BO 12-027
Mei 2012

Gemeente Amsterdam
Bureau Monumenten & Archeologie

Archeologisch bureauonderzoek

Plangebied Mercatorpark
Stadsdeel West

BO 12-027 Amsterdam 2012

Inhoud

Samenvatting **4**

Inleiding **5**

1 Administratieve gegevens plangebied **6**
1.1 Administratieve gegevens 6

2 Wet- en regelgeving **7**
2.1 Algemeen 7
2.2 Rijk 7
2.3 Provincie Noord-Holland 7
2.4 Gemeente Amsterdam 8
2.5 Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie 8

3 Historisch-topografische en archeologische inventarisatie **9**
3.1 Geomorfologie en bodem 9
3.2 Historie algemeen 9
3.3 Historisch-topografische inventarisatie van het plangebied 10
3.3.1 Ontginningen 10
3.3.2 Verstedelijking 11
3.4 Archeologische inventarisatie van het plangebied 12
3.4.1 Archeologische Monumenten Kaart en Cultuurhistorische Waardenkaart 12
3.4.2 Vindplaatsen in de omgeving van het plangebied 12
3.4.3 Bodemopbouw 14
3.5 Conclusie: verwachtingsmodel 14

4 Archeologische verwachtingskaart **15**

5 Archeologische beleidskaart **16**

Conclusie **17**

Bronnen **18**

Appendix I: beleidsvarianten, stroomschema **19**

Samenvatting

Bureau Monumenten & Archeologie (BMA) heeft in opdracht van stadsdeel West een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd voor bestemmingsplangebied Mercatorpark. Dit is bedoeld om een beeld te krijgen van de ondergrondse cultuurhistorische waarden die in het plangebied aanwezig kunnen zijn. Een dergelijk bureauonderzoek past binnen de verplichting van gemeenten om conform de Monumentenwet beleid te ontwikkelen ten aanzien van het behoud cq. documentatie van die overblijfselen bij bouwontwikkeling.

Het bureauonderzoek gaat uit van een beknopt overzicht van de historisch-topografische ontwikkeling vanaf de Late Middeleeuwen tot in de 20ste eeuw van de voormalige Sloter Binnenpolder waarin bestemmingsplangebied Mercatorpark is gelegen. Het historisch overzicht wordt aangevuld met archeologische informatie afkomstig van vindplaatsen in de directe omgeving van het plangebied. De historische en archeologische informatie over de ruimtelijk- topografische ontwikkelingen is omgezet naar een beeld van archeologische verwachtingen.

De archeologische verwachtingskaart (p. 15) bestaat uit één zone met een lage archeologische verwachting. Aan de hand hiervan is een archeologische beleidskaart opgesteld, waarin de beleidsregels en maatregelen voor de eventueel vereiste archeologische monumentenzorg zijn vastgelegd.

De beleidskaart telt één beleidszone (p. 16). Voor deze zone is gespecificeerd dat er geen archeologisch vervolgonderzoek in de bouwplanontwikkeling nodig is.

Voor het gehele plangebied geldt de wettelijke meldingsplicht. Dit houdt in dat ook in geval geen archeologisch vervolgonderzoek is vereist en toch bodemvondsten ouder dan vijftig jaar worden aangetroffen, dit aan Bureau Monumenten en Archeologie gemeld wordt zodat in overleg met de opdrachtgever maatregelen getroffen kunnen worden tot documentatie en berging van de vondsten.

Inleiding

In opdracht van stadsdeel West heeft BMA een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd ten behoeve van het plangebied Mercatorpark, stadsdeel West.

Met het bureauonderzoek wordt een overzicht gegeven van bekende of verwachte archeologische waarden binnen het plangebied. Hierbij is gebruik gemaakt van historisch kaartmateriaal, relevante publicaties en archiefbronnen in samenhang met archeologische informatie over al bekende vindplaatsen in het plangebied. Deze informatie is samengevat in een archeologisch verwachtingsmodel op basis waarvan de beleidsregels voor erfgoedzorg worden vastgelegd ten behoeve van het bestemmingsplan.

In het bureauonderzoek komen het nationale, provinciale en gemeentelijke archeologiebeleid (hoofdstuk 2), de historische en archeologische achtergronden (hoofdstuk 3) en de archeologische verwachting van het plangebied (hoofdstuk 4) aan de orde, gekoppeld aan een beleidskaart (hoofdstuk 5) die inzichtelijk maakt of en in welke mate archeologische maatregelen binnen (toekomstige) planontwikkeling vereist zijn.

1 Administratieve gegevens plangebied

Het plangebied Mercatorpark wordt in het noorden begrensd door de Jan van Galenstraat, in het oosten door de Orteliuskade, in het zuiden door de Jan Evertsenstraat en in het westen door de Einsteinweg.

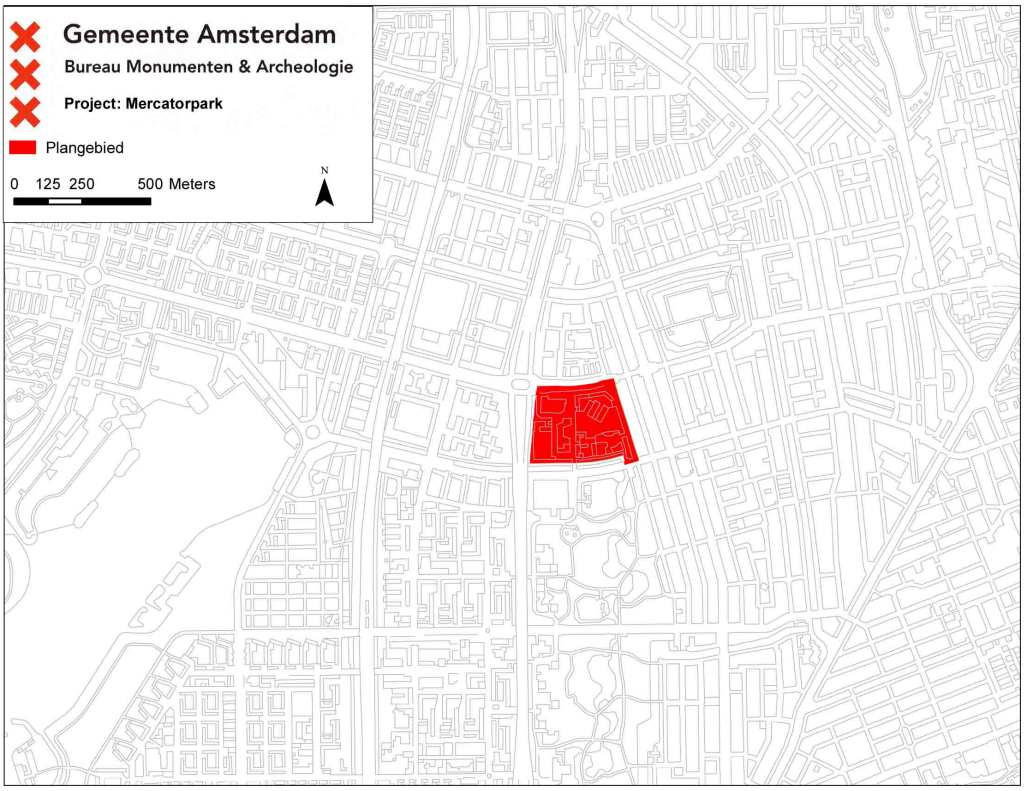
1.1 Administratieve gegevens

Opdrachtgever	Stadsdeel West
Contactpersoon	Dhr R. de Graaf
Adres	Postbus 57239
Postcode / plaats	1040 BC Amsterdam

Plangebied

Provincie	Noord-Holland	Gemeente	Amsterdam
Plaats	Amsterdam	Kaartblad	25 D
ARCHIS meldingsnr.	51144	ARCHIS afmeldingsnr.	41519
X-coördinaat NW	117.937	Y-coördinaat NW	487.284
X-coördinaat NO	118.203	Y-coördinaat NO	487.307
X-coördinaat ZO	118.312	Y-coördinaat ZO	487.008
X-coördinaat ZW	117.907	Y-coördinaat ZW	487.001

Locatie



1 Plangebied Mercatorpark

2 Wet- en regelgeving

2.1 Algemeen

Het archeologische erfgoed bestaat uit voorwerpen en structuren die in de bodem bewaard zijn. Deze materiële overblijfselen vormen een onderdeel van onze leefomgeving. Het beleid voor het archeologisch erfgoed heeft dan ook veel raakvlak met dat van de ruimtelijke ordening. Voor optimale integratie van de archeologie in de ruimtelijke ordening heeft het rijk o.a. de Monumentenwet 1988 en de Wet ruimtelijke ordening aangepast.

2.2 Rijk

Om het bewustzijn van het Europese erfgoed te vergroten hebben de Europese ministers van Cultuur in 1992 het Verdrag van Valletta opgesteld (ook bekend als het Verdrag van Malta). Een van de voorwaarden om dit te bereiken is dat het Europese archeologische erfgoed voor toekomstige generaties beschikbaar blijft.

In Nederland wordt aan dit uitgangspunt invulling gegeven door behoud van archeologisch erfgoed in de bodem *(in situ)* tijdens de planontwikkeling mee te wegen. Als behoud in de bodem (bijvoorbeeld door middel van technische maatregelen of planaanpassing) geen optie is, dan worden archeologische resten opgegraven (behoud *ex situ*). De initiatiefnemer van een ruimtelijk plan, dat bodemverstoring tot gevolg heeft, is verantwoordelijk voor de planologische en de financiële inpassing van het archeologisch onderzoek.

In de Monumentenwet is een bepaling opgenomen dat in elk bestemmingsplan rekening moet worden gehouden met de in de grond aanwezige, dan wel te verwachten archeologische waarden.[1] Ook bevat de Monumentenwet een verplichting om toevalsvondsten te melden (de zgn. meldingsplicht).[2]

2.3 Provincie Noord-Holland

Als toetsingskader voor bestemmingsplannen en projectbesluiten gebruikt de provincie Noord-Holland de structuurvisie, de leidraad landschap en Cultuurhistorie en de Cultuur Historische Waardenkaart (CHW).[3] Op grond van de Wro dienen gemeenten bij de vaststelling van bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie in acht te nemen. Op de CHW zijn o.a. archeologisch verwachtingsvolle gebieden opgenomen. De waardestellingen van de CHW zijn bedoeld als algemene indicaties die per specifiek plangebied nadere invulling en precisering nodig hebben. Naast de CHW beheert de provincie de Archeologische Monumentenkaart (AMK) van het rijk. Op de AMK staan de beschermde archeologische monumenten, de terreinen van zeer hoge en hoge archeologische waarde en de gebieden met een archeologische betekenis.

---

[1] Artikel 38a lid 1 van de gewijzigde Monumentenwet schrijft hierover dat *De gemeenteraad bij vaststelling van een bestemmingsplan als bedoeld in artikel 3.1 van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening en bij de bestemming van de in het plan begrepen grond, rekening houdt met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten monumenten.* Met 'monument' wordt hier een (onbeschermd) archeologisch monument bedoeld, ofwel *alle terreinen welke van algemeen belang zijn wegens hun schoonheid, hun betekenis voor de wetenschap of hun cultuurhistorische waarde* (art. 1 Monumentenwet).

[2] Artikel 53 van de gewijzigde monumentenwet 1988.

[3] Provincie Noord-Holland, 2010.

2.4 Gemeente Amsterdam

De gemeente Amsterdam vindt het belangrijk dat archeologie vroegtijdig in ruimtelijke ordeningsprocessen wordt geïntegreerd.[4] Hiermee worden twee doelen gediend. Ten eerste een efficiënte voortgang en kostenbeheersing van bouwprocessen. En ten tweede een kwalitatief goed en stadsbreed uniform beheer van het archeologische erfgoed.

Op basis van de resultaten uit het archeologisch bureauonderzoek wordt bepaald of in het bestemmingsplan regels met betrekking tot archeologie moeten worden opgenomen. De Monumentenwet biedt een tweetal mogelijkheden (artikelen 39-40) die BMA heeft uitgewerkt in de modelregels archeologie.

De bescherming van (verwachte) archeologische waarden in een bestemmingsplan wordt geregeld met een omgevingsgunning als bedoeld in artikel 2.1 lid 1 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. Aan een omgevingsvergunning zijn bouwregels verbonden: die bepalen dat in het belang van de archeologische monumentenzorg de aanvrager van een omgevingsvergunning een archeologisch rapport met selectiebesluit dient te overleggen. Daarnaast kan in het bestemmingsplan worden opgenomen dat een omgevingsvergunning moet worden aangevraagd voor het uitvoeren van aanlegwerkzaamheden.

Aan een omgevingsvergunning kunnen voorschriften worden verbonden. Dit houdt in dat aan de vergunning de verplichting wordt gekoppeld om technische maatregelen tot behoud te treffen, om de archeologische resten op te graven of om de werkzaamheden te laten begeleiden door een archeoloog.

De bouwregels en de omgevingsvergunning voor aanlegwerkzaamheden bevatten daarnaast uitzonderingen die duidelijk maken in welke gevallen archeologisch onderzoek niet nodig is. In Amsterdam gelden elf beleidsvarianten, zoals de uitzondering van archeologisch onderzoek bij bodemingrepen kleiner dan 10.000 m^2 of ondieper dan de 19de of 20ste eeuwse ophogingen (Appendix: beleidsvarianten). In de praktijk komen per plangebied meestal twee tot zes varianten voor.

2.5 Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie

Voor de uitvoering van archeologisch onderzoek is door het ministerie van OCW de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie (KNA) opgesteld. De KNA gaat uit van een gefaseerde aanpak. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen een Bureauonderzoek, een Inventariserend Veldonderzoek, een Archeologische Opgraving (AO) en een Archeologische Begeleiding (Appendix: stroomschema).

Het inventariserend veldonderzoek is bedoeld om de resultaten van het bureauonderzoek te toetsen. Het geeft inzicht in de aanwezigheid en toestand van de archeologische overblijfselen in de bodem. Een opgraving wordt uitgevoerd wanneer er sprake is van een vindplaats met waardevolle archeologische resten. Een archeologische begeleiding houdt in dat de bouwingreep onder begeleiding van een archeoloog wordt uitgevoerd. Elke onderzoeksfase wordt afgesloten met een selectiebesluit. Hierin wordt vastgesteld welke delen van een plangebied in aanmerking komen voor verder archeologisch onderzoek of voor bescherming en welke delen van het plangebied worden vrijgegeven.

Voor archeologisch veldonderzoek is een Programma van Eisen (PvE) vereist. Hierin zijn de kwalitatieve randvoorwaarden en onderzoeksvragen voor het werk vastgelegd. Het vormt de basis voor verdere planning en kostenraming. Het laten opstellen ervan behoort tot de verantwoordelijkheid van de initiatiefnemer van het bouwplan.

[4] BMA, 2005

3 Historisch-topografische en archeologische inventarisatie

3.1 Geomorfologie en bodem

Het huidige natuurlijke landschap in en om Amsterdam is in grote mate bepaald door de landschapsvorming in het Holoceen. Dat is de geologische periode na de laatste IJstijd (vanaf ca. 10.000 v. Chr.). Er heerste toen een gematigd klimaat waarin in enkele duizenden jaren grote pakketten veen groeiden in de kuststreek. Dit Hollandveen bevindt zich in de huidige ondergrond tussen gemiddeld 5 m en 2 m ÷ NAP en loopt plaatselijk door tot 0 m NAP.

Het natuurlijke landschap werd vanwege grootschalige veenontginningen vanaf de 11de eeuw omgevormd tot een veenweidegebied. Aangezien de waterhuishouding een cruciale rol speelde bij de veenontginningen, begon tegelijkertijd de aanleg van het stelsel van (zee)dijken ter bescherming van het nieuwe bouw- en akkerland. Later, in de 17de en 18de eeuw, volgden de droogmakerijen waarbij grote watergebieden in Noord-Holland werden ingepolderd.

3.2 Historie algemeen

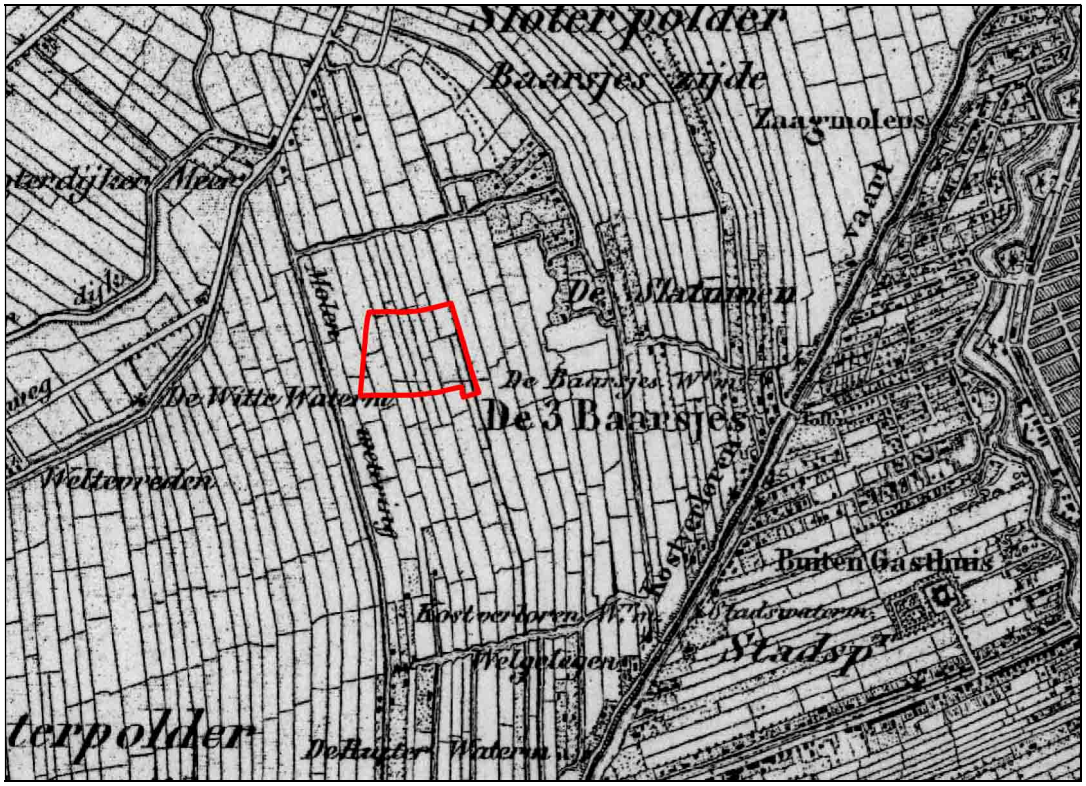
De vroegste bewoning van Amsterdam dateert, voor zover nu archeologisch bekend, uit de 12de eeuw. Rond de stad, op vooral de hoger gelegen strandwallen, zijn oudere vindplaatsen aanwezig met bewoningssporen die teruggaan tot in de Bronstijd (ca. 2.000 - 800 v. Chr.).

De oudste bouwsporen, uit de 12de en 13de eeuw, zijn teruggevonden aan de Nieuwendijk / Kalverstraat en de Warmoesstraat/Nes. Met de aanleg van de (Nieuwezijds en Oudezijds) burgwallen in de 14de eeuw startte het proces van stadsvorming. De stad had eerst een aarden omwalling als verdedigingswerk die in het laatste kwart van de 15de eeuw werd vervangen door een stenen stadsmuur. De laatmiddeleeuwse stad was omsloten door de huidige Singel aan de westkant en de Geldersekade en Kloveniersburgwal aan de Oostkant. In de periode 1585-1663 groeide de stad explosief door vier stadsuitbreidingen. Ten tijde van de Eerste Uitleg (1585-1586) verplaatste de stadsrand zich naar de huidige Herengracht en de Oudeschans. Bij de Tweede Uitleg (1592-1596) kwamen er vier nieuwe woon- en werkeilanden (Marken, Uilenburg, Rapenburg en Vlooienburg) aan de oostkant van de stad. In 1613 ontstond met de Derde Uitleg aan de westzijde van de stad de woon- en werkbuurt de Jordaan en het eerste deel van de grachtengordel tot aan de Leidsegracht. De vroeg 17de-eeuwse stad werd beschermd door een gebastioneerde aarden wal ontworpen naar de nieuwste fortificatieplannen uit Italië, voorzien van elf bolwerken. Met de Vierde Uitleg van 1663 werd in de Gouden Eeuw het halfcirkelvormige stadsplan van Amsterdam voltooid. Het oostelijk deel van de grachtengordel werd aangelegd over de Amstel en aan het IJ werden de drie oostelijke haveneilanden Kattenburg, Wittenburg, Oostenburg gerealiseerd. De nieuwe bakstenen stadswal (met in totaal 26 bolwerken) volgde met zijn gracht het tracé van de huidige Singelgracht.

De eerste woonwijken buiten de Singelgracht ontstonden naar aanleiding van het uitbreidingsplan Kalff in 1877, gevolgd door een tweede ring na annexatie van grote delen van de gemeenten Nieuwer-Amstel en Sloten in 1896. De 20ste-eeuwse groei van de stad valt uiteen in vier fasen; bebouwing van de Baarsjes, Zuid en Oost in de jaren twintig en dertig, het door nieuwbouw aaneengroeien van voormalige dijkdorpen in Amsterdam Noord, de wederopbouwwijken aan de westzijde van de stad (de Westelijke Tuinsteden) en de bebouwing van de voormalige Bijlmermeer in de jaren zestig en zeventig. Met IJburg borduurt de stad begin 21ste eeuw weer voort op het concept van vier eeuwen tevoren, het creëren van stedelijk areaal in en aan het IJ.

3.3 Historisch-topografische inventarisatie van het plangebied

Voor de historisch-topografische analyse zijn verschillende cartografische bronnen gebruikt, waaronder de kaarten van Nicolaes Visscher (ca. 1700), de Topografisch Militaire Kaart (1854) en de kaarten van de Dienst der Publieke Werken uit 1929, 1936 en 1952.



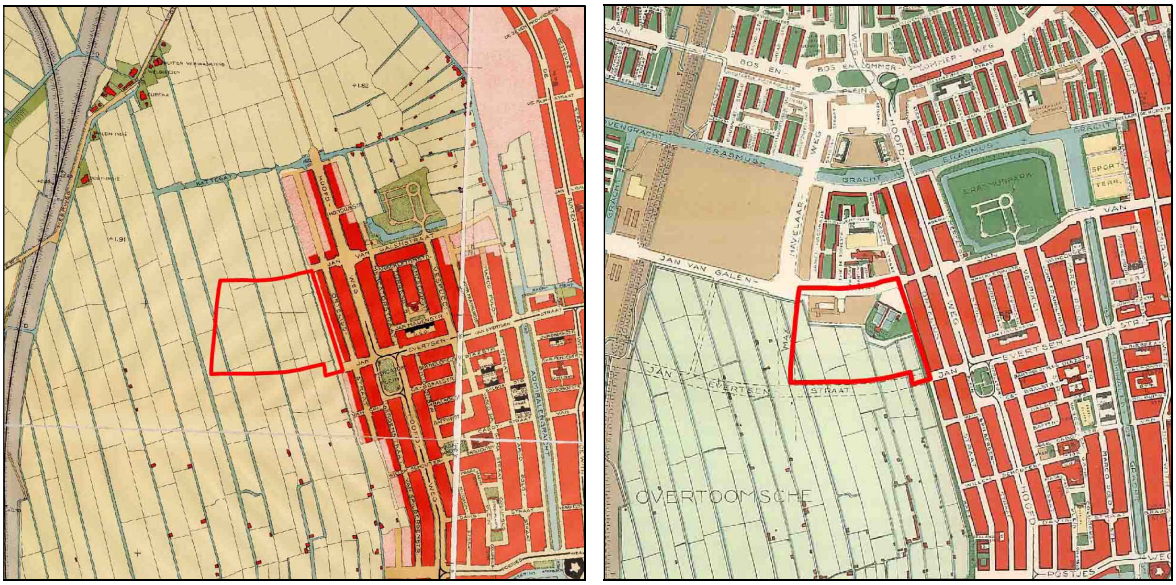
2 Het plangebied (rood omlijnd) in de Sloter Binnenpolder op de Topografisch Militaire Kaart uit 1854

3.3.1 Ontginningen

Het plangebied Mercatorpark ligt in de voormalige Sloter Binnenpolder. Deze polder behoorde tot in de 19de eeuw tot de ambachtsheerlijkheid Sloten, die uit vier 'bannen' (rechtsgebieden) bestond: Sloten, Sloterdijk, Osdorp en de Vrije Geer. Het was oorspronkelijk een veengebied waarvan de ontginning startte in de 11de of 12de eeuw. Haaks op de bestaande waterlopen werden percelen uitgezet met een onderlinge afstand van 30 tot 100 m. Aan de kopse kant verrezen boerderijen op huisterpen en ontstond de voor het veenlandschap typerende lintbebouwing. De percelen werden door middel van perceleringssloten gescheiden. Deze sloten, nog duidelijk te zien op historische kaarten (afb. 2), dienden om het natte veengebied te ontwateren waardoor geschikt akkerland ontstond.[5] Als gevolg van de ontwatering daalde het maaiveld en werd de grond weer natter. Er werden nieuwe stroken veen in cultuur gebracht, waarbij de bewoning verplaatste en de achterkade als secundaire ontginningsas in gebruik werd genomen.[6]

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.

[5] Heijdra 2004, 16
[6] Stol 1993, 29



3 Het plangebied (rood omlijnd) in de Sloter Binnenpolder op kaarten van Publieke Werken uit 1929 (links) en 1952 (rechts)

3.3.2 Verstedelijking

In de eeuwen na de ontginningen Mercatorpark veranderde er weinig binnen de grenzen van het plangebied. Op kaarten uit de 17de tot begin 20ste eeuw staan geen wegen en gebouwen aangegeven. Wel trad er in 1848 een bestuurlijke verandering op, toen de bannen Sloten, Sloterdijk, Osdorp en de Vrije Geer zelfstandige gemeenten werden. Deze situatie duurde tot 1921, toen de vier gemeenten opgingen in de gemeente Amsterdam. In het Algemeen Uitbreidingsplan voor Amsterdam (1935, herzien 1938 en 1939) werden de Sloter Binnenpolder en andere polders ten westen van de stad bestemd voor de ontwikkeling van de Westelijke Tuinsteden. Naast uitgestrekte woonwijken kwamen er ook vele voorzieningen, zoals het Jan van Galenbad in het huidige plangebied (afb. 3).

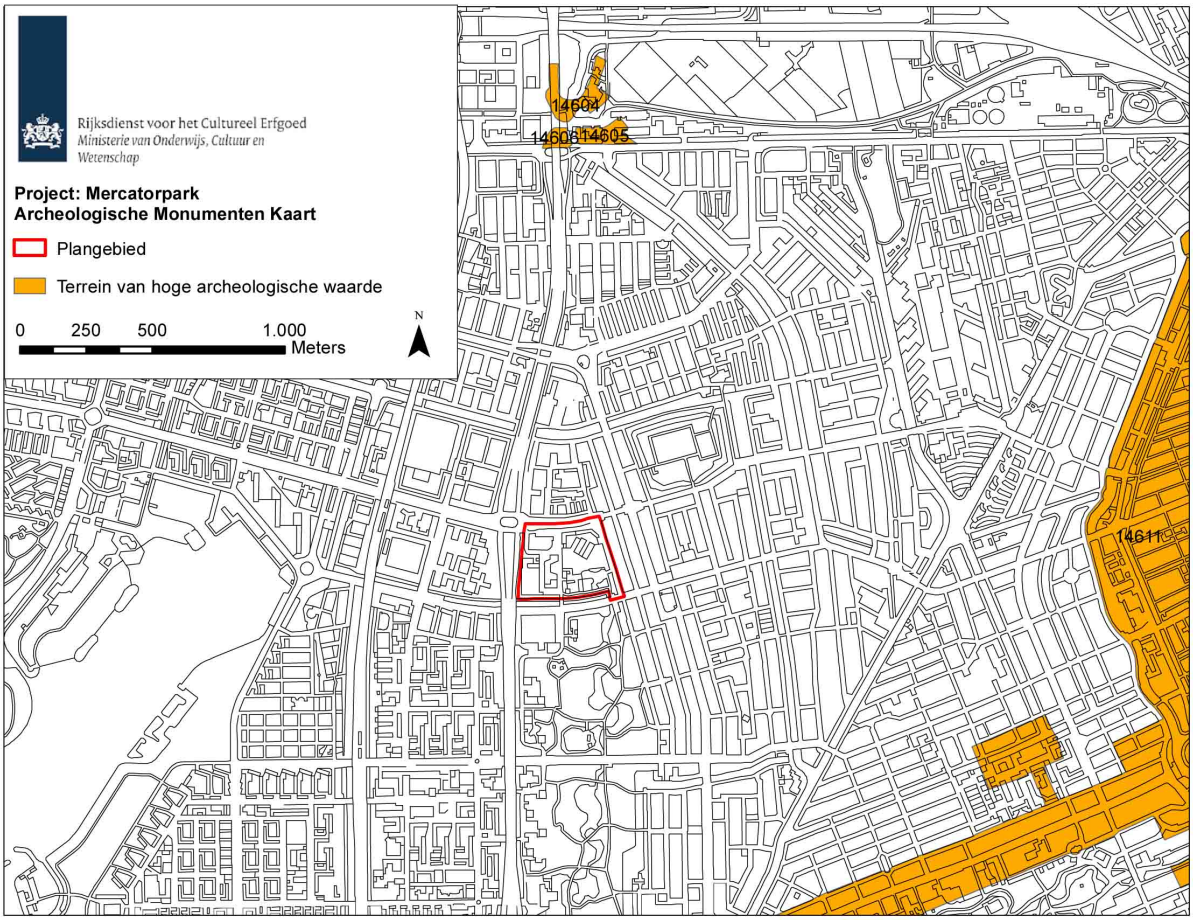


4 De Sloterpolder, gefotografeerd vanaf de Ringspoordijk richting Bos en Lommer (SAA)

3.4 Archeologische inventarisatie van het plangebied

3.4.1 Archeologische Monumenten Kaart en Cultuurhistorische Waardenkaart

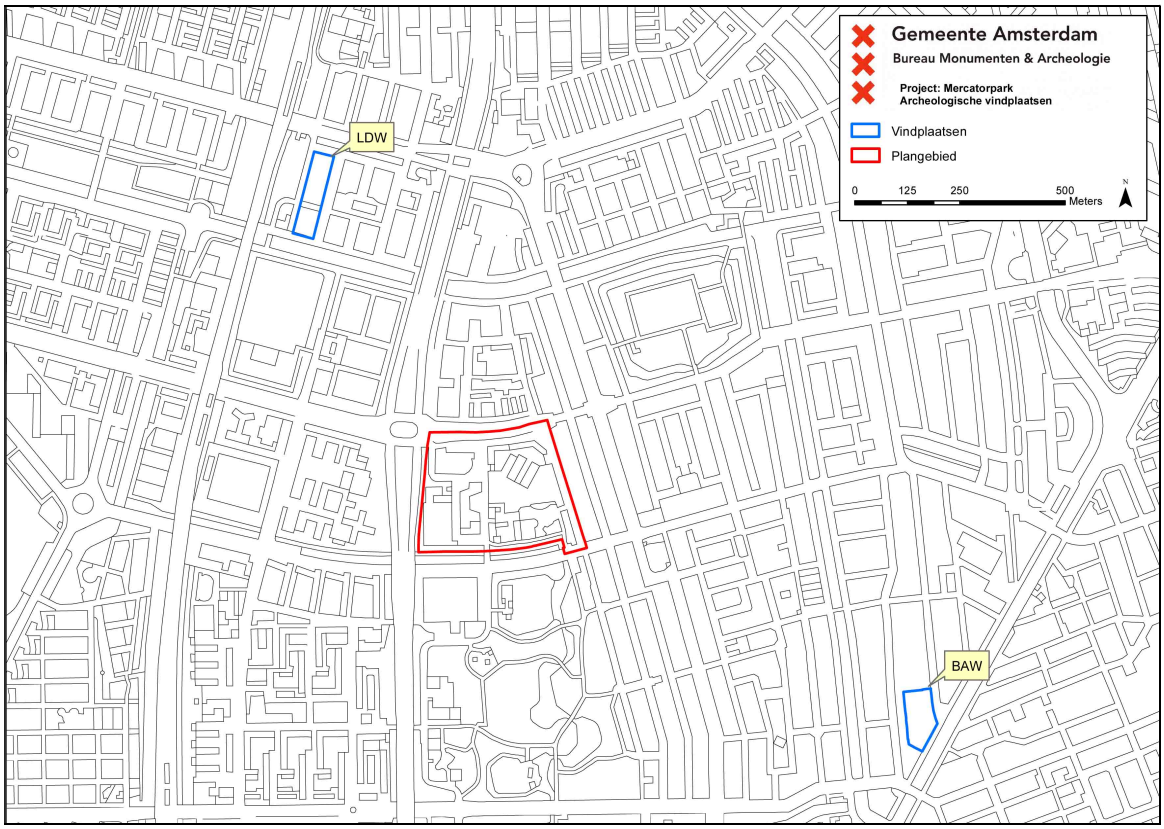
Binnen het plangebied zijn volgens de Archeologische Monumentenkaart (AMK) van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed geen archeologische monumenten aangewezen. Ook is het gebied vrij van zones met een archeologische waardering (afb. 5). De Cultuurhistorische Waardenkaart van de Provincie Noord-Holland (CHW) komt overeen met het AMK-kaartbeeld. De verwachtingen op deze kaarten zijn algemeen van aard en dienen in het geval van bouwplanvorming nader te worden uitgewerkt. Een inhoudelijke en ruimtelijke specificatie van de archeologische verwachtingen volgt in het volgende hoofdstuk en is gebaseerd op de historisch-topografische analyse.



5 Het Plangebied Mercatorpark (rood omlijnd) op de Archeologische Monumenten Kaart (AMK, Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, juli 2010). De Cultuurhistorische waardenkaart van de Provincie Noord-Holland (CHW) komt overeen met het AMK-kaartbeeld

3.4.2 Vindplaatsen in de omgeving van het plangebied

In het plangebied zijn tot op heden geen archeologische vindplaatsen bekend. Wel zijn in de nabije omgeving van het plangebied twee archeologische vindplaatsen bekend (afb. 6). Deze vindplaatsen liggen beide aan verbindingswegen binnen de historische infrastructuur. Kenmerkend voor deze historische routes is dat erlangs relatief dichte bewoning en bebouwing voorkwam. Dat is niet het geval bij het plangebied, dat midden in het voormalige agrarische en onbebouwde veenweidegebied ligt. De vondsten en structuren die op deze vindplaatsen werden gedocumenteerd geven echter wel informatie over de ontwikkeling en de gebruiksgeschiedenis van de Sloter Binnenpolder. De vindplaatsen worden hieronder kort beschreven.



6 Het plangebied (rood omlijnd) en de twee vindplaatsen

Baarsjesweg 199 (BAW)

In 2005 heeft BMA een Inventariserend Veldonderzoek uitgevoerd op het voormalige RIVA-terrein aan de Baarsjesweg, langs de Kostverlorenvaart. Tijdens dit onderzoek zijn sporen van 18de-eeuwse bebouwing aangetroffen. Het natuurlijke Hollandveen bevond zich op 2,5 à 3 m ÷ NAP.[7]

Leeuwendalersweg (LDW)

BMA heeft in 2009 een Archeologische Begeleiding uitgevoerd in de bouwput Kolenkit Zuidelijk Veld Fase 1. De vroegste gebruikssporen op de vindplaats dateren uit de 17de eeuw. Toen is, waarschijnlijk met de inpoldering van het naastgelegen Sloterdijkermeer in 1644, het veen opgehoogd. De oudste bebouwingssporen lagen op een diepte van drie meter onder de huidige Leeuwendalersweg en bestonden uit een goed geconserveerd, rechthoekig gebouw uit de 17de of begin 18de eeuw (afb. 7). Uit de bouwwijze en inrichting viel af te leiden dat dit een schuur of stal was. Een verhard tracé ten oosten van het gebouw is als de Sloterdijkermeerweg geïnterpreteerd.[8]

[7] Gawronski 2006, 13
[8] Gawronski, 2010



7 Gebouw met waterkelder aan de Leeuwendalersweg tijdens onderzoek in 2009

3.4.3 Bodemopbouw

Het maaiveld van de natuurlijke veenondergrond lag tot in de jaren '50 van de 20ste eeuw op 1,5 – 2,1 m ÷ NAP.[9] Uitgaande van de huidige maaiveldhoogte van tussen de 0,5 m ÷ NAP en 0,5 m + NAP en het wegzakken van het veen onder het enorme gewicht van het recente zandpakket kunnen eventuele archeologische sporen of vondsten zich vanaf ca. 2 m onder het huidige maaiveld bevinden.

Het is mogelijk dat de archeologische kwaliteit van de ondergrond in het plangebied is aangetast. Dit is het gevolg van de aanleg van huidige bebouwing in de 20ste eeuw. Daarbij zijn het oorspronkelijke maaiveld en de bijbehorende bodemopbouw mogelijk verstoord.

3.5 Conclusie: verwachtingsmodel

Uitgaande van bovenstaande inventarisatie zijn binnen het plangebied Mercatorpark materiële overblijfselen te verwachten die samenhangen met de ontginnings- en gebruiksgeschiedenis van de 11de tot in de 20ste eeuw. Er kunnen in het gebied verkavelingsloten of losse vondsten verwacht worden. De archeologische sporen van landgebruik en losse vondsten vertonen in de regel een wijde verspreiding en een lage trefkans. Ten aanzien van de archeologische kwaliteit van de ondergrond van het plangebied moet worden opgemerkt dat de recente bebouwing eventuele archeologische sporen kan hebben aangetast.

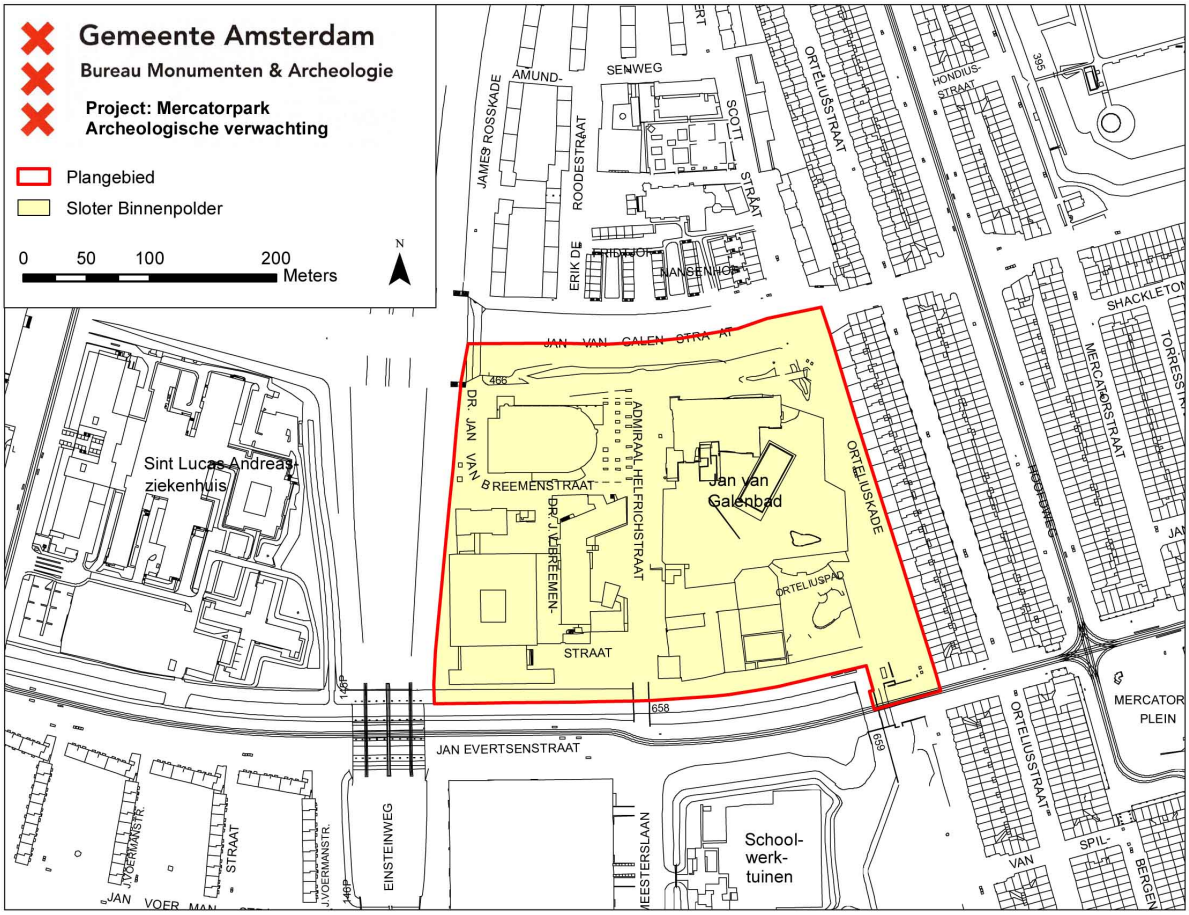
[9] Kaarten Publieke Werken 1929, 1936 en 1950

4 Archeologische verwachtingskaart

Op basis van de historisch-topografische inventarisatie (hoofdstuk 3) zijn binnen het plangebied Mercatorpark materiële overblijfselen te verwachten die samenhangen met de gebruiksgeschiedenis van de 11de tot in de 20ste eeuw. Dit leidt tot een verwachtingskaart van archeologische materiële neerslag voor het plangebied met één verwachtingszone:

Sloter Binnenpolder
Archeologische verwachting: laag

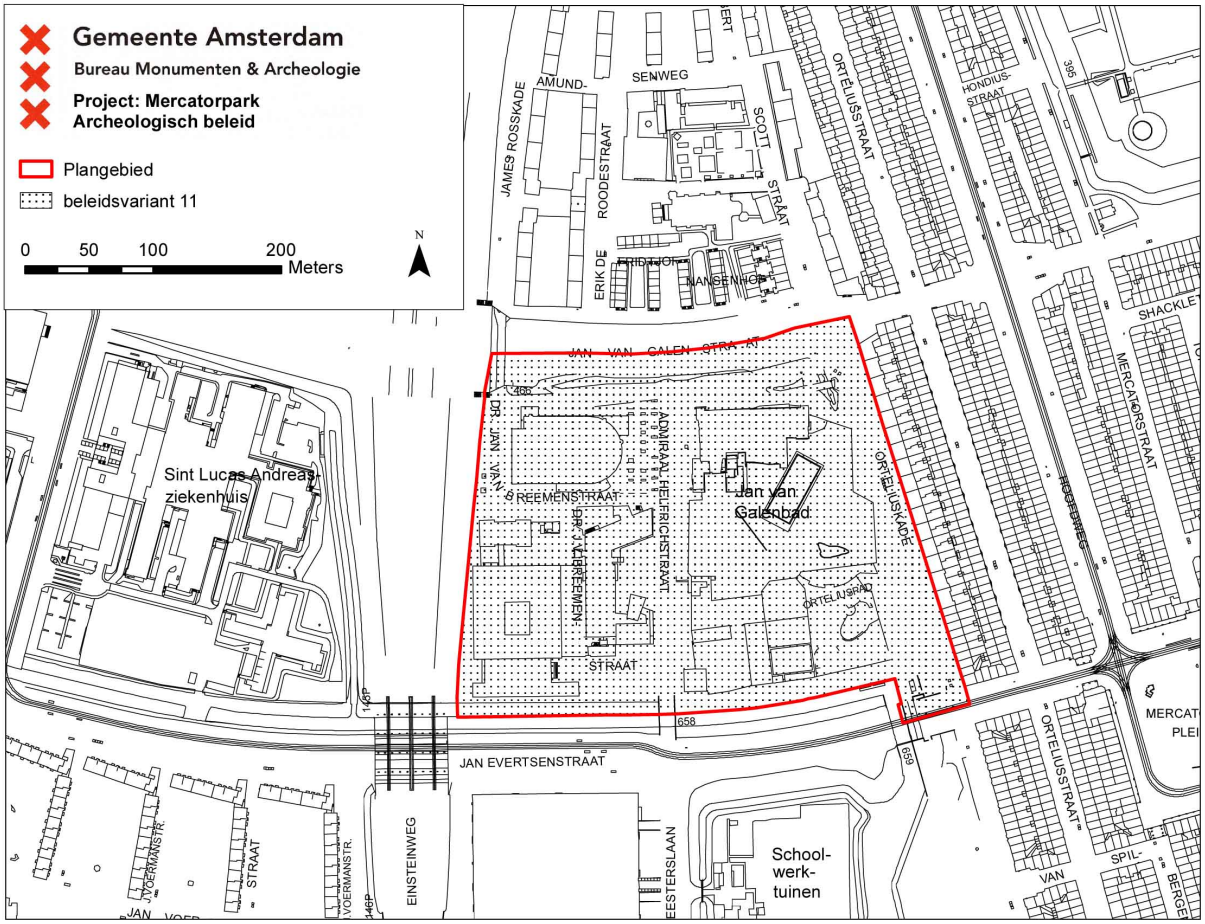
Hier kunnen sporen voorkomen die verband houden met ontginning, bewoning of landgebruik vanaf de 11de eeuw tot de verstedelijking in de 20ste eeuw. De materiële neerslag betreffen mogelijk sporen van ontginning en verkaveling, losse vondsten of afval van bewoning ter plekke of uit de omgeving. Deze overblijfselen 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 verstoord.



5 Archeologische beleidskaart

De archeologische beleidskaart van het plangebied Mercatorpark is bedoeld als een ruimtelijk schema van de maatregelen die nodig zijn voor de zorg voor het archeologische erfgoed binnen bepaalde zones of locaties in het plangebied. De verwachtingen worden gekoppeld aan de huidige toestand van het terrein en mogelijk opgetreden bodemverstoringen. De clustering van de verwachtingszones resulteert in een beleidskaart met daarop één zone met bijbehorende specifieke beleidsmaatregel (Appendix: beleidsvarianten, stroomschema).

Beleidsvariant 11
Vanwege de lage verwachting geldt voor het hele plangebied een uitzondering van archeologisch veldonderzoek bij alle bodemingrepen.



Conclusie

Het voorliggende bureauonderzoek is uitgevoerd voor het bestemmingsplangebied Mercatorpark en heeft betrekking op de ondergrondse cultuurhistorische waarden. In het plangebied bestaat één archeologische beleidszone met een negatieve verwachting. Deze beleidszone wordt vrijgesteld van verder archeologisch onderzoek.

Voor het gehele plangebied geldt de wettelijke meldingsplicht. Dit houdt in dat ook in geval geen archeologisch vervolgonderzoek is vereist en toch bodemvondsten ouder dan vijftig jaar worden aangetroffen dit aan Bureau Monumenten en Archeologie wordt gemeld zodat in overleg met de opdrachtgever maatregelen getroffen worden tot documentatie en berging van de vondsten.

Bronnen

Digitale bronnen

Archeologisch Informatiesysteem (ARCHIS): http://www.archis.nl/archisii/html/index.html
Cultuur Historische Waardenkaart provincie Noord-Holland: http://chw.noord-holland.nl
Stadsarchief Amsterdam (SAA): http://beeldbank.amsterdam.nl/

Literatuur

BMA, *Ruimte voor Geschiedenis. Beleidsnota Monumenten en Archeologie Amsterdam 2005-2010*, Amsterdam 2005
BMA, *Erfgoedagenda Amsterdam 2010-2014*, Amsterdam 2010
Borger, G.J.,'Ontgonnen, bedijkt, bebouwd. De agrarische voorgeschiedenis van het stedelijk gebied,' in: W.F. Heinemeijer, & M. F. Wagenaar, *Amsterdam in kaarten. Verandering van de stad in vier eeuwen carthografie,* Ede/Antwerpen 1987, 16-17.
Gawronski, J., 'Amsterdam: Baarsjesweg 199', in: Willemsen A., e.a. (red.): *Holland, Archeologische Kroniek van Holland over 2005*, Amsterdam 2006, 13.
Gawronski, J., R. Jayasena & J. Veerkamp, *Zeis onder het maaiveld. Archeologische begeleiding Kolenkit Zuidelijk Veld Fase 1 (2009)*, (BMA AAR 42) Amsterdam 2010
Heijdra, T., *Bos en Lommer en De Baarsjes. De geschiedenis van Amsterdam-West*, Alkmaar 2004
Provincie Noord-Holland, *Leidraad Landschap en Cultuurhistorie Noord-Holland. Ontwikkelen met Ruimtelijke Kwaliteit*, Haarlem 2010
Stol, T., *Wassend water, dalend land. Geschiedenis van Nederland en het water*, Utrecht/Antwerpen 1993
Rossem, V., van, *Het Algemeen Uitbreidingsplan van Amsterdam. Geschiedenis en ontwerp,* Rotterdam 1993

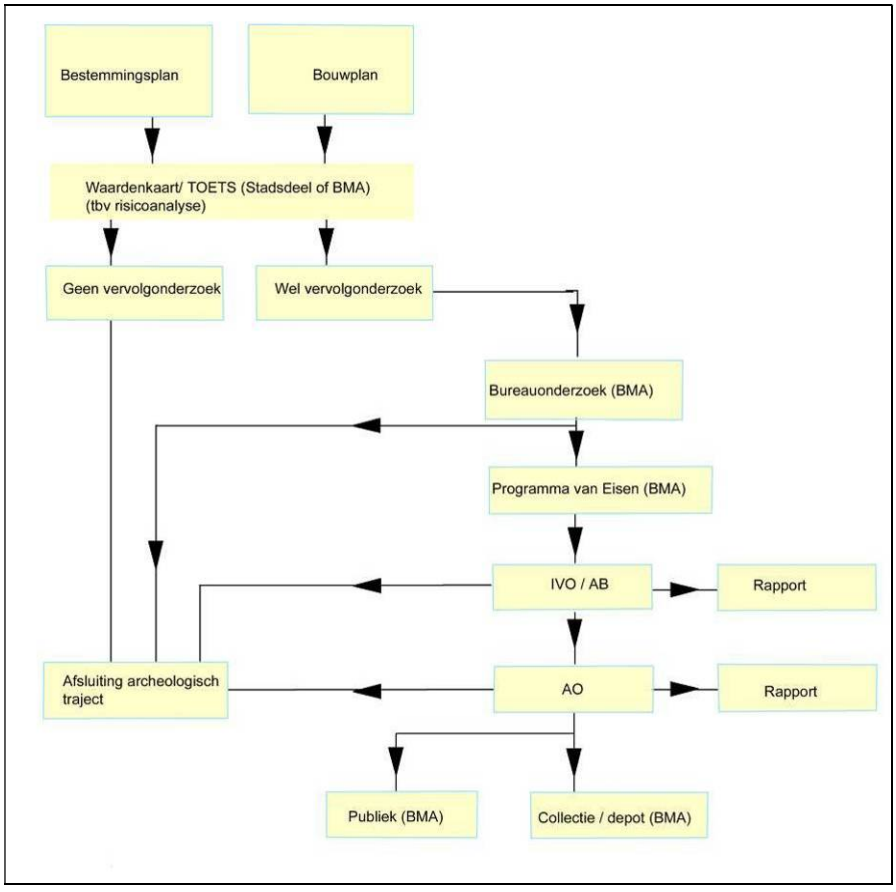
Appendix I: beleidsvarianten, stroomschema

Het archeologisch beleid wordt als maatwerk voor een bepaald plangebied in Amsterdam vastgesteld aan de hand van elf varianten, die een afweging bieden op basis van de aard van de verwachting in combinatie met de specifieke (oppervlakte/diepte) bodemingreep.

- 1: Gebieden met bekende archeologische waarden. Aangezien hier met zekerheid archeologische overblijfselen aanwezig zijn, is bij elke bodemingreep ongeachte het oppervlak of de diepte archeologisch onderzoek noodzakelijk.
- 2: Bebouwde gebieden met een hoge archeologische verwachting binnen het historische centrum van Amsterdam (tot en met de Vierde Uitleg: binnen de Singelgracht). Uitzondering van archeologisch veldonderzoek geldt bij bodemingrepen kleiner dan 50 m^2 of minder dan 0,5 m onder maaiveld.
- 3: Gebieden met een hoge archeologische verwachting langs nog aanwezige historisch infrastructurele assen / in een historische woonkern buiten het historische centrum van Amsterdam. Deze gebieden zijn onbebouwd of de bebouwing dateert van vóór de 19de eeuw. Uitzondering van archeologisch veldonderzoek geldt bij bodemingrepen kleiner dan 100 m^2 of minder dan 0,5 m onder maaiveld.
- 4: Bebouwde gebieden met een hoge archeologische verwachting langs nog in het landschap zichtbare historisch infrastructurele assen / in historische woonkern buiten het historische centrum van Amsterdam. De bebouwing dateert uit het einde van de 19de eeuw. Uitzondering van archeologisch veldonderzoek geldt bij bodemingrepen kleiner dan 100 m^2 of ondieper dan de 19de en 20ste eeuwse ophogingen.
- 5: Bebouwde gebieden met een hoge archeologische verwachting langs voormalige (overbouwde of opgehoogde) historisch infrastructurele assen / in een historische woonkern buiten het historische centrum van Amsterdam. De bebouwing of ophoging dateert uit de 20ste eeuw. Uitzondering van archeologisch veldonderzoek geldt bij bodemingrepen kleiner dan 500 m^2 of ondieper dan de 20ste eeuwse ophogingen.
- 6: Onbebouwde gebieden met een lage archeologische verwachting in de landelijke periferie van Amsterdam. Hier liggen archeologische vondsten dicht aan het oppervlak, zodat relevante archeologische lagen kunnen zijn opgenomen in de bouwvoor. De bouwvoor heeft gemiddeld een diepte van 0,3 – 0,5 m waaronder een eerste sporenvlak zichtbaar wordt. Uitzondering van archeologisch veldonderzoek geldt bij bodemingrepen kleiner dan 10.000 m^2 of minder dan 0,5 m onder maaiveld.
- 7: Bebouwde gebieden met een lage archeologische verwachting binnen het historische centrum van Amsterdam (tot en met de Vierde Uitleg: binnen de Singelgracht). De bebouwing dateert uit het einde van de 19de en de 20ste eeuw. Uitzondering van archeologisch veldonderzoek geldt bij bodemingrepen kleiner dan 10.000 m^2 of ondieper dan de 19de en 20ste eeuwse ophogingen.
- 8: Terreinen met een hoge archeologische verwachting die als vaarweg in gebruik zijn binnen het historische centrum van Amsterdam (tot en met de Vierde Uitleg: binnen de Singelgracht). Uitzondering van archeologisch veldonderzoek geldt bij ingrepen in de waterbodem kleiner dan 500 m^2.
- 9: Gebieden met een lage archeologische verwachting die als vaarweg in gebruik zijn of waren binnen en buiten het historische centrum van Amsterdam. Uitzondering van archeologisch

veldonderzoek geldt bij ingrepen in de (voormalige) waterbodem binnen het historisch centrum kleiner dan 2.500 m^2 en buiten het historisch centrum kleiner dan 10.000 m^2.
- 10: Gebieden met een lage archeologische verwachting die onder water liggen, of die onder water gelegen hebben en ingepolderd zijn of opgespoten zijn. Uitzondering van archeologisch veldonderzoek geldt bij ingrepen kleiner dan 10.000 m^2 of in de oorspronkelijke waterbodem of in het oorspronkelijke maaiveld.
- 11: Gebieden zonder archeologische overblijfselen omdat hier al archeologisch onderzoek of grootschalig grondverzet heeft plaatsgevonden voor bijv. zware funderingen, kelders, tunnels e.d. en gebieden in de voormalige landelijke periferie van Amsterdam buiten de Singelgracht met een lage archeologische verwachting die bovendien opgehoogd, onderheid en bebouwd zijn aan het einde van de 19de en in de 20ste eeuw. Hier geldt een vrijstelling van archeologisch onderzoek.
Gebieden waar al archeologisch onderzoek heeft plaatsgevonden zijn wel indirect van belang voor archeologische planning omdat ze aanwijzingen geven voor de eventuele aanwezigheid van archeologische resten in omliggende gebieden.

Voor de beleidsvarianten, 4, 5 en 7 tot en met 10 geldt dat het dieptecriterium op de uiteindelijke beleidskaart nader wordt gespecificeerd.



Stroomschema archeologie BMA

Colofon

Archeologisch Bureauonderzoek 12-027
Voor akkoord controle proces en waardestelling:

BRL SIKB 4000 PROTOCOL 4002

Hoofd afdeling Archeologie BMA
Prof. dr. J.H.G. Gawronski

Datum:	16-05-2011
Status:	definitief
Redactie:	prof. dr. J.H.G. Gawronski
Tekst:	drs. J. van den Dijssel, dr. J. Euwe
Cartografie:	drs. J. van den Dijssel

© Bureau Monumenten & Archeologie, Gemeente Amsterdam, 2012
Postbus 10718, 1001 ES Amsterdam, 020-2514900

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op enigerlei andere wijze, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van BMA. BMA aanvaardt geen aansprakelijkheid voor eventuele schade voortvloeiend uit de toepassing van de adviezen of het gebruik van de resultaten van dit onderzoek.

Gemeente Amsterdam

Mercatorpark

Cultuurhistorische verkenning
C 20-008 Amsterdam 2020

Inhoud

	Inleiding	**4**
1	**Samenvatting, aanwezige waarden en advies**	**5**
2	**Beleidskader**	**8**
3	**Historisch stedenbouwkundige analyse**	**9**
4	**Betekenisvolle bebouwing**	**27**
	Bronnen	**30**
	Colofon	**30**

Inleiding

Grond & Ontwikkeling heeft Monumenten en Archeologie (MenA) verzocht te adviseren over de bovengrondse cultuurhistorische waarden die bij het opstellen van een nieuw bestemmingsplan voor het plangebied Mercatorpark ten noorden van de Jan Evertsenstraat van belang zijn. Dit heeft geresulteerd in een beknopte uiteenzetting van de ontstaansgeschiedenis en een overzicht van de in het gebied aanwezige bovengrondse cultuurhistorische waarden. Voor de ondergrondse cultuurhistorische waarden verwijzen we naar het Archeologisch Bureauonderzoek van MenA.
Bij cultuurhistorische waarden gaat het over sporen, objecten, patronen en structuren die zichtbaar of niet zichtbaar onderdeel uitmaken van onze leefomgeving en een beeld geven van een historische situatie of ontwikkeling. In veel gevallen bepalen deze cultuurhistorische waarden de identiteit van een plek of gebied en bieden ze aanknopingspunten voor toekomstige ontwikkelingen. Het is meestal niet nodig alle cultuurhistorische elementen aan te wijzen als beschermd monument of gezicht. Het is wel van belang dat cultuurhistorische waarden worden betrokken in de planvorming en worden meegewogen in de besluitvorming over de inrichting van een gebied.



Afbeelding: Begrenzing van het te onderzoeken gebied. Bron: City Data Amsterdam, luchtfoto 2019.

1 Samenvatting, aanwezige waarden en advies

1.1 Samenvatting

Het plangebied Mercatorpark ligt in de vroegere gemeente Sloten, in de voormalige Sloter Binnenpolder waarvan de ontginning in de 11de of 12de eeuw startte. De gronden waren oorspronkelijk in gebruik als veengebied met boerderijen van elkaar gescheiden door middel van perceleringssloten. In 1921 werd de gemeente Sloten door Amsterdam geannexeerd. Ongeveer een decennium later werden de Sloter Binnenpolder en andere polders ten westen van de stad voor de ontwikkeling van de Westelijke Tuinsteden bestemd in het Algemeen Uitbreidingsplan voor Amsterdam (AUP) uit 1935.
Het terrein ten oosten van de ringweg A10, aan de noordkant begrensd door de Jan van Galenstraat, aan de zuidkant door de Jan Evertsenstraat en aan de oostkant door de Orteliuskade, werd in het AUP als onderdeel van het Rembrandtpark bestemd, met aan de westkant twee hoogbouwelementen. In 1939, toen de locatie nog aan de rand van de stad lag, werd er echter een zwembad aangelegd. In de uitwerking van de latere plannen is het terrein mede daarom voor openbare voorzieningen bestemd. In de loop van de tijd zijn dus in het gebied een nijverheidsschool, een reumacentrum, een lagere technische school, de stadsdeelwerf en een speelterrein naast het zwembad aangelegd. Rond het jaar 2000 werd de nijverheidsschool gesloopt om plaats te maken voor de Screeningsbalie Bijzondere doelgroepen van de gemeente Amsterdam. Het zwembad is al twee keer ingrijpend gerenoveerd, een keer in de jaren '70 en nogmaals in 2002-2006.
Het resultaat is een gebied dat een belangrijk deel van haar identiteit aan de AUP-bouwperiode dankt, maar dat volledig met voorzieningen bebouwd werd vanwege de centrale ligging tussen de oude en de nieuwe stad en door de eerdere aanleg van het zwembad. Het groen in het plangebied verbindt de verschillende gebouwen met elkaar terwijl het groen langs de infrastructuur het plangebied met de aangrenzende buurten verbindt. De bredere groenstrook langs de Jan van Evertsenstraat verbindt het stadscentrum met de nieuwe Westelijke Tuinsteden. Van het oorspronkelijke polderlandschap is niets overgebleven.

1.2 Aanwezige waarden en advies

De adviezen zijn uitgesplist naar de verschillende aanwezige waarden die voor het plangebied gelden.

<u>Sloopvergunning</u>
Het verdient aanbeveling om voor de betekenisvolle bebouwing die met een orde 1 of 2 gewaardeerd is, een sloopvergunningsstelsel op te nemen waarbij een bepaling van zodanige strekking wordt opgenomen dat een nadere cultuurhistorische afweging gemaakt moet worden.
De achtergrond hiervan is dat sinds 1 april 2012 voor de activiteit slopen alleen nog een meldingsplicht bestaat en geen samenloopregeling bestaat tussen de melding en de omgevingsvergunning. Dit is wel het geval indien een sloopregeling wordt opgenomen in het bestemmingsplan. Aangezien bij de orde 1

en 2 panden het ruimtelijke beeld/stads- en straatbeeld in het geding is, ligt hier de ruimtelijke relevantie en relatie met het bestemmingsplan.

Voormalige LTS Patrimonium

In het plangebied bevindt zich het voormalige LTS Patrimonium van architect J.B. Ingwersen. Het schoolcomplex bestaat uit een hoofdvolume met drie, parallel geschakelde, rechthoekige volumes van verschillende grootte en hoogte. Los daarvan liggen aan de noordzijde van de school twee gymlokalen en een directeurswoning, ook door architect Ingwersen ontworpen. De school met gymzalen en directeurswoning vormen een cultuurhistorisch waardevol ensemble dat, samen met het reumacentrum, deel uitmaakt van een stedenbouwkundige eenheid aan de Jan van Breemenstraat dat aan de historische gelaagdheid van de locatie bijdraagt. Het schoolgebouw heeft daarenboven een duidelijke stedenbouwkundige werking omdat de ingang ervan vormgegeven is als beëindiging van de Jan van Breemenstraat.
Het verdient aanbeveling om in het bijzonder het hoofdgebouw en de gymzalen (orde 1) met hun architectonische detaillering en stedenbouwkundige betekenis te behouden in de herontwikkeling van de locatie. De directeurswoning (orde 2) maakt deel uit van het cultuurhistorisch waardevol ensemble met karakteristieke architectuur. MenA heeft daarom de voorkeur voor het behouden van deze woning (zie ook hierboven). Als sloop overwogen wordt, moet dit zorgvuldig onderbouwd worden.

Zwembad

Het zwembad bevindt zich op dezelfde locatie sinds 1939 hoewel het twee keer grondig gerenoveerd is, één keer in de jaren 70 en opnieuw in 2002-2006. De aanwezigheid van deze maatschappelijke voorziening in het plangebied heeft daarom cultuurhistorische betekenis. Het huidige gebouw is tevens spectaculair vormgegeven met een groenbekleding en is een icoon geworden in de wijk. Een vroeg voorbeeld van een duurzame en ecologische oplossing voor een openbaar gebouw. Het verdient aanbeveling om deze functie plus bijbehorend gebouw te behouden in de herontwikkeling van de locatie.

Stedenbouwkundige opzet

Het Mercatorpark-gebied ligt in de transitiezone tussen de oude stad met gesloten bouwblokken en de nieuwe wijken met een open verkaveling. Hier zijn de verschillende voorzieningen al in een voor het AUP kenmerkende open opzet georganiseerd. Het verdient aanbeveling om deze open opzet te behouden in de herontwikkeling van de locatie en nieuwe bouwmassa's op een zorgvuldige manier aan te sluiten bij de cultuurhistorisch waardevolle bebouwing (voormalige LTS Patrimonium en zwembad).
In de oorspronkelijke planvorming maakte Mercatorpark deel uit van het Rembrandtpark. Later is dit veld bebouwd met openbare voorzieningen in een open verkaveling, waarbij een verbinding werd gelegd tussen de Jan Evertsenstraat en de Jan van Galenstraat. In deze verbinding is een samenhang aanwezig met het Rembrandtpark, omdat de brug tegenover de ingang van het park ligt. Het verdient aanbeveling die samenhang in de gebiedsontwikkeling van het Mercatorpark te betrekken, ook in de vormgeving van beide zijden van de Jan Everstenstraat.

Samenhang tussen stedenbouwkundige opzet en groenstructuur (AUP)

In de naoorlogse Westelijke Tuinsteden werd het groen voor het eerst als gelijkwaardig stedenbouwkundig element gezien. Groen werd niet alleen gebruikt om de relatie tussen bebouwing en

het omringende parklandschap te waarborgen, maar ook die tussen bebouwde en onbebouwde ruimtes binnen het stedelijke weefsel.
In het Mercatorpark-gebied liggen de bredere groenstroken langs de A10, de Jan van Galenstraat, de Orteliuskade en de Jan Evertsenstraat. De Jan Evertsenstraat heeft verder een asymmetrisch profiel, waarbij de rijbanen alleen aan de noordelijke kant gescheiden zijn van de bebouwing door middel van een plantsoen/groenstrook met sloot. Het verdient aanbeveling om de groenstroken langs de infrastructuur als zodanig te bestemmen en het cultuurhistorisch waardevolle profiel van de Jan Evertsenstraat, inclusief plantsoen en sloot, in het bestemmingsplan te verankeren.
De bestaande met bomen beplante voorpleintjes (voor het stadskantoor van Dienst Werk en Inkomen en voor het zwembad), de rijen bomen langs de straten en de bomengroepen die het zwembad omringen zijn al voor de vernieuwing van het gebied in de jaren 2000 aanwezig en zijn van structurerend belang. MenA adviseert deze bomengroepen als betekenisvol element in de gebiedsontwikkeling te benutten.

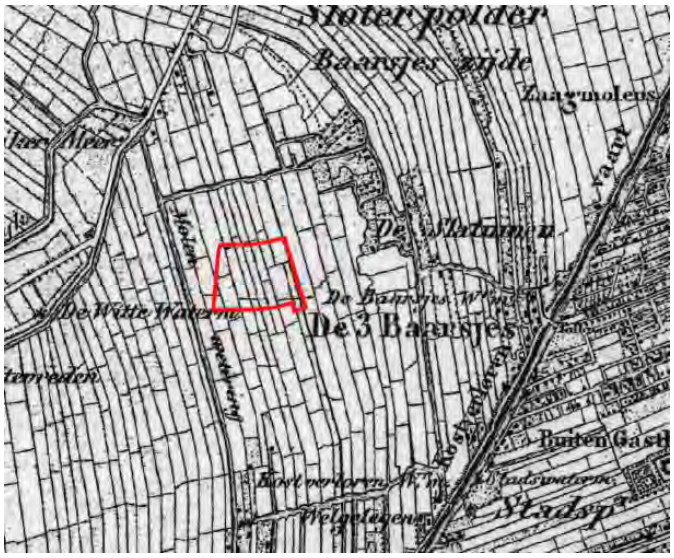
2 Beleidskader

Naar aanleiding van de Modernisering van de Monumentenwet en de wijziging van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro, d.d.17 juni 2011, staatsblad 5 juli 2011, nr 339) dient per 1 januari 2012 bij het maken van bestemmingsplannen een beschrijving te worden opgenomen "van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden".
In de toelichting van de Bro staat dat dit betekent dat gemeenten een analyse moeten verrichten van de cultuurhistorische waarden en daar conclusies aan verbinden die in een bestemmingsplan verankerd worden. Dit vermindert de noodzaak tot het aanwijzen van nieuwe beschermde monumenten omdat aan het belang van de cultuurhistorie dan waarde wordt toegekend via het proces van de ruimtelijke ordening.
Voor Amsterdam komt het verankeren van de cultuurhistorie in het proces van ruimtelijke ordening ook aan bod in de Beleidsnota 'Ruimte voor Geschiedenis' (vastgesteld 13 april 2005) en 'Spiegel van de Stad, visie op het erfgoed van Amsterdam' (vastgesteld 14 november 2011) en in 'Erfgoed voor de stad, agenda voor het erfgoed in een groeiend Amsterdam'(vastgesteld 5 juli 2016).
De Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie van de provincie Noord-Holland is een geografische uitwerking van de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie (vastgesteld op 10 april 2018). De kaart geeft in zijn algemeenheid informatie over landschapstypen, aardkundige waarden, cultuurhistorische objecten/monumenten, archeologische verwachtingen en structuurdragers als militaire structuren en historische dijken. Deze informatiekaart is voor wat betreft bovengrondse cultuurhistorische waarden vooral gericht op gemeente overschrijdende zaken. Het is daarom niet gericht op de specifiek Amsterdamse waarden, en het geeft daar dan ook geen beeld van.

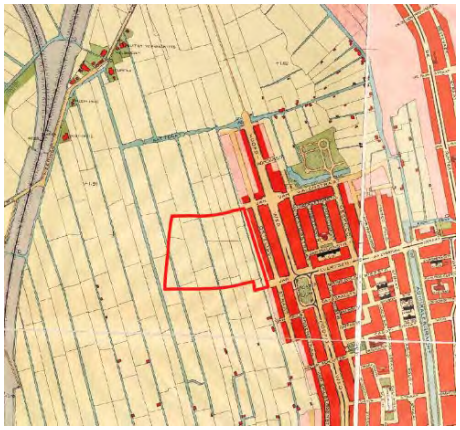
3 Historisch stedenbouwkundige analyse

Ontstaansgeschiedenis

Het plangebied Mercatorpark ligt in de vroegere gemeente Sloten, in de voormalige Sloter Binnenpolder waarvan de ontginning in de 11de of 12de eeuw startte. Deze polder behoorde tot in de 19de eeuw tot de ambachtsheerlijkheid Sloten, die uit vier 'bannen' (rechtsgebieden) bestond: Sloten, Sloterdijk, Osdorp en de Vrije Geer. De gronden waren oorspronkelijk in gebruik als veengebied waar boerderijen, van elkaar gescheiden door middel van perceleringssloten, verrezen. Om het waterniveau op peil te houden werden in de 15de en 16de eeuw kades en dijken met molen aangelegd die voor de afwatering zorgden. In 1848 werden de vier bannen zelfstandige gemeenten en in 1921 gingen de vier gemeenten op in de gemeente Amsterdam. In het Algemeen Uitbreidingsplan voor Amsterdam (AUP) uit 1935 werden de Sloter Binnenpolder en andere polders ten westen van de stad bestemd voor de ontwikkeling van de Westelijke Tuinsteden.



Afbeelding: Het plangebied (rood omlijnd) in de Sloter Binnenpolder op de Topografisch Militaire Kaart uit 1854. Bron: *Archeologisch bureauonderzoek Plangebied Mercatorpark Stadsdeel West*, MenA Amsterdam 2012.

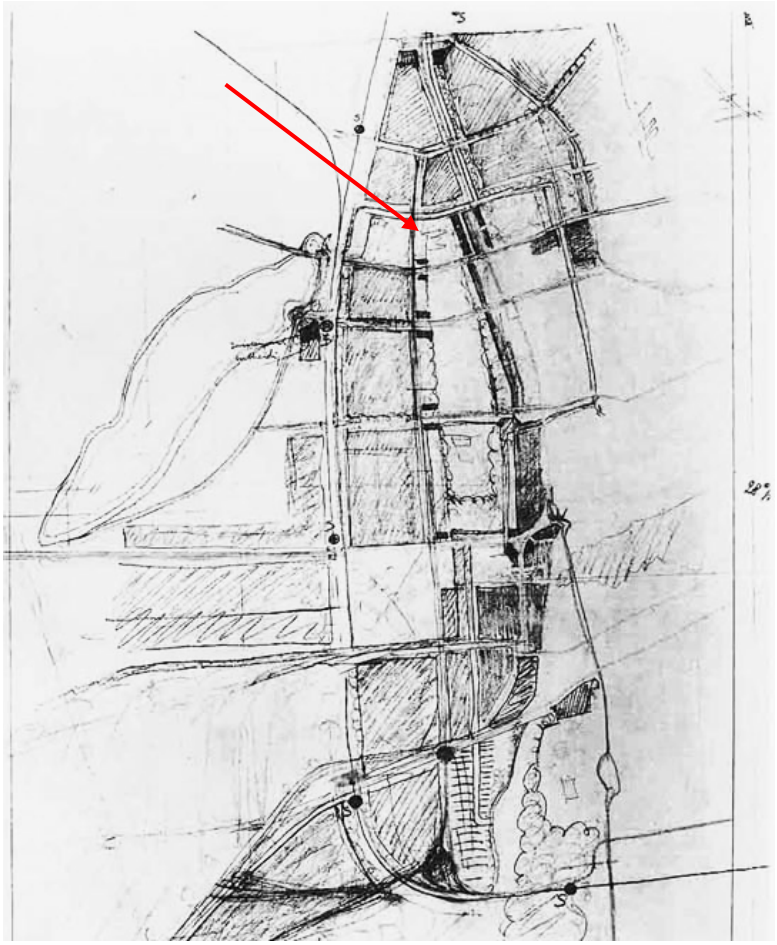


Afbeelding: Het plangebied (rood omlijnd) in de Sloter Binnenpolder op een kaart van Publieke Werken uit 1929. Bron: *Archeologisch bureauonderzoek Plangebied Mercatorpark Stadsdeel West*, MenA Amsterdam 2012.

Plan West, 1929-1930

Het plangebied hoort tegenwoordig formeel bij de wijk De Baarsjes, maar bevindt zich, evenals Bos en Lommer, in het tussengebied tussen de Ring '20-'40 en de Westelijke Tuinsteden. Het plangebied is begrensd door de Jan Evertsenstraat, de verhoogde Einsteinweg (de A10), de Jan van Galenstraat en de Orteliuskade en vormt, samen met de Overtoomse Veld en de Westlandgracht, de schakel tussen de oude en de nieuwe stad.

De hoofdstructuur van Overtoomse Veld en Westlandgracht werd al in 1929 in het Plan West getekend. Dit plan voor het westelijke grondgebied van de gemeente was een van de eerste plannen die door de net opgerichte afdeling Stadsontwikkeling opgesteld werd. Het doel van de afdeling was om aan de bouwactiviteiten in het gebied vorm te kunnen geven. In het plan werd het westelijke grondgebied van de gemeente door een orthogonaal grid van hoofdwegen ingekaderd, waarmee een aantal bouwvelden over de oude polderverkaveling heen ontstonden. Het plangebied, tussen de Overtoomse Veld en het ten noorden daarvan gelegen Bos en Lommer, werd door Cornelis van Eesteren als onderdeel van het Rembrandtpark ingetekend, zoals op onderstaande schets is te zien.



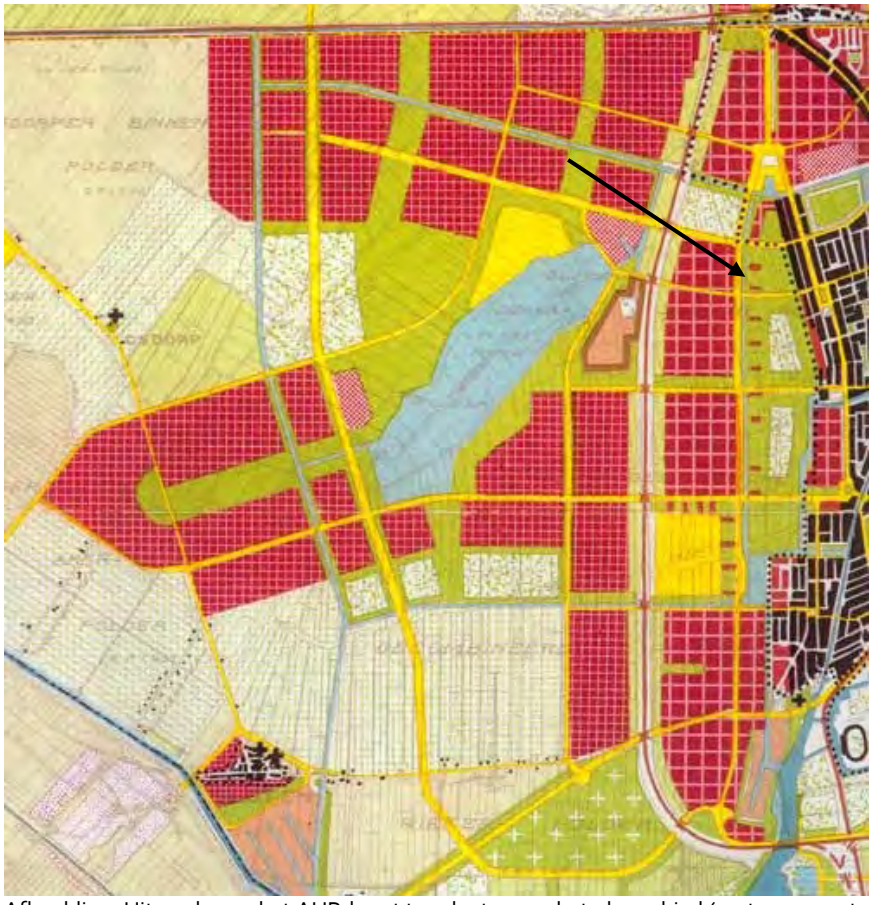
Afbeelding: schets voor Amsterdam-West van C. van Eesteren, juli-augustus 1929.
Het plangebied is met een rode pijl aangegeven. Bron: EFL-stichting.



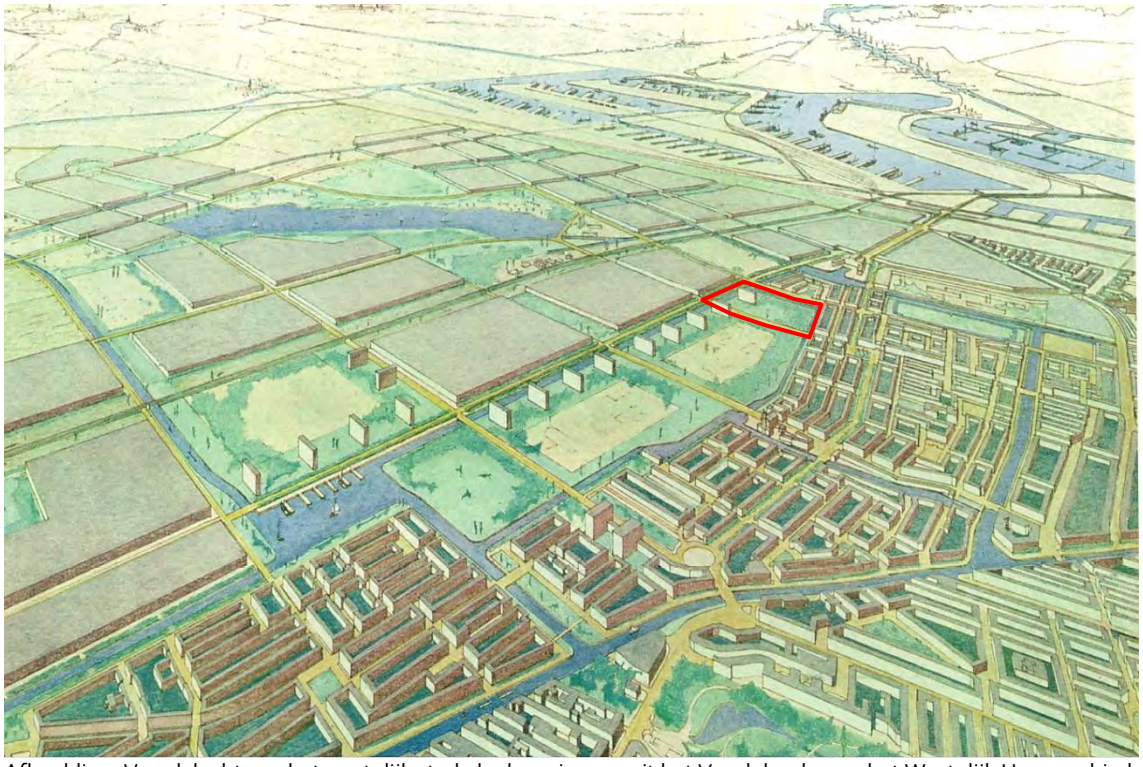
Afbeelding: Plan West Amsterdam, januari 1930. Het plangebied is met een rode pijl aangegeven. Bron: EFL-stichting.

Algemeen Uitbreidingsplan Amsterdam, 1935

Plan West werd in het in 1935 vastgestelde Algemeen Uitbreidingsplan Amsterdam (AUP) opgenomen. Het AUP volgde de moderne stedenbouwkundige ideeën van die tijd, waarin gebruik werd gemaakt van gedetailleerd sociaalwetenschappelijk onderzoek en bevolkingsgroeiprognoses om de vier hoofdfuncties wonen, werken, recreatie en verkeer in relatie tot elkaar in de ruimte te ordenen. De stad kreeg hierin een vingervormig bebouwd gebied, van het midden tot de rand, waartussen de groene zones waren gepland. De stedenbouwkundige structuur van de Westelijke Tuinsteden is het resultaat van het samenspel tussen de infrastructuur, de bebouwing en het water- en groenstructuur: de Sloterplas en het Sloterpark vormen de groene kern van het nieuwe stadsdeel, terwijl het Rembrandtpark en de imposante Westlandgracht, op de overgang van oud naar nieuw, de stedenbouwkundige ontwikkeling van de wijken binnen de ringspoorbaan afronden. Rembrandtpark was noord-zuid gepland en kreeg een vrij grote omvang, omdat in aangrenzende vooroorlogse wijken weinig parkgroen aanwezig was.
In het AUP werd het plangebied ook als park bestemd, als onderdeel van het toekomstige Rembrandtpark. In het plan markeert hoogbouw de hoofdlijnen van de infrastructuur en ook aan de westrand van het Rembrandtpark, langs de Einsteinweg, was hoogbouw gepland. In het plangebied (het toekomstige Mercatorpark) waren twee van deze hoogbouwelementen gepland, zoals hieronder te zien is.



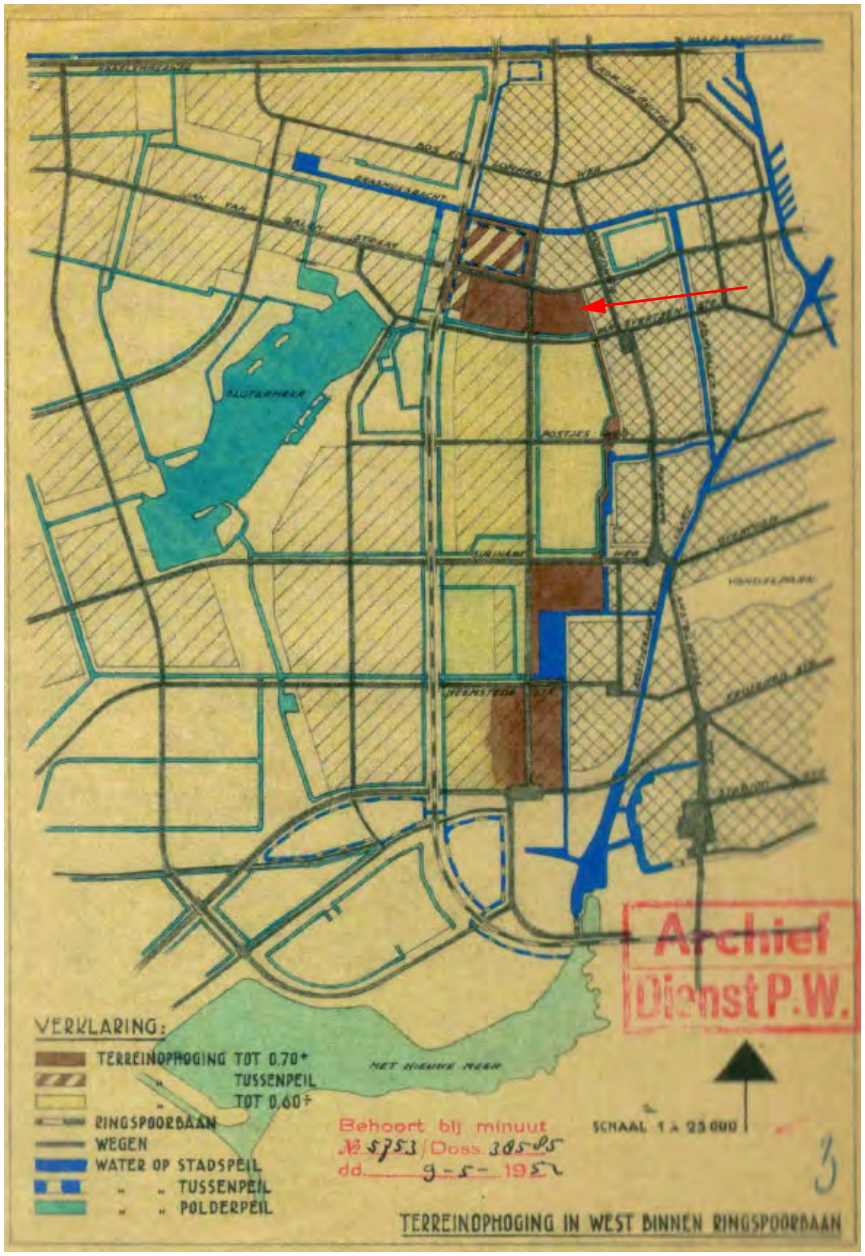
Afbeelding: Uitsnede van het AUP-kaart ter plaatse van het plangebied (met een zwarte pijl aangegeven).



Afbeelding: Vogelvlucht van het westelijk stadsdeel, gezien vanuit het Vondelpark naar het Westelijk Havengebied en het Noordzeekanaal. Het plangebied is met een rode lijn aangegeven. Bron: AUP, 1934-1935.

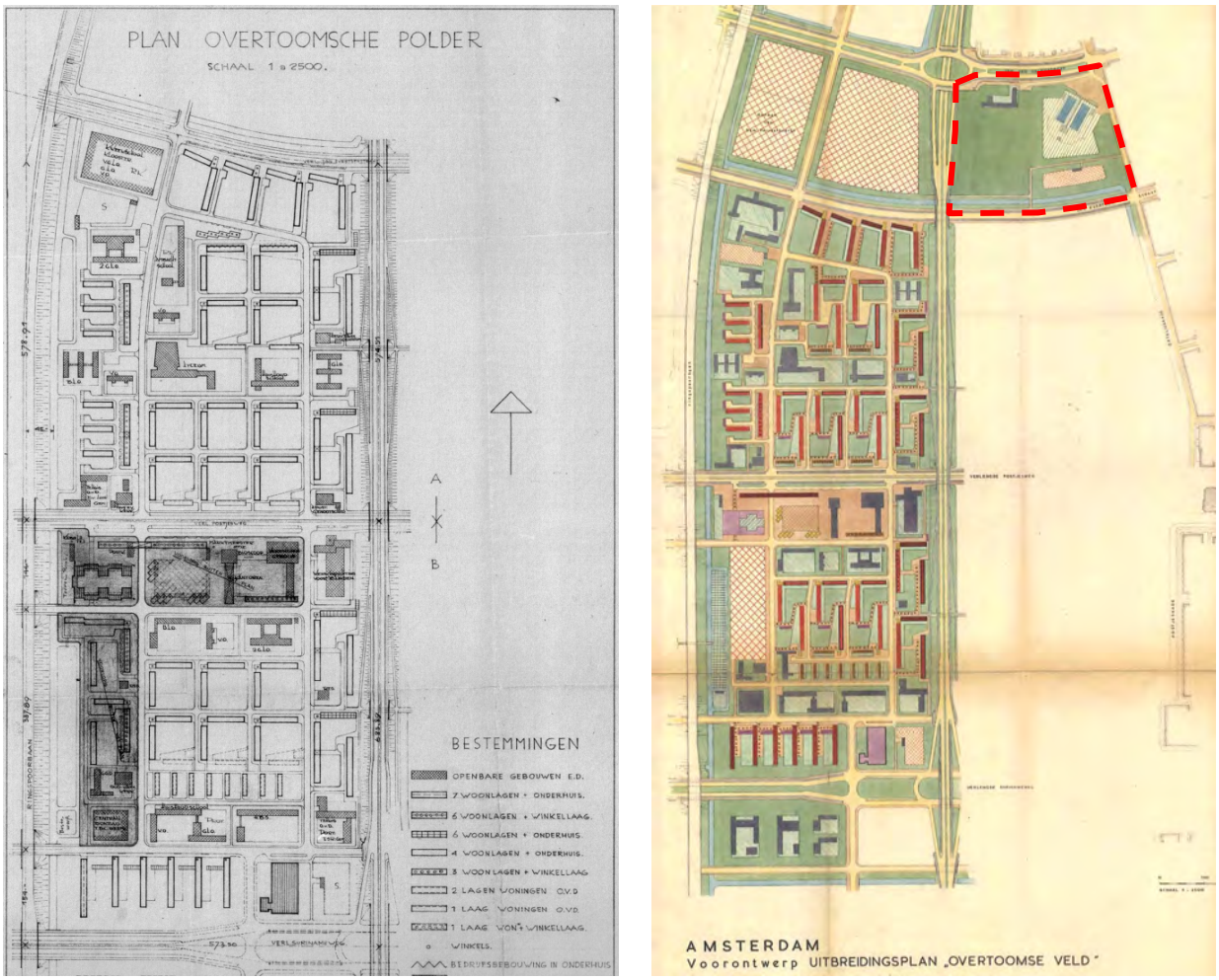
Plannen rond 1950, ter uitvoering van het AUP

Na de oorlog werd het AUP op delen herzien en uitgevoerd. In februari 1950 werd besloten om de gronden buiten de ringspoorbaan, inclusief de waterwegen, niet op boezempeil maar op polderpeil op te hogen. Dit vanwege de hoge zandprijzen en vermoedelijk ook door tijdgebrek. Om het peilverschil met Oud-West te overbruggen werd voorgesteld om de gronden binnen de ringspoorbaan deels op boezempeil op te hogen en zo ook het huidige Mercatorpark-gebied en de Westlandgracht, de twee koppen van het geplande nieuwe park. De rest van de grond die voor het park bestemd was, bleef echter op polderpeil. In 1953 werd het voorstel voor de grondophoging door de Raad goedgekeurd. Ook de geplande 'normale stadsweg voor gemengd verkeer' werd verhoogd en doorontwikkeld tot een kruisingsvrije autoringweg, de huidige A10. De Jan van Galenstraat en de Jan Evertsenstraat verbinden samen met de andere oostwestgeoriënteerde hoofdwegen de oude stad met de nieuwe AUP-wijken.

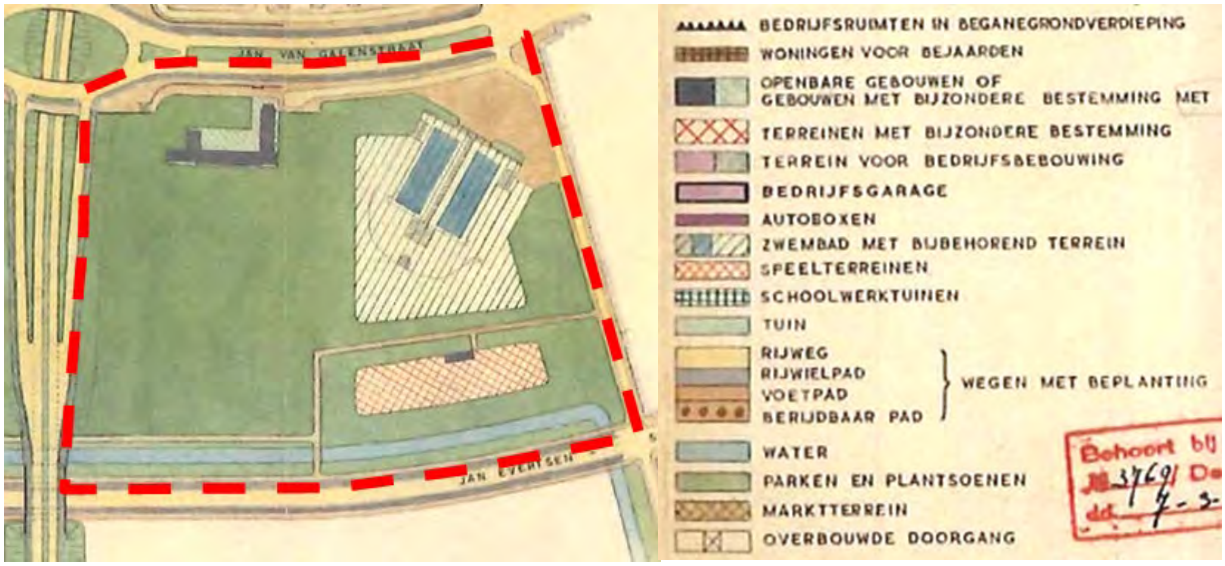


Afbeelding: Voorstel voor de terreinophoging in West binnen de ringspoorbaan op stads- of boezempeil (in bruin), tussenpeil (bruin/wit gestreept) en polderpeil (geel), 1952. Het plangebied is met een rode pijl aangegeven. Bron: *De Nieuwe Grachten Gordel*, 2017.

Het eerste stedenbouwkundig ontwerp voor Overtoomse Veld, het *Plan Overtoomsche Polder* van juli 1954, betreft alleen de woonvelden ten westen van de ringweg. De Spoorweg, de Lelylaan, de Jan Evertsenstraat en de Einsteinweg (de ringweg A10) vormen de plangrenzen. De centrale ligging van Overtoomse Veld tussen de oude en nieuwe stad, in de nabijheid van de ringweg en de trein- en metrolijn, maakt het gebied echter aantrekkelijk voor bedrijven en openbare gebouwen en voorzieningen. In het volgende *Voorontwerp Uitbreidingsplan 'Overtoomse Veld'*, in 1955 gereed, vormt het tracé van de nieuwe Jan van Galenstraat de nieuwe plangrens en wordt bovendien veel plek ingeruimd voor bijzondere, wijkoverstijgende voorzieningen. Ook de noordelijke kop van het latere Rembrandtpark ten oosten van de Einsteinweg (het studieobject van deze cultuurhistorische verkenning) werd aan het plangebied toegevoegd en voor 'openbare gebouwen of gebouwen met bijzondere bestemming (met erf)', 'speelterreinen', 'zwembad met bijbehorend terrein', 'parken en plantsoenen', 'wegen met beplanting' en 'water' bestemd (zie onderstaande afbeeldingen). Ten westen van dit terrein werd de grond voor 'bijzondere bestemmingen' gereserveerd. Pas later, in de jaren '60, zou er een plan voor het Rembrandtpark gemaakt worden, vanwege de hoeveelheid tuinders die zich daar nog bevond. De bestemming bleef hetzelfde als in het AUP: park met incidentele hoogbouw.



Afbeelding links: Dienst Publieke Werken, afdeling Stadsontwikkeling, plan Overtoomsche Polder, 27 juli 1954; Afbeelding rechts: Voorontwerp Uitbreidingsplan 'Overtoomse Veld', februari 1955; Het plangebied is met een rode stippenlijn indicatief aangegeven. Bron: *De Nieuwe Grachten Gordel*, 2017.



Afbeelding: Uitsnede van het Voorontwerp Uitbreidingsplan 'Overtoomse Veld' (1955) ter plaatse van het plangebied. Het plangebied is met een rode stippenlijn indicatief aangegeven. Bron: *De Nieuwe Grachten Gordel*, 2017.



Afbeelding: Voorontwerp Uitbreidingsplan 'Overtoomse Veld', met aanduiding van de voorzieningen in de wijk, 1955. Het plangebied is met een rode stippenlijn indicatief aangegeven. Bron: *De Nieuwe Grachten Gordel*, 2017.

In het hetzelfde jaar, 1955, verscheen een versie van het *Voorontwerp Uitbreidingsplan 'Overtoomse Veld'* met aanduiding van de voorzieningen in de wijk. Deze bewerking kwam in 1956 te vervallen maar de voorzieningen die voor Mercatorpark gepland waren, bleven bestaan hoewel op een andere manier in het gebied georganiseerd: het zwembad, een vakschool voor vrouwen- en kinderkleding (in de loop van het

planproces een nijverheidsschool geworden) en een 'Rheuma bestrijdingscentrum'. Ten westen van het Mercatorpark werden een ziekenhuis (het Sint Lucas Andreas ziekenhuis) en een busgarage GVB gepland.

Jan van Galenbad en Vakschool voor dames- en kinderkleding 'Prinses Irene', jaren '40-'50
Fotografisch bewijs laat zien dat zowel het zwembad als de vakschool voor dames- en kinderkleding al gebouwd waren tijdens de planvorming voor het Mercatorpark-gebied. Het zwembad werd in 1939-1941 gebouwd terwijl de school in december 1956 open ging. De richting van het zwembad had waarschijnlijk te maken met het zicht op het lager gelegen omliggende polderlandschap ten zuidwesten daarvan. Ten opzichte van de foto's (zie hieronder) werd in het Voorontwerp Uitbreidingsplan 'Overtoomse Veld' uit 1955 het zwembadterrein vergroot en orthogonaal getekend zodat het binnen de AUP-opzet zou passen. Het oorspronkelijk T-vormige zwembadgebouw had twee bouwlagen en was met een plat dak afgewerkt. Dit modernistische gebouw maakte verder gebruik van zijn vorm om twee aparte vleugels, ieder met een apart openluchtzwembad, te creëren: één voor mannen en één voor vrouwen. De hoofdentree was georiënteerd op de kruising Jan van Galenstraat - Orteliuskade en daarvan gescheiden door middel van een royaal beboomd voorplein. Het plein was het ruimtelijke resultaat van de atypische diagonale ligging van het gebouw ten opzichte van de twee straten. De vakschool was in een traditionelere stijl gebouwd, met bakstenen wanden en een schuine kap.



Afbeelding: Luchtfoto van het Jan van Galenbad, Jan van Galenstraat 315, gezien in noordelijke richting, 2 augustus 1954. Bron: SAA/ Aviodrome Luchtfotografie, A04139000492.



Luchtfoto van het openluchtzwembad het Jan van Galenbad, Jan van Galenstraat 315, gezien in westelijke richting. Hier is de T-vorm van het gebouw goed zichtbaar. Bron: SAA/ Aviodrome Luchtfotografie, A04139000491.







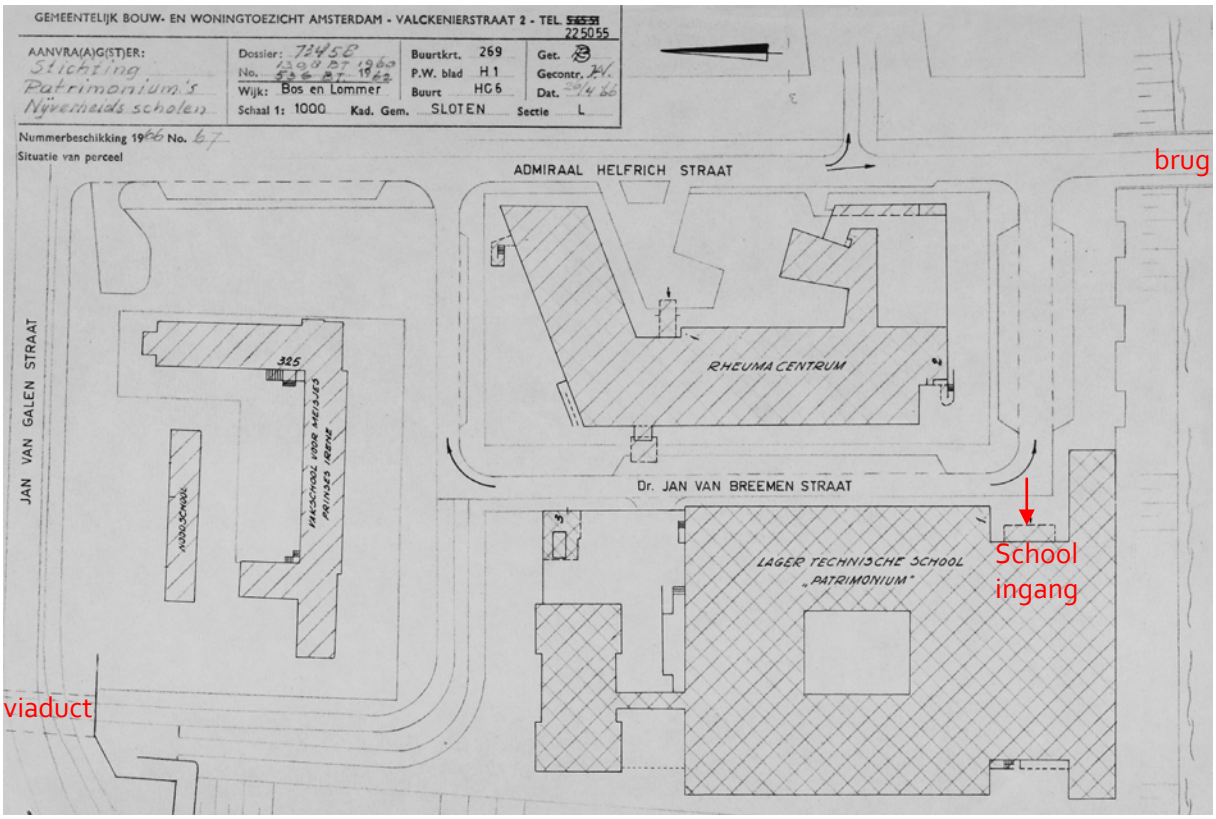
Afbeeldingen: Openluchtzwembad Jan van Galenbad ter hoogte van de Orteliuskade, 5 juni 1967. Bron: SAA, OSIM00007005941, OSIM00007005942 en 010122006621.



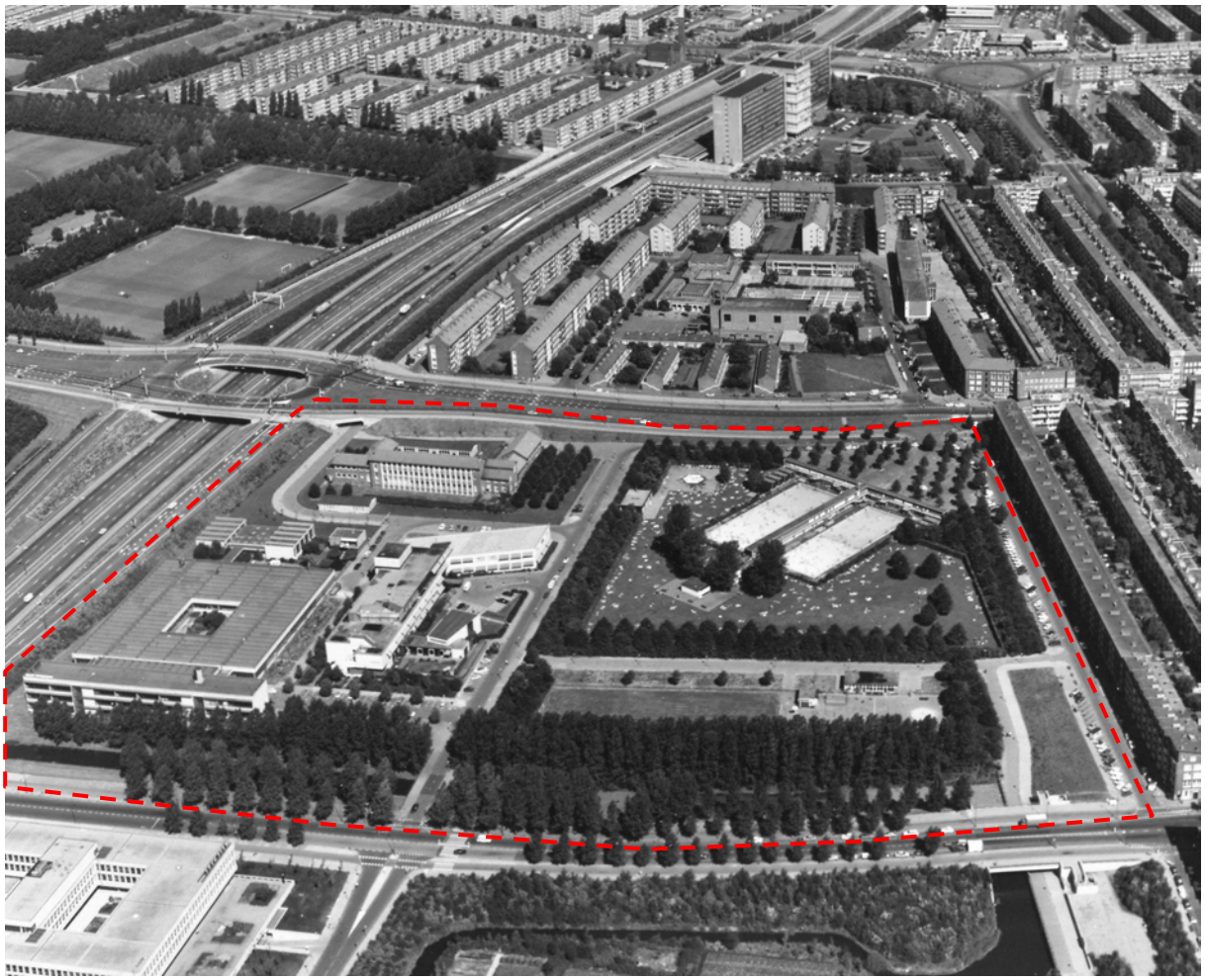
Afbeelding: Jan van Galenstraat 325, Vakschool voor dames- en kinderkleding 'Prinses Irene' (Vak- en Huishoudschool; geopend 17-12-1956), foto: mei 1956. Bron, SAA, 010009019339.

Cluster van openbare voorzieningen, jaren '60-'70

In de loop van de jaren '60-'70 werd het Mercatorpark-gebied volledig met voorzieningen bebouwd: naast het zwembad en de nijverheidsschool werden het geplande reumacentrum en speelterrein gerealiseerd, alsook de Stadsdeelwerf en een tweede school. Ook de stedenbouwkundige structuur van het gebied werd in de loop van de jaren '60-'70 verder gedefinieerd. Als kader voor de invulling van de bouwvelden ontwierp de afdeling Stadsontwikkeling een orthogonaal raster van hoofdverkeerswegen en de grotere instellingen in de Overtoomse-Veld kwamen tussen de Jan Evertsenstraat en de Jan van Galenstraat te liggen, zoals eerder benoemd. Het Mercatorpark-gebied ligt in de transitiezone tussen de oude stad met gesloten bouwblokken en de nieuwe wijken met een open verkaveling. Hier zijn de verschillende voorzieningen in een voor het AUP kenmerkende open opzet georganiseerd. De weg met brug die in het Voorontwerp Uitbreidingsplan 'Overtoomse Veld' (1955) al te zien is, de Admiraal Helfrichstraat, werd later dwars door het gebied getrokken zodat er een verbinding over het veld ontstond tussen de Jan Evertsenstraat en de Jan van Galenstraat. Deze weg scheidt het plangebied feitelijk in twee delen: een deel met de twee scholen en het reumacentrum en een groener deel met het zwembad, de stadsdeel werf en een speelterrein. Verder ligt de brug in de verlenging van de noordelijke ingang van het Rembrandtpark en zorgt zo voor een mooie aansluiting met dit recreatiegebied.
De tweede school die in het gebied is gekomen, de grote 2e Christelijke LTS van architect Ingwersen, staat sinds 1967 aan de Jan Evertsenstraat. De ingang van de school is echter duidelijk vormgegeven als beëindiging van de Dr. Jan van Breemenstraat, die daarom van het plan van 1955 afwijkt en niet meer parallel aan de Jan Evertsenstraat richting Nieuw-West loopt. Bovendien verbindt de Dr. Jan van Breemenstraat het plangebied met de aangrenzende buurt ten noorden ervan via een viaduct voor langzaam verkeer onder de Jan van Galenstraat.

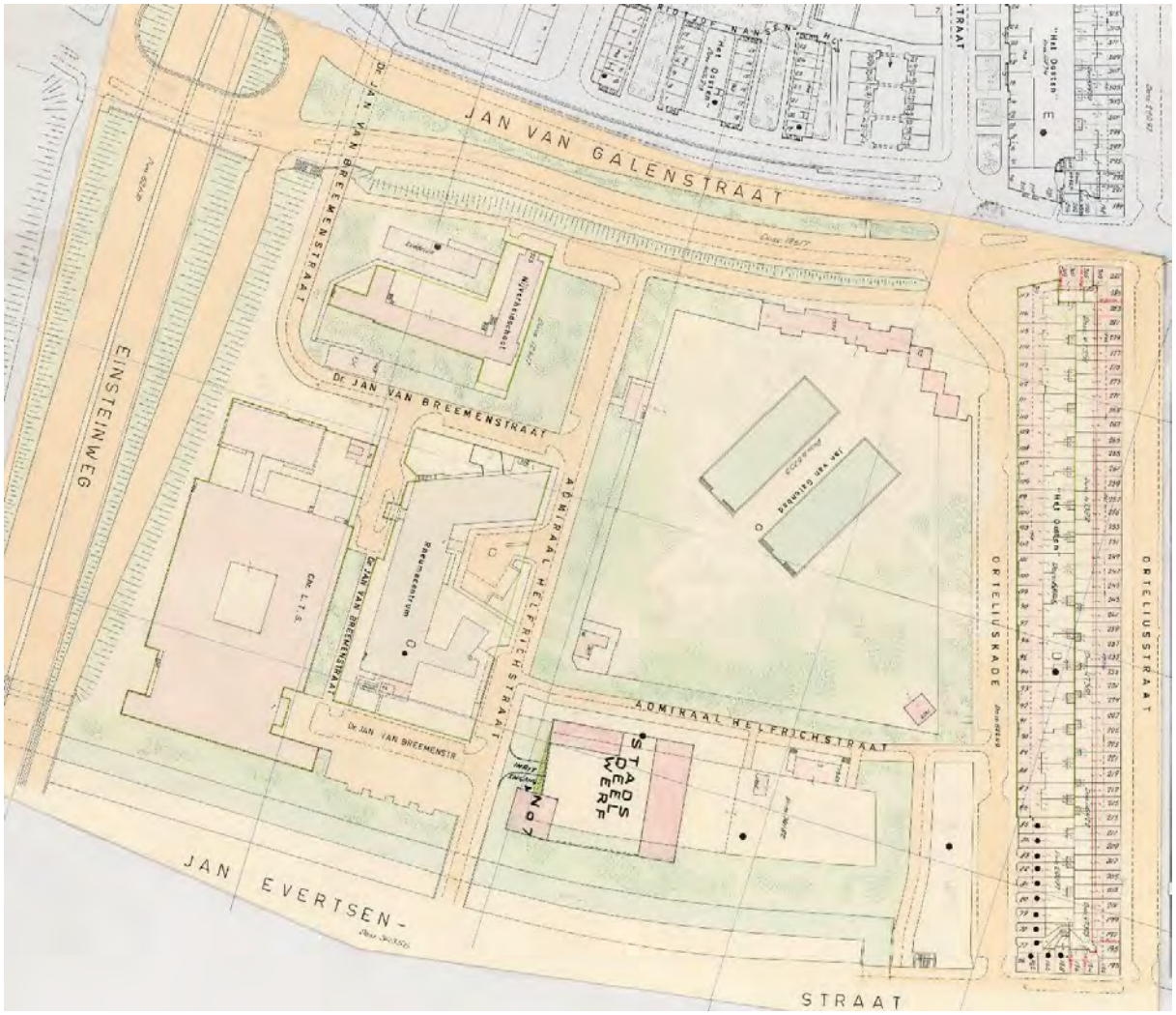


Afbeelding: Verkeersstructuur westelijk deel van het Mercatorpark-gebied, 1966. Bron: Centraal Tekeningen Archief, SAA.



Afbeelding: Luchtfoto van het plangebied in 1974, met een rode stippenlijn indicatief weergegeven. Hier is de stedenbouwkundige structuur van het gebied te zien. Bron: SAA, B00000036800.

In de tweede helft van de jaren '70 werd het zwembad vernieuwd en het oorspronkelijke T-vormige gebouw werd door een structuralistisch gebouw vervangen. Dit gebouw bestond uit een samenstelling van kleine, aan de menselijke maat gerelateerde eenheden van een enkele bouwlaag met kap. Door de meer orthogonale positionering van het gebouw op het voorplein kwam er meer ruimte beschikbaar voor zonnebaden. De T-vorm was immers niet meer nodig: mannen en vrouwen konden vanaf nu in hetzelfde bad zwemmen.



Afbeelding: kadastrale kaart van het plangebied, Amsterdam 1974. Hier is het nieuwe zwembad al ingetekend. Bron: Centraal Tekeningen Archief, SAA.



Afbeelding: Het reinigen van het Jan van Galenbad aan de Jan van Galenstraat 315, 14 april 1980. Op de achtergrond is de nieuwe zwembadbebouwing te zien. Bron: SAA, HVVA00084000263.



Afbeelding: Jan van Galenbad aan de Jan van Galenstraat 315, jaren '80. Bron: http://www.historischarchiefdebaarsjes.nl/straten/jvgbad.html.

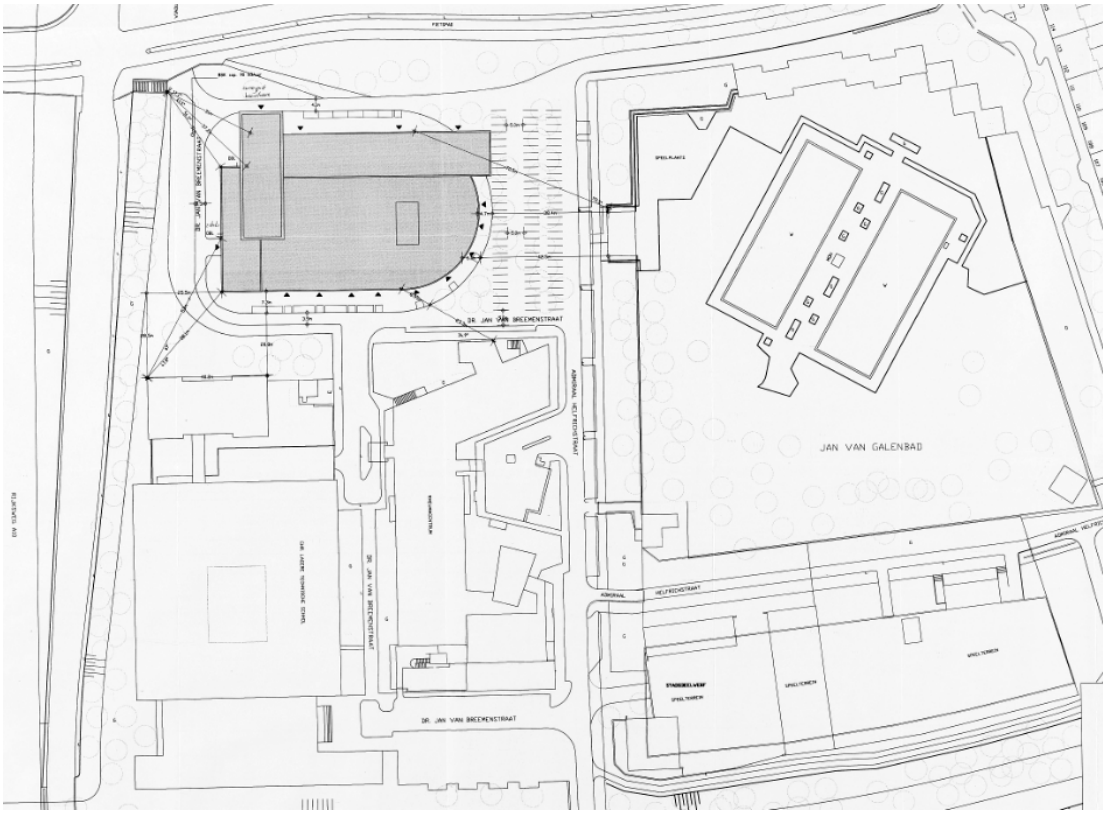


Afbeelding: Jan van Galenbad aan de Jan van Galenstraat 315, jaren '80. Bron: http://www.historischarchiefdebaarsjes.nl/straten/jvgbad.html.

Sloop/nieuwbouw

In het eerste decennium van de 21ste eeuw werd de nijverheidsschool gesloopt om plaats te maken voor de Screeningsbalie Bijzondere doelgroepen van de gemeente Amsterdam, door Van den Oever, Zaaijer, Roodbeen & partners ontworpen. Dit kantoorgebouw bevat een hoge toren aan de westkant, met circa dertien bouwlagen, dat de vroegere intentie om ook in dit deel hoogbouw neer te zetten, herstelt: de nieuwe toren staat precies in lijn met de woontorens die in het Rembrandtpark gebouwd werden op basis van het AUP. Bovendien werd het nieuwe kantoorgebouw zo op de kavel gepositioneerd dat de forse groep bomen naast de Admiraal Helfrichstraat grotendeels behouden kon blijven.
In 2002 sloot ook het Jan van Galenbad zijn deuren om vier jaar later, in 2006, weer open te gaan in een geheel andere vorm en met een andere naam: het Sportplaza Mercator van architect Ton Venhoeven. Het spectaculair nieuwe zwembadcomplex was een van de eerste gebouwen van Amsterdam met een

groenbekleding, wat de letterlijke vertaling is van de wens van de buurtbewoners om het groene karakter van het park aan de Jan van Galenstraat te behouden. Ongeveer 50 verschillende plantensoorten werden in de gevel in overeenstemming met de zonoriëntatie verspreid. De Franse botanicus Patrick Blanc bedacht dit type duurzame en ecologische gevel, dat onder meer werd gebruikt als bekleding voor het Musée du Quai Branly in Parijs (ontwerp Jean Nouvel, 2006). Tuin- en landschapsarchitecten Copijn uit Utrecht ontwikkelden het idee voor de Nederlandse markt onder de naam "Wonderwall". De ontwerpprincipes voor het zwembad zijn verder ontleend aan die van de Engelse landschapsstijl, waar de verschillende ruimtes samen komen met behulp van diagonale zichtlijnen, meanderende routes en zorgvuldig gepositioneerde paviljoens. Dit heeft geleid tot een organisch ogend, sculpturaal complex dat naast binnen- en buitenbaden ook een speciaal reumabad, sauna's en een fitnesscentrum omvat. Verder is er, in een aanbouw met entree aan de Admiraal Helfrichstraat, een filiaal van de Kentucky Fried Chicken gevestigd. De stedenbouwkundige structuur van het gebied blijft steeds ongewijzigd.



Afbeelding: plangebied met het nieuwe kantoor van de gemeente Amsterdam (grijs). Bron: Centraal Tekeningen Archief, SAA.



Afbeelding: het Sportplaza Mercator van architect Ton Venhoeven. Bron: https://test.venhoevencs.nl/wp-content/uploads/2012/02/AWM_SPM_VenhoevenCS.pdf, Fotografie: Luuk Kramer.

Openbare ruimte en groen

In de naoorlogse verkavelingsplannen voor de verschillende woonbuurten in de Westelijke Tuinsteden werden bebouwing en open ruimte integraal ontworpen. Vanwege de nieuwe structurerende rol van groen, die de verschillende buurten en schaalniveaus met elkaar moest gaan verbinden, werden in de jaren '50 groensupervisoren aangesteld bij de uitwerking van de herzieningsplannen.
Landschapsarchitect Mien Ruys werd benoemd tot groensupervisor van Slotervaart en Overtoomse Veld en Westlandgracht (en dus vermoedelijk ook van het Mercatorparkgebied), naast de stedenbouwkundige supervisor, architect H.T. Zwiers.
In de Westelijke Tuinsteden liggen de bredere groenstroken langs de infrastructuur. Ook de bouwvelden ten noorden van de Jan Evertsenstraat zijn al in het stedenbouwkundig plan uit 1955 omrand met een groene wand van bomen. Deze is rond het Mercatorpark-gebied nog voor een groot deel aanwezig: hier liggen beboomde groenstroken langs de A10, de Jan van Galenstraat, de Orteliuskade en de Jan Evertsenstraat. De bomenlanen langs de Orteliuskade verbinden het gebied visueel met het Rembrandtpark terwijl de bomen langs de A10 de geluidshinder helpen beperken en de bomenrij langs de Jan van Galenstraat het peilverschil verzacht. De Jan van Evertsenstraat heeft een asymmetrisch profiel gekregen met een dubbele rijweg met middenberm waarin een trambaan ligt die het stadscentrum met de nieuwe wijken verbindt. Parallel daaraan, aan de noordelijke kant, zijn de rijbanen van de bebouwing gescheiden door middel van een breed plantsoen met sloot en veel bomen. Langs de straat zelf staan de voor Amsterdam typische Iepen, langs het water staan Canadese populieren.
De andere straten in het plangebied zijn ook beplant en het omvangrijke grasveld op het zwembadterrein wordt omzoomd door bomensingels. Er zijn ook elders in het plangebied (voor het

stadsdeelkantoor en het zwembad) een paar voorpleintjes met bomen ingericht. De meeste bomen in het plangebied zijn Hollandse linden. Van het oorspronkelijke polderlandschap is niets overgebleven.



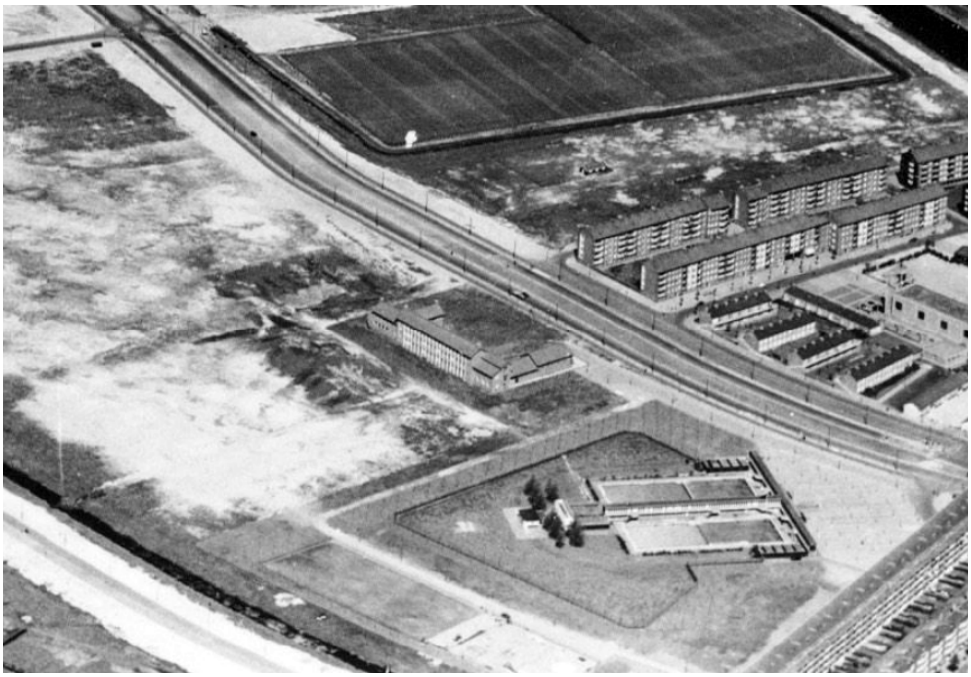
Afbeelding: Uitsnede Cito-plattegrond 1939-1940 ter plaatse van het plangebied. Hier is het Zwembad te zien in het midden van de oude polderverkaveling.



Afbeelding: Luchtfoto van het plangebied gezien in noordoostelijke richting, 20 april 1954. Bron: SAA, A04139000725. Rechthebbende: Aviodrome Luchtfotografie.



Afbeelding: Luchtfoto van het plangebied gezien in noordoostelijke richting, 21 september 1955. Bron: SAA, A04139000485. Rechthebbende: Aviodrome Luchtfotografie.



Afbeelding: Luchtfoto van het plangebied gezien in noordoostelijke richting, 21 september 25 mei 1957. Bron: SAA, A04139000723. Rechthebbende: Aviodrome Luchtfotografie.



Afbeelding: Luchtfoto van het traject van de toekomstige verlenging van de Einsteinweg. Op de voorgrond de Jan Evertsenstraat, daarachter de Jan van Galenstraat. GVB garage, Het Boekhuis, uitgeverij Elsevier, St. Lucasziekenhuis, Tweede Christelijke Technische School Patrimonium, Jan van Breemen Instituut, Jan van Galenbad en links daarvan Prinses Irene Vak- en Huishoudschool, 9 mei 1969. Bron: SAA 010009015586.



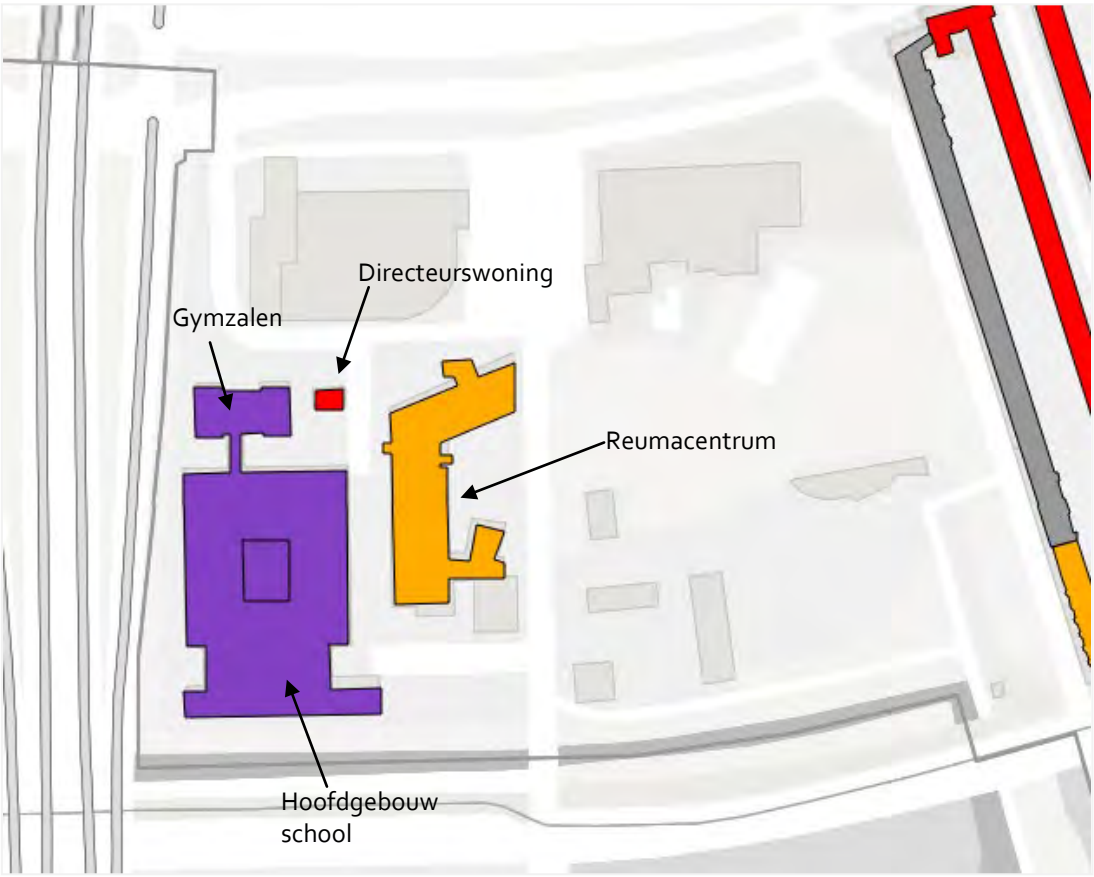
Afbeelding: Luchtfoto van het plangebied in 1974 (uitsnede). Hier zijn de bredere groenstroken te zien alsook het beboomde plein aan de voorkant van het zwembad en de groep bomen langs de inmiddels gesloopt nijverheidsschool. Ook langs de Dr. Jan van Breemenstraat zijn bomen beplant terwijl op de Admiraal Helfrichstraat en de Orteliuskade pas later bomen beplant zullen worden. Bron: SAA, B00000036800.

4 Betekenisvolle bebouwing

In 2016 zijn de Waarderingskaarten AUP-gebieden vastgesteld in het kader van de herziening van de welstandnota. Op deze kaarten is de bebouwing gewaardeerd met een ordewaardering, van basisorde oplopende via orde 3 en orde 2 naar orde 1. De hoogte van de ordewaardering wordt bepaald door het aantal punten van maximaal 5 dat aan de tussenwaarderingen Typologie (A), Architectonische vormgeving (B), Verkaveling (C) en relatie met tuinstad als geheel (D) werd toegekend. De waardering in ordes is op de ordekaart of totaalwaarderingskaart aangegeven met kleurcodes. Daarbij zijn dezelfde kleurcodes gebruikt die ook bij de eerdere waarderingskaarten voor de 19de-eeuwse Ring en de Gordel '20-'40 zijn toegepast: paars voor orde 1, rood voor orde 2, oranje voor orde 3 en geel voor basisorde. Bebouwing die niet tot het AUP behoort, is grijs ingekleurd; bebouwing waarvoor bij de afronding van de kaarten al vernieuwingsplannen waren vastgesteld is in wit aangegeven. De verschillende ordes worden in de AUP-gebieden als volgt gedefinieerd:

Orde 1: Monumenten of monumentwaardige bebouwing: Een architectuureenheid die op basis van typologie, een voor die periode bijzondere en/of karakteristieke architectonische vormgeving, de positie in een verkavelingseenheid en/of zijn bijdrage aan een verkaveling en veld de status heeft van rijks- of gemeentelijk monument of daarvoor in aanmerking komt.
Orde 2: Hoge waarde: Een architectuureenheid met een voor de periode karakteristieke architectonische vormgeving en/of typologie, die bovendien een belangrijke bijdrage levert aan de compositie van de verkavelingseenheid en het veld.
Orde 3: Middelhoge waarde: Een architectuureenheid met een voor de periode kenmerkende vormgeving en/of kenmerkende typologie en/of belangrijke bijdrage aan de compositie van de verkaveling en het veld.
Basisorde: Lage waarde: Een voor de periode kenmerkende architectuureenheid zonder architectonische of stedenbouwkundige meerwaarde, ofwel ontstaan door geringe ontwerpkwaliteit ofwel door latere, ingrijpende wijzigingen waardoor deze de architectonische meerwaarde en/of bijdrage aan de compositie van de verkaveling heeft verloren.

De systematiek van de waarderingskaarten maakt duidelijk dat orde 1 en orde 2 het hoogste beschermingsregime verdienen. Uitbreiding, ingrijpende vernieuwing, sloopnieuwbouw of aantasting van de omliggende groenstructuur is hier onwenselijk.



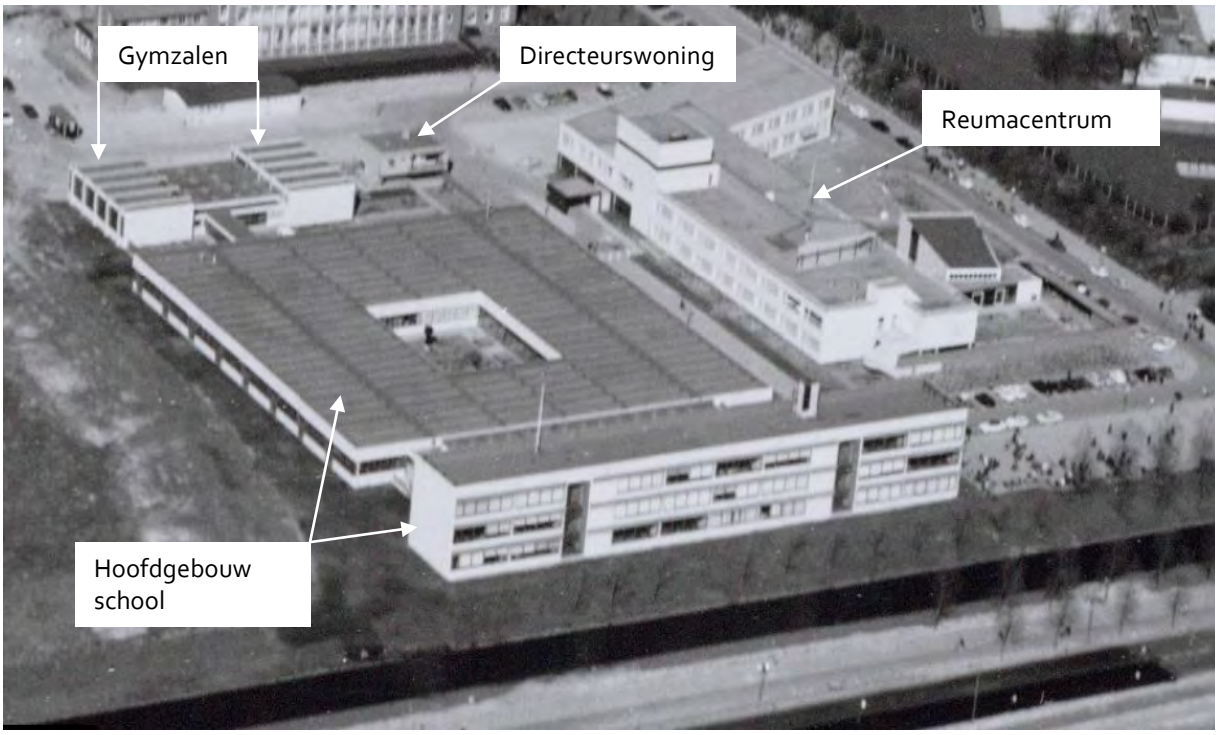
Afbeelding: Uitsnede van de *Waarderingskaart architectonische en stedenbouwkundige kwaliteit AUP* ter plaatse van het plangebied.

In het plangebied bevindt zich één gebouw met een orde 1, een gebouw met een orde 2 en een gebouw met een orde 3. Over de cultuurhistorische waarden van het kantoorgebouw van de Gemeente Amsterdam aan de Jan van Galenstraat 329 en het Jan van Galenbad doen de waarderingskaarten geen uitspraak, omdat deze van na 1970 dateren. Een onderzoek naar de cultuurhistorische waarden van deze gebouwen kan worden overwogen.

<u>2e Christelijke LTS Patrimonium</u>

Het gebouw met een orde 1 gewaardeerd, de 2e Christelijke LTS Patrimonium van architect Ingwersen, heeft de status van gemeentelijk monument nog niet gekregen. Het gaat hierbij om een voormalige school met het adres Jan Breemenstraat 3. De school kwam in 1964-1967 tot stand en vormt met de twee gymlokalen (die ook met een orde 1 gewaardeerd zijn) en de directeurswoning (met een orde 2 gewaardeerd) een cultuurhistorisch waardevol ensemble.
Typologie, volumeopbouw, constructie en architectonische uitwerking vormen de kernwaarden die tot de hoge waardering hebben geleid. Daarnaast is de school belangrijk in het oeuvre van architect Ingwersen, waarin moderne, functionele schoolgebouwen, vooral voor het ambachts- en nijverheidsonderwijs, een prominente plaats innemen. Bij al deze werken is sprake van een duidelijke signatuur in ontwerpmethodiek, materialisering en detaillering: kloeke en in het zicht gelaten betonconstructies waarmee een geraffineerd spel mogelijk wordt van op, tussen en achter kolommen geplaatste of in portaalspanten gehangen 'zwevende' bouwvolumes; grote, bij voorkeur als bandvensters

doorlopende raampartijen met een eigen grafische indeling; en altijd schokbetonplaten voor de gesloten geveldelen.



Afbeelding: Uitsnede van luchtfoto in noordelijke richting, met in het midden de 2e Chr. Technische School Patrimonium en rechts daarvan het rheumacentrum. Bron: SAA, 010009015574.

<u>Reumacentrum</u>

Het reumacentrum met de naam Jan Van Breemen Instituut is met een orde 3 gewaardeerd. Dit gebouw maakt deel uit van een cluster van voorzieningen dat in de jaren '60-'70 in het plangebied is gerealiseerd. Hoewel het gebouw een voor de periode kenmerkende architectuur heeft en aan de compositie van de verkaveling en het veld bijdraagt, is al in de loop van de jaren zwaar verbouwd wat tot een vermindering van waarde heeft geleid.

Bronnen

- M. Steenhuis (red.), *De Nieuwe Grachten Gordel: De realisatie van het Algemeen Uitbreidingsplan van Amsterdam*, Bussum 2017
- MenA, *Atlas AUP Gebieden Amsterdam*, Amsterdam 2013
- MenA, *Memo Cultuurhistorische waarden Jan Evertsenstraat*, Amsterdam 2017
- MenA, *Kernwaardenbeschrijving van de Voormalige LTS Patrimonium (nu: De School), Dr. Jan van Breemenstraat 3*, Amsterdam 2018
- MenA, *Archeologisch bureauonderzoek Plangebied Mercatorpark Stadsdeel West*, Amsterdam 2012
- Y. Feddes (red.), *De Groene Kracht: De transformatie van de Westelijke Tuinsteden*, Amsterdam 2011
- Beeldbank Stadsarchief Amsterdam (SAA)
- Centraal Tekeningen Archief SAA
- Kaart Bomen in beheer van Gemeente Amsterdam, https://maps.amsterdam.nl/bomen/?LANG=nl <april 2020>
- Architectenweb magazine, *Sportplaza Mercator te Amsterdam door Verhoeven CS architecten*, https://test.venhoevencs.nl/wp-content/uploads/2012/02/AWM_SPM_VenhoevenCS.pdf <april 2020>

Colofon

Datum:	7 juli 2020
Status:	definitief
Tekst en onderzoek:	Sandra Guarda
Redactie:	Tessa Henkes, Jouke van der Werf

© Monumenten en Archeologie, Gemeente Amsterdam, 2020
Postbus 10718, 1001 ES Amsterdam, 020-2514900

De kennis uit deze uitgave mag door derden gebruikt worden voor niet-commerciële doeleinden mits van bronvermelding sprake is. Bij vermenigvuldiging op enigerlei wijze voor commerciële doeleinden voorafgaande schriftelijke toestemming van M en A nodig. M en A aanvaardt geen aansprakelijkheid voor eventuele schade voortvloeiend uit de toepassing van de adviezen of het gebruik van de resultaten van dit onderzoek. M en A doet zelf altijd haar uiterste best rechthebbende te vermelden en waar nodig om toestemming voor gebruik te vragen. Mocht u van mening zijn dat uw copyright geschaad is dan verzoeken we contact met ons op te nemen.

Gemeente Amsterdam

Verkeersonderzoek Jan Evertsenstraat West

Uitgangspunten en resultaten berekeningen met VMA 3.5

Team Onderzoek & Kennis

Verkeersonderzoek@amsterdam.nl

21 september 2021

Rapportnummer: O-210095

Inhoudsopgave

HOOFDSTUK 1 INLEIDING 5

1.1 AANLEIDING 5
1.2 UW VRAAG 5
1.3 RESULTAAT 5
1.4 LEESWIJZER 5

HOOFDSTUK 2 UITGANGSPUNTEN 6

2.1 ALGEMEEN 6
2.2 STUDIEGEBIED IN HET VMA 6
2.3 SOCIAAL ECONOMISCHE GEGEVENS STUDIEGEBIED 7
2.4 NETWERK 9
2.4.1 Netwerk voor de planvariant 9
2.4.2 Netwerk voor ontsluitingsscenario's 9
2.5 PARKEREN EN SPECIALE VOORZIENINGEN 10
2.5.1 Parkeren 10
2.5.2 Speciale voorzieningen 10
2.6 UITVOER EN ANALYSE 11

HOOFDSTUK 3 RESULTATEN 12

3.1 VERKEERSGENERATIE 12
3.2 MODAL SPLIT 13
3.3 INTENSITEITEN PER DOORSNEDE 15
3.3.1 Autoverkeer - planontwikkeling 15
3.3.2 Autoverkeer – ontsluitingsscenario's 18
3.3.3 Fietsverkeer 19
3.4 DOORSTROMING KRUISPUNTNIVEAU 22
3.4.1 Planontwikkeling 23
3.4.2 Ontsluitingsscenario's 24

HOOFDSTUK 4 CONCLUSIE 27

BIJLAGE A. WAT IS VMA? 29

A.1 INLEIDING 29
A.2 ACHTERGROND 29
A.3 INVOER, BEREKENINGEN EN OUTPUT 30

BIJLAGE B. SAMENVATTING 'BASISGEGEVENS VERKEERSPROGNOSES' 31

B.1 INLEIDING 31
B.2 INFRASTRUCTUUR 31
B.2.1 Autonetwerk 32
B.2.2 Openbaar vervoernetwerk 32
B.3 SOCIAAL-ECONOMISCHE KENMERKEN EN KOSTENONTWIKKELING 32
B.3.1 Inwoners en arbeidsplaatsen 32

B.3.2 Kostenontwikkeling 33
B.3.3 Autobezit 34
B.4 BELEID 34
B.4.1 Parkeergarages 34
B.4.2 Parkeertarieven 35
B.4.3 Betaald rijden 35

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In 2018 is er bestemmingsplanonderzoek O-170377 uitgevoerd naar de ontwikkeling van vier locaties: Tennispark, Busgarage GVB, OLVG-West en Mercatorpark met woningen, maatschappelijke- en commerciële functies. Er zijn destijds voor 2030 twee varianten doorgerekend: het ambitiemodel en het M.E.R.-programma. Later is aangegeven dat de ontwikkellocatie Busgarage onzeker is. Daarom is het onderzoek in 2019 opnieuw uitgevoerd voor het plan zonder de Busgarage (O-180233).

Door een recente analyse O-200518 van 2021 is geconstateerd dat het huidige VMA model (versie 3.5) verschilt wat betreft uitgangspunten van het VMA model (versie 2.0) dat ten grondslag heeft gelegen aan de verkeersonderzoeken zoals uitgevoerd in 2018 en 2019. Parallel hieraan is het ontwikkelprogramma binnen het projectgebied aangepast en gewijzigd ten opzichte van eerdere uitgangspunten voor 2018 en 2019. Daarom is er een behoefte aan actualisering van het laatste onderzoek met de meest recente versie van het verkeersmodel.

1.2 Uw vraag

G&O Team Gebiedsontwikkeling heeft V&OR Team Onderzoek & Kennis gevraagd om een verkeersonderzoek uit te voeren conform het Juridisch Programma van Eisen (JPvE). Hiermee worden de effecten van de verschillende deelgebieden binnen het projectgebied Jan Evertsenstraat West in beeld gebracht. Tevens worden cijfers voor lucht- en geluidonderzoek geleverd.

1.3 Resultaat

Voorliggend rapport bevat de uitgangspunten, resultaten en conclusies van de berekeningen. Relevante plots zijn toegevoegd in de bijlage. Er zijn tevens verkeersgegevens geleverd die als invoer kunnen dienen in een onderzoek naar de verkeersafwikkeling op kruispunten en geschikt zijn voor milieuberekeningen.

1.4 Leeswijzer

Het rapport is als volgt opgebouwd: In hoofdstuk 2 worden de uitgangspunten beschreven en wordt aangegeven op welke wijze deze zijn vertaald naar modelinvoer. In hoofdstuk 3 volgt een beschrijving van de belangrijkste effecten en in hoofdstuk 4 zijn conclusies getrokken.

Hoofdstuk 2 Uitgangspunten

2.1 Algemeen

In dit hoofdstuk zijn de diverse uitgangspunten en aannames beschreven die ten grondslag liggen aan de berekening met het Verkeersmodel Amsterdam (VMA).

Bij de werkwijze is aangesloten op het Juridisch Programma van Eisen Verkeersonderzoeken zoals dat in samenwerking met Ruimte en Duurzaamheid is opgesteld. Deze kan op verzoek worden toegestuurd. In dit document is vastgelegd welke uitvoer nodig is voor een bestemmingsplanprocedure. Voor de modelberekeningen is gebruik gemaakt van het Verkeersmodel Amsterdam versie 3.5 (verder te noemen VMA3.5). Deze versie is begin februari 2021 in gebruik genomen. Er zijn vijf varianten doorgerekend:

- 2020 autonoom (huidig)
- 2030 autonoom (referentie zonder het programma)
- 2030 plan (volledige ontwikkeling conform het programma)
- 2030 plan variant 1 (2030 plan en ontsluitingsscenario 1)
- 2030 plan variant 2 (2030 plan en ontsluitingsscenario 2)

De socio-economische gegevens (SEGs) voor het studiegebied zijn door de opdrachtgever aangeleverd en omgerekend naar inwoners en arbeidsplaatsen (zie paragraaf 2.3). De SEGs van de gebieden buiten het studiegebied zijn ongewijzigd overgenomen uit het basismodel VMA. Deze uitgangspunten zijn beschreven in het document 'Uitgangspunten Verkeersmodel Amsterdam' dat op van 29 november 2016 is vastgesteld door het college van B&W. Een samenvatting hiervan is op aanvraag beschikbaar.

2.2 Studiegebied in het VMA

Het studiegebied bestaat uit vier deelgebieden:

- Mercatorpark
- Tennispark
- OLVG-West
- Busgarage GVB

Deze indeling is overgenomen in het verkeersmodel qua zonering met een aanvullende splitsing:

- De zone van het deelgebied Tennispark is in tweeën gesplitst: sportvoorzieningen aan de zuidkant in de zone 326 en woningen met dienstenbedrijven aan de noordkant (volgens de huidige situatie in 2020) in de zone 1187;
- De zone van het deelgebied Busgarage GVB is in tweeën gesplitst: de busgarage zelf aan de zuidkant in de zone 447 en woningen met studentenaccommodatie aan de noordkant in de zone 1188;

- De zone van het deelgebied Mercatorpark is in tweeën gesplitst: de stadsdeelwerf aan de oostkant in de zone 268 en kantoorruimtes, dienstenbedrijven en sportvoorzieningen aan de westkant en het noordelijke deel van de oostkant (volgens de huidige situatie in 2020) in de zone 1189.

Dit betekent dus dat het totale studiegebied uit zeven deelgebieden bestaat (zie Figuur 1), waarbij voor elk deelgebied het verkeer op één locatie op het netwerk wordt gezet. Voor het deelgebied OLVG-West is een extra locatie toegevoegd als speciale voorziening, zoals in paragraaf 2.5 is beschreven.



Figuur 1: Studiegebied (in rood) en zonering hiervan (in zwart)

2.3 Sociaal Economische Gegevens Studiegebied

De Sociaal Economische Gegevens beschrijven het aantal huishoudens, inwoners en arbeidsplaatsen per zone waarmee het verkeersmodel gaat rekenen. Binnen het VMA3.5 worden de volgende typen arbeidsplaatsen onderscheiden: maatschappelijke voorzieningen, dienstverlening, detailhandel, horeca, kantoor en overig. Per categorie zijn omrekenfactoren beschikbaar om het aantal m² ontwikkeling per type arbeidsplaats om te rekenen naar het aantal arbeidsplaatsen.

Voor de varianten 2020 autonoom en 2030 autonoom, is de oorspronkelijke invoer van de standaard VMA-zones verdeeld over de zeven deelgebieden op basis van de geschatte oppervlakte en functie van de gebouwen in elk deelgebied. Er is geen overige ontwikkeling gepland in het studiegebied, behalve de ontwikkeling die is opgenomen in het huidige programma Jan Evertsenstraat West. Daarom blijven de waarden voor beide varianten gelijk.

Voor de inschatting van het aantal arbeidsplaatsen en inwoners voor de variant 2030 plan zijn de volgende kentallen gebruikt als omrekenfactoren:

- Mercatorpark woningen (geen specifieke waarden beschikbaar bij de opdrachtgever): een gemiddelde woonruimte van 49 m² BVO per persoon (CBS, 2018)
- Tennispark woningen: 72% van het totaal aantal woningen bevat 2 personen per woning, de overige 28% bevat 4 personen per woning
- Kentallen voor arbeidsplaatsen zijn gebaseerd op standaard VMA-kentallen:

  - 1 arbeidsplaats per 80 m² BVO voor dienstverlening, maatschappelijke voorzieningen en overig;
  - 1 arbeidsplaats per 50 m² BVO voor detailhandel;
  - 1 arbeidsplaats per 25 m² BVO voor kantoor;
  - 1 arbeidsplaats per 20 m² BVO voor horeca;
- OLVG-West arbeidsplaatsen: vanwege de specifieke functie van het deelgebied worden afzonderlijke kentallen geschat op basis van het huidige gebouw (bestaand aantal arbeidsplaatsen en totale BVO), wat gemiddeld neerkomt op 30 m² BVO per arbeidsplaats voor het ziekenhuis.

Er is onderscheid gemaakt tussen arbeidsplaatsen voor detailhandel/horeca en overig. Voor arbeidsplaatsen voor horeca en detailhandel berekent het model namelijk ook de bezoekers, dus deze twee categorieën trekken aanzienlijk meer verkeer aan dan bijvoorbeeld kantoor.

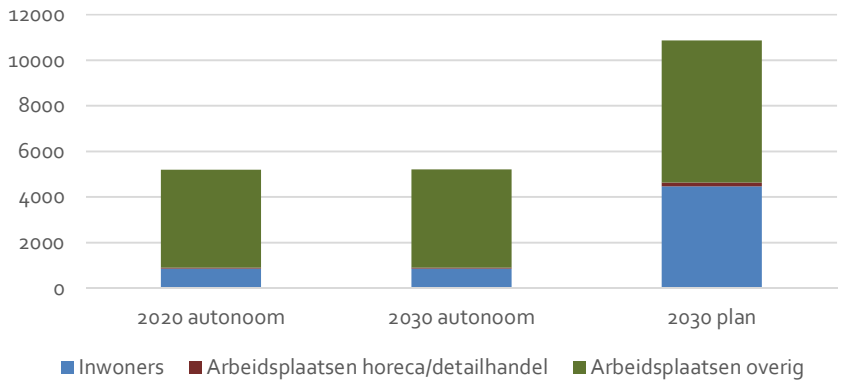
Ook zijn er twee basisscholen in het programma opgenomen, met 550 leerlingen per school waarvan één in het deelgebied Tennispark (noordkant) en één in het deelgebied Mercatorpark (oostkant).

In het deelgebied Busgarage GVB (zones 447 en 1188) vindt er geen ontwikkeling plaats. Er zijn ook geen technische busroutes van en naar de garage in het model, dus de garage veroorzaakt geen extra belasting op het verkeer in de omgeving. Zones 447 en 1188 genereren alleen verkeer op basis van de huidige zonekenmerken (zoals aantal inwoners en arbeidsplaatsen).

In tabel 1 zijn alle drie scenario's uiteengezet. De groei van het aantal inwoners is in totaal 3.616 en van het aantal arbeidsplaatsen is 2.053. De tabel is in figuur 2 gevisualiseerd.

Tabel 2: Invoer inwoners en arbeidsplaatsen voor de verschillende varianten

Deelgebied	2020 autonoom				2030 autonoom				2030 plan			
	Huishoudens	Inwoners	Arbeidsplaatsen Horeca/ detail	Overig	Huishoudens	Inwoners	Arbeidsplaatsen Horeca/ detail	Overig	Huishoudens	Inwoners	Arbeidsplaatsen Horeca/ detail	Overig
Mercatorpark - oostkant	0	0	0	20	0	0	0	25	325	605	40	61
Mercatorpark - westkant	0	0	8	1324	0	0	9	1323	825	1536	28	1441
OLVG-West	0	0	38	2361	0	0	38	2361	0	0	91	3994
Tennispark - noordkant	67	117	1	10	67	117	1	10	67	117	1	66
Tennispark - zuidkant	0	0	0	58	0	0	0	58	576	1475	14	142
Busgarage - noordkant	625	733	0	37	625	733	0	42	625	733	0	42
Busgarage - zuidkant	0	0	0	491	0	0	0	487	0	0	0	487
Totaal	**692**	**850**	**47**	**4301**	**692**	**850**	**48**	**4306**	**2418**	**4466**	**174**	**6233**



Figuur 2: Inwoners en arbeidsplaatsen voor de verschillende varianten

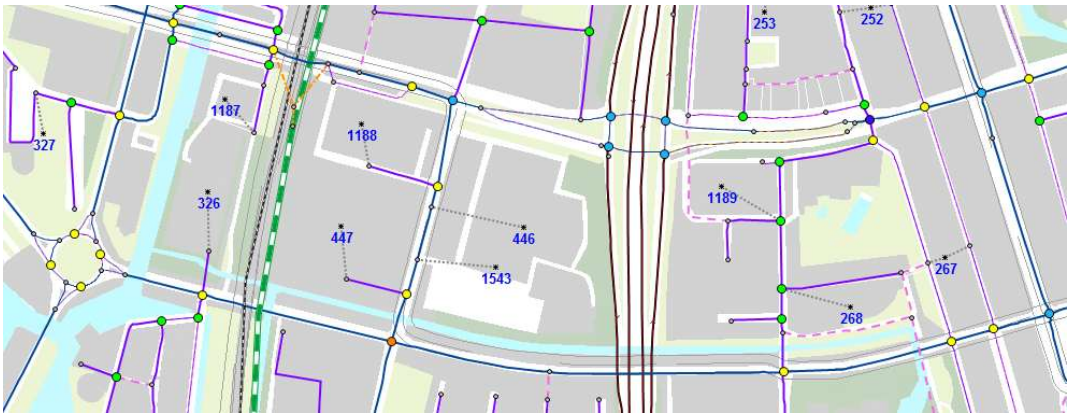
2.4 Netwerk

In de volgende paragrafen worden de verschillende aanpassingen aan het standaardnetwerk toegelicht.

2.4.1 Netwerk voor de planvariant

Het netwerk in en rondom het studiegebied is gecontroleerd. Er zijn een paar kleine aanpassingen doorgevoerd om de verkeersstromen van en naar het gebied realistischer te modelleren. In het gebied Jan Evertsenstraat West is voor 2030 alleen een infrastructurele wijziging gepland: de nieuwe te realiseren aansluiting voor het plangebied Tennispark aan de zuidzijde op de Jan Evertsenstraat. De nieuwe aansluiting voor Tennispark is bedoeld voor het autoverkeer dat van en naar de nieuwe parkeergarage gaat. Bestaande gebouwen en de nieuwe school binnen plangebied Tennispark worden ontsloten via de bestaande aansluiting op de Burgemeester Röellstraat aan de noordzijde. In de Figuur 3 is een uitsnede van het netwerk 2030 planvariant te zien.

De paarse en blauwe lijnen betreffen wegen voor gemotoriseerd verkeer, de roze gestreepte lijnen betreffen fietspaden. De rondjes geven kruispunten aan: de oranje zijn rotondes, de blauwe zijn geregelde VRI's, de gele zijn voorrangskruispunten en de groene zijn gelijkwaardige kruispunten (rechts heeft voorrang). De blauwe cijfers geven de zogenaamde modelzones weer. Een zone is een groepering van adressen. Het verkeer uit een zone komt middels een zoneaansluiting het netwerk op. Een zoneaansluiting is een modelmatige aansluiting en geen 'echte weg.'

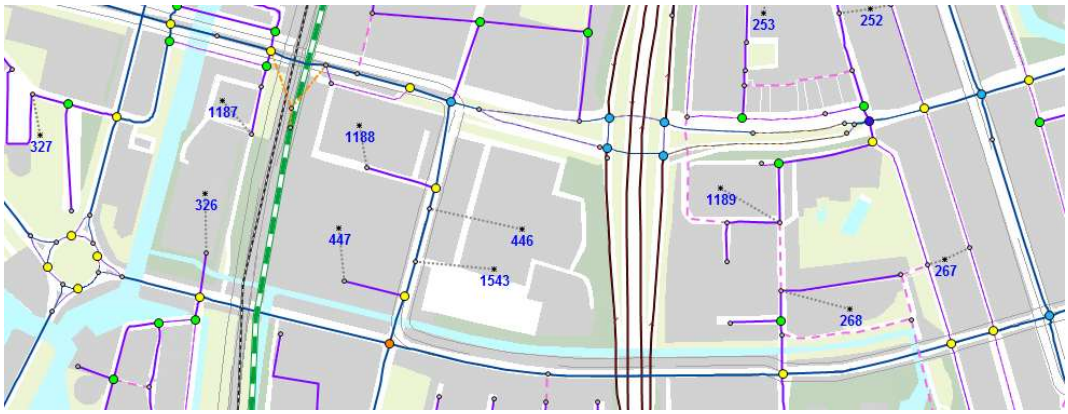


Figuur 3: Het netwerk zoals opgenomen in het VMA, variant 2030 plan

2.4.2 Netwerk voor ontsluitingsscenario's

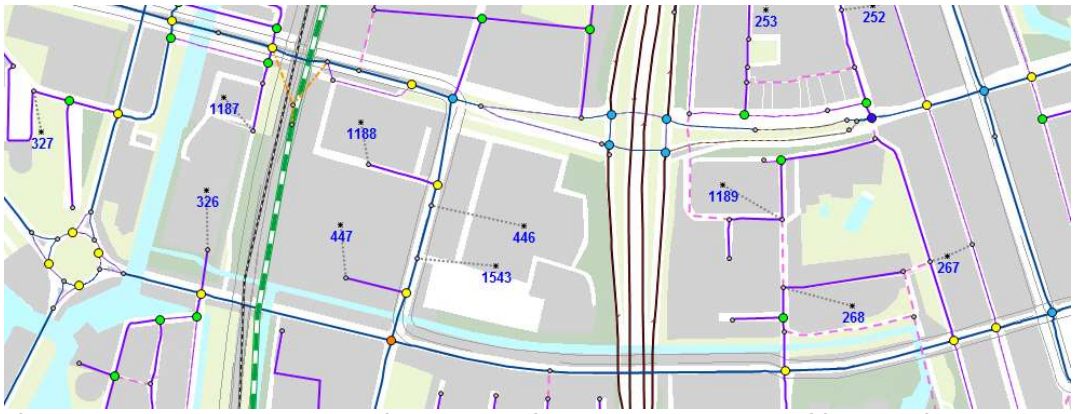
Voor de variant 2030 met het nieuwe programma is een extra analyse gepland. Het gaat om twee ontsluitingsscenario's (twee knips) voor het plangebied Mercatorpark:

- Scenario 1: een knip op de Admiraal Helfrichstraat. Het gemotoriseerde verkeer heeft dan geen doorgang via de Jan van Galenstraat naar de Jan Evertsenstraat en omgekeerd (zie figuur 4).



Figuur 4: Het netwerk zoals opgenomen in het VMA, variant 2030 plan met het ontsluitingsscenario 1

- Scenario 2: knip scenario 1, aangevuld met een tweede knip bij de kruising Jan van Galenstraat-Orteliuskade. Het gemotoriseerde verkeer kan dan het plangebied niet in- of uitrijden via deze kruising. De Orteliuskade wordt dan tweerichtingsverkeer (zie figuur 5).



Figuur 5: Het netwerk zoals opgenomen in het VMA, variant 2030 plan met het ontsluitingsscenario 2

2.5 Parkeren en speciale voorzieningen

2.5.1 Parkeren

Er zijn geen maatregelen gepland die betrekking hebben op parkeren. Er is ook besloten om parkeergarages niet als aparte bestemmingen toe te voegen omdat de inschatting van gebruikersaantallen niet beschikbaar is. Daarom wordt uitgegaan van een "worst-case" scenario waarbij het aantal autoverplaatsingen niet wordt beperkt door het autobezit per huishouden of door de beschikbaarheid van parkeerplaatsen.

2.5.2 Speciale voorzieningen

Naast het reguliere motief gebaseerd op het aantal arbeidsplaatsen detailhandel/horeca is in het VMA ook het ziekenhuis OLVG-West opgenomen dat een extra verkeersaantrekkende werking heeft. Dit dient apart gemodelleerd te worden om geen onderschatting van het verkeer te hebben. Dit heet een speciale voorziening.

De vervoerwijzekeuze voor deze locatie is anders dan op basis van het vervoerwijzekeuzemodel dat in het VMA is opgenomen. Het aandeel auto voor sommige voorzieningen is hoger vanwege hun specifieke functie, meestal geldt dit ook voor ziekenhuizen. In de volgende tabel is de speciale voorziening genoemd inclusief het aantal bezoekers per werkdag en het aandeel auto. Voor de variant 2030 plan is aangenomen dat het aantal bezoekers naar deze voorziening met circa 70% groeit (evenredig met de groei van de totale BVO).

Tabel 2: Speciale auto aantrekkende voorziening die apart is gemodelleerd in VMA

Deelgebied	Bevat speciale voorziening	Bezoekers per werkdag 2020	Bezoekers per werkdag 2030	% auto
OLVG-West (zone 446)	Ziekenhuis OLVG-West (zone 1543)	1.540	2.618	60%

2.6 Uitvoer en Analyse

Om te voldoen aan de eisen die worden gesteld door het Juridisch Programma van Eisen voor Verkeersonderzoeken wordt een aantal zaken geleverd:

- Ritgeneratie per zone (overzicht van het aantal aankomsten en vertrekken) (paragraaf 3.1)
- Modal split (opdeling auto-, OV- en fietsgebruik) (paragraaf 3.2)
- Verkeersintensiteiten motorvoertuigen etmaal (paragraaf 3.3)
- Verschilplots motorvoertuigen (paragraaf 3.4)
- Plots met kruispuntbelasting van relevante kruispunten (paragraaf 3.5)
- Input voor lucht- en geluidonderzoeken en kruispuntstromen voor relevante kruispunten (aparte bijlage)

Hoofdstuk 3 Resultaten

In dit hoofdstuk worden de resultaten van de varianten besproken. In paragraaf 3.1 worden eerst het aantal vertrekken en aankomsten (de verkeersgeneratie) in het studiegebied samengevat. Vervolgens wordt in paragraaf 3.2 de modal split (vervoerwijzekeuze) weergegeven. Daarna worden de intensiteiten en verschilplots van de varianten beschreven in respectievelijk paragraaf 3.3 en 3.4. Paragraaf 3.5 beschrijft de doorstroming op kruispuntniveau.

3.1 Verkeersgeneratie

Het verkeersmodel bepaalt de verkeersgeneratie op basis van het aantal arbeidsplaatsen, inwoners en andere kenmerken per gebied. In tabel 3 is de verkeersgeneratie per etmaal voor elk deelgebied en het gehele studiegebied weergegeven voor de verschillende varianten.

Tabel 3: Etmaal verkeersgeneratie van het studiegebied

Deelgebied	2020 autonoom		2030 autonoom		2030 plan		2030 verschil	
	MVT	Totaal	MVT	Totaal	MVT	Totaal	MVT	Totaal
Mercatorpark	972	3062	1068	3194	4346	12318	3278	9124
OLVG-West	4154	9098	4352	9264	7460	15858	3108	6594
Tennispark	226	556	226	556	2080	6524	1854	5968
Busgarage	910	3370	974	3432	918	3240	-56	-192
Studiegebied	**6262**	**16086**	**6620**	**16446**	**14804**	**37940**	**8184**	**21494**

Totaal bestaat uit MVT (auto en vracht), OV, fiets en lopen

Uit bovenstaande tabel blijkt dat er extra verkeer komt door de ontwikkeling. Het totaal aantal verplaatsingen per werkdagetmaal neemt met circa 21.494 ten opzichte van de referentie, waarvan 8.184 mvt-verplaatsingen betreffen.

De verdeling van de aankomsten en vertrekken van het autoverkeer in het studiegebied is weergegeven in tabel 4.

In 2020 autonoom en 2030 autonoom is er een duidelijke dominantie van aankomsten in de ochtend en vertrekken in de avond voor de deelgebieden OLVG-West en Mercatorpark. Dit is te verklaren doordat er alleen arbeidsplaatsen in deze gebieden aanwezig zijn. De deelgebieden Tennispark en Busgarage hebben een gemixte zonestructuur, waardoor aankomsten en vertrekken in beide spitsperioden gelijk zijn. In 2030 plan blijft de verdeling van het verkeer voor OLVG-West en Busgarage onveranderd. Mercatorpark en Tennispark krijgen veel woningbouw, waardoor de verkeersverdeling sterk verschuift: vertrekken en aankomsten zijn in Mercatorpark gelijk en er is een dominantie van vertrekken in de ochtend en aankomsten in de avond in Tennispark.

Tabel 4: Aankomsten en vertrekken van autoverkeer in het studiegebied op een reguliere werkdag voor de ochtend- (7-9) en avondspits (16-18)

Deelgebied	2020 autonoom		2030 autonoom		2030 plan	
	OS	AS	OS	AS	OS	AS
Mercatorpark						
Vertrekken	11	188	12	205	293	341
Aankomsten	193	26	211	29	291	316
OLVG-West						
Vertrekken	73	354	76	390	130	673
Aankomsten	441	242	486	249	820	426
Tennispark						
Vertrekken	16	24	15	24	174	145
Aankomsten	25	19	24	19	111	227
Busgarage						
Vertrekken	43	89	46	98	40	96
Aankomsten	98	63	108	68	106	62
Studiegebied						
Vertrekken	143	655	149	717	637	1255
Aankomsten	757	350	829	365	1328	1031

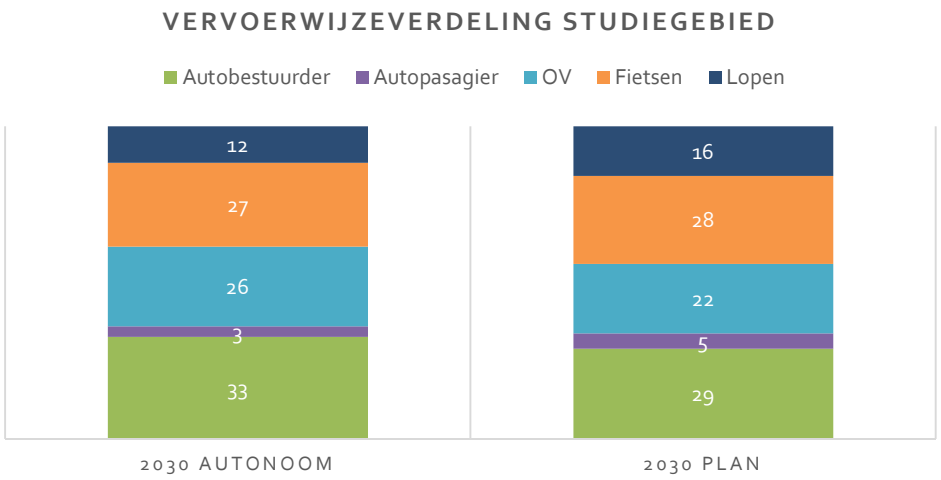
3.2 Modal Split

In figuur 6 is de modal split (vervoerwijzekeuze) te zien van de verplaatsingen van en naar het studiegebied voor de varianten 2030 autonoom en 2030 plan. Dit betreft de verdeling over de vervoerwijzen Autobestuurder, Autopassagier, OV, Fiets en Lopen. Met een modal split wordt de vervoerwijzekeuze inzichtelijk gemaakt en hoe deze verschuift door de wijziging in programma. In de figuren 7, 8 en 9 is het effect daarvan voor stadsdelen West en Nieuw-West en Amsterdam te zien.

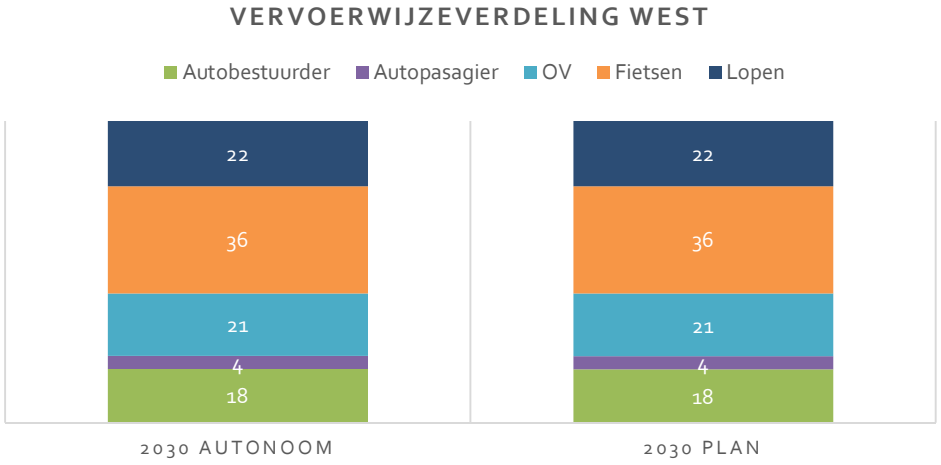
Hieruit blijkt dat het aandeel auto(bestuurders) in het studiegebied hoger is dan het gemiddelde in de rest van de stadsdelen West en Nieuw-West, met name in vergelijking met het stadsdeel West. Dit is verklaarbaar doordat in het studiegebied een ziekenhuis is gesitueerd. Deze functie genereert relatief veel verkeer per m^2.

In 2030 autonoom heeft Autobestuurder het grootste aandeel van alle ritten die geproduceerd worden in het studiegebied (33%). OV en Fiets komen hier dicht in de buurt met respectievelijk 26% en 27%. In 2030 plan heeft Autobestuurder nog steeds het grootste aandeel van alle ritten (29%), gevolgd door Fiets met een bijna gelijk aandeel (28%), daarna OV en Lopen met 22% en 16%. Het relatieve aandeel van Autopassagier, Fiets en Lopen stijgt, terwijl dat van autobestuurder en OV daalt.

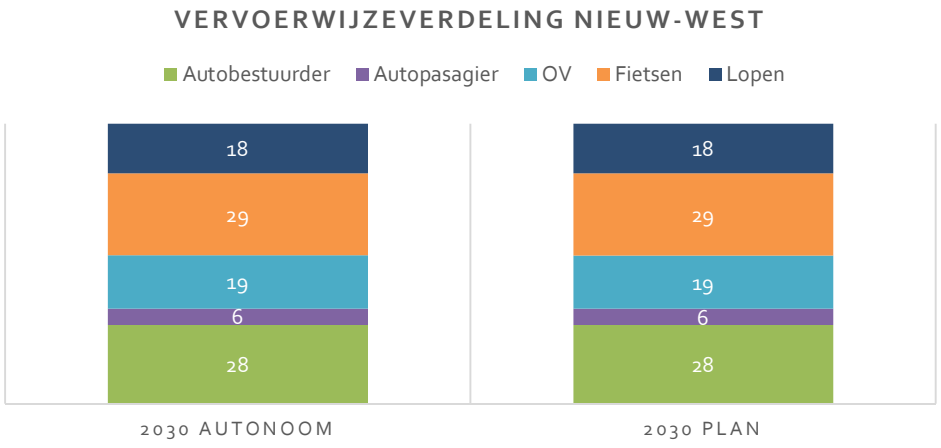
Het effect van het programma lijkt dus een verschuiving te bewerkstelligen van de auto en OV naar actieve vervoerswijzen, zoals fietsen en lopen, hoewel het aandeel auto nog steeds vrij hoog is. Deze verschuiving ligt in lijn met het feit dat er meer bewoners bij komen in dit gebied in plaats van bezoekers, zij zullen vaker kortere trips maken.



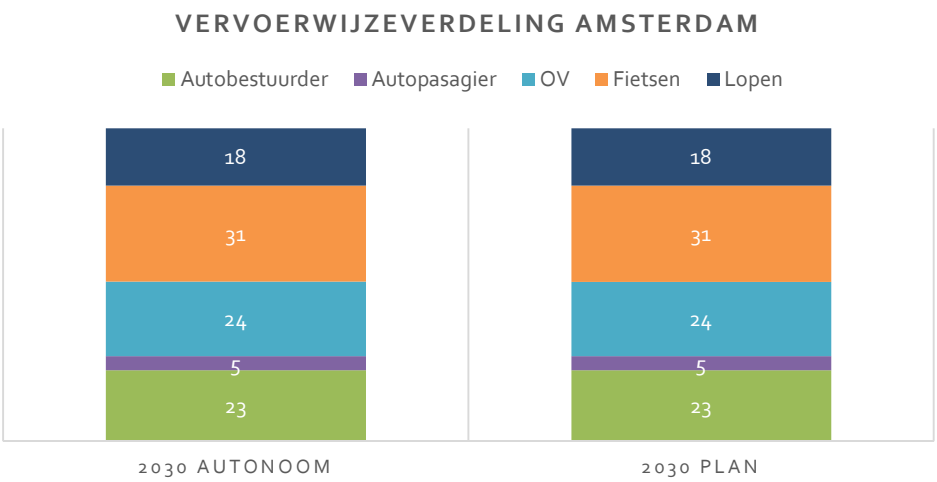
Figuur 6: Vervoerwijzeverdeling in studiegebied



Figuur 7: Vervoerwijzeverdeling in stadsdeel West



Figuur 8: Vervoerwijzeverdeling in stadsdeel Nieuw-West



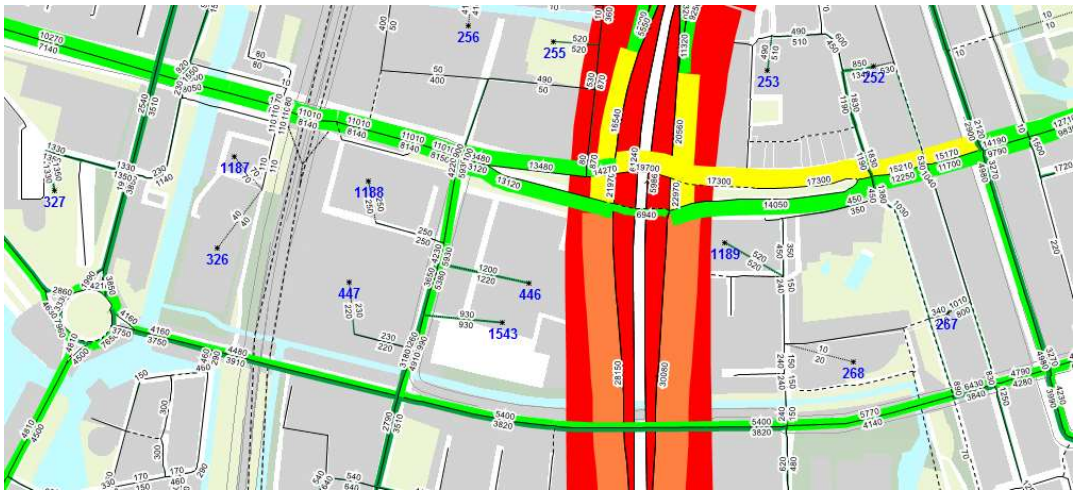
Figuur 9: Vervoerwijzeverdeling in Amsterdam

3.3 Intensiteiten per doorsnede

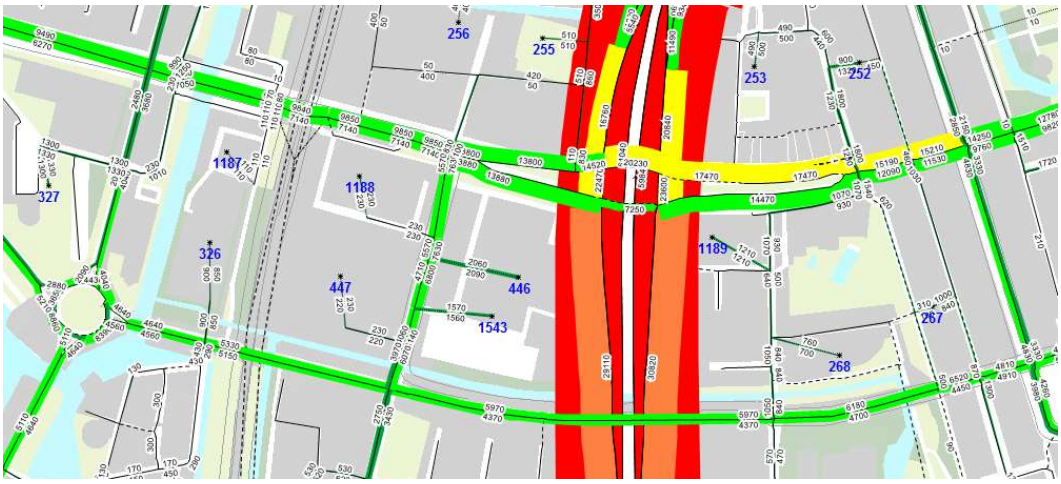
3.3.1 Autoverkeer - planontwikkeling

In de figuren 10 en 11 zijn de motorvoertuigen per etmaal weergegeven voor de varianten 2030 autonoom en 2030 plan. Hier duiden de groene balken op aantallen motorvoertuigen. In figuur 12 staat de verschilplot tussen beide. Hier betekent een groene balk een afname en een rode balk een toename. De verschilplot laat het planeffect zien ten opzichte van 2030 autonoom.

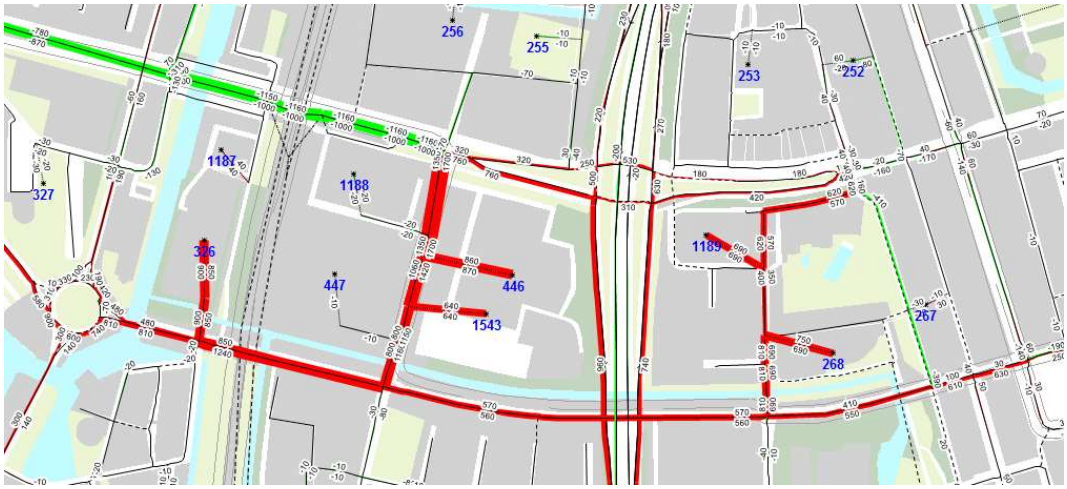
In figuur 13 is een aantal wegvakken genummerd in de omgeving van het studiegebied, die gebruikt wordt voor de presentatie van de modelresultaten. In tabel 5 zijn de motorvoertuigen per etmaal per doorsnede opgenomen voor deze wegvakken en de varianten, inclusief de verschillen daartussen.



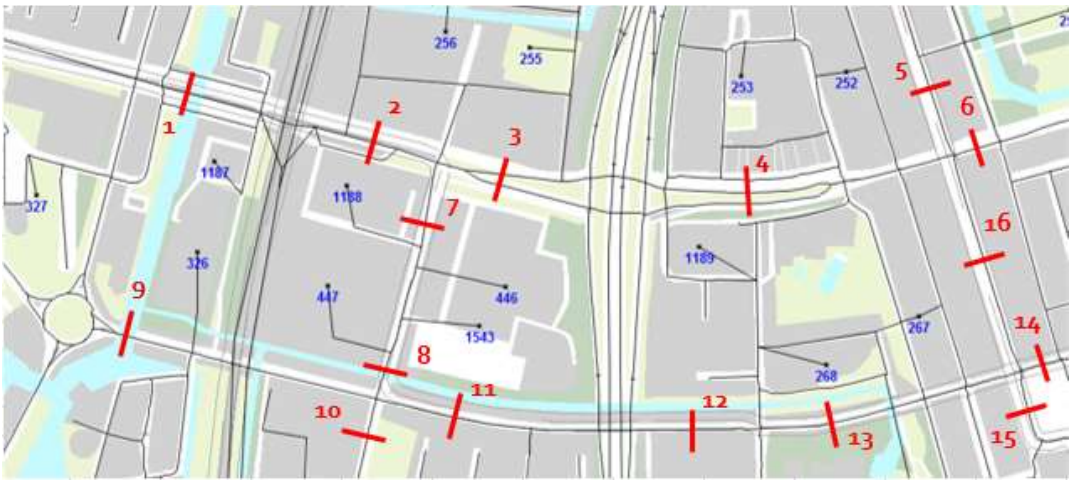
Figuur 10: Motorvoertuigen per etmaal 2030 autonoom



Figuur 11: Motorvoertuigen per etmaal 2030 plan



Figuur 12: Verschil motorvoertuigen per etmaal 2030 plan t.o.v. autonoom (effect plan)



Figuur 13: Genummerde wegvakken

Tabel 5: Motorvoertuigen per etmaal per variant

Nummer	Wegvak	2020 autonoom, mvt/etm	2030 autonoom, mvt/etm	2030 plan, mvt/etm	2030 aut - 2020 aut, %	2030 plan - 2030 aut, %
1	Burgemeester Roellstraat	17440	18950	16800	8.7	-11.3
2	Jan van Galenstraat	17650	19150	16990	8.5	-11.3
3	Jan van Galenstraat	23960	26600	27680	11.0	4.1
4	Jan van Galenstraat	29310	31350	31940	7.0	1.9
5	Hoofdweg	4630	5020	5000	8.4	-0.4
6	Jan van Galenstraat	22950	23980	24010	4.5	0.1
7	Jan Tooropstraat	8900	10160	13200	14.2	29.9
8	Jan Tooropstraat	7000	8090	10040	15.6	24.1
9	Jan Evertsenstraat	7060	7910	9200	12.0	16.3
10	Jan Tooropstraat	5430	6300	6190	16.0	-1.7
11	Jan Evertsenstraat	8000	9220	10340	15.3	12.1
12	Jan Evertsenstraat	8000	9220	10340	15.3	12.1
13	Jan Evertsenstraat	8620	9910	10880	15.0	9.8
14	Jan Evertsenstraat	8570	9880	9930	15.3	0.5
15	Mercatorplein	7130	8220	8240	15.3	0.2
16	Hoofdweg	7500	8250	8160	10.0	-1.1

De belangrijkste wegen die als zone-aansluitingen in het studiegebied functioneren zijn de Jan Evertsenstraat en de Jan van Galenstraat (die verder gaat naar de Burgemeester Roellstraat). Twee andere wegen, namelijk de Jan Tooropstraat en de Admiraal Helfrichstraat, spelen ook een belangrijke rol. Zij zorgen voor radiale verbindingen tussen de bovengenoemde wegen waardoor het verkeer zich verder kan verdelen. Nog een aandachtspunt is de snelwegring A10 die het studiegebied doorsnijdt en direct aansluit op de Jan van Galenstraat. Dit is de belangrijkste verkeersader die kan worden gebruikt om andere delen van de stad en andere regio's te bereiken, niet alleen door het verkeer van het studiegebied, maar van de hele omgeving.

2030 autonoom t.o.v. 2020 autonoom

Tussen 2020 en 2030 wordt er in Amsterdam (West en Nieuw-West) veel gebouwd. Dit heeft gevolgen voor de intensiteiten rondom het studiegebied. Op alle doorsnedes wordt er meer verkeer verwacht: op de noordkant (Jan van Galenstraat en Burgemeester Roellstraat) is de groei tussen 7% en 11% en op de zuidkant (Jan Evertsenstraat) tussen 12% en 16%. De Jan Tooropstraat krijgt ook redelijk meer verkeer (14-15%).

2030 plan t.o.v. 2030 autonoom

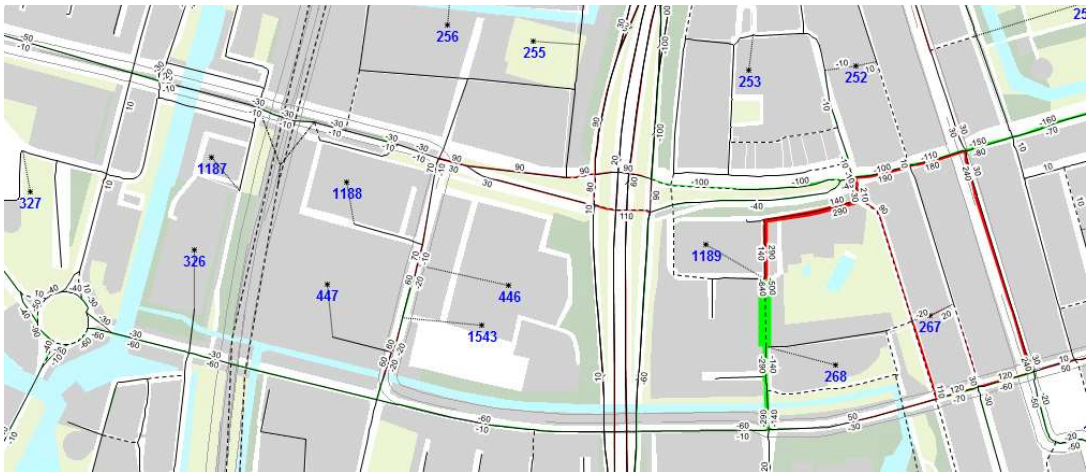
In figuur 12 en tabel 5 valt het volgende op:

- Het aantal extra verkeersbewegingen in de planvariant is relatief groot ten opzichte van de oorspronkelijke intensiteiten; dit is te verklaren door de significante ontwikkeling in alle deelgebieden
- De zuidelijke route (Jan Evertsenstraat) is aantrekkelijker om het studiegebied te bereiken, met een toename van 10-16%, terwijl de noordelijke route (Jan van Galenstraat) slechts met 2-4% toeneemt; dit komt door een extra vertraging bij de zeer drukke kruispunten op de Jan van Galenstraat, met name bij de Jan Tooropstraat (zie paragraaf 3.4.1)
- De radiale wegen zoals de Jan Tooropstraat en de Admiraal Helfrichstraat kennen ook een grote intensiteitstoename, aangezien zij rechtstreeks naar de meest ontwikkelende deelgebieden leiden (OLVG-West en Mercatorpark), met een groei tot respectievelijk 30% en 70%
- Het grootste deel van het extra verkeer dat gebruik maakt van de ring A10 volgt de zuidelijke richting

- De toenemende lokale intensiteiten op de Jan van Galenstraat (van en naar het studiegebied) genereren ook een extra vertraging voor het doorgaande verkeer dat de Ring A10 op wil; voor een groot deel daarvan is deze route niet meer de meest optimale, daarom volgt het verkeer andere routes in 2030 plan, waarvan de belangrijkste de Jan Evertsenstraat, Oostoever - Cornelis Lelylaan, Burgermeester de Vlugtlaan en Haarlemmerweg zijn
- Bovenstaand punt verklaart een grote afname van -11% op het westelijk deel van de Jan van Galenstraat en de Burgemeester Roellstraat; ook al is er een groei van verkeer van en naar het studiegebied, het wordt gemengd met het tegengestelde effect op het doorgaande verkeer, dat uiteindelijk zwaarder weegt dan het eerstgenoemde; het breekpunt is het kruispunt met de Jan Tooropstraat
- Het grote verschil op de Orteliuskade komt doordat deze weg in 2030 autonoom veel gebruikt is door sluipverkeer om de twee VRI's op de Hoofdweg te vermijden; in 2030 plan is dit niet meer het geval - de route krijgt een extra vertraging bij het kruispunt met de Jan van Galenstraat (door het toenemende verkeer van en naar het Mercatorpark), daarom wordt het sluipverkeer teruggeduwd naar de Hoofdweg
- De gelijkblijvende intensiteiten op het noordelijk en oostelijk deel van het kruispunt Jan Evertsenstraat/Hoofdweg is ook een resultaat van twee tegengestelde effecten die met elkaar gemengd worden: de toename vanwege de programmaontwikkeling en de afname van het doorgaande verkeer door drukkere kruispunten (zie paragraaf 3.4.1)

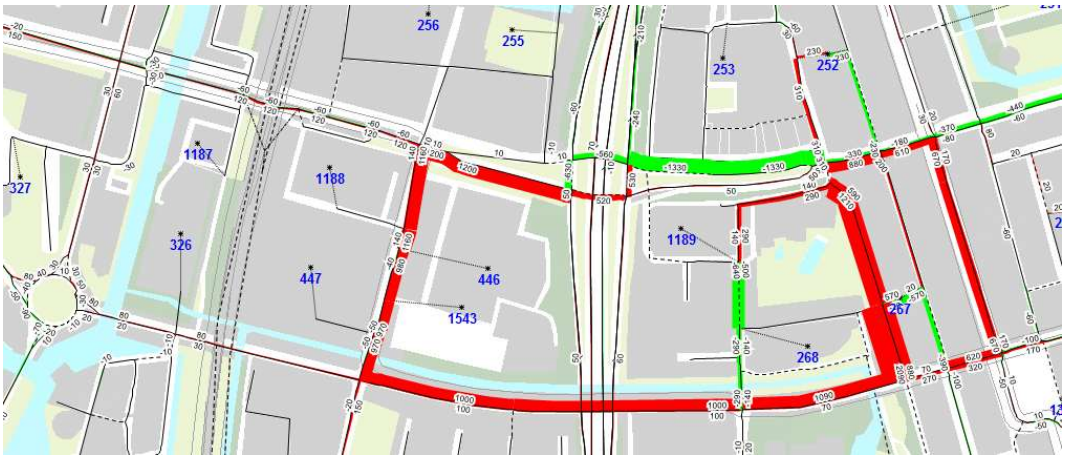
3.3.2 Autoverkeer – ontsluitingsscenario's

De effecten van de twee ontsluitingsscenario's (verschilplots t.o.v. plan 2030) zijn weergegeven in de figuren 14 en 15.



Figuur 14: Verschil motorvoertuigen per etmaal 2030 ontsluitingsscenario 1 t.o.v. plan

Voor scenario 1 zijn de effecten van de knip op de Admiraal Helfrichstraat vrij beperkt. In principe wordt het zuidelijk deel van het deelgebied Mercatorpark (zone 268) nu alleen via de Jan Evertsenstraat ontsloten en het noordelijk deel (zone 1189) alleen via de Jan van Galenstraat. De herverdeling van het verkeer houdt zichzelf in evenwicht op de hoofdwegen (de verschillen zijn minder dan 1%, behalve de Hoofdweg met een toename van 4%), en leidt alleen tot een verschuiving van ongeveer 20% van het zuidelijk deel naar het noordelijk deel van de Admiraal Helfrichstraat.



Figuur 15: Verschil motorvoertuigen per etmaal 2030 ontsluitingsscenario 2 t.o.v. plan

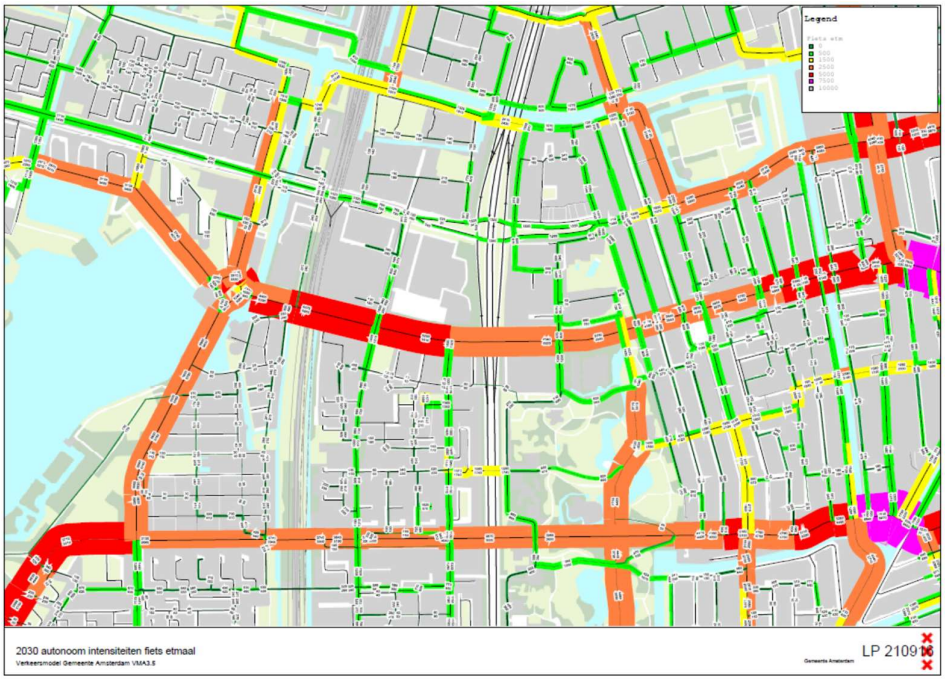
Voor scenario 2, waar de tweede knip bij het kruispunt Orteliuskade / Jan van Galenstraat wordt toegevoegd, zijn de effecten groter. Ze hebben vooral betrekking op de circulatie rond het Mercatorpark en de ontsluiting van/naar de ringweg A10. Voor het zuidelijke deel van het Mercatorpark (zone 268) zijn de effecten vergelijkbaar met die van het scenario 1. Voor het noordelijke deel (zone 1189) is de enige ontsluitingsroute echter de Jan Evertsenstraat - Orteliuskade geworden. Dit leidt tot een enorme groei van het verkeer op de Orteliuskade (bijna 400%), die ook voor de naastliggende zone 267 aantrekkelijker wordt door de nieuwe tweerichtingsstructuur. Dit brengt een extra groei van 160% met zich mee die in totaal 560% oplevert op het zuidelijke deel van de weg.

Na het verlaten van de Orteliuskade volgt het grootste deel van het verkeer de route Jan Evertsenstraat - Jan Tooropstraat - Jan van Galenstraat om de ring A10 op te rijden. Dit leidt tot een toename van respectievelijk 17%, 15% en 9%. Het noordelijk deel van het wegvak Jan van Galenstraat tussen de A10 en de Orteliuskade krijgt een afname van 9%. Het verkeer dat naar zone 1189 rijdt, komt grotendeels van de ring A10 en volgt verder de route Jan van Galenstraat - Hoofdweg - Jan Evertsenstraat. Dit levert een toename op van respectievelijk 7%, 14% en 13%.

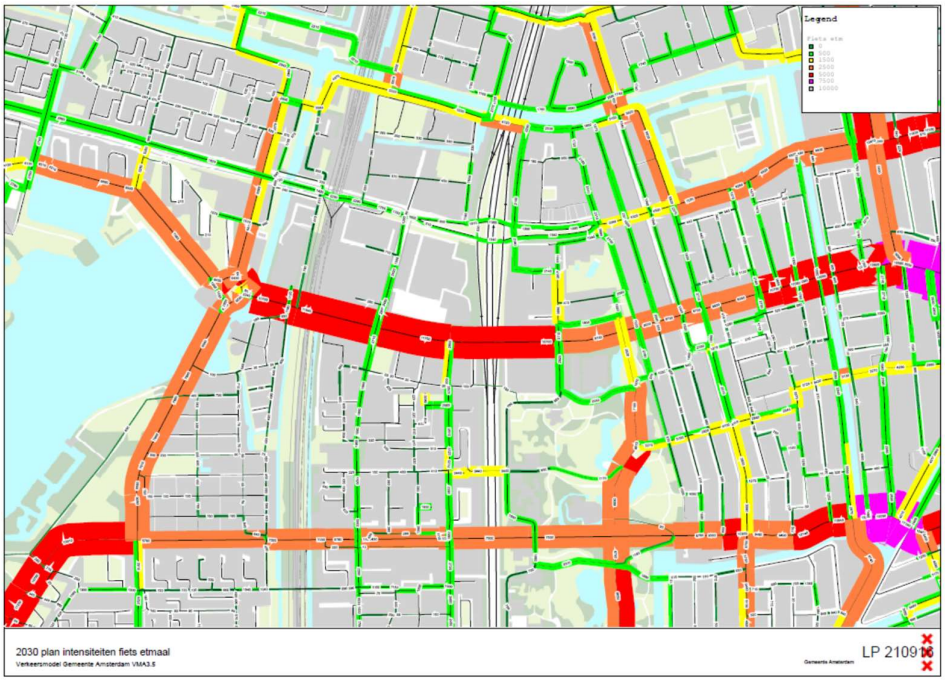
3.3.3 Fietsverkeer

In de figuren 16 en 17 zijn de fietsintensiteiten per etmaal weergegeven voor de varianten 2030 autonoom en 2030 plan. In figuur 18 staat de verschilplot. In figuur 19 is een aantal wegvakken genummerd in de omgeving van het studiegebied. In tabel 6 zijn de fietsintensiteiten per etmaal per doorsnede opgenomen voor deze wegvakken en de varianten, inclusief de verschillen daartussen.

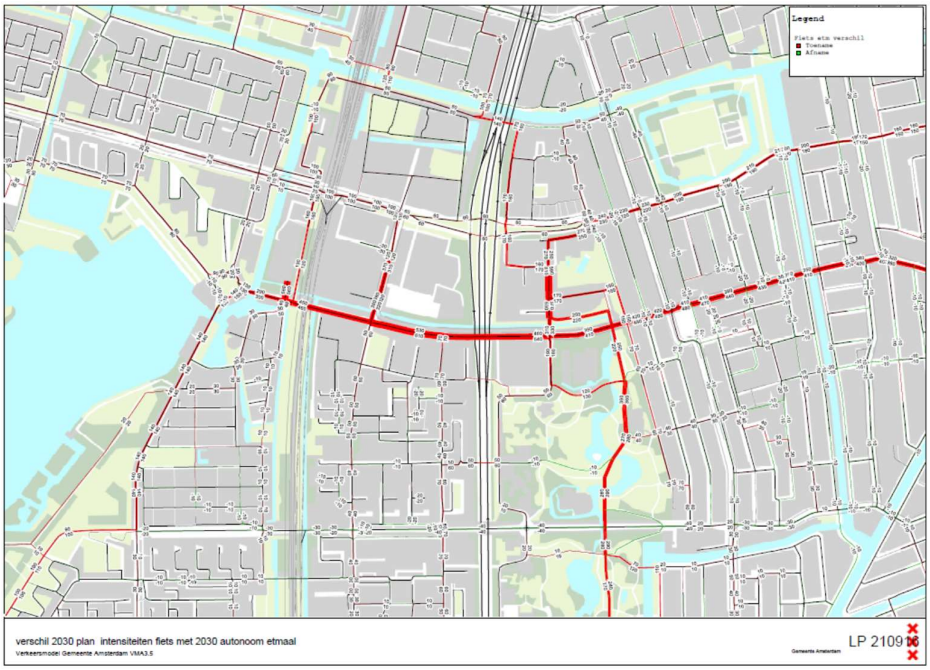
De absolute modelwaarden voor fiets moeten als indicatief worden beschouwd en kunnen binnen een marge van 20% fluctueren ten opzichte van de werkelijke intensiteiten. Dit gebeurt vanwege de grote variabiliteit van het aantal fietsverplaatsingen, die door een aantal factoren kan worden beïnvloed (waaronder persoonlijke routekeuze en het weer). Daarom is het moeilijk om het model te kalibreren en het aantal fietsers per route voor een gemiddelde dag te schatten. De relatieve waarden zijn betrouwbaarder, omdat ze zijn berekend tussen twee modeljaren met dezelfde variabiliteit.



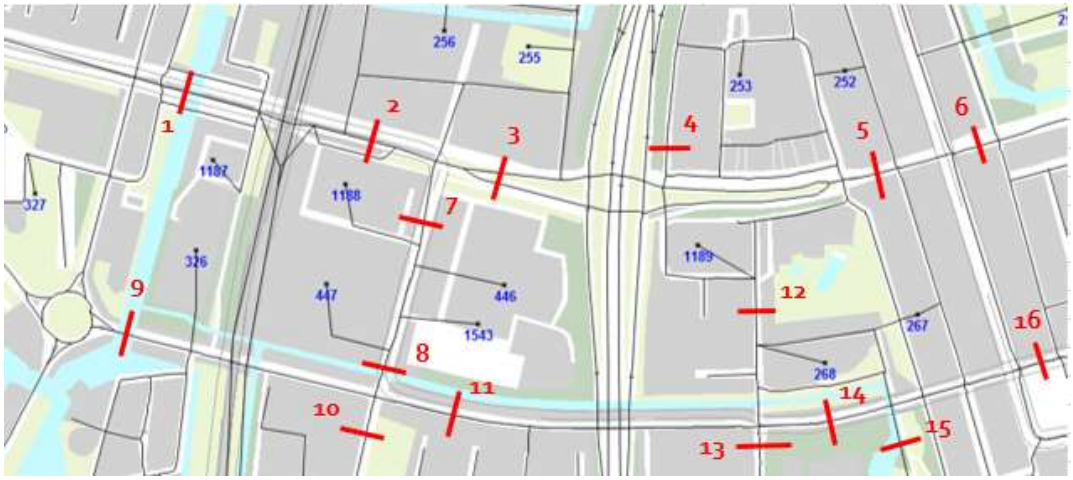
Figuur 16: Fietsintensiteiten per etmaal 2030 autonoom



Figuur 17: Fietsintensiteiten per etmaal 2030 plan



Figuur 18: Verschil fietsintensiteiten per etmaal 2030 plan t.o.v. autonoom (effect plan)



Figuur 19: Genummerde wegvakken

Tabel 6: Fietsintensiteiten per etmaal per variant

Nummer	Wegvak	2020 autonoom, fiets/etm	2030 autonoom, fiets/etm	2030 plan, fiets/etm	2030 aut - 2020 aut, %	2030 plan - 2030 aut, %
1	Burgemeester Roellstraat	1560	1700	1830	9.0	7.6
2	Jan van Galenstraat	1520	1550	1750	2.0	12.9
3	Jan van Galenstraat	1330	1480	1610	11.3	8.8
4	James Rosskade	1400	1800	2140	28.6	18.9
5	Jan van Galenstraat	2510	2870	3350	14.3	16.7
6	Jan van Galenstraat	3520	3860	4320	9.7	11.9
7	Jan Tooropstraat	1070	1010	1260	-5.6	24.8
8	Jan Tooropstraat	2120	1980	2680	-6.6	35.4
9	Jan Evertsenstraat	9810	10190	10780	3.9	5.8
10	Jan Tooropstraat	2360	2610	2710	10.6	3.8
11	Jan Evertsenstraat	10290	10610	11940	3.1	12.5
12	Admiraal Helfrichstraat	2460	2960	4160	20.3	40.5
13	Staalmeesterslaan	2220	2460	2820	10.8	14.6
14	Jan Evertsenstraat	7340	7400	8160	0.8	10.3
15	Rembrandtparkpad	2560	3040	3250	18.8	6.9
16	Jan Evertsenstraat	7750	7790	8700	0.5	11.7

De meeste belangrijke fietsverbindingen liggen langs de autowegen die in de vorige paragraaf zijn beschreven. Er zijn echter een paar extra radiale verbindingen die een grote rol spelen voor de fietsontsluiting, waaronder de Staalmeesterslaan, James Rosskade, Robert Scottstraat en Orteliusstraat.

2030 autonoom t.o.v. 2020 autonoom

Net als het autoverkeer neemt ook de fietsintensiteit toe door de grootschalige ontwikkeling in de omgeving. De zuidelijke route is aantrekkelijker voor fietsverkeer in absolute waarden, maar het relatieve effect is groter op de noordelijke route: er is een toename van 2-14% op de Jan van Galenstraat ten opzichte van de groei tussen 0% en 4% op de Jan Evertsenstraat. Wat ook opvalt is de zeer grote toename van de fietsintensiteiten rond het deelgebied Mercatorpark in de noord-zuid richting, met name op de routes Rembrandtparkpad/Staalmeesterslaan - Admiraal Helfrichstraat - James Rosskade. De toename bedraagt 18% tot 29%. De afname op de Jan Tooropstraat heeft te maken met de toevoeging van een fietsverbinding aan de August Vermeylenstraat in 2030.

2030 plan t.o.v. 2030 autonoom

Wat betreft de effecten van de programmaontwikkeling, blijven de intensiteiten op bepaalde wegvakken proportioneel toenemen met de variant 2030 autonoom (dus geen verandering in routekeuze). De enige verschillen zijn een grotere toename op de Jan Tooropstraat (24-35%), Admiraal Helfrichstraat (40%) en het oostelijke deel van de Jan Evertsenstraat (10-11%), omdat deze wegen direct ontsluiten aan de meest ontwikkelende deelgebieden.

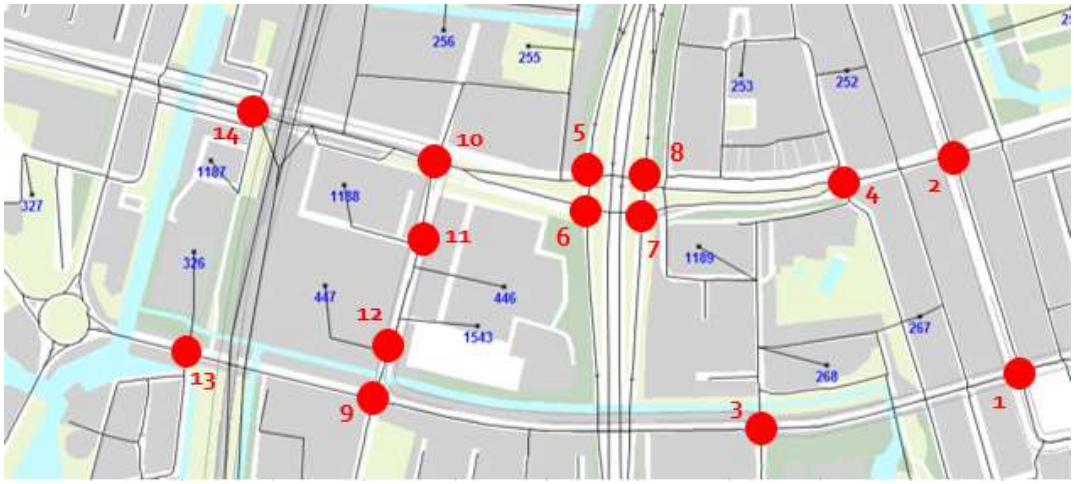
3.4 Doorstroming kruispuntniveau

Om te bepalen of er knelpunten zijn te verwachten in de doorstroming, is gekeken naar de kruispuntbelasting van relevante kruispunten, ook wel volume/capacity ratio of vc-ratio genoemd. De V/C waarde is een waarde die aangeeft hoe de verhouding tussen intensiteit (verkeer berekend door het verkeersmodel) en capaciteit (bepaald door aantal rijstroken en groentijd) is. Deze waarde wordt voor elke richting van de kruising bepaald. De maximale V/C-waarde is leidend voor de analyse. De belastingen worden weergegeven door middel van taartdiagrammen voor zowel ochtend- als avondspits. Hierbij geldt:

- Een V/C-waarde van boven de 1 betekent dat de kruising de verkeersstroom niet kan verwerken. Dit leidt tot wachtrijen.
- Een V/C-waarde van maximaal 0,89 is de streefwaarde.

In de Figuur 20 zijn de relevante kruispunten rond het studiegebied gecijferd, namelijk:

1. Hoofdweg – Jan Evertsenstraat
2. Hoofdweg – Jan van Galenstraat
3. Jan Evertsenstraat – Admiraal Helfrichstraat
4. Jan van Galenstraat – Orteliuskade
5. Jan van Galenstraat – afrit A10 (Noord-Zuid)
6. Jan van Galenstraat – oprit A10 (Noord-Zuid)
7. Jan van Galenstraat – afrit A10 (Zuid-Noord)
8. Jan van Galenstraat – oprit A10 (Zuid-Noord)
9. Jan Evertsenstraat – Jan Tooropstraat
10. Jan van Galenstraat – Jan Tooropstraat
11. Aansluiting van de Sande van Bakhuijzenstraat – Jan Tooropstraat
12. Aansluiting GVB Busgarage – Jan Tooropstraat
13. Aansluiting Tennispark – Jan Evertsenstraat
14. Aansluiting Tennispark – Burgemeester Roëllstraat



Figuur 20: Kruispunten in het studiegebied genummerd

3.4.1 Planontwikkeling

In de Tabel 7 is de VC maximaal voor de drie varianten naast elkaar gezet. In de tabel valt het volgende op:

- De V/C-ratio in 2030 autonoom neemt voor de meeste kruispunten licht toe (behalve kruispunt 1 in de ochtend)
- De programmaontwikkeling draagt op sommige locaties significant bij aan de verslechtering van de doorstroming
- Het belangrijkste kruispunt met de grootste verschillen is 10; door de forse hoeveelheid extra verkeer van het deelgebied OLVG-West stijgt de kruispuntbelasting boven de streefwaarde (0,97 voor de ochtendspits en 0,93 voor de avondspits) waardoor het kruispunt een potentieel knelpunt wordt

- Dezelfde ontwikkeling en stijgende intensiteiten op de Jan Tooropstraat verklaren de groei bij de kruispunten 9, 11 en 12
- Vanwege de extra belasting op het kruispunt 10 probeert een deel van het doorgaande verkeer het kruispunt te vermijden (zie paragraaf 3.3.1), wat leidt tot een minder drukke situatie bij het kruispunt 14
- Het resulterende effect van de programmaontwikkeling en het afnemende verkeer uit de omliggende gebieden leidt tot ongewijzigde waarden voor de op- en afritten van de ring A10
- In de ochtend is er een aanzienlijke groei te zien bij het kruispunt 1, wat de afname van het doorgaande verkeer kan verklaren (zie paragraaf 3.3.1)
- Twee andere potentiële knelpunten zijn de kruisingen 2 en 4, maar de programmaontwikkeling heeft op deze locaties een beperkt effect

Tabel 7: Kruispuntbelastingen (maximale verzadingsgraden) binnen het studiegebied

Kruispunt	2020 autonoom		2030 autonoom		2030 plan		2030 plan - 2030 aut	
	OS	AS	OS	AS	OS	AS	OS	AS
1	0.85	0.87	0.77	0.89	0.88	0.89	0.11	0
2	0.94	0.89	0.96	0.89	0.96	0.89	0	0
3	0.09	0.12	0.12	0.15	0.14	0.17	0.02	0.02
4	0.99	0.89	1.00	0.89	1.00	0.89	0	0
5	0.89	0.89	0.89	0.89	0.89	0.89	0	0
6	0.88	0.88	0.88	0.89	0.88	0.89	0	0
7	0.89	0.89	0.89	0.89	0.89	0.89	0	0
8	0.89	0.89	0.89	0.89	0.89	0.89	0	0
9	0.20	0.25	0.23	0.30	0.27	0.37	0.04	0.07
10	0.89	0.89	0.89	0.89	0.97	0.93	0.08	0.04
11	0.24	0.21	0.26	0.26	0.35	0.34	0.09	0.08
12	0.13	0.16	0.15	0.18	0.17	0.23	0.02	0.05
13	0.14	0.15	0.17	0.18	0.19	0.20	0.02	0.02
14	0.29	0.50	0.31	0.53	0.16	0.48	-0.15	-0.05

3.4.2 Ontsluitingsscenario's

Voor scenario 1 zijn er bijna geen veranderingen in de kruispuntbelastingen, gezien het lokale effect van de knip. Alleen in de avondspits stijgt de V/C-ratio van het kruispunt 4 van 0,89 naar 0,90. Dit wordt groter dan de streefwaarde en markeert deze kruising als een aandachtspunt.

Voor scenario 2 vinden de meeste veranderingen plaats in de ochtendspits op de routes tussen het Mercatorpark en de ringweg A10. De volgende kruispunten krijgen een extra belasting:

- 1 – 0,88 naar 0,89 in OS
- 2 – 0,96 naar 0,99 in OS
- 3 – 0,14 naar 0,17 in OS en 0,17 naar 0,21 in AS
- 9 – 0,27 naar 0,31 in OS en 0,37 naar 0,40 in AS
- 10 – 0,93 naar 0,94 in AS
- 11 – 0,34 naar 0,38 in AS

- 12 – 0,17 naar 0,20 in OS en 0,23 naar 0,26 in AS

Ondanks de stijging verandert er voor deze kruispunten niets qua totale belasting. Het belangrijkste aandachtspunt is het kruispunt 2 (Hoofdweg/Jan van Galenstraat) dat in de ochtendspits dicht in de buurt komt van een potentieel knelpunt.

De omgekeerde situatie gebeurt op het kruispunt 4 Jan van Galenstraat/Orteliuskade. Door het verwijderen van één arm daalt de belasting in de ochtendspits van 1,00 naar 0,89 waardoor het kruispunt op de streefwaarde komt en niet langer een potentieel knelpunt is.

Hoofdstuk 4 Conclusie

Voor het bouwplan Jan Evertsentraat West is huidig verkeersonderzoek doorgerekend conform het Juridische Programma van Eisen. Het ontwikkelingsplan leidt tot 1.726 extra woningen en 2.053 extra arbeidsplaatsen.

Het plan genereert 21.500 extra verplaatsingen per werkdagetmaal, waarvan circa 8.200 mvt-verplaatsingen. De ontwikkeling verandert de verdeling van het autoverkeer over de dag in twee deelgebieden, Mercatorpark en Tennispark, omdat beide locaties veel woningbouw krijgen. In de plansituatie zijn vertrekken en aankomsten in Mercatorpark gelijk en er is een dominantie van vertrekken in de ochtend en aankomsten in de avond in Tennispark.

Wat de modal split betreft, het effect van het programma lijkt een verschuiving te zijn van de auto en OV naar actieve vervoerswijzen, zoals fietsen en lopen, hoewel het aandeel auto nog steeds vrij hoog is. Deze verschuiving ligt in lijn met het feit dat er meer bewoners bij komen in dit gebied in plaats van bezoekers, zij zullen vaker kortere trips maken.

Het aantal extra verkeersbewegingen in de planvariant is relatief groot ten opzichte van de oorspronkelijke intensiteiten - dit is te verklaren door de significante ontwikkeling in alle deelgebieden. De zuidelijke route (Jan Evertsenstraat) is aantrekkelijker om het studiegebied te bereiken, met een toename van 10-16%, terwijl de noordelijke route (Jan van Galenstraat) slechts met 2-4% toeneemt. De toenemende intensiteiten op de Jan van Galenstraat van en naar het studiegebied genereren een extra vertraging voor het doorgaande verkeer dat de Ring A10 op wil. Voor een groot deel daarvan is deze route niet meer de meest optimale, daarom volgt het verkeer andere routes, waarvan de belangrijkste de Jan Evertsenstraat, Oostoever - Cornelis Lelylaan, Burgermeester de Vlugtlaan en Haarlemmerweg zijn. Dit verklaart ook een grote afname van -11% op het westelijk deel van de Jan van Galenstraat en Burgemeester Roellstraat.

De potentiële knelpunten zijn drie kruisingen op de Jan van Galenstraat: bij de Jan Tooropstraat, de Hoofdweg en de Orteliuskade. Door de forse hoeveelheid extra verkeer van het deelgebied OLVG-West stijgt de kruispuntbelasting bij de Jan Tooropstraat boven de streefwaarde (0,97 voor de ochtendspits en 0,93 voor de avondspits). Op twee andere locaties heeft de programmaontwikkeling geen effect. Deze locaties kennen al een hoge belasting in de autonome situatie, de belasting kan daarmee niet worden toegeschreven aan het programma. Er is geen verslechtering van de kruispuntbelastingen bij de op- en afritten van de ring A10.

Voor ontsluitingsscenario 1 zijn de effecten van de knip op de Admiraal Helfrichstraat vrij beperkt. De herverdeling van het verkeer houdt zichzelf in evenwicht op de hoofdwegen en leidt alleen tot een verschuiving van ongeveer 20% van het zuidelijk deel naar het noordelijk deel van de Admiraal Helfrichstraat. Er zijn geen significante veranderingen in de kruispuntbelastingen, gezien het lokale effect van de knip.

Voor ontsluitingsscenario 2 zijn de effecten groter. Ze hebben vooral betrekking op de circulatie rond het Mercatorpark en de ontsluiting van/naar de ringweg A10. Dit leidt tot een enorme groei op de Orteliuskade die in totaal 560% wordt op het zuidelijke deel van de weg. Na het verlaten van de Orteliuskade volgt het grootste deel van het verkeer de route Jan Evertsenstraat - Jan Tooropstraat - Jan van Galenstraat om de ring A10 op te rijden (met een toename van 9-17%). Het verkeer dat naar de zone 1189 rijdt, komt grotendeels van de ring A10 en volgt verder de route Jan van Galenstraat - Hoofdweg - Jan Evertsenstraat. Dit levert een toename van 7-14%.

De kruispunten op de routes tussen het Mercatorpark en de ringweg A10 krijgen een hogere belasting, meestal in de ochtendspits. Ondanks de stijging wordt geen van deze kruispunten van de ene categorie naar de andere verplaatst wat de totale belasting betreft. Door het verwijderen van één arm op het kruispunt Jan van Galenstraat/Orteliuskade daalt de belasting in de ochtendspits van 1,00 naar 0,89 waardoor het kruispunt op de streefwaarde komt en niet langer een potentieel knelpunt is.

Bijlage A. **Wat is VMA?**

A.1 Inleiding

Verkeer en Openbare Ruimte (V&OR) van gemeente Amsterdam maakt voor zijn verkeersberekeningen gebruik van het verkeersmodel VMA (Verkeersmodel Amsterdam). Het VMA is een stedelijk verkeersmodel voor de stad Amsterdam voor strategische weg- en OV-studies. De basis voor het model bestaat uit onderzoeksgegevens uit verkeersenquêtes, verkeerstellingen, kenmerken van het wegen- en OV-net en kennis over de ruimtelijke ordening in termen van aantallen inwoners en arbeidsplaatsen. Voor het verleden en het heden zijn deze gegevens bekend, voor de toekomstige situatie worden inschattingen hiervan gebruikt.

Met het model worden, op basis van deze informatie, uitspraken gedaan over het verkeer en vervoer in brede zin. VMA onderscheidt de vervoerwijzen auto, fiets en openbaar vervoer, waarbij het openbaar vervoer een verdere opsplitsing naar bus, tram, metro en trein kent.

Modellen geven een zo goed mogelijke weergave van de werkelijkheid. Ieder model heeft echter zijn beperkingen omdat er altijd aannames gemaakt moeten worden, de data waarop het model gebaseerd is, zijn beperkingen heeft en er altijd een afweging plaatsvindt tussen kwaliteit, planning en beschikbare middelen (tijd en geld). Een perfect model bestaat niet, daarom is het aan te raden om bekende beperkingen en tekortkomingen zo expliciet mogelijk te maken voor de gebruiker, zodat hier bij het gebruik van het model en interpretatie van de modelresultaten zo goed mogelijk rekening mee kan worden houden.
Deze toelichting beschrijft de belangrijkste aandachtspunten van VMA. Voor een gedetailleerde toelichting van de aandachtspunten en een toelichting op de werkwijze van het VMA 3.0 wordt verwezen naar de Bijsluiter en de Technische Rapportage.

A.2 Achtergrond

Het stedelijk Verkeersmodel Amsterdam (VMA) is het eerste gedesaggreerde stedelijke verkeersmodel in Nederland. De methodiek is gebaseerd op het LMS en NRM, en lijkt ook sterk op het regionale verkeersmodel VENOM. Het VMA deelt echter zowel het autoverkeer, fietsverkeer als het Openbaar Vervoer toe binnen OmniTRANS. De netwerken zijn ook volledig binnen OmniTRANS gemodelleerd.

Daarnaast is de autokalibratie uitgevoerd met het programma SMC in OmniTRANS. Voor OV en Fiets is gebruik gemaakt van het programma SigKal.

A.3 Invoer, berekeningen en output

De invoergegevens van VMA voor Amsterdam zijn afkomstig van Verkeer & Openbare Ruimte en wat betreft socio- economische gegevens van de Diensten Ruimte & Duurzaamheid en Onderzoek, Informatie & Statistiek van de gemeente Amsterdam. De invoergegevens van het buitengebied en ook de kostenfuncties zijn afkomstig van Rijkswaterstaat en sluiten aan bij het NRM en VENOM, beide 2018-versies.

Het model wordt in principe elke twee jaar bijgewerkt met de meest recente invoer, en daarnaast elke vier jaar opnieuw gekalibreerd (volledig herijkt). In 2018 is de invoer van het model opgesteld. Per 1 januari 2020 is de meest recente update aan het VMA uitgevoerd, leidend tot VMA versie 3.0., dit is de vigerende versie van het model. VMA3.0 is gekalibreerd op het basisjaar 2014. Met het model kunnen uitspraken worden gedaan voor de prognosejaren 2020, 2025, 2030 en 2040.

VMA maakt berekeningen voor de ochtendspits (7:00 – 9:00 uur), de avondspits (periode 16.00-18.00 uur) en de restdag (alle tussenliggende periodes) van een gemiddelde werkdag. Met omrekenfactoren kunnen uitspraken worden gedaan voor de dag-, avond- en nachtperiode van een gemiddelde weekdag, ten behoeve van lucht- en geluidsberekeningen.

Bij de berekeningen met VMA wordt rekening gehouden met de capaciteit van wegen en OV-verbindingen. Zowel de verkeersvraag (per vervoerwijze) als de gekozen routes zijn hiervan afhankelijk.

Voor de toekomstige situatie geldt dat de invloed van diverse soorten ontwikkelingen en beleid kwantitatief in beeld kunnen worden gebracht, zowel gezamenlijk als afzonderlijk. Enkele voorbeelden hiervan zijn:

- autonome ontwikkelingen, zoals de effecten van groei van inwoners en arbeidsplaatsen op het verkeer;
- mobiliteitsontwikkelingen door veranderingen in de netwerken voor auto, fiets en openbaar vervoer;
- pullbeleid (sturing verkeersvraag), zoals wijzigingen in het aanbod van het Openbaar Vervoer, reistijd en reissnelheid;
- pushbeleid (sturing verkeersaanbod), zoals wijzigingen in de reiskosten, rekeningrijden, betaald parkeren en locatiebeleid.

VMA kan een grote hoeveelheid informatie genereren. Hieronder valt naast informatie over de wegvakbelastingen en het afwikkelingsniveau onder andere het aantal afgelegde kilometers en gereisde uren, zitplaatsaanbod in het openbaar vervoer, aantal overstappen etc. Bij de auto en fiets is deze informatie uitgesplitst naar wegtype en bij het openbaar vervoer naar het soort vervoermiddel.

Bijlage B. **Samenvatting 'Basisgegevens Verkeersprognoses'**

De tekst uit deze bijlage is een samenvatting van de 'Uitgangspunten Verkeersmodel Amsterdam 3.0', Onderzoek & Kennis, versie 1.1, 23 mei 2019

B.1 Inleiding

De toekomst is moeilijk te voorspellen. Voor het maken van verkeersprognoses voor de toekomst worden daarom een aantal aannames gedaan. Deze aannames zijn uitgebreid beschreven in het document Basisgegevens Verkeersprognoses. Hier zijn de belangrijkste uitgangspunten samengevat.

Voor de jaren 2020, 2025 2030 en 2040 zijn de uitgangspunten opnieuw opgesteld. 2020 is inmiddels het huidige jaar, maar voor bijvoorbeeld bestemmingsplannen nog nodig is (om interpolatie met andere jaren mogelijk te maken).

De toekomstige jaren zijn zo realistisch mogelijke inschattingen. Deze worden het trendscenario 'Amsterdam Realistisch' (AR) genoemd. Voor de jaren 2030 en 2040 zijn naast het trendscenario AR tevens een scenario Hoog en een scenario Laag opgesteld. De totale aantallen sociaal-economische gegevens in de gemeente Amsterdam sluiten in deze scenario's qua aan op de totalen uit de referentiescenario's 'Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving' (WLO) 2015 zoals opgesteld door het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) en het Centraal Planbureau (CPB). Ook de verkeersmodellen van Rijkswaterstaat (NRM West) en van de Metropoolregio Amsterdam (VENOM) sluiten daarop aan.

B.2 Infrastructuur

Onder infrastructurele ontwikkelingen worden plannen verstaan voor nieuwe wegen en verbindingen, wijzigingen in de capaciteit van wegen of kruispunten en afsluiting van (delen van) wegen. Omdat het verkeersmodel het jaar 2014 als basis heeft, horen reeds uitgevoerde wegaanpassingen uit de periode 2015-2019 ook bij de infrastructurele ontwikkelingen die in het verkeersmodel verwerkt moeten worden.

Tussen 2014 en 2040 vinden er diverse infrastructurele ontwikkelingen plaats in het netwerk van het openbaar vervoer en het netwerk van de auto. Zo veranderen er bijvoorbeeld dienstregelingen en komen er nieuwe wegverbindingen bij. Enkele belangrijke ontwikkelingen worden hier toegelicht. Een volledige opsomming van alle infrastructurele wijzigingen is te vinden in Basisgegevens Verkeersprognoses.

B.2.1 Autonetwerk

In 2018 is in de binnenstad een 'knip' in de Prins Hendrikkade gerealiseerd, waardoor het doorgaand verkeer dat eerder voor het Centraal Station langs reed, vanaf deze periode over de De Ruyterkade wordt geleid. Belangrijke aanpassingen na 2020 zijn de maatregelen rond de Munt, de Amstelstroomlaan tussen de A2 en de Spaklerweg, heropenstelling van de Overdiemerweg en de doortrekking van de MacGillavrylaan. Voor het rijkswegennet zijn de belangrijkste wijzigingen het project SAA (aanpassingen A1, A6 en A9 tussen Schiphol, Amsterdam en Almere), verbreding van de A8 en het project ZuidasDok (A10 Zuid naar een 2-4-4-2 systeem).

B.2.2 Openbaar vervoernetwerk

Voor 2030 wordt uitgegaan van het eindbeeld van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS). De Noord/Zuidlijn is gerealiseerd en de Amstelveenlijn verlengd naar Uithoorn. De IJ-tram is verlengd tot Strandeiland, de Zuidtangent naar Buiteneiland en de HOV bus IJburg – Weesp is in gebruik genomen. In het stedelijke bus- en tramnet zijn diverse wijzigingen t.o.v. dat van 2014 als gevolg van de ingebruikname van de Noord-Zuidlijn.

B.3 Sociaal-economische kenmerken en kostenontwikkeling

De inschatting van de mobiliteit in de toekomst wordt gebaseerd op ontwikkelingen in sociaal-economische gegevens en een aantal andere ontwikkelingen.

B.3.1 Inwoners en arbeidsplaatsen

De ontwikkeling van het aantal inwoners en het aantal arbeidsplaatsen in Amsterdam in de periode 2014-2040 wordt in onderstaande tabellen weergegeven.

Tabel 1. Aantal inwoners voor het jaar 2014 en prognoses voor het jaar 2020, 2025, 2030 en 2040 in de gemeente Amsterdam (Amsterdams Realistisch scenario), bron: Ruimte&Duurzaamheid.

Stadsdeel	2014	2020AR	2025AR	2030AR	2040AR
Centrum	86.000	89.000	92.000	95.000	96.000
Westpoort	0	0	0	0	0
West	143.000	150.000	159.000	166.000	167.000
Nieuw-West	147.000	155.000	165.000	166.000	171.000
Zuid	141.000	144.000	150.000	156.000	160.000
Oost	129.000	138.000	154.000	169.000	182.000
Noord	91.000	105.000	123.000	128.000	140.000
Zuidoost	85.000	94.000	101.000	101.000	101.000
Totaal Amsterdam	822.000	875.000	944.000	981.000	1.1017.000

Tabel 2. Aantal arbeidsplaatsen voor het jaar 2014 en prognoses voor het jaar 2020, 2025, 2030 en 2040 in de gemeente Amsterdam (Amsterdams Realistisch scenario), bron: Ruimte & Duurzaamheid.

Stadsdeel	2014	2020AR	2025AR	2030AR	2040AR
Centrum	117.000	124.000	126.000	128.000	129.000
Westpoort	22.000	27.000	30.000	33.000	34.000
West	60.000	65.000	67.000	69.000	70.000
Nieuw-West	79.000	88.000	94.000	98.000	103.000
Zuid	117.000	134.000	146.000	158.000	162.000
Oost	69.000	78.000	84.000	90.000	93.000
Noord	36.000	43.000	49.000	53.000	55.000
Zuidoost	78.000	86.000	91.000	95.000	100.000
Totaal Amsterdam	578.000	645.000	687.000	724.000	746.000

De groei van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen wordt onder andere veroorzaakt door ruimtelijke ontwikkelingen in gebieden als de Zuidas, maar ook door verdichting in de bestaande stad.

B.3.2 Kostenontwikkeling

De kosten van het autogebruik en het reizen per openbaar vervoer wijzigen wel. Hiervoor wordt aangesloten op de ontwikkeling in de landelijke verkeersmodellen LMS en NRM van Rijkswaterstaat, het regionale model VENOM van de VRA.

De kostenontwikkelingen voor reizen per openbaar vervoer zijn in alle scenario's gelijk:
- +6,9% vanaf 2014 tot 2020 voor reizen per bus, tram en metro;
- +5,9% vanaf 2014 tot 2020 voor reizen per trein.

De btw-verhoging van 6% naar 9% per 1 januari 2019 maakt deel uit van deze percentages.

Vanaf 2020 wijzigen deze kosten niet verder. Dit in verband met het gehanteerde beleidsuitgangspunt dat er tot 2030/2040 geen veranderingen plaatsvinden in de concessieafspraken over de tarieven, en hiermee dus ook in de gebruiksvergoeding (die mag worden doorbelast).

De kostenontwikkeling van autogebruik is als volgt (gerekend vanaf het jaar 2014):
- –7,2% tot 2030 respectievelijk –12,0% tot 2040 in het scenario Laag;
- –27,7% tot 2030 respectievelijk –34,9% tot 2040 in het scenario Hoog.

De daling van de autokosten in de verdere toekomst wordt veroorzaakt door het steeds zuiniger worden van auto's en door de overgang naar elektrisch rijden en de technologische ontwikkelingen op dat gebied. De ontwikkeling van de olieprijs is de belangrijkste factor voor het verschil tussen de scenario's.
Maatregelen uit het Klimaatakkoord kunnen van invloed zijn op de toekomstige kostenontwikkeling van autogebruik, maar zijn niet daarin opgenomen omdat hier nog geen besluitvorming over heeft plaatsgevonden.

Het CBS heeft berekend dat de kosten van autogebruik in de periode 2014-2018 met 5,4% zijn gestegen. Gecorrigeerd voor inflatie bedraagt de toename in deze periode 1,3%: autogebruik is dus juist iets duurder geworden de afgelopen jaren, dit in tegenstelling tot de prognoses voor de

langere termijn. Voor de korte termijn prognose voor 2020 wordt daarom uitgegaan van een zich doorzettende trend van een lichte toename van de kosten van autogebruik: +1,9% ten opzichte van 2014. Voor 2025 en de overige prognosejaren van het trendscenario wordt de ontwikkeling afgeleid op basis van een interpolatie van de scenario's Laag en Hoog.

B.3.3 Autobezit

Het autobezit is een belangrijke voorwaarde voor het maken van autoverplaatsingen. Het autobezit is scenario-afhankelijk en wordt door het autobezitsmodel verdeeld over de zones waarbij rekening wordt gehouden met de ontwikkeling van het inkomen, demografische kenmerken en zone-specifieke kenmerken uit het basisjaar. Verder van invloed op het autobezit is leeftijd, arbeidsparticipatie en bereikbaarheid van de woonplek met het openbaar vervoer, de fiets en de auto.

Het autobezit werd in twee stappen bepaald in VMA2.5. Eerst werd het aantal auto's voor Nederland bepaald en vervolgens verdeeld over alle modelzones. In VMA3.0 is er een tussenstap bijgekomen, namelijk het autobezitsmodel voor Amsterdam. Met dit model wordt het aantal auto's per stadsdeel bepaald, waarbij rekening wordt gehouden met het parkeerbeleid binnen Amsterdam, zoals beschikbare parkeerplaatsen en het aantal parkeervergunningen.

Buiten de gemeente Amsterdam wordt voor prognosejaren gebruik gemaakt van de invoer van VENOM. Richting de toekomst heeft VENOM alleen een totaalcijfer voor geheel Nederland voor de jaren 2020, 2030 en 2040. Deze cijfers sluiten aan bij de autobezitscijfers die ook in de landelijke modellen LMS en NRM worden gebruikt.

Tabel 3. Aantal auto's voor het jaar 2014 en prognoses voor het jaar 2020, 2025, 2030 en 2040 in de gemeente Amsterdam (Amsterdams Realistisch scenario) en in Nederland.

Personenauto's	2014	2020AR	2025AR	2030AR	2040AR
Amsterdam	229.000	242.000	257.000	269.000	282.000
Nederland	7.965.000	8.243.000	8.462.000	8.682.000	9.049.00

De landelijke toename van het aantal auto's tussen 2014 en 2030AR is ongeveer 9%. Ondanks het parkeerbeleid stijgt het aantal auto's in Amsterdam met 17%. Deze stijging komt met name door de sterkere bevolkingsgroei in Amsterdam dan in Nederland. Zonder parkeerbeleid zou de toename nog sterker zijn, rond 20%.

B.4 Beleid

De belangrijkste uitgangspunten met betrekking tot beleid hebben betrekking op parkeren. Daarbij gaat het om het locatiebeleid en over de parkeertarieven.

B.4.1 Parkeergarages

Voor parkeergarages (en terreinen) geldt dat zij zelf geen verkeer genereren. Men parkeert daar immers niet om de parkeergarage zelf te bezoeken, maar een bestemming in de omgeving. Op lokaal niveau heeft een concentratie van parkeercapaciteit wel invloed op de verkeersstromen. In het VMA zijn daarom van circa 70 grote parkeergarages de hoeveelheid in- en uitrijdend verkeer in

het jaar 2014 apart gemodelleerd. Deze autoritten worden in mindering gebracht op de gemodelleerde autoritten naar de bestemming in de omgeving.

Buiten de gemeente Amsterdam zijn geen parkeergegevens opgenomen.

B.4.2 Parkeertarieven

Voor het basisjaar 2014 wordt uitgegaan van de gebieden waar betaald kortparkeren gold op 31 december 2014 en de toentertijd bijbehorende tarieven. Deze informatie is door Parkeren aan V&OR uitgeleverd en gekoppeld aan de VMA-zonering.
Voor het prognosejaar 2020 wordt uitgegaan van de gebieden waar betaald parkeren geldt met ingang van 15 april 2019. De bijbehorende tarieven op dat moment zijn omgerekend naar het prijspeil van 2014. Dit betekent dat als gevolg van inflatie de tarieven in het VMA in de prognosejaren ongeveer 6% lager zijn dan dat nu op straat betaald moet worden.
Voor de prognosejaren 2025 en verder is geen verdere wijziging in het betaald parkeren voorzien. Buiten Amsterdam worden de parkeerkosten op dezelfde wijze verhoogd als de ontwikkeling van het besteedbaar huishoudinkomen.

B.4.3 Betaald rijden

Er wordt niet uitgegaan van enige vorm van betaald rijden (kilometerheffing).

Gemeente Amsterdam

Parkeerbalans Mercatorpark



Colofon

Opdrachtgever	Grond en Ontwikkeling
Opdrachtnemer	Ruimte en Duurzaamheid
Datum	29 september 2023

Inleiding

In dit document is de parkeervraag voor de toekomstige situatie binnen het plangebied Mercatorpark uitgewerkt in tabellen. Deze betreffen de autoparkeerbalans, de aanwezigheidspercentages en de fietsparkeerbalans. De tabellen moeten gelezen worden in samenhang met de toelichting van het bestemmingsplan Mercatorpark.

FASE 1 [Behoud Reade, uitstel ontwikkeling MW2]

d.d. 26-9-2023

Functie	GO (m2)	Zone functie: MO /MW	Parkeernorm	korting obv verkeersgeneratie [40%]	te realiseren aantal parkeerplaatsen	Extra info
Op basis CROW kencijfer, het plangebied Mercatorpark in te delen als: Zeer stedelijk |Schil centrum|minimum parkeernorm						
Nieuw/ te voegen functies:						
Plintfuncties, totaal 650 m2; **200+250= 450m2 horeca**	*450*	MW en MO	4 pp/100 m2	40%	9	Nieuw horeca, onderdeel van 650m2 plintfuncties, parkeernorm 'Horeca', CROW-norm is verlaagd van 8 naar 4, aandeel bezoek is 80%. Parkeren hoeft niet op straat te worden opgelost [2.2. p.p. personeel , 9 p.p. bezoek]
Horeca (voormalig LTS, nieuw)	*800*	*gebouw LTS*	*4 pp/100m2*	*40%*	***15***	*Nieuw horeca in het voormalig LTS-gebouw. parkeernorm 'Horeca', CROW-norm is verlaagd van 8 naar 4, aandeel bezoek is 80%. Parkeren hoeft niet op straat te worden opgelost [4 p.p. personeel , 15 p.p. bezoek]*
Third places in nieuwbouw [bedrijfsverzamelplint]	*1000*	MW3	0,9 pp/100 m2	40%	1	Nieuwe functie binnen de nieuwbouw. Voor Third places is de parkeernorm van 0,9 pp/100 m2 'bedrijfsverzamelgebouw' aangehouden, aandeel bezoek is 20% [1 p.p. bezoek |4,3 p.p. personeel]
Behandelwoonlocatie	*200*	MO2 of MO3	1 pp/100 m2		1	Woonhuis waar jonge Amsterdammers onder begeleiding wonen. Aandeel bezoek 50% [1 p.p. personeel, 1 p.p. bezoek]
Speeltuingebouw	*40*	MO3	1 pp/100 m2		0	Ruimte aan een plein met speelvoorzieningen en kleinschalige activiteiten (schminken/kinderfeestje) en ruimte voor toezicht door ouders [0,4 p.p. personeel]
Integraal Kinder Centrum IKC (464 leerlingen: 400 kinderen basisonderwijs +max. 64 leerlingen KDV)	*3500*	MO3	Maatwerk, uitgaan van 40 vaste krachten		4	Uitgangspunt Nota parkeernormen Amsterdam. Nota wijkt af van CROW-normen, Nota rekent met Ca. 1 p.p./10 voltijdwerknemers | CROW rekent met 0,5 pp/1 klaslokaal [4 p.p. personeel] Mederwerkers kunnen gebruikmaken van maatschappelijk parkeervergunning op maaiveld
Bezoekersparkeren woningen	*561*		0,1 pp/woning		56	Bij de norm van 0,1 parkeerplaats per woning is rekening gehouden met ruimte voor laad- en losplekken, gehandicaptenplekken, parkeren voor commerciële en niet-commerciële voorzieningen en horeca. Ook biedt de norm ruimte voor het uitgeven van maatschappelijke vergunningen aan scholen.
Totaal 1, parkeervraag nieuwe functies + woningen					**87**	**Totaal bezoekersparkeervraag nieuwe functies + bezoekers nieuwe woningen**
Bestaand/te handhaven functies:						
Sportplaza Mercator (oppervlak binnen baden)	*700*	MO	8,8 pp/100 m2	40%	**36**	Uitgaan van hoogste parkeersvraag tussen open en overdekt zwembad, ca. 700m2 betreft de oppervlak van binnenbaden, opgenomen aandeel bezoek, perosneel parkeert intern op eigen terrein, aandeel bezoek 97% [36p.p. bezoek, 1p.p. personeel]
Sportplaza Mercator (fitness)	*800*	MO	2,9 pp/100 m2	40%	**12**	Fitnescentrum, aandeel bezoek 87% [12p.p. bezoek, 2p.p. personeel]
Sportplaza, ruimte voormalige nachtclub DIDO binnen het terrein v/h zwembad_in aanloop 2022 in gebruik als Pingponghal	*654*	MO	4 pp/100m2	40%	**16**	Pingponghal (site: Ponghouseofping.nl) start huur/gebruik in de loop van 2022. Uitgangspunt evenementenhal, opgenomen aandeel bezoek is 99%
Reade, revalidatie en reumazorg	*8382*	*MW*	*1,2/100 m2*	*40%*	***34***	*3 secenario geschouwd (ziekenhuis 1.2 pp/100m2, gezondheidscentrum 1.2pp/behandelkamer, fysiotherapie 0.9 pp/behandelkamer | gerekend is met de norm (1,2p.p./100m2) met de hoogste parkeervraag/bezoekersaandeel (57%). Personeel parkeert op eigenterrein [34p.p. bezoek, 26 p.p. personeel]*
Bezoekers baliefuncties binnen het gemeentelijke kantoorpand DWI/Triade	*640 m2 (32 balies)*	*MW*	*1,1/100 m2*	*40%*	***1***	*Betreft bezoek maatschappelijke functies in het DWI/Triade-pand op basis van de aanwezige 32 balies. Aanname ca. 20 m2 per balie= 32x20= 640m2. Aandeel bezoek 20% [1p.p. bezoek, 9p.p. personeel]*
Third places (gebouw voormalig LTS)	*9200*	*gebouw LTS*	*0,9 pp/100 m2*	*40%*	***10***	*Bestaand & Nieuw functie in het voormalig LTS. Voor Third places is de parkeernorm van 0,9 pp/100 m2 (bedrijfsverzamelgebouw) aangehouden, aandeel bezoek is 20%. Parkeren hoeft niet op straat te worden opgelost [10 p.p. bezoek | 40 p.p. personeel]*
Kantoor met Publiek functie (bestaand)	*14633*	*MW*				*Bezoekers en het personeel van bestaand/ te handhaven functies binnen het gemeentelijke kantoorpand DWI/Triade (diverse functie, bedrijfsverzamelgebouw) aan de Jan van Galenstraat & Doctor Jan van Breemenstraat wordt de parkeersvraag voor bestaand en nieuwe situatie opgelost op eigen terrein. Het gebouw beschikt over een parkeergarage met een capaciteit van 90 p.p. Bezoek maatschappelijke baliefuncties parkeert op maaiveld*
Atelier/werkruimte (bestaand)	*91*	*MW*			-	
Bedrijf/kantoor (bestaand)	*2257*	*MW*				
Totaal 2, parkeervraag bestaand/te handhaven functies					**109**	**Totaal bezoekersparkeervraag bestaande functies [LTS-gebouw aangehouden als bestaand]**
Compensatie parkeerplaatsen restaurant KFC	Maatwerk: bestaand 40 p.p., nieuw 21p.p.				**21**	Maatwerk: KFC heeft 40 p.p. in eigenbeheer en worden door 21 p.p. gecompenseerd
Reeds afgegeven (bestaand) parkeervergunningen	Er zijn 42 parkeervergunningen afgegeven, 20 in gebruik door Reade. Aanname dat 42 vergunningen in gebruik blijven in de nieuwe situatie				**42**	Inventarisatie september 2022: betreft 42 afgegeven parkeervergunningen door de gemeente om op straat/maaiveld te parkeren binnen de grenzen van het plangebied
L&L/mindervaliden	Maatwerk: 3+6+5+4 alg. invaliden p.p. en 2+2 laad en losplaatsen en 3TTO				**25**	bestaande maaiveldparkeerplaatsen incl. 1 nieuwe laad en losplaatsen
Totaal 3					**88**	**optelsom compensatie parkeren KFC, afgegeven vergunningen, L&L/mindervaliden parkeerplaatsen**
Totaal 1+2+3 [exclusief dubbelgebruik van de parkeerplaatsen]					**284**	**Optelsom parkeervraag bestaand en nieuw functies + som afgegeven vergunningen + L&L/mindervaliden [exclusief dubbelgebruik]**
Totaal: benodigde bezoekersparkeerplaatsen voor de functies/voorzieningen bestaand en nieuw binnen de grenzen van Mercatorpark inclusief (beperkt) dubbelgebruik					**191**	**Dit is een optelsom van de parkeervraag (met 40% korting) van de te handhaven functies + bezoek woningen. Het bezoek aan deze functies overlapt grotendeels met het bezoek aan bewoners en er is beperkt dubbelgebruik mogelijk**
Parkeerdrukmeting 2019	gemeten op dinsdagmiddag en dinsdagavond. In de middag zijn 168 auto's geteld, waarvan 67 vergunninghouders uit een aangrenzende buurt. Voor het gebied zelf zijn er 42 vergunningen afgegeven.					

FASE 1 [Behoud Reade, uitstel ontwikkeling MW2]

d.d. 26-9-2023

Parkeervraag	**aantal**	reken-eenheden	Toegepaste p-norm		**p-vraag 100%**	Som	**Aanwezigheidspercentage** werkdag ochtend	middag	avond	koop-avond	zaterdag middag	avond	zondag middag	**Berekende aanwezigheid** werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop-avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Functies nieuw																				
Plintfunctie [horeca]	450	m2	4	pp/100m2	9		30%	40%	90%	95%	70%	100%	40%	3	3	8	8	6	9	3
Horeca LTS	800	m2	4	pp/100m2	15		30%	40%	90%	95%	70%	100%	40%	5	6	14	15	11	15	6
Third Places in nieuwbouw [bedrijfsverzamelplint]	1000	m2	0,9	pp/100m2	1		100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	1	1	0	0	0	0	0
Behandelwoonlocatie	200	m2	1	pp/100m2	1		100%	100%	50%	50%	50%	50%	50%	1	1	1	1	1	1	1
Speeltuingebouw	40	m2	1	pp/100m2	0		100%	100%	50%	50%	50%	50%	50%	0	0	0	0	0	0	0
Alles-in-een-school/IKS	3500	m2	maatwerk		4		100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	4	4	0	0	0	0	0
Bezoekers woningen	561	st	0,1	pp/woning	56		10%	20%	80%	70%	60%	100%	70%	6	11	45	39	34	56	39
Totaal 1, parkeersvraag nieuwe functies						**87**								19	27	67	63	51	81	50
Functies bestaand																				
Sportplaza Mercator (zwembad)	700	m2	8,8	binnenbad	36		50%	50%	100%	100%	100%	100%	75%	18	18	36	36	36	36	27
Sportplaza Mercator [fitness]	800	m2	2,9	pp/100m2	12		50%	50%	100%	100%	100%	100%	75%	6	6	12	12	12	12	9
Sportplaza [Ruimte vml. Dido nu Pingponghal]	654	m2	4	pp/100m2	16		5%	25%	90%	90%	10%	10%	10%	1	4	14	14	2	2	2
Reade	8382	m2	1,2	pp/100m2	34		100%	75%	0%	0%	0%	0%	0%	34	26	0	0	0	0	0
Bez. Baliefunctie DWI-gebouw	640	m2	1,1	pp/100m2	1		100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%	1	1	0	1	0	0	0
Third Places LTC	9200	m2	0,9	pp/100m2	10		100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	10	10	1	1	0	0	0
Totaal 2, parkeersvraag bestaand/ te handhaven functies						**109**								70	65	63	64	50	50	38
Compensatie parkeerplaatsen KFC 21 p.p.			Maatwerk		21		100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	21	21	21	21	21	21	21
Reeds afgegeven (bestaand) parkeerverguningen Reade			Maatwerk		20		100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	20	20	0	0	0	0	0
Reeds afgegeven (bestaand) parkeerverguningen LTS			Maatwerk		14		100%	100%	50%	50%	50%	50%	50%	14	14	7	7	7	7	7
Reeds afgegeven (bestaand) parkeerverguningen overige/onbekend			Maatwerk		8		100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	8	8	8	8	8	8	8
Alg. mindervaliden p.p.: 3+6+5+4 p.p. [best]			Maatwerk		25		100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	25	25	25	25	25	25	25
en 2+2 laad en losplaatsen en 3 x TTO																				
[1 x L&L zijn nieuw]																				
Totaal 3, afgegeven vergunningen, mindervaliden, L&L en TTO						**88**								88	88	61	61	61	61	61
Totaal 1+2+3 ***exclusief*** dubbelgebruik:						**284**	Totaal 1+2+3 ***inclusief*** dubbelgebruik:							177	180	**191**	187	162	**191**	148

	191	
Project maakt 80 p.p. op maaiveld [banbreedte 80-100 pp/ minus 4 p.p. tussen MW3 en KFC]	96	pp
Compensatie parkeerplaatsen KFC bestaand 40 p.p. , nieuw 21 p.p. op maaiveld	***21***	***pp***
te handhaven parkeerplaatsen rondom Reade	84	pp
Rest capaciteit wegvak Jan Evertsenstraat	14	pp
Rest capaciteit p.garage Mercatorplein	50	pp
Rest (voldoende) aanwezige parkeercapaciteit.	74	pp

FASE 1 [Behoud Reade, uitstel ontwikkeling MW2]. Fiets&Scooter functies (bestaand en nieuw)

d.d. 26-9-2023

Functie	GO (m2 of st)	Zone functie: MO /MW	Parkeernorm fiets medewerkers	Te realiseren aantal fietsp.p. medewerkers	Parkeernorm bezoekers	te realiseren aantal fietsp.p. bezoek	Parkeernorm scooter	te realiseren aantal scooterp.p.	Opmerkinngen
Nieuw/ te voegen functies:									
Plintfuncties, totaal 650 m2; 200 m2 commercieel dienstverlening, rest 200+250= **450m2 horeca**	*450*	MW/MO			20/100 m2	90	1/100 m2	5	Nieuwe functie. Parkeernorm op basis van functie 'horeca III of IV'
Horeca (voormalig LTS, nieuw)	*800*	gebouw LTS			20/100 m2	160	1/100 m2	8	nieuwe functie door transformatie. Parkeernorm op basis van functie 'horeca III of IV' [bestaande gebouw- fietsparkeren medewerkers op eigen terrein]
Third places, nieuwbouw [bedrijfsverzamelplint]	*1000*	MW3	2,9/100 m2	28	5%	1	0,25/100 m2	3	Nieuwe functie. Parkeernorm op basis van functie 'kantoor'
Behandelwoonlocatie	*200*	MO2 of MO3	maatwerk	6	2/100 m2	4	0,25/100 m2	1	woonhuis waar jongeren onder begeleiding wonen. Nieuwe functie. Parkeernorm gebuikers is maatwerk en voor bezoek op basis van functie 'maatschappelijk voorziening/kantoor'
Speeltuingebouw	*40*	MO3	2,9/100 m2	1	Maatwerk	40	0,25/100 m2	0	Ruimte aan een plein met speelvoorzieningen en kleinschalige activiteiten (schminken/kinderfeestje) en ruimte voor toezicht door ouders. Parkeernorm medewerkers op basis van functie 'maatschappelijk voorziening/kantoor', bezoek is maatwerk
Basisschool_leerlingen [2250 m2 BVO, ca. 400 leerlingen/ca. 17 klassen]	*400*	MO3			2,5/10 leerlingen	100			Maatwerk| parkeernorm 2-5/10 leerlingen (gemid. 2,5/10 leerlingen). Fietsparkeren op maaiveld
Basisschool_medewerkers [40 fte]	*40*	MO3	1/100 m2	23			0,06/10 leerlingen	2	Maatwerk/ fietsparkeren op eigen terrein.
Kinderdagverblijf [700m2 BVO, 64 kinderen/16 kinderen per groep, 4 groepen], aanname: bij halen/brengen ca. 50% fietsgebruik	*96*		2/10 leerlingen		50%	19			Maatwerk/ fietsparkeren op eigen terrein. Uitgaan van 50% fietsgebruik bij het halen/brengen door ouders
Kinderdagverblijf medewerkers [2x4= 8fte]			2/100 m2	14			0,25/100 m2	2	Parkeernorm op basis van functie 'kantoor medewerkers' zone 2
Bezoekersparkeren woningen	*561*	MW/MO			0,25/woning	140	0,13/woning	73	
Totaal 1, nieuw				**72**		**554**		**94**	
Bestaand/te handhaven functies:									
Sportplaza Mercator (oppervlak binnen baden)	*700*	MO			32 pp/100m2	224	1,7/100m2	12	Bestaande gebouw en functies. Opgenomen is aandeel bezoekers. Personeel parkeert op eigenterrein.
Sportplaza Mercator (fitness)	*800*	MO			8/100 m2	64	0,42/100 m2	3	
Ruimte voormalige nachtclub DIDO binnen het terrein v/h zwembad_in aanloop 2022 in gebruik als Pinponghal	*654*	MO			20/100 m2	131	1/100 m2	7	
Restaurant KFC (bestaand)	*430*	MO			10 pp/100 m2	43	0,5 pp/100 m2	2	
Reade, revalidatie en reumazorg	*8382*	MW			2/100 m2	168	0,022/100 m2	2	
Bezoekers baliefuncties binnen het gemeentelijke kantoorpand DWI/Triade	*640 m2 (32 balies)*	mw			2,9/100 m2	19	0,25/100 m2	2	
Third places (gebouw voormalig LTS)	*9200*	Terrein LTS	2,9/100 m2	253	5%	13	0,25/100 m2	23	bestaand&nieuw functie door transformatie [bestaande gebouw- fietsparkeren medewerkers op eigen terrein]. Parkeernorm op basis van functie 'kantoor'
Kantoor met Publiek functie (bestaand)	*14633*	MW			5/100 m2	732	0,6/100 m2	88	Optelsom fietsparkeren op basis van de norm is veel hoger dan bestaand fietsparkeercapaciteit romdon het kantoorgebouw
Atelier/werkruimte (bestaand)	*91*	MW			2,9/100 m2	3	0,25/100 m2	0	
Bedrijf/kantoor (bestaand)	*2257*	MW			2,9/100 m2	65	0,25/100 m2	6	
Totaal 2, bestaand				***253***		**1462**		**145**	**Opgave op basis van de normen| het gebruik in bestaande situatie ineventariseren, maatwerk vereist.**
Som totaal 1+2, nieuw en bestaand				**325**		**2016**		**239**	

	Te realiseren aantal fietsp.p. medewerkers		te realiseren aantal fiets p.p. bezoek		te realiseren aantal scooter p.p.
Som totaal 1+2:	325		2016		239
Som parkeercapaciteit ochtend/werkdag			1431		143
Som parkeercapaciteit avond/weekend			585		96
	aantal fietsp.p. medewerkers		**aantal fiets p.p. bezoek**		**aantal scooter p.p.**
Totaal 2a: telling bestaand capaciteit in 2020 (Parkeerdruk <14%)	onbekend		982		onbekend
Som totaal 2a+1:	325		1536		239
Som parkeercapaciteit ochtend/werkdag			951		143
Som parkeercapaciteit avond/weekend			585		96

Huidige parkeerdrukmeting (parkeerdruk14%, capaciteit 982 fpp) laat zien dat er voldoende fietsparkeerplaatsen aanwezig zijn voor bestaand/te handhaven functies.
Optelsom van bestaand fietsparkeerplaatsen + aangevuld met de opgave van de nieuwe functies is het aannemlijk als (100%) totaal voor benodigde bezoekers fietsparkeerplaatsen 982+554= 1536 fpp [bij 100% gebruik], Minimaal ondergrens is het realiseren van 85% van het totaal en dat is ca. **ca. 1306 fpp**

Aandachtpunt: voor medewerkers third places LTS zijn volgens de norm ca. 253 f.p.p. nodig. Uitgangspunt dat daadwerkelijk benodigde [maatwerk] fietsparkeerplaatsen ingepast worden binnen de grenzen van de kavel