveren de kwaliteit van ‘licht, lucht en ruimte’.

2.2.2 Continue straat met wisselend karakter

De stadstraat neemt de verschijningsvorm van de aangrenzende buurten over. De Jan Evertsenstraat verandert voordurend van sfeer en karakteristiek en laat de geschiedenis van de uitbreidingen van Amsterdam zien, van Dam tot Sloterplas.
Deze bouwperiodes kenmerken zich door een eigen architectuurstijl, korrelgrootte, ritmiek en functiedichtheid.

- Straat neemt verschijningsvorm van de aangrenzende buurten over.

- De Jan Evertsenstraat verandert voordurend van sfeer en karakteristiek en laat de geschiedenis van de uitbreidingen van Amsterdam zien, vanaf Dam tot Sloterplas.

- Deze bouwperiodes kenmerken zich door een eigen architectuurstijl, korrelgrootte, ritmiek en functiedichtheid.







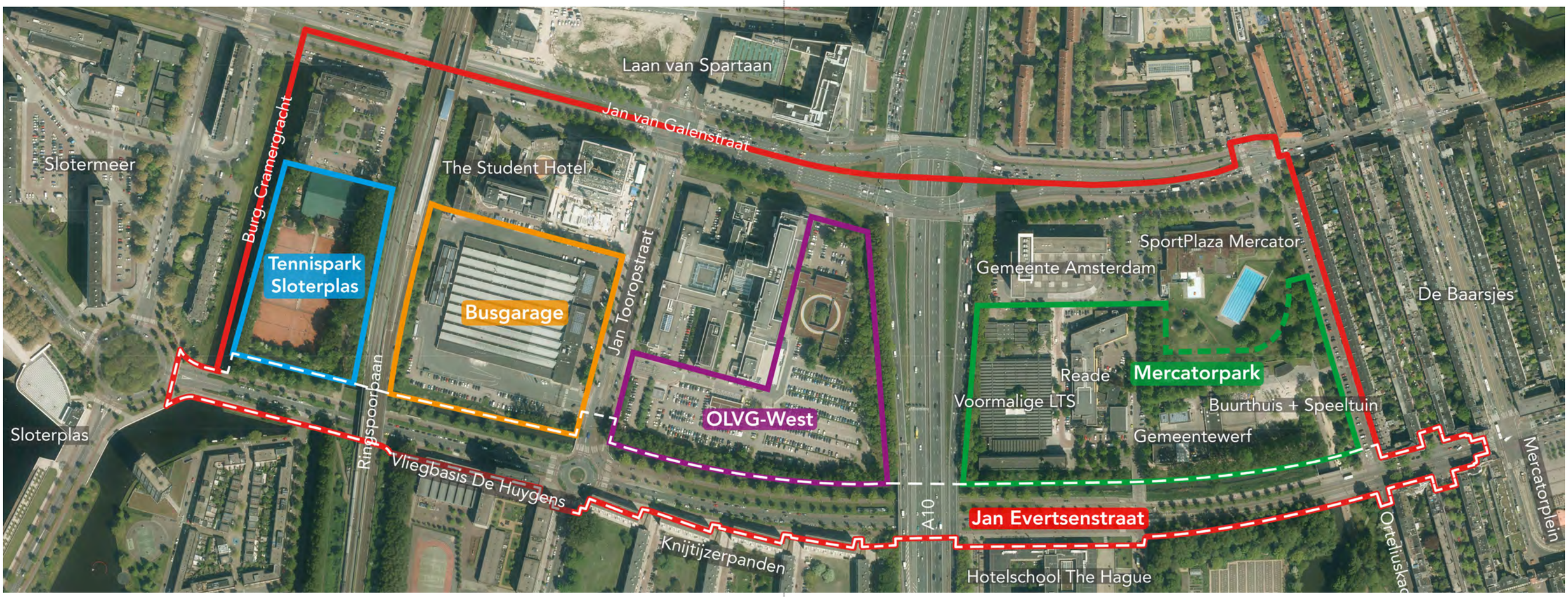
^ *Koppeling Jan Evertsenstraat West d.m.v. aansluiting op het groen/ blauw/grijze raamwerk en de introductie van 'plekken aan de straat'.*

2.2.3 Visie Jan Evertsenstraat West

Binnen de visie voor het projectgebied Jan Evertsenstraat West wordt ingezet op de verschillen per deelgebied. Dit onderscheidend vermogen kan zich uiten in bebouwingstypologie, openbare ruimte en programma. Dit wordt veroorzaakt doordat deze deelgebieden andere omgevingsfactoren kennen ten opzichte van elkaar en het huidige programma per deelgebied sterk verschilt. Het groen-blauwe raamwerk (ver)bindt deze deelgebieden.

In de afbeelding hieronder is de positionering van elk deelgebied weergegeven:

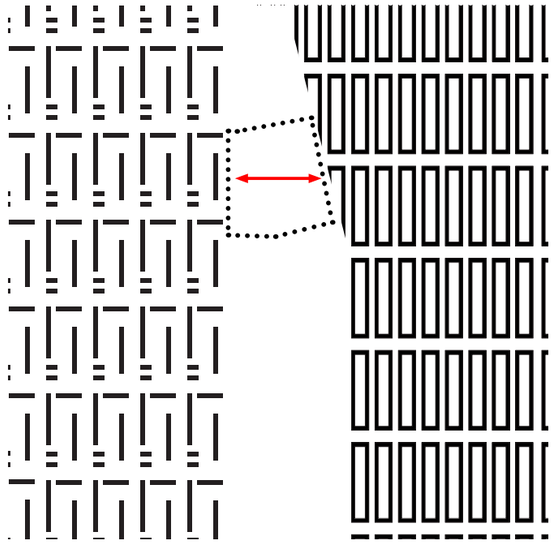
- Blauw: Tennispark
  verkaveling erfpachters
- Geel: GVB garage
  geen ontwikkelingen de komende 15 jaar
- Paars: OLVG
  proefverkaveling als input voor een nog op te stellen masterplan
- Groen: Mercatorpark
  concept stedenbouwkundig plan



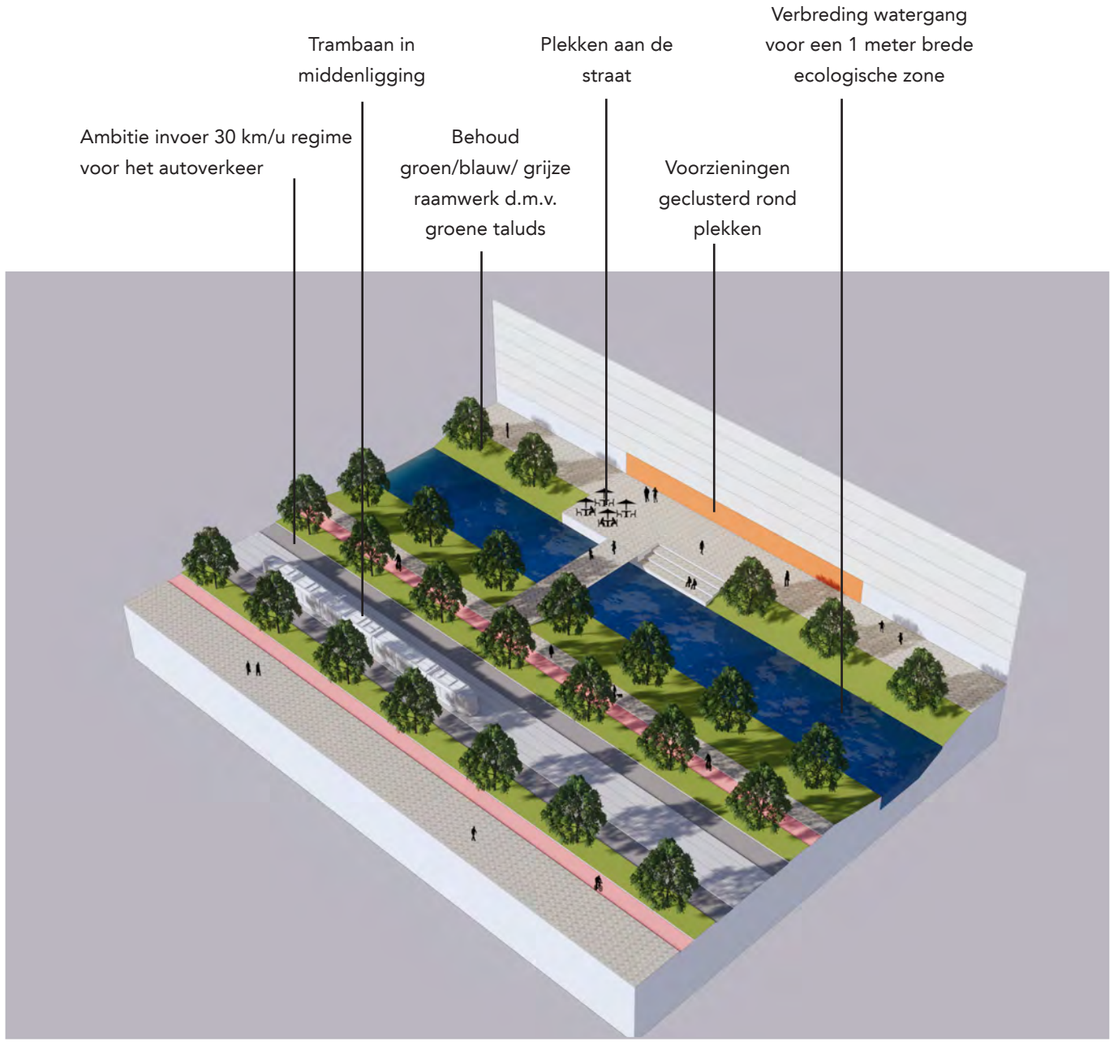
^ *Projectgebied Jan Evertsenstaat-West (rode lijn: plangrens, gekleurde lijnen: gebieden waar de woningbouwopgave centraal staat)*



^ *de Jan Evertsenstraat oost versus Jan Evertsenstraat West*



^ *Tussen van Eesteren en Berlage*



^ *3D principemodel herprofilering Jan Evertsenstraat West*

2.2.4 Jan Evertsenstraat

De kwaliteit en gebruikswaarde van de openbare ruimte, zoals straten, trottoirs, pleinen, kades en parken, wordt vooral bepaald door de winkels, cafés, restaurants, bedrijven en andere voorzieningen die aan de openbare ruimte grenzen, en in tweede instantie door de fysieke gesteldheid van de openbare ruimte zélf.

Hoe gevarieerder dat voorzieningenaanbod, hoe gevarieerder het publiek, hoe groter de kans op uitwisseling tussen mensen, van goederen, kennis en contacten. Want uitwisseling is de belangrijkste functie van die openbare ruimte. Belangrijk is dat de openbare ruime vrij toegankelijk is voor de verschillende typen bewoners, werkenden en toeristen. De uitwisselingsfunctie werkt het best als men vrijwillig, anoniem en vrijblijvend in de openbare ruimte aanwezig is. Deze condities zijn elementair voor stedelijke plekken waar uitwisseling plaatsvindt. Daarmee zijn deze plekken onmisbaar in een kennismetropool.

Herprofilering

De Jan Evertsenstraat West is aangewezen als potentiële stadsstraat. Dit betekent dat de straat kan worden omgevormd tot een straat waarbij de belangrijke verkeersgeleidende functie gecombineerd wordt met meer langzaamverkeer met betere oversteekbaarheid en daarmee meer verblijfs kwaliteit. Het terugbrengen van de verkeerssnelheid ligt dan voor de hand.

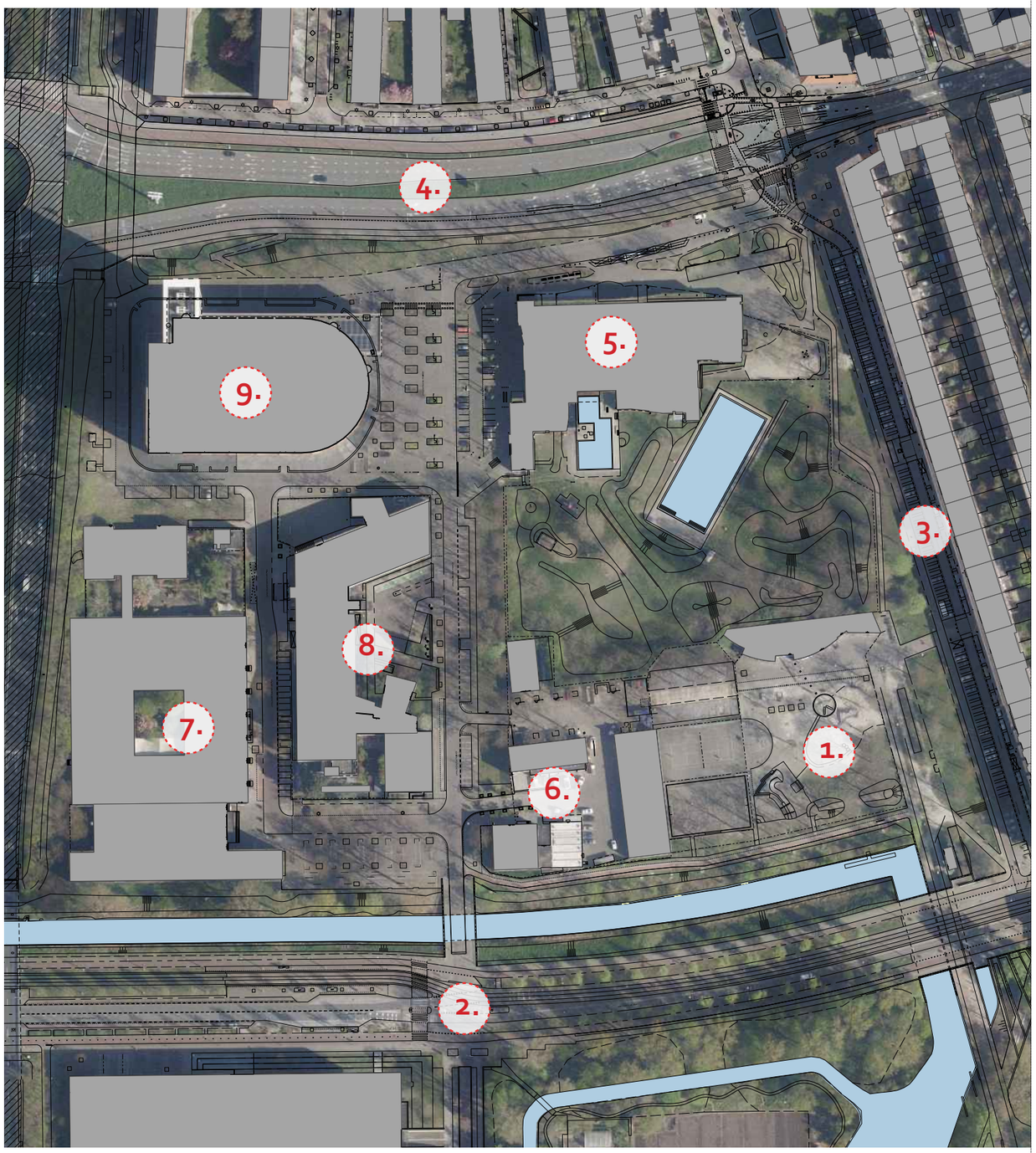
De huidige openbare ruimte van de straat zal aanzienlijk veranderen in gebruik en aanblik. Zo krijgt de Jan Evertsenstraat-West op de langere termijn

- een heldere en herkenbare opbouw met de trambaan in de middenligging,
- een groen compact profiel,
- meer ruimte voor het langzame verkeer, de fietser en de voetganger,
- optimale oversteekbaarheid met voldoende en veilige oversteekpunten,
- voorzieningen en plekken, in de deelplannen, gericht op de straat

Stadsstraat

Stadsstraten en -pleinen zijn in het algemeen de ruimere, drukkere straten en pleinen in of tussen buurten. Het zijn de stedelijke openbare ontmoetings- en uitwisselingsruimtes bij uitstek. Het zijn visitekaartjes van de stad. Ze hebben nagenoeg altijd een belangrijke winkel- of horecafunctie. Meestal hebben ze ook een belangrijke verkeersgeleidende functie. Klassieke stadsstraten zijn de Van Baerlestraat, de Utrechtsestraat en de Beethovenstraat. Maar ook de Middenweg is een stadsstraat, die ter hoogte van Park Frankendael zijn winkelkarakter verliest. De Weesperstraat/Wibautstraat is een stadsstraat met een avenue-karakter; een zeldzaam verschijnsel in Amsterdam.

Amsterdam kent vele soorten stadsstraten, een ieder van deze straten kent andere conditities en verschijningsvormen. In de nieuwe concept 90% omgevingsvisie 2050 worden ook stadslanen geintroduceerd, die eventueel kunnen transformeren naar stadstraten of omgekeerd.



2.2.5 Stand van zaken overige deelgebieden

De deelgebieden hebben een verschillend tempo van ontwikkeling. De rol van de gemeente verschilt bovendien per deelgebied, van actief ontwikkelen tot faciliteren bij de ontwikkeling door derden. Mercatorpark en het deelgebied Tennispark zijn op dit moment de meest concreet uit te werken plangebieden.

Tennispark

De erfpachters van het Tennispark Sloterplas maken gebruik van zelfontwikkelingsrecht. Een ontwikkelaar (VORM) is door hen opdracht gegeven voor het opstellen van een stedenbouwkundig plan voor de bouw van ca. 500 woningen in combinatie met commerciële voorzieningen, een ‘alles-in één-school’ en een tenniscomplex. De gemeente heeft een concept bestemmingsplan opgesteld.

GVB-garage

Het GVB heeft in afwijking van de projectnota de mogelijke combinatie van een bus/tramgarage met woningen laten onderzoeken, zodat zij de huidige locatie kunnen behouden. De GVB garage blijft de komende 15 jaar op deze locatie gevestigd. De komende.jaren zal het terrein wel worden aangepast en beter ingericht worden op emissievrije bussen.

OLVG-West

Het OLVG, READE en de gemeente Amsterdam hebben een intentieovereenkomst gesloten en opdracht gegeven voor een masterplan met als programma: ziekenhuisuitbreiding, vestiging van READE (vanuit Overtoom en Mercatorpark) en woningen.

2.2.6 Huidige situatie

Het plangebied Mercatorpark ligt binnen de Ring A10 en wordt begrensd door de Jan Evertsenstraat en Jan van Galenstraat, de A10 en de Orteliuskade. Hierdoor heeft het plangebied een belangrijke positie in het stedelijk netwerk, met alle voorzieningen binnen en buiten het plangebied op beloopbare afstand: tram- en bushalten, metrostation Jan van Galenstraat, Rembrandtpark, ziekenhuizen, Mercatorplein. Dit maakt het aantrekkelijk om hier te wonen.

Mercatorpark is oorspronkelijk ontwikkeld als kop van het Rembrandtpark (AUP, 1935). Na de oorlog zijn naast een openluchtzwembad die in de hoek Jan van Galenstraat-Orteliuskade lag en later is vervangen door SportPlaza Mercator, ook enkele scholen gebouwd, die niet alleen de buurt maar ook de rest van de stad bedienen. Van de scholen is alleen het voormalige LTS-schoolgebouw overgebleven. Het concept ‘Kop van het Rembrandtpark’ is nog goed zichtbaar in Mercatorpark-Oost, met de verschillende sport- en speelveldjes in het groen. De recentere bouw van het eerste ‘groene’ zwembad van Amsterdam, SportPlaza Mercator, versterkt dat nog extra.

In het Mercatorpark wordt nog niet gewoond, maar er zijn wel tal van voorzieningen voor de stad en de buurt, zoals werkplaatsen, ateliers, horeca en sport. Er zijn voorzieningen die erg belangrijk zijn voor iedereen in de buurt die geen tuin of balkon heeft: een binnen- en buitenzwembad, een speeltuin en sportveldjes die druk bezocht worden. De stadswerf met hekken rondom staat een intensiever gebruik van de openbare ruimte in de weg. De ingrediënten voor een aantrekkelijk woonomgeving zijn aanwezig, alleen de structuur en de woningen ontbreken nog.



^ *speeltuin Mercator*



^ *Jan Evertsenstraat - West*



^ *Orteliuskade - zuidkant*



^ *Orteliuskade - noordkant*



^ *Jan van Galenstraat*



^ *Jan van Galenstraat - ventweg*

In Mercatorpark zijn de volgende beeld- en ruimtebepalende elementen te onderscheiden:

1. Speeltuin Mercator

De speeltuin in Mercatorpark beslaat 4500 m2 aan sport- en spelvoorzieningen. Er bevindt zich een tennisveld, een voetbalveld, een basketbalplek, een skatebaan en verschillende spelvoorzieningen voor kinderen tot 12 jaar. Vervangen dan wel verplaatsen is voor de herontwikkeling noodzakelijk.

2. Jan Evertsenstraat

De Jan Evertsenstraat-West, die Mercatorpark begrenst aan de zuidzijde, verschilt sterk van karakter van de stadsstraat Jan Evertsenstraat-Oost. Het westelijk deel mist de stedelijke uitstraling en de levendigheid, maar ademt meer de sfeer van het AUP uit. De straat wordt begrensd door een water, wat de afstand tot het toekomstige woongebied nog groter maakt.

3. Orteliuskade

De Orteliuskade vormt de grens tussen de voor- en naoorlogse stad. De bouwblokken zijn lang en ondiep en hebben woningen over vijf bouwlagen en een verhoogde plint op de hoeken van de stadstraten. Over de kade is veel sluip(auto)verkeer. De verkeerskruising Orteliuskade-Jan van Galenstraat geldt als gevaarlijk.

4. Jan van Galenstraat

Een ontsluitingsweg, uitdagend vanwege het hoogteverschil tussen de straat en het plangebied. De entree van SportPlaza Mercator ligt prominent aan de straat(ventweg). Het Triade-kantoor ligt met de entree naar de straat (ventweg.). Een fiets/voetgangerstunnel biedt een autovrije verbinding met de buurt ten noorden van de Jan van Galenstraat.



^ *Sportplaza Mercator*



^ *Sportplaza Mercator - ligweide*



^ *LTS - gymlokaal*



^ *LTS - broedplaats en third places*



^ *Gemeentewerf*



^ *Reade*

5. SportPlaza Mercator
Deze sportlocatie is gebouwd in in 2006 op de plek van het oude openluchtzwembad uit 1938. Het is een van de eerste vergroende gebouwen van Amsterdam met buitenzwembad, ligweide. Rondom is een groene zone.

6. Gemeentewerf
Deze werf is een met hekken omheind terrein en opslag met een kantoorgebouw, dat nu een barrière vormt in de openbare ruimte.

7. LTS
Het voormalige LTS-schoolgebouw, met gymzaal en directeurswoning is in 1955 ontworpen door architect Ben Ingwersen. Het gebouw, in 2015 overgenomen door de gemeente Amsterdam, heeft een nieuw tijdelijk gebruik als broedplaats, een 'third place plek' waar je elkaar ontmoet, naar het café gaat en werkt, een café-restaurant, club, muziekschool en sportschool.
De architectonische waarde voor dit complex is orde 1. door de compositie (schijf-laagbouw) het materiaalgebruik (beton) en de sheddaken. Cascorenovatie is minimaal noodzakelijk om behoudt mogelijk te maken.

8. READE
Centrum voor revalidatiegeneeskunde en reumatologie met architectonische waarde orde 3. READE heeft het plan te verhuizen en de twee vestigingen in Amsterdam te concentreren op de OLVG-West locatie.

9. Triade
Dit pand is een kantoorgebouw van de gemeente Amsterdam. Het bestaat uit twee bouwdelen tot 70 meter hoog en een ondergrondse parkeergarage met circa 100 parkeerplaatsen die op dit moment beperkt benut wordt.



^ *Triade*

“Mercatorpark, de kop van het Rembrandtpark.”

Legenda

Bebouwing
- Bebouwing <23m
- Bebouwing <31m
- Hoogte-accent (positie indicatief)
- Zoekgebied parkeergarage
- Alles-in-een-school
- Transformatie LTS
- Bebouwing te handhaven

- Ligweide Mercatorbad
- Plint met voorzienigen
- Hoofdentrees gebouwen
- Inrit parkeergarage
- Bouwen in de rooijlijn
- Indicatieve (achter)rooilijn
- Maximale bouwhoogte
- Verplichte doorgang

Openbare ruimte
- Bomenlaan: structuurdrager
- Parkachtige inrichting
- Woon-werk campus
- Padenstuctuur

Verkeer
- Trottoir
- Fietspaden
- Autowegen



Stedenbouwkundig plan

3. Stedenbouwkundig plan

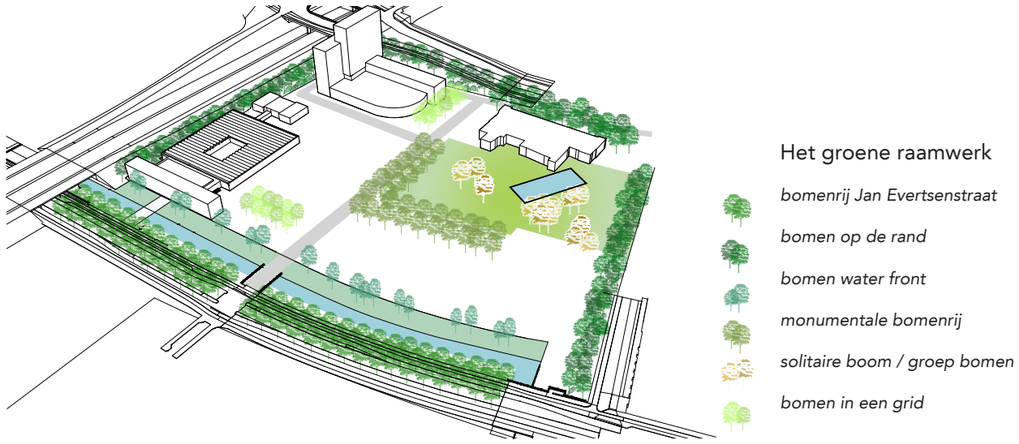
3.1 Hoofdopzet

In Mercatorpark zijn het groen en het water bepalend voor de stedenbouwkundige structuur. De bouwvelden zijn zo gedefinieerd dat de huidige waardevolle bomen en groene structuur zoveel mogelijk behouden blijven. De nieuwbouw voegt zich naar het groen. De bomen zoals het bomenlaantje op de gemeentewerf (60 jaar oud) vormen de nu nog verborgen centraal gelegen backbone in het plangebied. Wat betreft de gebouwen, zijn er verschillende ingrediënten van belang: de Gordel 20-40 van het oostelijk plandeel, de orthogonale richting in het westelijk deel die overgaat naar een gebogen vorm, de centrale monumentale bomenrij in L-vorm en de gebogen watergang en stadstraat. De nieuwe bouwvelden nemen deze in zich op.
Het oostelijk plandeel richt zich op de Gordel 20-40, die er pal naast ligt. In dit plandeel voegen de grootte van de bouwvelden en daarmee de bouwblokken zich naar de maat en schaal van bestaande bebouwing en de richting van de Orteliuskade. Het zwembad is daar een uitzondering op, omdat het loodrecht op de andere bebouwing geplaatst is en zoveel mogelijk is opgenomen in het groen met zijn ligweide en groene, begroeide gevels.
De centrale bomenrij, in L-vorm op de overgang tussen plangebied oost en west, de gebogen richting van de stadstraat met sloot en de orthogonale richting van de bestaande gebouwen in het westelijk deel van het plangebied zijn belangrijke aspecten bepalend voor bouwveld en bebouwing in een groen maaiveld met verharding.

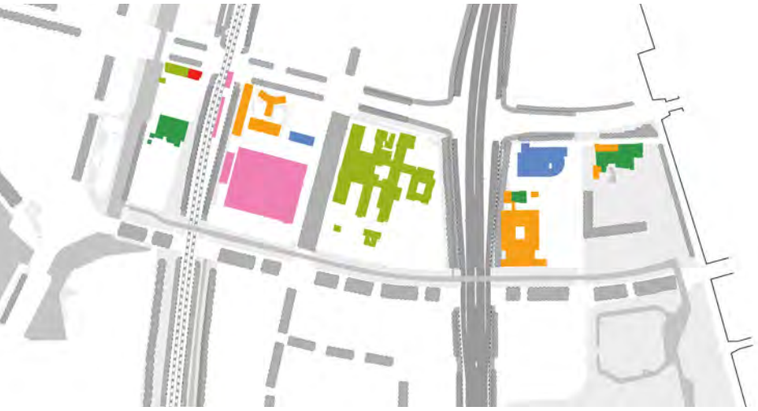
Aan de westzijde, zijn de gebouwen loodrecht ten opzichte van elkaar geplaatst en is er meer stadsgevoel, met contrast tussen hoog- en laagbouw, solitaire en samengestelde gebouwen en een verhard maaiveld met groen. Variatie in oud- en nieuwbouw levert een orthogonaal gestructureerde compacte openbare ruimte met plek voor een eventueel terras. Laden en lossen kan beperkt plaatsvinden bij de deuren van werkruimten en ateliers.

De combinatie van bouwvelden in west en oost levert verassende doorkijken langs gebouwen en groen. Laantjes en uitlopers van het groen koppelen de twee typen gebieden aan elkaar.

Mercatorpark bestaat uit zes bouwvelden onder te verdelen in:
A. West (met de bouwvelden MW1 en MW3)
B. Midden (bouwveld MW2)
C. Oost (bouwvelden MO1, MO2, MO3 en MO4)



3.1.1 Vertaling projectnota



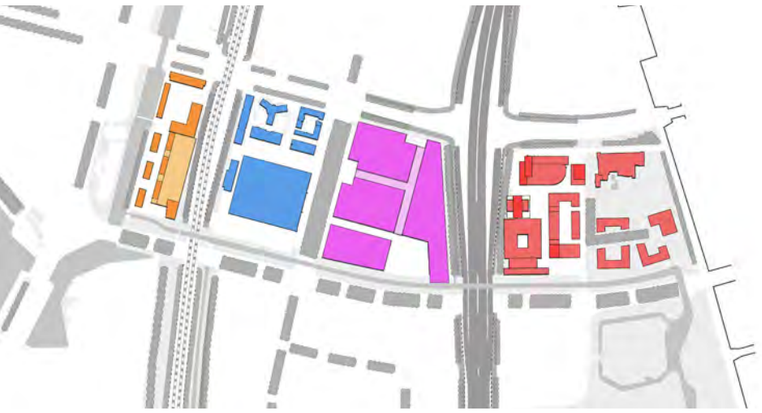
< Behoud programmatische kleur

Ieder deelgebied heeft een sterk stedelijke programmatische signatuur.



< Positie t.o.v. het raamwerk en de stadsstraten

De positionering van plekken met programma biedt de deelgebieden een ‘gezicht’ aan de straat



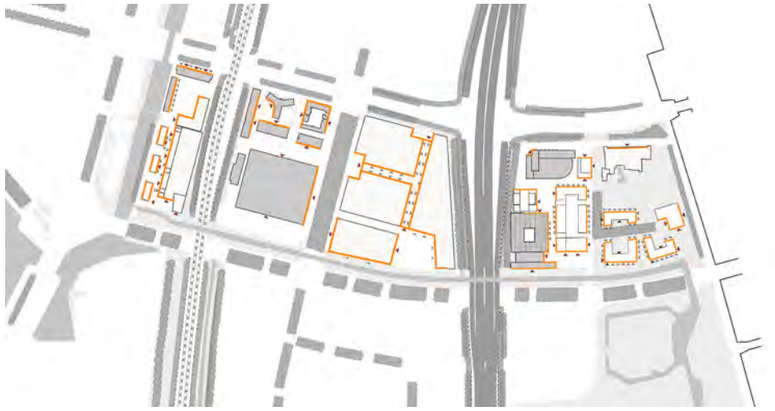
< Eilanden binnen het raamwerk

De karakteristieke programmatische signatuur van elk deelgebied wordt met daarbij passende woningbouw aangevuld.

Karakteristieke, van elkaar verschillende deelgebieden, als eilanden opgenomen binnen het kader van het groen blauwe netwerk.

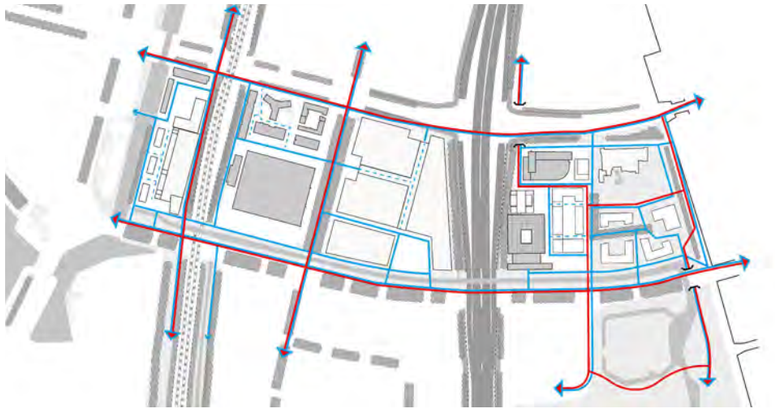
Oriëntatie en entrees >

Bij de grootschalige complexen zoals bij het OLVG hebben de hoofdentrees een belangrijke functie en plek aan de straat. Tennispark en Mercatorpark kennen een meer open verkavelingsstructuur met bebouwing die op de openbare ruimte georiënteerd is. De gebouwen worden zoveel mogelijk als alzijdige gebouwen ontwikkeld.



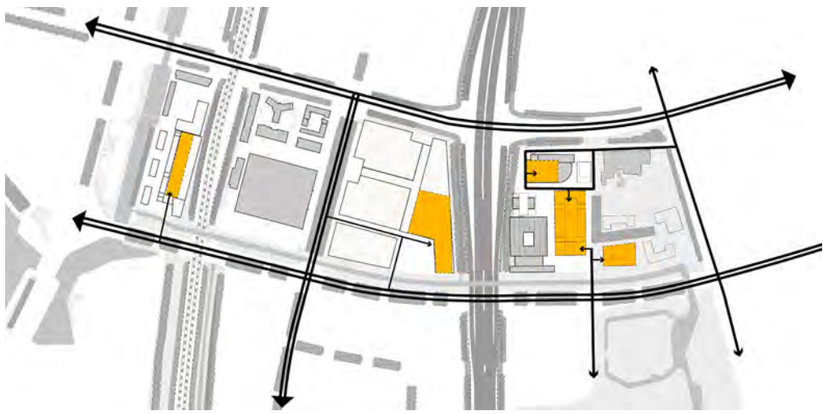
Langzaam verkeer routes >

Interne fijnmazige langzaam verkeersroutes binnen de deelgebieden worden aangesloten op de bestaande doorgaande routes in het raamwerk.



Infrastructuur en parkeren >

De deelgebieden worden autoluw gemaakt en zo efficiënt mogelijk ontsloten, door bijvoorbeeld de locaties van de parkeergarages zo dicht mogelijk bij de omliggende wegen te situeren.



3.1.2 Stedenbouwkundige uitgangspunten



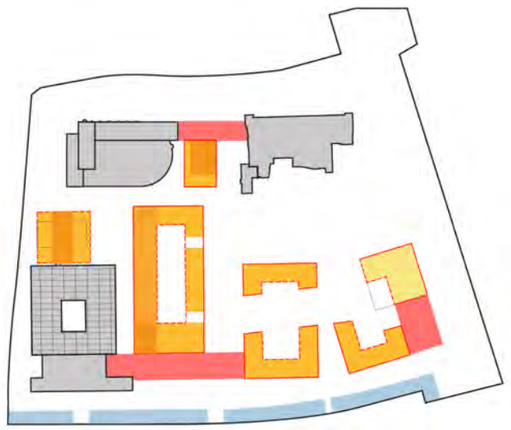
< Groen & Bebouwing

- Behoud en herstel van de groene kamer, de groene rand rondom het plangebied
- Behoud en herstel van de centraal gelegen bomenlaan
- Bouwvelden ingepast binnen de bestaande groenstructuur.
- Behoud van bestaande gebouwen en functies: De vormalige LTS broedplaats; Triade kantoorgebouw; Sportplaza Mercator.



< Programma

Toevoegen van 1000 woningen (oranje) en een 'alles-in-één-school' (geel) op de bestaande voorzieningen (grijs)

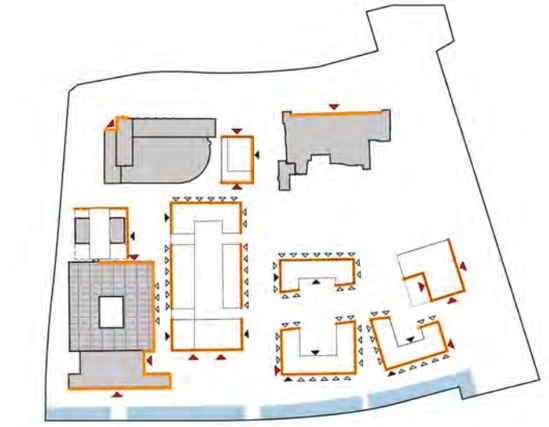


< Plekken aan de straat

Toevoegen van nieuwe voorzieningen aan de intermediaire plekken (roze) aan de rand van het plangebied gericht op de straat.

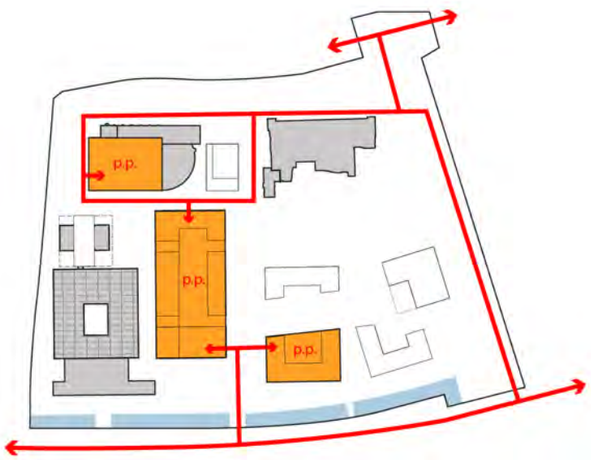
Gebouworriëntatie en ontsluiting >

- Open verkavelingsstructuur in een parkachtige setting en alzijdige gebouwen aan de oostkant van het plangebied.
- Orthogonale opzet gebaseerd op de richtingen van bestaande gebouwen aan de westkant van het plangebied. Gebouwen zijn op de belangrijke openbare ruimte georiënteerd.



Ontsluiting en parkeergarages >

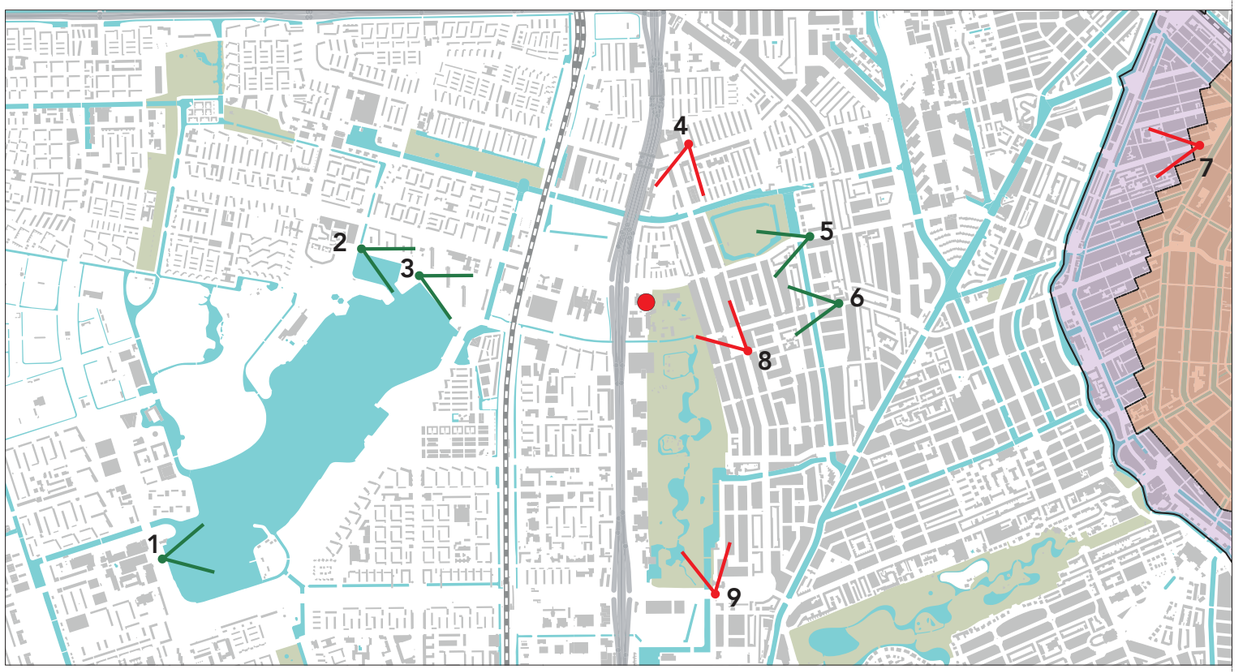
Het plangebied wordt autoluw en zo efficiënt mogelijk ontsloten, door de entrees van de parkeergarages zo dicht mogelijk bij de omliggende wegen te situeren.



Voetgangers- en fietsstructuur >

Het plangebied krijgt een fijnmazige fiets- en voetgangersstructuur met een doorgaande fietsroute die het Rembrandtpark verbindt met de buurten aan de overkant van de Jan van Galenstraat.





^ *Overzichtstandpunten uit de Hoogte Effect Reportage*



^ *Standpunt 8 - huidig*

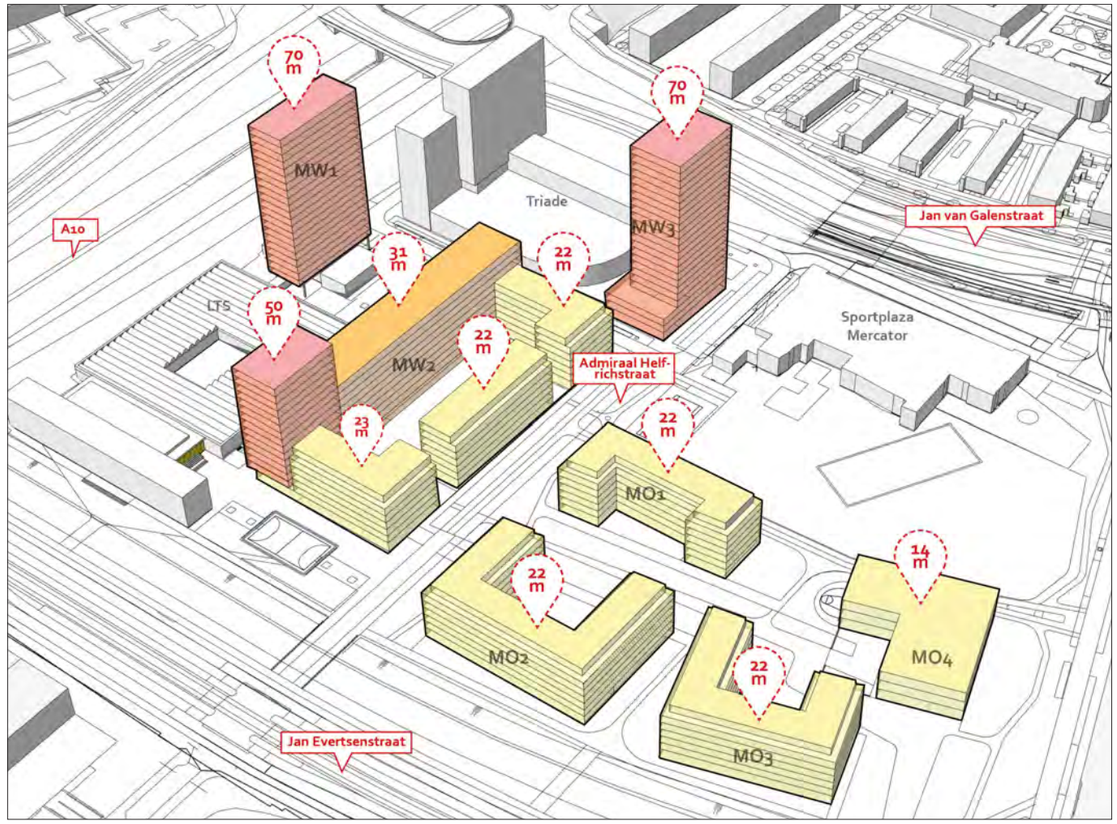


^ *Standpunt 8 - toekomst*

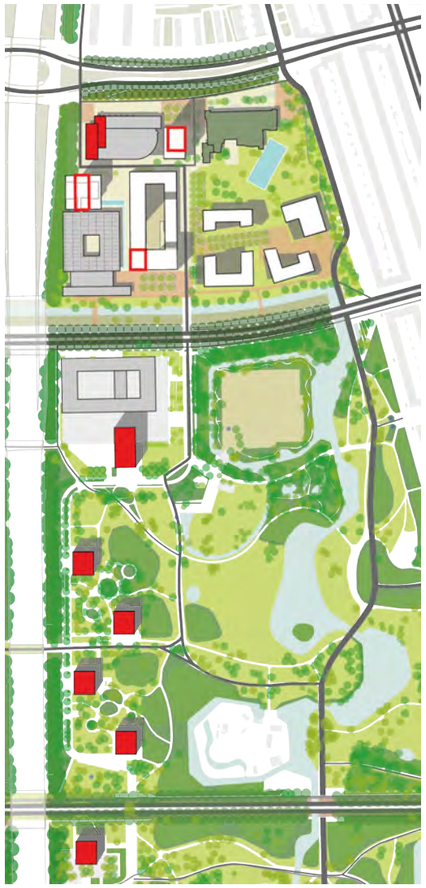
3.1.3 Bouwhoogten

Hoogbouw is noodzakelijk om voldoende woningen te kunnen bouwen, past in de restruimte tussen de lage gebouwen en geeft contrast en differentiatie. Hoogbouw is in het AUP gepland langs de A10. In de jaren zestig van de vorige eeuw is, een serie woontorens in het Rembrandtpark aan de Nachtwachtlaan en de Staalmeesterslaan gebouwd. De laatste noordelijke toren van die serie is het Leonardo Hotel Rembrandtpark. Daarna volgt een leemte en verschijnen er twee hogere gebouwdelen van het Triade kantoorgebouw aan de Jan van Galenstraat.

In de ontwikkeling van Mercatorpark wordt die leemte ingevuld met een cluster van drie torens. Hiermee is niet alleen met het groen maar ook met hoogbouw een link gelegd met het Rembrandtpark en wordt de ‘kop’ van het Rembrandtpark aangeduid.



^ *Hoogtes gebouwen in meters*



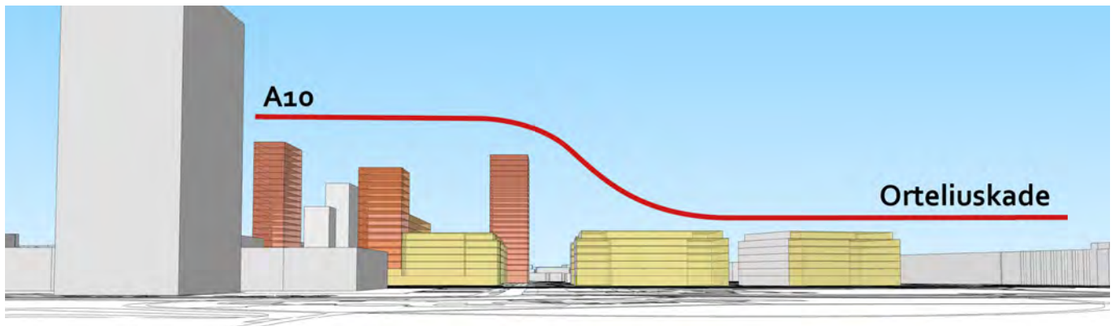
bestaande toren

nieuwe toren

In de Hoogbouw Effect Reportage die is gedaan op basis van het stedenbouwkundig plan dat ter inspraak is aangeboden is te zien dat alleen vanaf standpunt 8, uit het schema op bladzijde 40, van de verschillende onderzoekslocaties de hoogbouw zichtbaar was.

Het stedenbouwkundig plan is naar aanleiding van de inspraak aangepast, de hoogteaccenten zijn verlaagd. Vanuit de gordel 20-40 is de hoogbouw niet zichtbaar vanaf straatniveau.

De 2 kilometer brede beschermingszone van de oude binnenstad, het Unesco gebied, in het oostelijk deel van het plangebied, beperkt de bouwhoogte aan de Orteliuskade. De bouwhoogte loopt hierdoor, binnen het plangebied, op van oost naar west.



stimulering hoogbouw

UNESCO 2km bescherimngszone

3.1.4 Architectuur en beeldkwaliteit

Voor Mercatorpark is gekozen voor een bouwtype van nu, dus geen kopieën van de oude stad of de westelijke tuinsteden.

Voor de ontwerpen wordt onderscheid gemaakt tussen drie verschillende thema's: sculpturen in het park, woon-werk campus en icoon.



^ *De verschillende architectuur thema's in Mercatorpark*



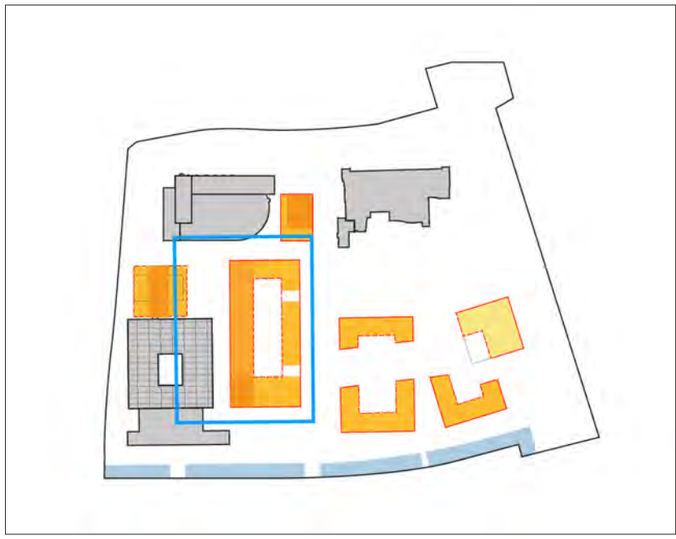
^ *Ambachtsschool LTS*



^ *referentie bouwblok woon- en werk campus*

Woon- werk campus

De woon-werk campus krijgt vorm met de bestaande ateliers in de voormalige LTS, de woonwerkwoningen in de nieuwbouw en de tussengelegen buitenruimte. De woningen, in een robuuste zakelijke architectuur, hebben een transformeerbare begane grond en flexibele plattegronden. In hun architectuur verwijzen ze naar het voormalige LTS-gebouw.



^ *locatie woon- werk campus*



^ *impressie doorkijk locatie Jan van Breemenstraat*



^ *referentie sculptureel gebouw | Oslo, Noorwegen*



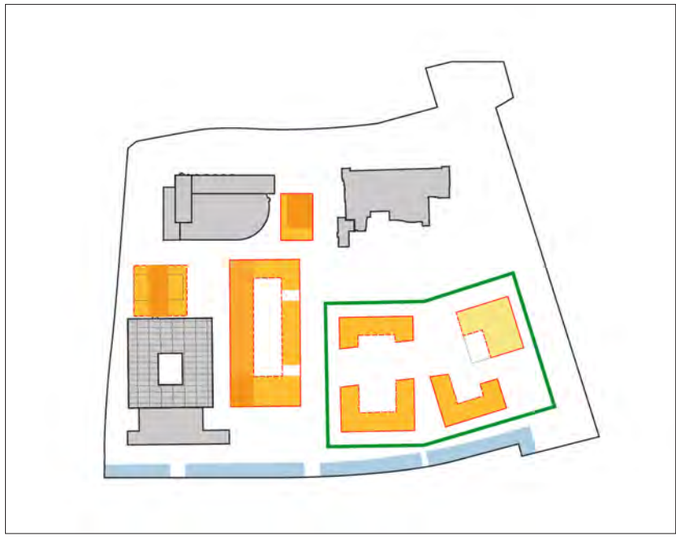
^ *Office Winhov | Amsterdam zuid*

Gebouwen in het park

Aan de oostkant van het plangebied, tegen de vooroorlogse stad aan, is voorzien in de ontwikkeling van bouwblokken die een overgang vormen tussen de gordel 20-40 en het AUP. In de parkachtige omgeving is ruimte voor vier blokken. Aan de Orteliuskade een zelfstandig gebouw met, de ‘alles-in-één school’ met een gymzaal en buitenruimte. Daarnaast drie woonblokken waarvan twee met voorzieningen. Deze twee blokken bevinden zich aan de Jan Evertsenstraat.
Bij het materiaalgebruik kan worden gedacht aan baksteen met natuurlijke materialen. Verder aan terrassen, tuinen en openingen in het blok met veel groen.

De twee blokken definiëren de stadsstraat met voorzieningen in in ieder geval de twee hoeklocaties aan de Jan Evertsenstraat-Admiraal Hellfrichstraat en de Jan Evertsenstraat-Orteliuskade.

Het blok aan de ligweide van het zwembad ligt in het verlengde van het blok aan de Jan Evertsenstraat. De beeldbepalende bomenlaan vormt de centrale as tussen de blokken.



^ *locatie gebouwen in het park*



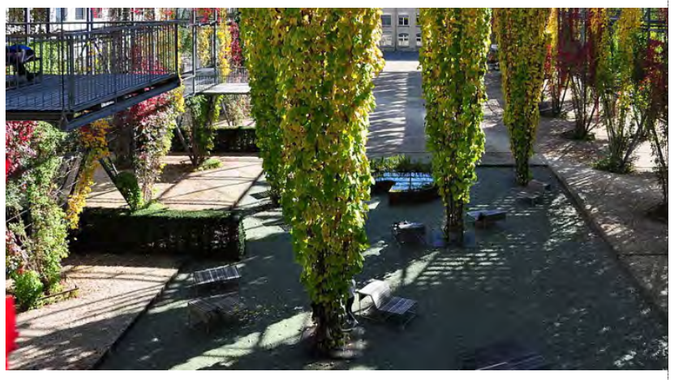
^ *_Ilot Queyries | Bordeaux*



^ referentie hoogbouw met iconische uitstraling



^ referentie iconisch gebouw | Office Winhov, Zurich



^ kasconstructie | Park MFO Zurich

Icoon

Aan de westzijde, richting de A10, lopen de bouwhoogtes op.
De zone langs de A10 is in de Structuurvisie bedoeld als hoogbouwgebied. Hier is voorzien in de ontwikkeling van woontorens met appartementen die uitzicht bieden over de stad.
De entree van de torens is tussen laagbouw waar gewoond en gewerkt wordt.



^ locatie iconen

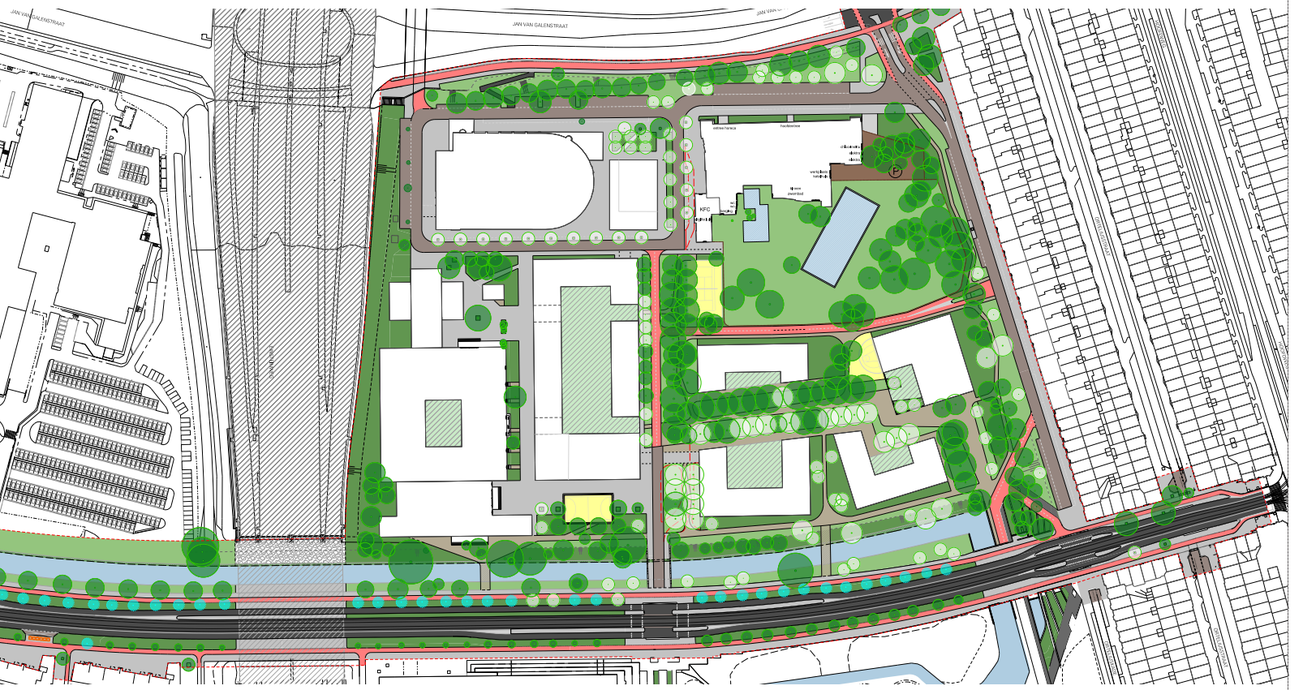




Illustratieve uitwerking Mercatorpark



^ *plan openbare ruimte: huidige situatie*



^ *plan openbare ruimte: schetsontwerp*

3.3 Openbare ruimte

Mercatorpark is populair en wordt al door velen goed gebruikt, maar het kan en moet beter. Met veel nieuwe bewoners moet de openbare ruimte een hogere kwaliteit en gebruikswaarde krijgen.

Veel woningen maar óók groen.

In het Mercatorpark wordt flink gebouwd en toch blijft het groen. Dit krijgen we voor elkaar door slim om te gaan met de beschikbare ruimte en daar waar kan groen toe te passen in plaats van verharding. We benutten de openbare ruimte zo optimaal mogelijk door multifunctioneel gebruik van bestaande en nieuwe groene ruimten en voorzieningen. In paragraaf 3.4.1. wordt deze aanpak verder toegelicht.
In de huidige situatie is een groot deel van de buitenruimte van de speeltuin en de gemeentewerf verhard. In de nieuwe situatie wordt dit anders en krijgt vooral Mercatorpark oost een parkachtig karakter met onder andere een speeltuin in plaats van een speelplein. Ook functies als parkeren wordt zoveel mogelijk inpandig opgelost, ook voor bezoekers, waardoor deze ruimte toegekend kan worden aan het groen.
Langs de rand van het plangebied wordt de bestaande structuur van het groen- blauwe raamwerk behouden en waar nodig aangevuld. Denk onder andere aan een verbreding van het water en een ecologische oever in de noordelijke rand. Aan de rand, langs het water, worden nieuwe plekken gemaakt met een wandelroute.

De ligweide van het zwembad en de gemeentewerf vormen nu obstakels in de openbare ruimte. Door het hek rondom de werf, weg te nemen en de werf uit te plaatsen, ontstaat meer eenheid. De ligweide van het zwembad wordt daarnaast verkleind waardoor meer ruimte openbaar wordt. Daarnaast kan buiten het zwemseizoen een deel van de nieuwe ligweide openbaar toegankelijk worden gemaakt en voor andere activiteiten worden gebruikt. Hiermee ontstaat er een aaneengesloten openbare ruimte waarin gebouwd kan worden. Zo kunnen in Mercatorpark, ondanks het toevoegen van woningen, het groen en de sport- en speelvoorzieningen in minimaal dezelfde omvang behouden blijven.

De gemeentewerf heeft een prachtige, 60 jaar oude bomenrij in L-vorm. Na verplaatsing van de werf blijft deze bomenrij behouden en kan ze als een backbone worden opgenomen in de nieuwe ontwikkeling. Ook de andere bestaande bomen in Mercatorpark, die van goede kwaliteit zijn, worden beschermd bij het bouwen. Er wordt alles aan gedaan ze te behouden, zodat de nieuwe bewoners



^ *spelen in het groen*



^ *verborgen bomenlaantje op het terrein van de werf*

terechtkomen in volwassen groen. Bomen die alsnog moeten wijken zullen worden gecompenseerd zoals bepaald in de bomenverordening van Amsterdam. Door middel van een bomenbalans wordt in het ontwerp openbare ruimte bepaald hoe dit wordt gedaan. Hierin spelen de grootte van de nieuwe bomen, verbetering van ecologische zones, andersoortige beplantingen en grondverbetering ook een rol.

3.3.1 Aanpak

De kwaliteit van de openbare ruimte is een belangrijke vestigingsvoorwaarde voor bewoners. In het Mercatorpark moet de gewenste hoge kwaliteit langs verschillende lijnen bereikt worden:

- Het verhogen van de basiskwaliteit van de openbare ruimte (heel en schoon).
- Het optimaliseren van de routing en bereikbaarheid van het gebied voor voetgangers en fietsers.
- Het letterlijk 'maken van ruimte' door het verplaatsen van de gemeentewerf buiten het gebied en het verkleinen van de ligweide van het Mercatorbad.
- De openbare ruimte optimaal benutten door multifunctioneel gebruik. Voorbeelden hiervan zijn:

  - Gebruik van de ligweide buiten het zwemseizoen voor sport en spel.
  - Een openbaar toegankelijk schoolplein.
  - Een groen schoolplein dat ook als onderdeel van het groen ervaren zal worden .
  - Bezoekersparkeren zoveel mogelijk zoeken in bestaande garages in de omgeving.

- Het behouden en versterken van de groene kwaliteit van het gebied.
- De bestaande, kwalitatief goede bomen zichtbaar maken en onderdeel laten zijn van het stedenbouwkundig plan
- De openbare ruimte inzetten als natuurlijke verbinding tussen de oude en de nieuwe bebouwing.
- Samenhang creëren tussen de verschillende bouwkavels.
- De ruimte voor sport en spel in minimaal de huidige omvang behouden en samen met de buurt en toekomstige gebruikers vormgeven.
- Ruimte voor ontmoeting creëren op meerdere locaties.



^ ontmoeten langs de watergang - impressie



^ ontmoeten en sporten in een informele campussfeer

3.3.2 Ruimte voor ontmoeting

Samenkomen op het schoolplein of in de schooltuin

Het schoolplein, ook wel schooltuin genoemd door een overwegend groene inrichting, beslaat twee delen. Voor de onderbouw en de opvang is er een ruimte van ongeveer 600 m2 direct aan de school gelegen. Deze moet afsluitbaar zijn. Ten zuiden van de school, buiten de 300 meter grens van de milieuzone A10, ligt de schooltuin voor de leeftijd 6-12 jaar. Deze is ongeveer 900 m2 maar de ruimte is minder afgebakend en daardoor flexibel.

De schooltuin wordt onderdeel van de parkachtige openbare ruimte en toegankelijk voor iedereen. De bestaande bomen zorgen voor genoeg schaduw en begeleiden de routes van en naar school.

De gymzaal die zich zal bevinden in het schoolgebouw is ook buiten schooluren voor andere activiteiten beschikbaar.

Ontmoeten in een informele campus sfeer

Het westelijk deel van het plangebied krijgt een wat meer stedelijk karakter met 'groen in de verharding'. Dit in tegenstelling tot het oostelijk deel waar 'verharding in het groen' het uitgangspunt is. Het gebied is doorwaadbaar, er is geen gesloten bouwblok, waardoor een informele campusstructuur ontstaat waar men woont, werkt en ontmoet.

Centraal in het westelijk plangebied tussen de LTS-, het Triade-gebouw en de nieuwbouw op de READE-locatie, ontstaat een pleinvlak waar het gebied samenkomt. Hier is ruimte voor ontmoeting zowel op het bestaande terras als in openbaar gebied

Het sportveld als ontmoetingsplek

Nu en in de toekomst zal sporten in de openbare ruimte een belangrijke activiteit zijn in Mercatorpark. Op dit moment zijn de sportlocaties bij elkaar gebundeld bij de speeltuin, in de toekomst zal het sporten zich meer verspreiden over het gebied.

Sport wordt gecombineerd met ruimte voor ontmoeting. Zo zal op de hoek van de Burgemeester Hellfrichstraat en de Jan van Breemenstraat de ruimte onder de bomen worden benut om een sportvoorziening te creëren. De straat is niet langer bereikbaar voor verkeer waardoor een plein ontstaat en ontmoeting en sporten samenkomen.

Een toegankelijke watergang

Het water en de groene taluds zijn belangrijk voor de groenbeleving van de buurt. Deze kwaliteit moet zichtbaar zijn en het water bereikbaar. Met een wandelroute langs het water en plekken om te verblijven wordt dit mogelijk.

3.3.3 Plekken aan de stadsstraten

De Jan Evertsenstraat-West, die Mercatorpark aan de zuidkant begrenst, heeft een heel ander karakter dan het oostelijk deel van de Jan Evertsenstraat. Het oostelijk deel is stedelijker. Kleine winkeltjes staan daar zij aan zij en direct om de hoek wordt gewoond. In Mercatorpark zijn de voorzieningen geconcentreerd in enkele grote gebouwen. De Jan Evertsenstraat-West, met daarlangs een watergang, staat losser van de omliggende bebouwing. De stedenbouwkundige strategie is erop gericht de straat en de (toekomstige) woonbuurt aan elkaar te koppelen door op een aantal plekken letterlijk en figuurlijk een brug te slaan.

Daar worden kleinschalige voorzieningen geconcentreerd die voor levendigheid zorgen. Ze worden gecombineerd met de bestaande grootschalige stedelijke voorzieningen:

Entreeplek Jan van Galenstraat

De ruimte tussen Triade en het zwembad wordt verkleind. Een nieuwe compactere entreeplek biedt centraal de noordelijke toegang tot het plangebied.

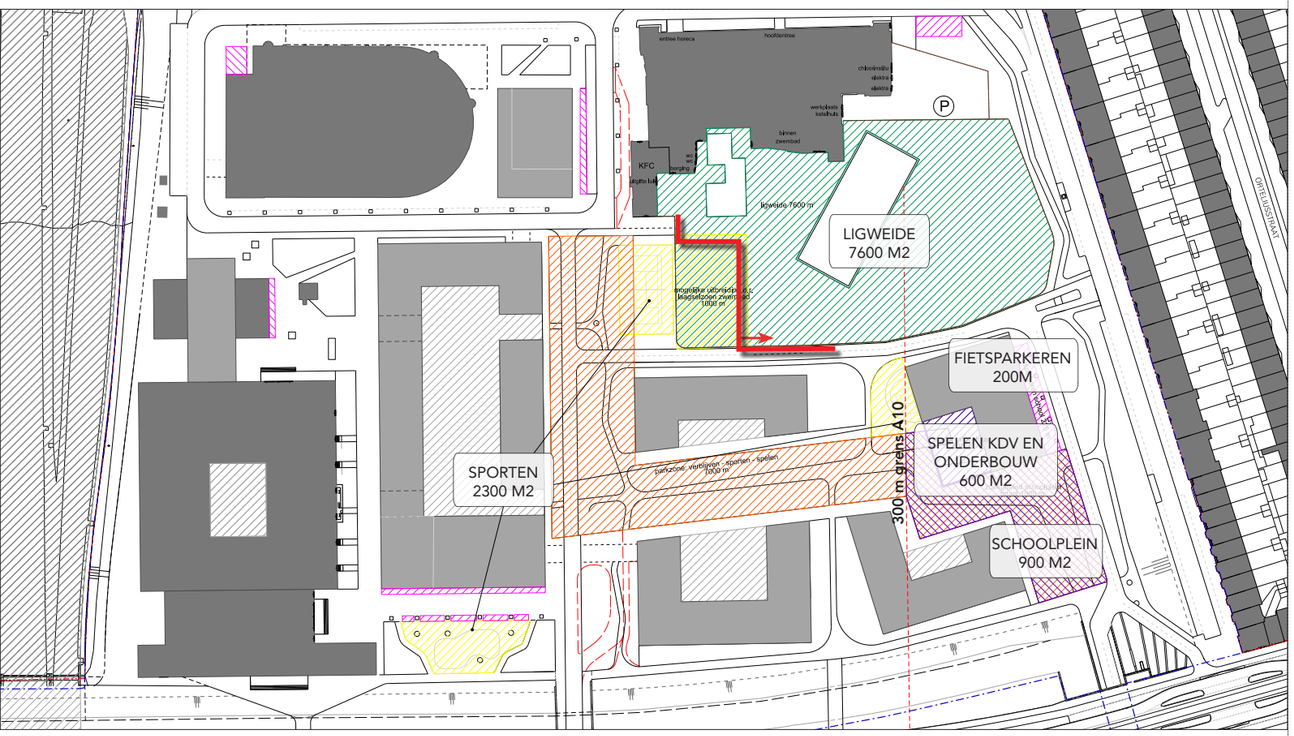
Entreeplek Jan Evertsenstraat

Tussen de voormalige LTS en twee nieuwe bouwblokken ligt een goed op de zon gelegen ruimte. Deze biedt aan de huidige zuidelijke toegang met brug over het water meer

kwaliteit met aanvullend programma als een supermarkt.

Entreeplek Jan Evertsenstraat/Ortheliuskade
Deze plek biedt vanuit het Rembrandtpark voor het langzaam verkeer toegang tot het plangebied. De ruimte biedt zicht op de nieuwe school en de kop van het woonblok. Hierin past een horecagelegenheid met terras aan het water en aan de route naar het Rembrandtpark.

Extra brug
Tussen de twee woonblokken aan de Jan Evertsenstraat wordt een extra loopbrug toegevoegd om de nieuwe woonbuurt nog beter met de straat te verbinden ondanks de verschillen in hoogte en de barrière van het water.



^ *toekomstig ruimtegebruik per functie Mercatorpark*

Locatie Mercatorpark		Huidige situatie	Gewenst *minimaal*	Ontwerp *Op basis van SP*	Verschil	Laagseizoen *flexibel*
Zwembad	Ligweide	19297	7500	7600	+100	-400
Sport	Openbaar	1800	1800	1800	0	+500
Spel	Openbaar (excl. Schoolplein)	3000	2100	4781	+2681	
	KDV en Onderbouw *(binnen 300m grens)*	0	600	600	0	
	Schoolplein openbaar *(binnen 300 m.grens)*	0	900	900	0	
parkeren	Fietsparkeren tbv schoolgebouw	nvt	140	200	+60	

^ *tabel met ruimteverdeling per functie in m² openbare ruimte*

3.3.4 Ruimte voor sport en spel

Spelen en sporten in het Mercatorpark is in de huidige situatie vooral voor de omliggende woonbuurten van belang. In de nieuwe ontwikkeling komt op z'n minst de hoeveelheid sport en spel terug. Maar er wordt ook meer ruimte gemaakt, waarmee rekening wordt gehouden met de nieuwe bewoners in Mercatorpark zelf.
Het nieuwe schoolplein dat openbaar toegankelijk wordt, zorgt al voor een ruimte van ongeveer 900 m2 aan speelvoorziening. Extra speelvoorziening ontstaat op het terrein van de te verplaatsen gemeentewerf, onder de bestaande bomenrijen. Hier is ook ruimte voor andersoortig bewegen en verblijven.
Met de nieuwe verdeling van de ruimte zullen de hoeveelheid vierkante meters voor verblijven, sport en spel in het oostelijk deel van Mercatorpark met bijna 50% toenemen ten opzichte van de huidige situatie.

Een deel van de huidige sportvoorzieningen komt terug langs het bomenlaantje, aan de westzijde van de ligweide. Een ander deel zal zijn plek vinden op de hoek van de Burgemeester Hellfrichstraat en de Jan van Breemenstraat, zoals hierboven beschreven. De ligweide bij Sportplaza Mercator wordt alleen 's zomers intensief gebruikt. Een deel van de ligweide kan buiten het seizoen ingezet worden voor extra sport in de openbare ruimte. Dit flexibel ruimtegebruik maakt het mogelijk de beperkte vierkante meters zo optimaal mogelijk in te zetten en het beheer van de ruimtes te delen.
Naast sport in de openbare ruimte biedt Mercatorpark ook verenigingssport. Dit gebeurt in SportPlaza Mercator maar ook in het voormalig LTS-gebouw: Het Gymlokaal . De gymzaal van de nieuw te bouwen basisschool vult deze voorziening aan buiten schooltijden. Daarnaast kan ook in andere complexen aangevuld worden voor nog meer diversiteit.

3.3.5 Materialisatie en Puccini

Voor de doorgaande profielen zal aangesloten worden op Puccini rood en groen. Op accentlocaties wordt mogelijk, binnen de kaders van Puccini, afgeweken hiervan. Uitgangspunt is een beperkt palet aan materialen.
In het oostelijk deel van het plangebied zal worden aangesloten op de parkinrichting van het Rembrandtpark om het groene karakter van dit gebied te versterken. 'Verharding in het groen' is hier leidend.
In het westelijke deel wordt aangesloten op de stedelijke omgeving en is 'groen in verharding' de basis.

De toe te passen materialen dragen bij aan de rainproof opgave in dit gebied en het duurzaam (her)gebruik van materialen in Amsterdam.



^ *een parkachtige omgeving*



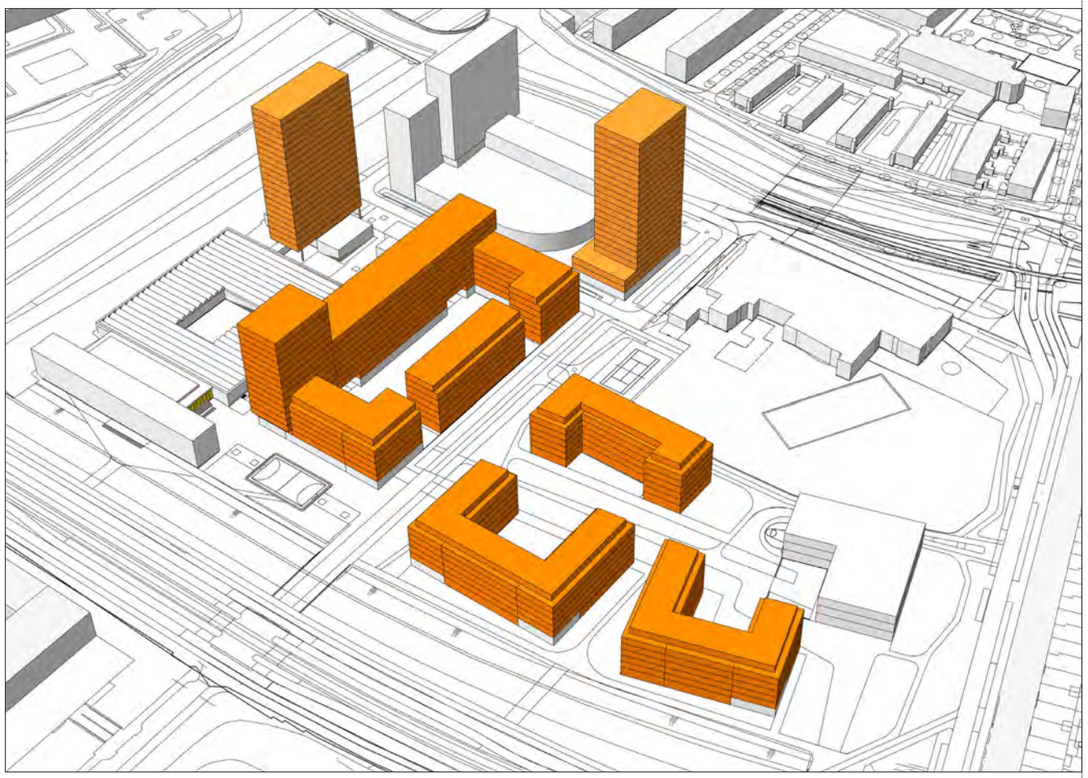
^ *sporten in het groen*

Voorzieningen MPW*	BVO m^2	Locatie
Third places	1000	MW3
Third places**	10000	LTS
Supermarkt	1000	MW2
Divers commercieel	200	MW2
Buurtkamer	120	MW2
Subtotaal	*12320*	

Voorzieningen MPO *	BVO m^2	Locatie
Onderwijs en schoolplein	3500	MO4
Divers commercieel	250	MO2
Divers commercieel	200	MO3
Speeltuin gebouw	40	MO4/MO1
Behandelwoonlocatie	200	MO2
Subtotaal	*4190*	

Totaal	16510

** kan nog wijzigen naar gelang gesignaleerde behoefte in stad en omgeving.*
*** betreft een te transformeren voorziening/gebouw*



^ woningen in het plangebied

3.4 Programma

Bij de Orteliuskade eindigt de Gordel 20-40. Het typisch stedelijk weefsel van het vooroorlogse Amsterdam binnen de Ring A10, met zijn grote dichtheden, vele voorzieningen en hoge functiemenging, verandert in het ruimtelijke, wijds opgezette Amsterdam van het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP).

Mercatorpark is het eerste deelgebied van het projectgebied Jan Evertsenstraat-West na de Gordel 20-40. Er wordt nog niet gewoond. Desalniettemin zijn in Mercatorpark relatief veel voorzieningen die een stedelijke aantrekkingskracht hebben. Kenmerkend is verder het vele, deels verborgen en nog onbenutte groen.

Om een aantrekkelijk woongebied te worden, zal het Mercatorpark moeten transformeren in een wijk met een grotere functiemenging. De openbare ruimte moet een hogere kwaliteit en gebruikswaarde krijgen. Het gebied gaat intensiever worden gebruikt, maar de bestaande kwaliteiten moeten behouden blijven. Nu gebruiken bewoners van de omliggende wijken het groen intensief voor sport en spel. Ondanks het toevoegen van programma zal dat groen minstens in de huidige omvang terugkeren.

3.4.1 Woningen

Een woonlocatie in Mercatorpark is zeer aantrekkelijk voor een diverse samenstelling van oud en jong en van familie tot alleenstaand. Niet alleen de voorzieningen in het plangebied zelf dragen daaraan bij, maar ook die in de directe omgeving zoals het Mercatorplein, de levendige Jan Evertsenstraat-Oost, het Rembrandtpark, het OLVG ziekenhuis en de Sloterplas.

Er is ruimte voor circa 1.000 nieuwe woningen. Het aantal woningen, de verdeling en de grootte per woning zijn gestoeld op de Projectnota Jan Evertsenstraat-West (2018). Het oostelijke gebied is gericht op grotere woningen en het westelijke gebied op kleinere woningen. Uitwisseling is indien nodig echter mogelijk.

Er komen in Mercatorpark verschillende typen woningen voor veel doelgroepen, in de verdeling van 40% sociaal, 40% middeldure huur en koop en 20% dure huur en koop. Speciale aandacht gaat uit naar woningen voor ouderen zowel zelfstandige- als in geclusterde vorm-van zes appartementen of meer.

3.4.2 Niet-woon functies

Het SP Mercatorpark wordt bepaald door een hoge mate van functie menging (29% niet woonfuncties) met een menging van bestaande voorzieningen als zwembad, de voormalige LTS met nieuwe invulling van werk/kantoor, horeca en sport, het Triade gebouw met gemeentelijk kantoor en parkeergarage en het nieuwe programma van ca. 1.000 woningen, de ‘alles-in -één’ school, supermarkt, horeca, en buurtkamer.

Deelgebied	Mercatorpark-Oost	Mercatorpark-West
Aantal woningen totaal	250	750
Sociale huur	40%	
Middensegment huur	40%	
Middensegment koop	20%	

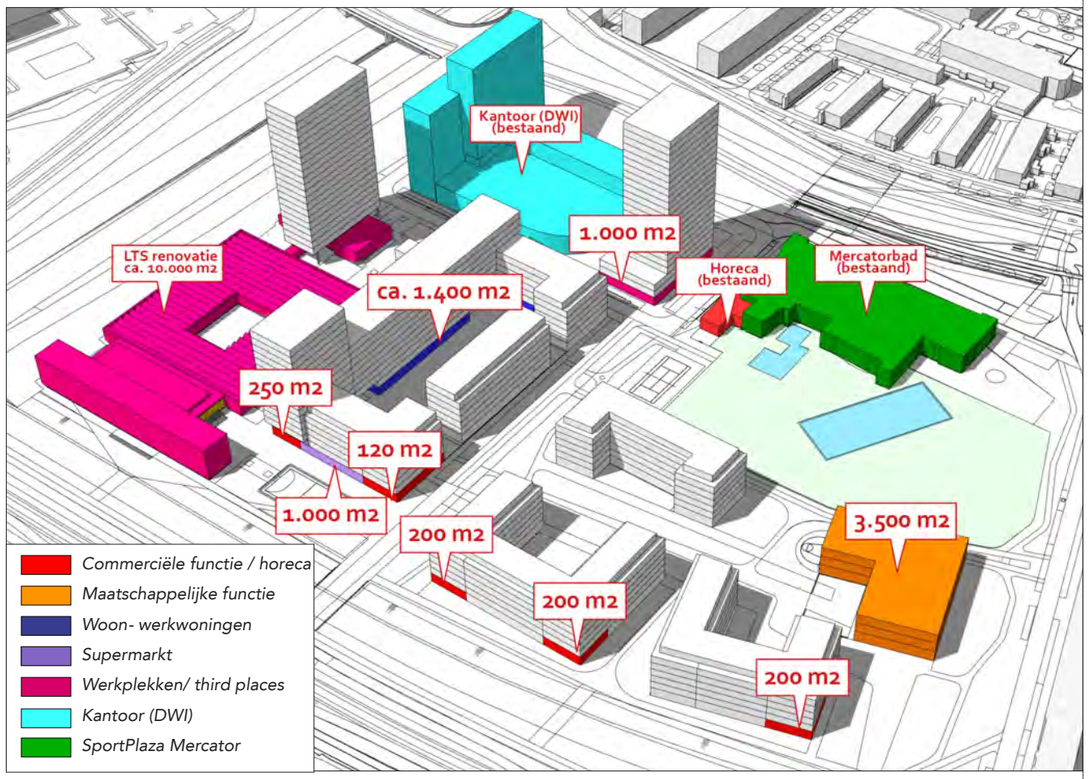
^ tabel met woningaantallen en categoriën per deelgebied

Omdat de huidige voorzieningen voor een groot deel naar binnen gericht zijn is het belangrijk dat aan de rand van het plangebied plekken worden ontwikkeld die zich juist meer presenteren naar de omgeving toe zodat er een wisselwerking ontstaat tussen stad en plangebied.

3.4.3 Creatieve bedrijvigheid

Het beoogde werken in Mercatorpark bestaat vooral uit creatieve bedrijvigheid. Creatieve bedrijvigheid is een verzamelnaam voor beroepen en industrietypen gericht op de exploitatie van kunstzinnigheid en intellectueel eigendom met zowel ruimte voor kantoor als werkateliers en plekken om elkaar te ontmoeten. Dit is bedrijvigheid die uitstekend in de stad past wat betreft milieuoverlast. Ook horeca speelt hierin een rol en in het bijzonder third places die de creatieve kenniseconomie faciliteren.

De huidige kantoorfunctie bevindt zich in het Triade gebouw van de gemeente. De voormalige LTS heeft een broedplaatsfunctie De broedplaatsen (ateliers en werkplaatsen) in het voormalige LTS-gebouw worden aangevuld met atelier-, werk- en kantoorruimte aan huis in grondgebonden woon-werkwoningen op de READE locatie.
De ontsluiting van deze woningen is onafhankelijk van de ontsluiting van de werkruimte, zodat beide zelfstandig kunnen functioneren.



3.4.4 Maatschappelijke voorzieningen

De alles-in-één-school
In Mercatorpark komt een zelfstandig gelegen schoolgebouw van maximaal drie bouwlagen met 3500 m² binnen- en 1200 m² buitenruimte waarvan 600 m² afgesloten kan worden voor de kleinere kinderen. Bij voorkeur wordt dit een zelfstandig gebouw. De school wordt gecombineerd met buitenschoolse opvang. De gymzaal is beschikbaar voor de buurt buiten schooltijd. Vanwege milieu-eisen moet de school op meer dan 300 meter van de A10 en 50 meter vanaf de stadsstraten komen. Dit betekent dat alleen een locatie aan de oostzijde van het plangebied mogelijk is. De geringe bouwhoogte en de bijbehorende buitenruimte passen goed bij de bestaande woningbouw aan de Orteliuskade.

Buurtkamer
Daarnaast is in de plannen de ontwikkeling van een buurtkamer van 120 m² BVO voorzien. Dit is een voorziening waar de buurt bijeenkomsten, cursussen en dergelijke kan organiseren en waar buurtbewoners elkaar kunnen ontmoeten. Voor jongeren is 200 m² behandelwoonlocatie gereserveerd. In het participatietraject is nadrukkelijk gevraagd om in de buurtkamer ook een speciale functie op te nemen, zoals een kookschool voor kinderen.

3.4.5 Commerciële voorzieningen

Mercatorpark ligt op de rand van de centrumzone. Het is een zogenaamde freezone, waar ondernemers kunnen experimenteren met nieuwe formules en concepten.

Horeca
In Mercatorpark is al horeca, zoals in de voormalige LTS. In de plannen wordt voorzien in de ontwikkeling van extra horeca tot zo'n 500 m² bvo. Denk hier vooral aan horeca in de sfeer van een café-restaurant met ruimte voor een terras. De categorieën horeca en de precieze locaties zijn nog niet bepaald, maar de horeca wordt in ieder geval opgenomen in de plinten goed gesitueerd ten opzichte van de zon.

Supermarkt
Mercatorpark verwelkomt straks nieuwe bewoners. Verder groeit OLVG West en neemt het aantal bezoekers en werkzame personen in het projectgebied toe. De afstand tot de bestaande supermarkten is te groot.
In de projectnota Jan Evertsenstraat-West is daarom besloten om een supermarkt in het gebied toe te voegen. Voorgesteld wordt een supermarkt van 1000 m² bvo te situeren in de plint van het nieuwe bouwblok op de plek van het READE-gebouw, aan het bestaande pleintje.

Eventueel kunnen de nieuwe commerciële voorzieningen met maatschappelijke voorzieningen worden gecombineerd. Bijvoorbeeld de kookschool voor kinderen, die gecombineerd zou kunnen worden met een restaurant. De gemeente wil dit soort ideeën samen met de betrokkenen (ondernemers, initiatiefnemers, bewoners) uitwerken.

3.5 Mobiliteit en parkeren

Plangebied Mercatorpark zit ingesloten in een parkachtige omgeving met voldoende ruimte en infrastructuur voor het langzaam verkeer. Het gebied wordt begrensd door de Jan van Galenstraat aan de noordzijde, Orteliuskade aan de oostzijde, Jan Evertsenstraat aan de zuidzijde en de S105/Rijksweg A10 aan de westzijde.
Het plangebied heeft voor het autoverkeer direct aansluiting op de straten Jan Evertsenstraat en Jan van Galenstraat die zorgen voor de uitwisseling, afvoer en doorstroming van het verkeer. Direct op de grens en in de nabijheid van het deelgebied is voldoende aanbod van het openbaar vervoer o.a. richting het centrum van de stad, bus- en/of treinstations.

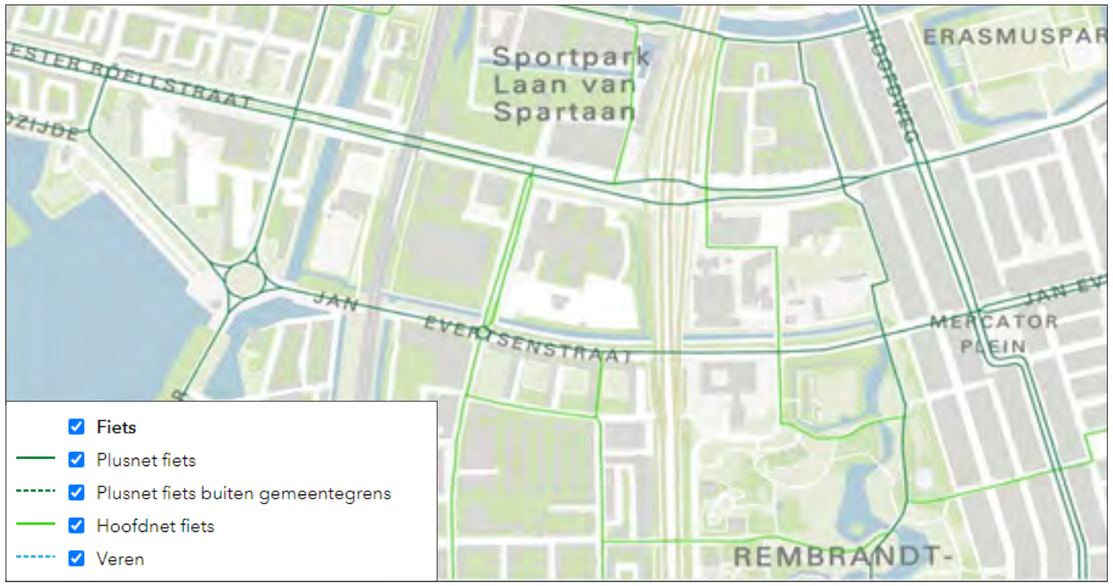
Bij de ontwikkeling en de uitwerking van het nieuwe programma staan de voetganger en de fietser centraal. Voor de invulling van de openbare ruimte zal voornamelijk ingespeeld worden op het bieden van voldoende ruimte voor deze doelgroep zodat ze zich veilig en comfortabel kunnen verplaatsen van-, naar- en door het plangebied.

De functie van de verkeersinfrastructuur in Amsterdam is onder andere om de stad op een veilige manier bereikbaar te houden zowel van buitenaf als intern.
De belangrijkste routes voor voetganger, fietser, openbaar vervoer en de auto zijn opgenomen in het beleidskader verkeersnetten. Hierin zijn verschillende gradaties opgenomen;

- Plusnetten: verkeersinfra gericht op het bieden van (doorstroom)kwaliteit voor grote verkeersstromen met de hoogste prioriteit.
- Hoofdnetten: verkeersinfra gericht op het behouden van voldoende ruimte om het verkeer te kunnen afwikkelen
- Basisnetten: verkeersinfra met standaard inrichtingseisen en wat buiten de Plus- en Hoofdnetten valt.



^ plus- en hoofdnet voetgangers



^ *plus- en hoofdnet fietsers*



^ *plus- en hoofdnet opnebaar vervoer*

3.5.1 Verkeersdeelnemers

Langzaam verkeer

In- en nabij het plangebied is in voldoende mate Plus/Hoofdnet infra voor voetgangers en fietsers aanwezig. Volgend op het beleid van de stad wordt binnen het plangebied erop geanticipeerd om meer ruimte te creëren voor het langzaam verkeer (voetganger en fiets) en het minderen van het autogebruik. Het nieuwe programma wordt enerzijds gerealiseerd in een parkomgeving en anderzijds gerealiseerd in de nabijheid van een park (Rembrandtpark). De opgave van het programma binnen het plangebied is fors en dat vraagt om extra aandacht voor het waarborgen en het bieden van veilige, aantrekkelijke fiets- en wandelroutes en voldoende openbare ruimte om te ontspannen, sporten en/of te recreëren. Daarnaast wordt gewerkt aan de volgende aspecten:

- Verbeteren van de oversteekbaarheid en toegankelijkheid van- en naar het plangebied;
- Verbeteren van de sociale veiligheid bij de onderdoorgangen onder de A10, Jan Evertsenstraat en Jan van Galenstraat om het gebruik van de passages te stimuleren;
- Door de komst van een ‘alles-in-een-school’ is de verwachting dat het aandeel jonge voetgangers zal toenemen (fiets- en looproutes van en naar school), dit vraagt extra aandacht voor het realiseren van extra oversteekvoorzieningen op de routes naar en nabij de school.

Openbaar Vervoer

Plangebied Mercatorpark is geen onderdeel van Plus-/Hoofdnet OV. In de nabijheid van het plangebied zijn de volgende Plus-/Hoofdnetten OV aanwezig:

- Jan Evertsenstraat is Plusnet tram. Ten westen van de kruising Jan Evertsenstraat-Admiraal Helfrichstraat zijn in de huidige situatie tram- en bushaltes aanwezig. Op deze haltes stoppen de bussen 371, 398 en N82 (371 en 398 zijn spits/streekbussen, N82 is een nachtbus).

In de nabijheid van het plangebied zijn de volgende OV voorzieningen aanwezig:

- bus en tramhaltes ter hoogte van de Hoofdweg en het Mercatorplein, loopastanden zijn ca. 450-500m.
- metronet van de Ringlijnstation Jan van Galenstraat, loopafstand ca. 1,5 km.



^ *plus- en hoofdnet auto*

Auto
Plangebied Mercatorpark maakt geen onderdeel uit van Plus-/Hoofdnet auto.
De Jan Evertsenstraat die grenst aan het deelgebied maakt ook geen onderdeel van het Plus-/Hoofdnet auto.
Het plangebied sluit aan de noordzijde aan op de Jan van Galenstraat die wel onderdeel is van het Plusnet auto.

De straten binnen het plangebied zijn aangeduid als 30 km/uur-gebied (30 km zone). Dat geldt eveneens voor de aangrenzende straat aan de oostzijde, de Orteliuskade. De straten voldoen nog niet aan de inrichtingsprincipe van Duurzaam Veilig. De Orteliuskade is een straat met een verblijfsfunctie. In de praktijk wordt de straat gebruikt als sluiproute door het doorgaande (ongewenste) verkeer naar de oprit S105/A10. De Jan Evertsenstraat is gecategoriseerd als een gebiedsontsluitingsweg (basisnet auto). De weg zorg voor de ontsluiting van de buurtstraten, de doorstroming- en de uitwisseling van het verkeer bij de kruisingen. Er geldt een maximumsnelheid van 50 km/h, de weg verbindt het Centrum via stadsdeel West met het de westelijke gebieden nabij de Oostoever en de Sloterplas en is tevens een belangrijke route voor de bereikbaarheid van het OLVG West ziekenhuis met de auto. De weg voert – indirect - via de Jan Tooropstraat Noord en Jan van Galenstraat het doorgaande verkeer van en naar de A10. De ontwikkeling van het plangebied Mercatorpark leidt tot een beperkte toename van de verkeersintensiteiten. Het deelgebied heeft in de huidige situatie een 30 km/uur



^ kaart verschil intensiteiten (motorvoertuigen/etmaal) van MER-model vs. Referentie 2030 als gevolg van het planontwikkeling; bron: VMA

inrichting wat in de nieuwe situatie behouden en geoptimaliseerd wordt. De ambitie is om een autoluwe wijk te ontwikkelen waarbij het doorgaande karakter van het autoverkeer wordt tegengegaan.

Bij de uitwerking van het plan worden verbeter maatregelen voor de verkeersveiligheid aangebracht bij de aansluitingen op de grenzen van het gebied op de kruising Jan Evertsenstraat-Admiraal Hellfrichstraat en de kruising Admiraal Hellfrichstraat/Orteliuskade-Jan van Galenstraat.
De komende jaren zal de verdichting en de ontwikkelingen langs de Jan Evertsenstraat verder toenemen.
De herprofilering van de straat is vertraagd. Het project zal – in lijn met het beleid- bij de uitwerking van het plangebied de mogelijkheden onderzoeken voor het verlagen van de rijsnelheid van het autoverkeer op de Jan Evertsenstraat.

3.5.2 Verkeers- (regeltechnisch) onderzoek

Voor het gehele projectgebied Jan Evertsenstraat is een verkeersonderzoek uitgevoerd waarbij gebruik is gemaakt van het Verkeersmodel Amsterdam (VMA, versie 2.0, jaar 2018). In het onderzoek is een analyse uitgevoerd naar de effecten van het bestemmingsplan op de verkeersafwikkeling in het studie-/plangebied. Bij dit onderzoek zijn voor de studievarianten referentiemodel, Ambitiemodel en MER-model berekeningen uitgevoerd die de effecten van de planontwikkeling op het verkeer in kaart hebben gebracht. Deze gegevens dienen als invoer voor de toetsing van de wegvakken op de afwikkeling en de doorstroming van het verkeer en regelbaarheid van de kruispunten. De invoerverkeersgegevens zijn ook gebruikt voor de uitvoering van milieuberekeningen (geluid en luchtkwaliteit).

Als gevolg van de planontwikkeling, kunnen de volgende conclusies getrokken worden over cijfers van de verkeersprognose:

- Het effect van het doorgerekende programma in het plangebied leidt tot verschuiving van de auto als hoofdvervoersmiddel naar meer fiets. Deze verschuiving past in de verwachting dat er meer bewoners bij gaan komen in het plangebied in plaats van bezoekers (bewoners zullen vaak de fiets gebruiken);
- De verkeerseffecten voor het gemotoriseerde verkeer als gevolg van de planontwikkeling blijven beperkt tot lokaal en binnen de grenzen van het plan. Er is geen sterke toename waargenomen buiten het plangebied door veranderde routekeuze;
- Hoofdzakelijk zal er meer verkeer de route kiezen via de Jan van Galenstraat (de zone J.v. Galenstraat tussen J. Tooropstraat en Orteliuskade) en de A10;
- Binnen het projectgebied wordt vooral verkeersgroei verwacht op het noordelijke deel van de Jan Tooropstraat (tussen de kruisingen met de Jan van Galenstraat en de Jan Evertsenstraat, ontsluitingen van deelgebieden GVB-busgarage en OLVG) en het deelgebied Mercatorpark;
- In mindere mate, wordt lichte groei van het verkeer verwacht op de Jan Evertsenstraat tussen het Mercatorplein en de Jan Tooropstraat;
- Op de toeleidende wegen naar het projectgebied wordt geen verkeersgroei verwacht. Toeleidende wegen o.a. noordzijde Hoofdweg/J.v. Galenstraat, oosztijde J Evertsenstraat oost/ Mercatorplein, zuidzijde J. Tooropstraat zuid, westzijde Oostoever/B. Roëllstraat.

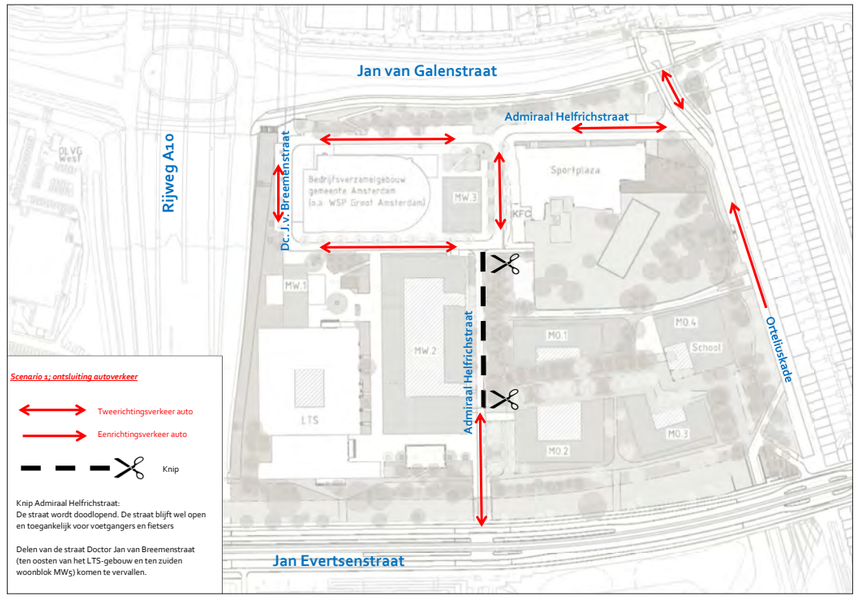
Toetsing kruispunten
Op basis van het VMA onderzoek zijn voor het referentiemodel, Ambitie- en het MER-model de kruispunten op- en nabij het projectgebied getoetst op regelbaarheid en de doorstroming van het verkeer.

Daarnaast is het kruispunt Jan Evertsenstraat-Admiraal Hellfrichstraat getoetst op de noodzaak tot het plaatsen van verkeerslichten op dit kruispunt. Bij deze laatste is gebleken dat er plaatsing van de verkeerslichten niet vereist of noodzakelijk is. De overige kruisingen binnen/nabij het projectgebied Jan Evertsenstraat West blijven regelbaar ook na realisatie van het totale (MER, maximale) programma. Kruising Jan Tooropstraat- Jan van Galenstraat is- en blijft een van de zwaarst belaste kruisingen binnen de contouren van het project Jan Evertsenstraat West.

3.5.3 Ontsluiting

Mercatorpark is zeer geschikt als autoluw gebied vanwege de ligging in het stedelijk netwerk binnen de ring. Bovendien is het formaat van het plangebied relatief klein en beloopbaar en is het plangebied minder geschikt voor doorgaand autoverkeer. Ook de goede OV-bereikbaarheid met de tram voor de deur en de voorzieningen in de buurt , zoals het zwembad, werkruimten, horeca, spel en sport, maken deze autoluwe ambitie haalbaar.

De Admiraal Hellfrichstraat is in de eerste plaats de belangrijkste straat voor de afwikkeling van het autoverkeer uit het plangebied, gevolgd door de Orteliuskade en daarna de kruisingen met de Jan Evertsenstraat en de Jan van Galenstraat. Op basis van het uitgevoerde (VMA) verkeersonderzoek is gebleken dat de groei van het autoverkeer in- en rondom het plangebied gering zal zijn. De grootste verkeersgroei wordt verwacht in de straat binnen het plangebied, Admiraal Hellfrichstraat. Op etmaalniveau passeren ca. 3030 motorvoertuigen de straat in beide richtingen (MER situatie ten opzicht van de referentie situatie zijn dat ca. 1080 motorvoertuigen meer). Voor de Orteliuskade wordt op etmaalniveau een lichte afname verwacht van de intensiteiten van het autoverkeer.



^ *projectie ontsluitingsscenario 1*

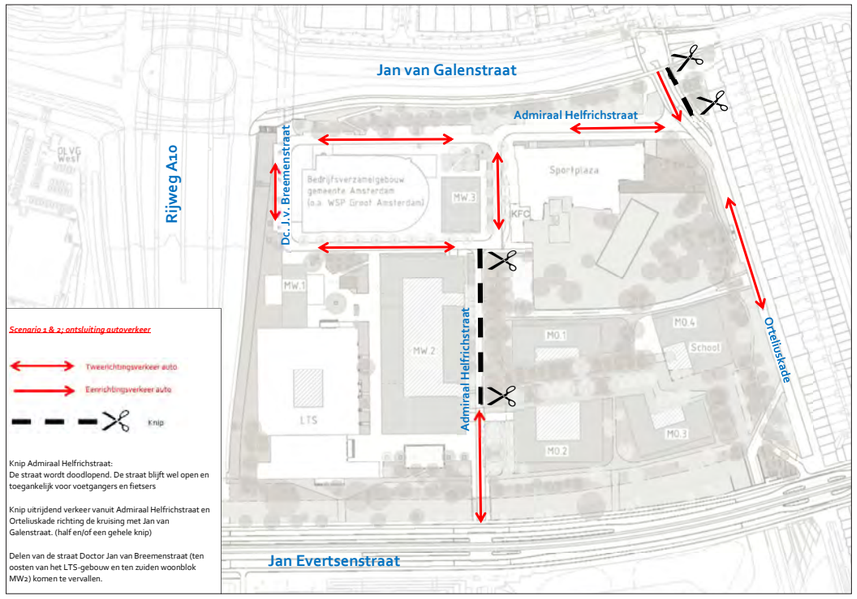
Uit het participatietraject van het plangebied is duidelijk naar voren gekomen dat de belanghebbenden:

- Zich zorgen maken over de toename van het autoverkeer door hun straat/buurt (o.a. Orteliuskade, halen en brengen naar school, woon-/werkverkeer);
- Afwikkeling van het verkeer op en rond de Jan van Galenstraat en naar S105/A10 loopt stroef;
- Klachten over de rijsnelheid (er wordt te snel gereden) op de Orteliuskade en de Jan Evertsenstraat;
- Toename van de parkeerdruk in de aangrenzende gebieden.

Aan de hand van de argumentatie hiervoor en gevolgd door de ambitie van het plangebied zijn drie scenario's geschouwd voor de ontsluiting van het deelgebied, die bij vervolg uitwerking van het plan nader worden onderzocht. De scenario's spelen in hoofdzaak op het terugdringen van het doorgaand karakter van autoverkeer door de Admiraal Hellfrichstraat en de Orteliuskade, en meer ruimte en profiel vrijmaken voor het langzaam verkeer.

Scenario 1:
Is een eenvoudige oplossing voor de ontsluiting van het deelgebied met een knip in de Admiraal Hellfrichstraat (knip in de zone rondom het huidige gebouw van Reade). De maatregel levert enige verlichting in de afwikkeling van het verkeer op de kruising met de Jan Van Galenstraat maar de verwachting is dat de knelpunt die het langzaam verkeer (vooral fietsverkeer) ondervindt op dit kruispunt zich zal blijven voordoen. Bij de knip is er op geanticipeerd dat de toegangen van de nieuwe parkeergarages toegankelijk blijven .

Scenario2:
De knip uit scenario 1 wordt aangevuld met een tweede knip (een halve en/ of een hele knip) bij de kruising met de Jan van Galenstraat. Met de extra knip



^ *projectie ontsluitingsscenario 2*

op het kruispunt ontstaat een veiliger situatie voor het langzaam verkeer en wordt de ambitie van het ontwikkelen van een autoluwe wijk gerealiseerd.
De Orteliuskade dient omgevormd te worden van eenrichtingsverkeer- naar een tweerichtingsverkeerstraat (om te borgen dat het noordelijke deel van plangebied Mercatorpark bereikbaar wordt). Aangezien de kruising zo kort op de afrit S105/A10 ligt, is de verwachting dat de buurt langs Orteliuskade ten alle tijd overlast zal blijven ondervinden van ongewenst verkeer bij het uitvoeren van een halve knip op dit kruispunt.

Scenario 3:
De knip uit scenario 1 wordt aangevuld met een tweede knip in de straat Orteliuskade in de zone nabij alles-in-een-school. De extra knip op Orteliuskade creëert een veilige zone voor het langzaam verkeer in de route van/naar school en het ontwikkelen van een autoluwe wijk. De woningen en de straat Orteliuskade worden direct en meer geïntegreerd bij de planontwikkeling. De bereikbaarheid via de noordelijke en zuidelijke delen van het plangebied zijn geborgd zonder doorgang voor het autoverkeer. Bij de knip op de Orteliuskade is een zone vereist om te kunnen keren. Het inpassen van deze zone kan ten koste gaan van het groen/openbare ruimte.

3.5.4 Parkeren

(Brom)fietsparkeren
Parkeervoorzieningen voor de fiets en scooter worden in het nieuwe plan uitgewerkt conform de Nota Parkeernormen Fiets en Scooter.
De sterke groei van het fietsverkeer en het toenemende scootergebruik hebben geleid tot grote aantallen die geparkeerd worden in de openbare ruimte en dus ook een enorme druk op de ruimtebeslag in op de openbare ruimte. In de lijn van de parkeernota worden de parkeervoorzieningen binnen de ontwikkelvelden opgelost, al dan niet inpandig. Parkeervoorzieningen op het maaiveld/in de openbare ruimte zullen hooguit ingepast worden voor het bezoek van de woningen en/of de voorzieningen vormgegeven middels vakken. Het voordeel van de vakken is dat de ruimte bij afwezigheid direct ten goede komt aan de voetganger, de vakken kunnen ook worden toegewezen aan bromfietsen/scooters. De locaties kunnen naar behoefte simpel en snel worden aangepast. Aanbindvoorzieningen zullen naar behoefte ingepast worden in de zijstraten.

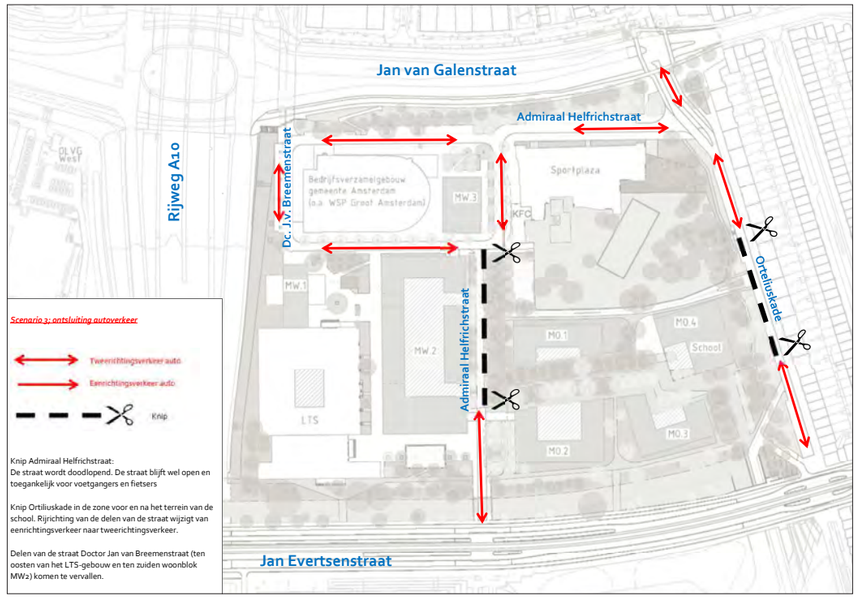
Autoparkeren
In het Parkeerplan Amsterdam staat de aanpak om de auto minder op straat te parkeren, de openbare ruimte te verbeteren en het verkeer te laten doorstromen door het verminderen van zoekverkeer. Bovendien worden de wachtlijsten voor parkeervergunningen aangepakt.
Voor de uitwerking van de autoparkeervoorzieningen binnen deelgebied Mercatorpark wordt de Nota Parkeernormen Auto aangehouden. Het belangrijkste uitgangspunt is dat bewoners en werknemers bij nieuwbouw géén parkeervergunning krijgen. Parkeerplekken komen in of onder de nieuwe bebouwing.
Met het oog op de forse opgave van het programma blijft beperkt ruimte in de openbare ruimte voor het inpassen van parkeerplaatsen op het maaiveld voor het bezoek van bestaand/te handhaven functies en het nieuwe programma. Op basis van een uitgevoerde telling en een berekening van de parkeersvraag is gebleken dat er maar ca. 80 parkeerplaatsen ingepast kunnen worden op het maaiveld, voor de resterende 120 parkeerplaatsen onderzoeken we de mogelijkheden om de parkeerplaatsen te borgen in de aanwezige parkeergarages in- en in de nabijheid van het plangebied.

Binnen de Nota parkeernormen is het plangebied aangewezen als ‘locatie B’ en daarin gelden parkeernormen zoals in het overzicht hiernaast is opgenomen.

Op- en in de omgeving van het plangebied is een parkeerdrukmeting uitgevoerd. De totale bruto parkeerdruk, inclusief foutparkeerders is:
- Orteliuskade Noord ca. 94%
- Plangebied Mercatorpark ca. 36%

De straat Orteliuskade grenst aan het deelgebied en is in belangrijke mate nodig voor het deels bereikbaar maken van de nieuwe ‘alles-in-een-school’ (lopend, fietsend en met de auto).

Tijdens het participatietraject van dit plangebied hebben de belanghebbende hun zorgen geuit en de wens uitgesproken om de mogelijkheden te onderzoeken voor het terugdringen van ongewenst verkeer door de straat Orteliuskade en snelheidsremmende maatregelen te treffen. Aan de hand van deze argumenten en het karakter van de autoluwe wijk die het project wilt realiseren, zal het profiel van de Orteliuskade worden aangepast waarbij de verwachting is dat het parkeren op het maaiveld van de straat verlaagd moet worden. De scenario’s voor de inrichting van de Orteliuskade en daaraan gerelateerd de consequenties voor het aantal te minderen parkeerplaatsen zullen voorgelegd en afgestemd worden met RVE Parkeren. De straat Orteliuskade kent in het huidige gebruik een hoge parkeerdruk, onderzoek moet uitwijzen of op buurtniveau het mogelijk is het aantal parkeerplaatsen te minderen.



^ *projectie ontsluitingsscenario 1*



tabel met de parkeernorm voor B-locaties Amsterdam

Laden en lossen

Laden en lossen zal zoveel mogelijk ingericht worden in de nabijheid van de functies. De nieuwe functies zullen worden geconcentreerd aan de zuidzijde van Jan Evertsenstraat en ten westen van de Admiraal Hellfrichstraat (Mercatorpark West). De laad- en losvoorzieningen voor deze functies worden bij voorkeur inpandig ingepast, en anders op het maaiveld in de nabijheid van de voorzieningen (eventueel in combinatie met venstertijden) en deels langs de Jan Evertsenstraat. Voor bestaande voorzieningen aan de noordzijde bij Sportplaza Mercator wordt de laad en losfunctie ingepast langs Admiraal Helfrichstraat en/of de noordzijde van Orteliuskade.

Voor woongebouwen is steeds een intensiever sprake van laden en lossen door bezorgdiensten (o.a. bezorging online bestellingen), om ongewenst verkeersbewegingen door het plangebied tegen te gaan dient zoveel mogelijk gebruik te worden gemaakt van laad- en loshavens die bestemd zijn voor overige functies in het gebied (dubbelgebruik). Onderdeel van de inpassing van de laad en loshaven is ook het realiseren van functies in de nabijheid van de haven waar bewoners/gebruikers bestellingen kunnen ophalen en/of producten verzenden.

Categorie	Minimale parkeernorm	Maximale parkeernormst
Woningen < 30m^2 BVO	0,1 (>100 woningen)	1
Woningen < 30-60 m^2 BVO	0,3	1
Woningen > 60 m^2 BVO	0,6	1
Bezoekers van woningen	0,1	0,1
Sociale en middeldure huurwoningen	geen	1
Bedrijven en kantoren	geen	1 per 125 m^2 BVO
Voorzieningen	*O.b.v. CROW kencijfers en actuele Amsterdamse gegevens over de verkeersgeneratie van specifieke functies*	



Uitvoeringsaspecten

4. Uitvoeringsaspecten

4.1 Algemeen

M.e.r.-beoordeling

Ten behoeve van de ontwikkeling van het gehele plangebied Jan Evertsenstraat-West is een m.e.r.-beoordeling opgesteld om te onderzoeken of er belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn. Dat is niet het geval. Uit de uitgevoerde m.e.r.-beoordeling voor de herontwikkeling van de JEW blijkt dat het opstellen van een milieueffectrapport (MER) niet noodzakelijk is.

Geluidhinder

Mercatorpark is een geluidbelaste locatie vanwege de ligging direct aan de rijksweg A-10. Maatregelen om de geluidsbelasting te reduceren worden onderzocht, zoals maatregelen aan de gevels, het creëren van geluidluwe zijden en het plaatsen van een geluidscherm. Niet uitgesloten is dat dove gevels nodig zijn. In het nieuwe bestemmingsplan worden regels opgenomen die een aanvaardbaar woon- en leefklimaat moeten borgen.

Externe veiligheid

Externe veiligheid gaat over het beheersen van de risico's voor de omgeving die ontstaan bij het gebruik, de opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen als LPG en giftige gassen.
De A-10 West is binnen het landelijke Basisnet opgenomen als transportroute voor gevaarlijke stoffen.
Door de ontwikkelingen in Mercatorpark zal het aantal personen dat in het gebied verblijft toenemen. Hierdoor neemt ook het groepsrisico toe. De mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp op de weg, en de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen, worden in de besluitvorming meegenomen. Voor Mercatorpark is in het ontwerp rekening gehouden met voldoende vluchtroutes. Verder zullen gebouwen voor minder redzame personen (zoals een basisschool) zo ver mogelijk uit de buurt van de A10 worden gesitueerd.

Luchtkwaliteit

Het programma voor Mercatorpark en de verschillende scenario's zoals opgenomen in het projectbesluit, zijn getoetst aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer. Voor de onderzochte stoffen (fijnstof, zeer fijnstof en stikstofdioxide) blijven de concentraties onder de grenswaarden die de wet voorschrijft voor de kwaliteit van de buitenlucht. De plannen voor Mercatorpark én de Evertsenstraat-West als geheel zijn inpasbaar vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit. In het programma voor Mercatorpark is een basisschool opgenomen. Deze is in het stedenbouwkundig plan op voldoende afstand van de verkeerswegen geprojecteerd. Het plan voldoet daarmee aan het landelijk Besluit gevoelige bestemmingen en de Amsterdamse Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit.

Bouwhoogten

Naast boven- en ondergrondse cultuurhistorische waarden moet bij gebiedsontwikkeling rekening worden gehouden met het werelderfgoed. Een deel van het plangebied valt binnen de 2 kilometer-zone die rond het Singelgrachtgebied is getrokken vanwege het werelderfgoed van de zeventiende-eeuwse grachtengordel.
In verband met de bijzondere status van dit UNESCO-gebied is hoogbouw in de 2 kilometer-zone alleen toegestaan als onder meer is voldaan aan het zichtbaarheidscriterium zoals omschreven bij de procedure voor de hoogbouweffectrapportage (HER).
Onder hoogbouw in Amsterdam wordt verstaan gebouwen vanaf 30 meter hoogte of tweemaal de hoogte in hun directe omgeving.

Het stedenbouwkundige plan voorziet voor het oostelijke deel van Mercatorpark dat binnen de 2 kilometer-zone is gelegen, niet in hoogbouw die de 30 meter overschrijdt dan wel tweemaal de hoogte is van de omliggende bebouwing. Een rapportage over landschappelijke effecten is zodoende niet verplicht.

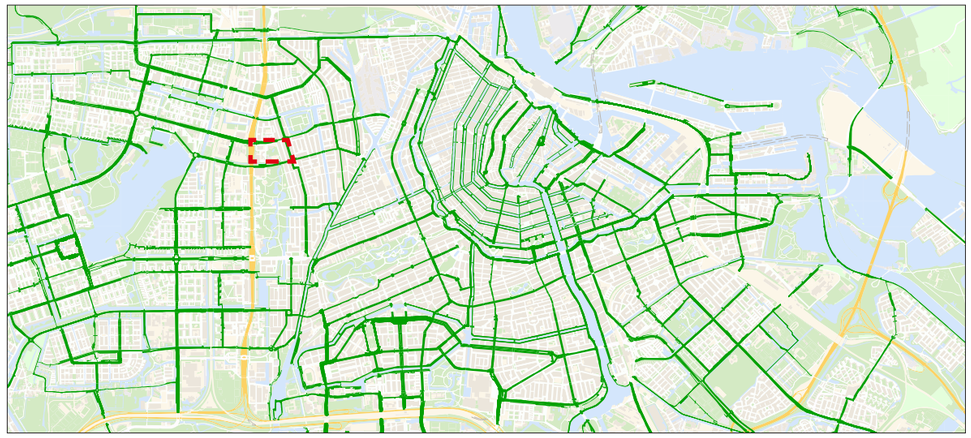
Buiten de 2 kilometer-zone is in het stedenbouwkundige plan hoogbouw geprojecteerd in de zogenaamde stimuleringsgebieden langs de A10 West. Hier wordt juist ingezet op verdichting en het toepassen van hoogbouw. Een rapportage over landschappelijke effecten is ook hier niet verplicht. Hoewel niet noodzakelijk, is voor alle torens in beeld gebracht wat de visuele effecten van de hoogbouw op de omgeving zijn. Omdat de torens in de noordwestzijde van het plangebied geplaatst zijn, is schaduwwerking vooral op de A10 en slechts zeer beperkt op het plangebied zelf.

Luchthaven Schiphol

Vanwege de nabijheid van Schiphol gelden beperkingen aan bouwhoogten in verband met de veiligheid van het luchtverkeer en de werking van de radarapparatuur. Voor Mercatorpark geldt een maximale hoogte van de bebouwing van 102 meter +NAP aan de zuidwestkant van het plangebied tot circa 112 meter +NAP in het uiterste noordoosten. Het programma omvat geen bebouwing die deze maximale waarden overschrijdt. In verband met de radarapparatuur geldt voor Mercatorpark een maximale bouwhoogte van 51,5 meter +NAP in het zuidoosten van het plangebied tot 53,5 meter +NAP in het noordoosten. Het stedenbouwkundig plan voor Mercatorpark maakt bouwhoogten mogelijk die deze maximale waarden overschrijden. Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) heeft de bouwhoogten getoetst en geconstateerd dat er geen negatieve invloed is op de correcte werking van de radar.

Watercompensatie

De Waterbeheerder eist dat extra te verharden terrein in het plangebied gecompenseerd wordt. Met oppervlaktewater is dat 10% van het extra verharde terreinoppervlak. In het plan is een verbreding van 1 meter van de sloot aan de Jan Evertsenstraat opgenomen. Dit is 350 m2 extra oppervlaktewater en ruim voldoende voor 462 m2 extra terreinverharding.



^ de hoofdbomenstructuur van Amsterdam

Flora en fauna

Het gebied bevindt zich niet in de nabije omgeving van een Natura 2000-gebied en ligt niet in de Hoofdgroenstructuur. Het zuidelijke deel van Mercatorpark maakt wel deel uit van de Ecologische structuur van Amsterdam. Het gaat om de bomenrij en het water parallel aan de Jan Evertsenstraat. Het stedenbouwkundige plan voorziet in behoud van de bomen en een toevoeging of verplaatsing waar nodig. In het kader van een bestemmingsplanprocedure zal opnieuw gekeken worden naar de actuele natuurwaarden.

Bodem en explosieven

De bodem ter plaatse van Mercatorpark is in het verleden diverse malen onderzocht op verontreiniging en de aanwezigheid van asbest. De locatie is opgehoogd tussen 1945 en 1969. Uit archiefonderzoek blijkt dat er voornamelijk lichte tot matige verontreinigingen voorkomen op de locatie. Er is geen asbestverontreiniging in de bodem.
Mercatorpark ligt in zone 3 van de bodemkwaliteitskaart van Amsterdam. De boven- en ondergrond vallen in kwaliteitsklasse industrie (matig verontreinigd). Voor het zuidelijk deel van het projectgebied is geen historisch onderzoek bekend. Voor dit gebied en vanwege recente ontwikkelingen rond de PFAS is een verkennend onderzoek uitgezet om na te gaan of de bodem geschikt is voor het beoogde functiegebruik.
Op grond van de Bommenkaart van Amsterdam en de bodembelastingkaart is geconstateerd dat er geen aanwijzingen zijn voor de aanwezigheid van explosieven in de bodem.

Cultuurhistorie en archeologie

Op basis van de historisch-topografische inventarisatie zijn binnen het plangebied Mercatorpark materiële overblijfselen te verwachten die verband houden met ontginning, bewoning of landgebruik vanaf de 11de eeuw tot de verstedelijking in de 20ste eeuw. Deze overblijfselen hebben weinig tot geen samenhang en een wijde verspreiding. De archeologische verwachting is daarom laag. Bebouwing ter plaatse en 20ste-eeuwse ophogingslagen kunnen eventuele archeologische resten hebben



^ monumenten en beeldbepalende objecten

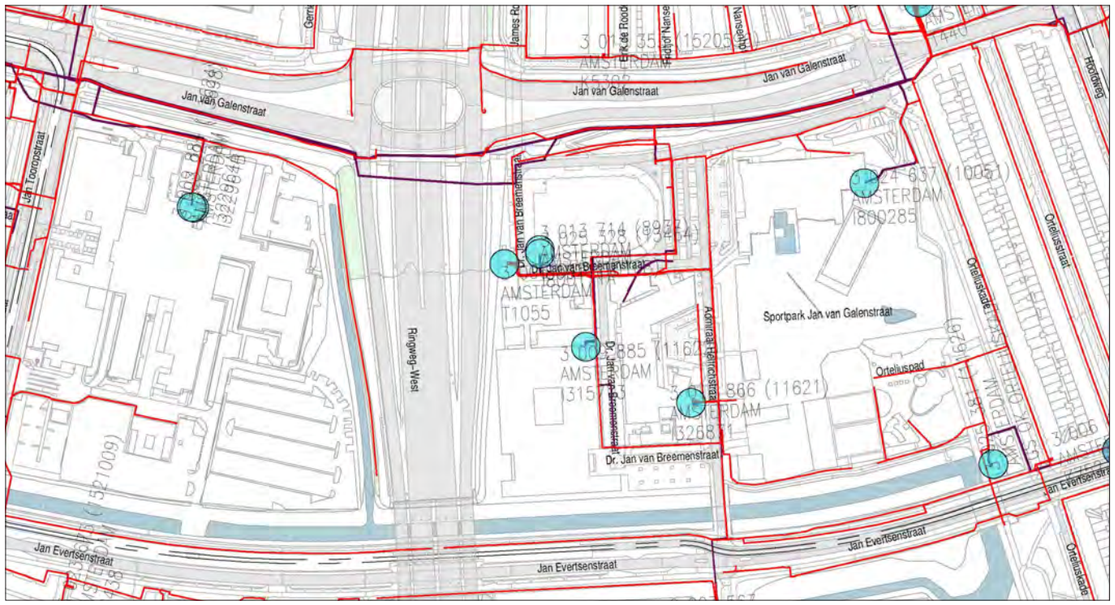
verstoord. Vanwege de lage verwachting geldt voor het hele plangebied een uitzondering van archeologisch veldonderzoek bij alle bodemingrepen.

Bovengrondse cultuurhistorische waarden in het plangebied hebben betrekking op bebouwing uit het midden van de jaren zestig van de vorige eeuw. Van deze voorzieningen zijn alleen de LTS en de directeurswoning van cultuurhistorische waarde. De school en de bijbehorende twee gymzalen zijn gewaardeerd met een orde 1 en de directeurswoning met orde 2. Voor zowel orde 1 als orde 2 panden is behoud/restauratie het uitgangspunt. In het huidige bestemmingsplan is voor de LTS een sloopvergunningplicht van toepassing. De school is in het stedenbouwkundig plan opgenomen en moet een deel van het programma zoals omschreven in het projectbesluit huisvesten. Het behoud staat ook in het stedenbouwkundige plan voorop.

Afval en grondstoffen

Amsterdam wil in 2050 een afvalvrije stad zijn met schone straten en pleinen. In de omschakeling naar een circulaire economie moet het afvalscheidingspercentage omhoog. In het plangebied geldt dat collectieve ondergrondse afvalcontainers moeten worden ingepast, gelet op de openbare schaarse ruimte. Hierbij wordt ingezet op vijf fracties: papier, glas, textiel, restafval en groente-fruit en tuinafval (GFT) . Vanaf 2021 worden plastic verpakkingen niet meer los opgehaald.
Bij de toevoeging van 1.000 nieuwe woningen zullen naar verluid 16 ondergrondse containers moeten worden geplaatst verdeeld over drie aanbiedlocaties. De uiteindelijke locaties en soorten fracties worden op termijn bepaald met de afdeling afvalinzameling.

Bij de ontwikkeling van het plangebied kunnen slimme manieren voor afvalinzameling, hergebruik en herwinning onderzocht worden die passen bij de omgeving.


Jan van Galenstraat
Jan van Galenstraat
Jan van Galenstraat
Dr. Jan van Breemenstraat
Dr. Jan van Breemenstraat
Dr. Jan van Breemenstraat
Sportpark Jan van Galenstraat
Ortelius Pad
Ortelius Pad
Ortelius Pad
Ringweg-West
Admiraal Helfrichstraat
Jan Evertsenstraat
Jan Evertsenstraat
Jan Evertsen

4.2 Duurzaamheid

In het coalitieakkoord Een nieuwe lente en een nieuw geluid (gemeenteraad, mei 2018) staat een stevige ambitie voor een duurzaam Amsterdam. Met de nieuw opgestelde beleidskaders, o.a. Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal 2050 (2019), Strategie Amsterdam Circulair 2020-2025, Actieplan Schone Lucht (2019) en Strategie Klimaatadaptatie (2020), wordt er richting gegeven aan de ambitie. Het Mercatorpark is als transformatiegebied bij uitstek geschikt om een bijdrage te leveren aan deze ambitie, waarop een integraal ontwerp voorop staat.

Duurzaamheidsonderwerpen

Duurzame energie en aardgasvrij

De gemeente Amsterdam heeft als doel om de CO2-uitstoot met 55% terugdringen in 2030 en met 95% in 2050. Daarnaast streeft de stad naar 100% gebruik van duurzame energie in 2050. Deze doelen zijn uitgewerkt in de Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal 2050. De ontwikkeling in Mercatorpark kan gebruik maken van verschillende duurzame warmtebronnen. De haalbaarheid van deze mogelijkheden zijn onderzocht in de energiesysteem analyse voor Mercatorpark (d.d. 27-08-2019). In de aangenomen motie van 9 november 2017 is de voorkeur van de gemeente voor laagtemperatuur warmte (circa 40 C) in nieuwbouw uitgesproken.

Duurzame mobiliteit

De gemeente werkt aan een schone lucht en voor 2030 is de ambitie om alleen nog uitstootvrije mobiliteit toe te staan binnen de bebouwde kom. Duurzame mobiliteit wordt gestimuleerd door het beperken van autogebruik via parkeernormering en de realisatie van toekomstbestendige laadpunten voor elektrische auto's. Het streven is een auto luwe wijk, waarbij doorgaand auto verkeer wordt voorkomen. Waar mogelijk wordt gebruik gemaakt van bestaande parkeervoorzieningen voor het bezoekers parkeren. Het gebied heeft goede alternatieven voor de auto, zoals de fiets en het openbaar vervoer. Fietsgebruik gestimuleerd door het bieden van voldoende en goed toegankelijke fiets parkeerplekken en een aantal oplaadpunten voor elektrische tweewielers.

Klimaatadaptatie

Door klimaatverandering zal het vaker warm en droog zijn, terwijl korte maar zware buien druk uitoefenen op de bestaande riolering. In het plangebied Mercatorpark worden er maatregelen getroffen om rekening te houden met de verandering van het klimaat. Zowel in het ontwerp voor de openbare ruimte als op kavelniveau wordt de ambitie om hemelwater vast te houden, te vertragen en waar mogelijk her te gebruiken geborgd. Naast het waterverwerkend vermogen wordt ingezet op de ambitie om hittestress en droogte tegen te gaan. Inrichting met intensief en hoogwaardig kwalitatieve vegetatie draagt ook bij aan de klimaatbestendigheid van het plangebied.

Natuurinclusief bouwen

De Groenvisie 2050 schetst een beeld van Amsterdam als een groene stad en wil die kwaliteit graag versterken. Groen draagt in belangrijke mate bij aan een klimaatbestendige, biodiverse, duurzame en kwalitatieve leefomgeving van mens en dier. Het transformatiegebied Mercatorpark is gelegen tussen verschillende stadsparkgebieden waar een hoge biodiversiteit wordt waargenomen. De watergang aan de zuidzijde van het plangebied, grenzend aan de noordzijde van het Rembrandtpark, is in de Structuurvisie opgenomen als onderdeel van de ecologische verbindingenstructuur. Met deze ligging is de ambitie om de ontwikkeling van het gebied als een natuurverbinding te laten bijdragen door het toe te passen van maximaal en kwalitatief hoogwaardig groen op kavels, gevels en daken. Ingepaste natuurmaatregelen sluiten aan bij de omgeving en helpen de biodiversiteit in het plangebied te verhogen. Het Amsterdamse handboek Natuurinclusief Bouwen en Ontwerpen van Blokker en Timmermans (2018) kan als inspiratiebron dienen.

Circulair bouwen en materialen

Amsterdam wil in 2030 50% minder nieuwe grondstoffen gebruiken en in 2050 volledig circulair zijn. Duurzaam materiaalgebruik en een slim ontwerp van gebouwen voor een zo lang mogelijke levensduur leveren een bijdrage aan het behalen van deze doelstellingen en worden dan ook geambieerd in het plangebied. In geval er wordt gekozen voor het gebruik van hout, wordt er alleen hout toegepast met een FSC-keurmerk of een vergelijkbare kwaliteit. Materialen als staal en beton zijn minder duurzaam en zouden in mindere mate toegepast moeten worden. Verontreiniging van het hemelwater door bouwmaterialen moet worden voorkomen door geen gebruik te maken van uitlogende materialen zoals koper, lood en zink. Daarbij heeft de gemeente ambities op het gebied van adaptief en demontabel bouwen: het gebouwcasco maakt functiemenging- en aanpassing van woningtypologie eenvoudig. Waar mogelijk kunnen de materialen die vrijkomen tijdens het slopen van gebouwen, zoals de Reade, en het herinrichten van de openbare ruimte hergebruikt worden.



^ *Natuurinclusief bouwen in het Mercatorpark*



Participatie, planning en proces

5. Participatie, proces en planning

5.1 Participatie

Vanaf november 2019 heeft er een herijking plaatsgevonden wat betreft de aandacht voor en de inzet van bewonersparticipatie door het projectteam. Eerdere bewonersbijeenkomsten (september 2017 en september 2019) over de toekomstige ontwikkeling van het totale projectgebied Jan Evertsenstraat-West hadden weliswaar veel omwonenden op de been gebracht, maar er was wat minder enthousiasme te bespeuren voor wat betreft de gepresenteerde stedenbouwkundige plannen voor het deelgebied Mercatorpark. Zowel het aantal te bouwen woningen (ca. 1100-1200) als de locatie van de hiervoor ingetekende woontoren(s) in de verkavelingsstudies, zorgde tijdens beide bewonersavonden voor een zekere ongerustheid onder bewoners in de naaste omgeving.

In november 2019 startte het (deels vernieuwde) projectteam Mercatorpark met een fundamenteel andere benadering richting de belanghebbenden. Op basis van gesprekken met bewoners en belanghebbenden is een gewijzigde opzet van het stedenbouwkundig plan met de nodige veranderingen verder uitgewerkt.

Uitgangspunten voor dit proces waren:

- Volledige transparantie over het stedenbouwkundige proces;
- Informatie die voor iedereen (omwonenden, ondernemers) op hetzelfde moment beschikbaar was;
- Participatietraject met meerdere elkaar versterkende communicatiemomenten en communicatievormen in de periode februari-september 2020. Wegens het intreden van Corona in maart 2020 betekende dit onder andere een adhoc aanpassing naar een viertal online bijeenkomsten in juni en juli 2020;
- Reflectie op de achterliggende periode en het erkennen van het belang van bewonersparticipatie door de projectgroep;
- Het toetsen van het schetsontwerp eind 2019 bij een drietal professionals buiten de gemeente (architectenbureaus) alsmede het ophalen van suggesties voor de aanpak van dit gebied;
- Duidelijk communiceren van de stedenbouwkundige opgave vanuit B&W: de projectnota uit 2018 was en blijft leidend;
- Het verwijderen van de angel uit de discussie met de omwonenden (hoogte en ligging van de woontoren(s) vrijwel aan het begin van het participatietraject;
- Het daadwerkelijk inpassen van suggesties van omwonenden in het concept stedenbouwkundig plan voor zover dit passend was binnen de gegeven randvoorwaarden.

Naar aanleiding van de online bijeenkomsten in het voorjaar van 2020 hebben buurtbewoners op verzoek in de online bijeenkomsten ideeën genoteerd in tekst en illustraties. De gemeente bepaalt de ruimte, maar de inhoud wordt ingevuld in overleg met bestaande en toekomstige bewoners en gebruikers.

Een selectie van ingekomen ideeën:

- Geen hoogbouw in de oostzijde van Mercatorpark;
- Pas op voor sluipverkeer op de Orteliuskade;
- Multicultureel kinderkookcafé, buurtkamer gewenst.
- Een reparatie café;
- Meer toepassen van water in de openbare ruimte;
- (Extra) sportvoorzieningen en speelmogelijkheden;
- Gebruik van de omgeving zoals een route door de boomtoppen;
- Meer diversiteit in het groen en Meer verbinding met andere parken;
- Verbinding leggen tussen de deelgebieden ten noorden van de sloot;

- Kasconstructies met groen als in de Hortus;
- Hoogbouw met op de bovenste verdieping horeca en of sport;
- Woningen voor ouderen en voor gezinnen.

De projectpagina www.amsterdam.nl/mercatorpark is voor nu en in de toekomst, de centrale digitale bewaarplek voor alle initiatieven op het gebied van participatie en communicatie. Hier is alle relevante informatie die is opgehaald eenvoudig terug te vinden.

Als afsluiting van dit participatieproces is op 14 en 15 september 2020 in totaal vier fysieke bijeenkomsten aan de omwonenden het concept stedenbouwkundig plan gepresenteerd. Het voorstel is met veel waardering ontvangen.
In oktober 2020 is een uitgebreide participatiebijlage opgesteld. Hierin zijn de belangrijkste participatiemiddelen in uitgewerkte vorm te vinden.

Hoe nu verder?
In de eerste helft van 2021 vindt de bestuurlijke besluitvorming plaats voor wat betreft het investeringsbesluit en het stedenbouwkundig plan. Hieronder vallen ook het ontwerp openbare ruimte op hoofdlijnen en de financiële haalbaarheid van het project.

Voor wat betreft de inzet van participatie en communicatie voor omwonenden wordt voorgesteld om in de periode van 2021 door te gaan op de weg die we sinds november 2019 zijn ingeslagen. Dit betekent een proactieve en transparante opzet van communicatie van het projectteam richting omwonenden. Het proces voor de inrichting van de openbare ruimte biedt ook voldoende mogelijkheden voor omwonenden om mee te denken. Dit geldt ook voor de invulling van eventuele tijdelijke initiatieven in de periode 2021-2023. In 2022 start ook de bestemmingsplanprocedure voor Mercatorpark, waarin uiteraard ook een participatieproces is opgenomen.



< Planning plangebied Mercatorpark
De ontwikkeling van de nieuwbouw zal in drie fasen worden uitgevoerd. Te weten:

Fase 1a Oost;
Fase 1b West- Torens;
Fase 2 West-READE.

5.2 Proces

Juridisch-planologisch kader
Om de beoogde gebiedsontwikkeling juridischplanologisch mogelijk te maken, wordt een bestemminsplanprocedure doorlopen. Aan de hand van dit kader zullen de aanvragen omgevingsvergunningen voor de realisatie worden getoetst.

Wenstracéprocedure
Voor de voorbereidingen van het bouwrijp- en woonrijp maken worden er wenstracéprocedures doorlopen. Tijdens deze procedure informeren we de Kabel- en Leiding Beheerders (KLB) die betrokken zijn bij de inrichting van de openbare ruimte en de daarbij behorende ondergrond over de voorgenomen plannen. Wij inventariseren de uit te voeren werkzaamheden van de leidingen en kabels (wenstracés) die door de KLB worden uitgevoerd. Verder adviseren we en begeleiden we de wenstracéprocedure.
Doordat deze procedures worden doorlopen voor start bouw, kunnen de kabels en leidingen verlegd worden naar buiten de bouwterreinen. Door het doorlopen van de wenstracéprocedures voor het woonrijp maken wordt de bebouwing op tijd door diensten en bedrijven aangesloten op water, data en elektra.

BLVC-Plan
Voor het starten van iedere ontwikkeling, voor zowel de nieuwbouw als voor de activiteiten bouwrijp- en woonrijp maken, zullen er BLVCplannen gemaakt worden door de betrokken partijen. BLVC staat voor Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie. Deze plannen zullen door de gemeente worden getoetst. Hierdoor zorgen we ervoor dat tijdens de werkzaamheden het gebied bereikbaar, leefbaar en veilig blijft en dat er goed wordt gecommuniceerd naar de omwonenden.

5.3 Planning

Uitvoeringsfasering
Voor zowel de vier plangebieden binnen het projectgebied Jan Evertsenstraat-West, als voor de herprofilering wordt een gefaseerde ontwikkeling voorgesteld. (Zie afbeelding hiernaast.)
Hiervoor is gekozen omdat dan snel kan worden gereageerd op de actualiteit. Ook kan zo laat mogelijk worden geïnvesteerd, zo dicht mogelijk op het moment van het genereren van opbrengsten. Op deze manier wordt de cashflow geoptimaliseerd. Logischerwijs is het gevolg van de gefaseerde ontwikkeling dat de woningbouwlocaties niet tegelijk gereed komen.
De beoogde start bouw van fase 1a en fase 1b is gepland medio 2025. Deze fasen zullen gelijktijdig worden uitgevoerd. De beoogde start bouw van de 2e fase is vanaf medio 2028 en is afhankelijk van het vertrek van READE.
De bebouwing van de voormalige LTS blijft behouden. In 2022 zal de selectieprocedure voor een marktpartij worden opgestart.

Mijlpalenplanning
Hieronder worden de mijlpalen opgesomd. Deze planning is onder voorbehoud.

2021-2022	Juridisch planologisch kader
2023	Start selectieprocedures marktpartijen
2024	Uitvoering werkzaamheden aan voormalig LTS- gebouw
2025-2027	Uitvoering nieuwbouw fase 1a en 1b
2028-2030	Uitvoering nieuwbouw fase 2

Colofon

Ambtelijk Opdrachtgever
Marice de Lange

Projectteam
Projectmanager - Anky Groot, Michel Tureay
Assistent projectmanager - Lars de Vries
Stedenbouwkundigen - Veronika Meijer-Skouratovskaja, Douwe van Schaik, Soran park, Dick Bruijne
Ontwerper openbare ruimte - Lobke Alkemade
Verkeersontwerper - Mouhamed Moaddine
Projectleider ingenieursbureau - Eric Pinas
Projectleiders grondzaken - Ralph van Erp, Ed Koele, Aldo Helder
Projectleiders OJZ - Carli Hartgerink, Rhoda Bruinsel, Marloes van de Swaluw, Robin Zijlmans
Planeconomen - Henke Figge, Mimoun Maâtallah
Juridisch planoloog - Mariette van Baaren
Controler - Esther IJland
Adviseur duurzaamheid - Mark Koelman
Adviseur planning - Wanda van der Zijl
Adviseur Ingenieursbureau - Lieke Doodeman
Adviseurs communicatie - Sara Cools, Inge Luigjes, Vincent Westzaan, Bureau + anderen, Frank Ratelband
Adviseur gemeentelijk vastgoed - Perry Salim
Adviseur maatschappelijke voorzieningen - Frank Rouers