



Bestemmingsplan Food Center Amsterdam

Toelichting (1 april 2015)





INHOUD

1.	INLEIDING	1
1.1	Aanleiding en doel bestemmingsplan	1
1.2	Geschiedenis van het plangebied	4
2.	HET PROJECT	8
2.1	Ontwikkelingsstrategie Food Center Amsterdam (FCA)	8
2.2	Ambitiedocument Herstructurering Food Center Amsterdam (FCA)	8
2.3	Nadere invulling van het project	10
3.	PLANKADER	15
3.1	Geldend bestemmingsplan	15
3.2	Europees beleid en Rijksbeleid	16
3.3	Provinciaal beleid	17
3.4	Gemeentelijk beleid	19
3.5	Beleid Hoogheemraadshap	25
3.6	Relevant stadsdeelbeleid	25
4.	UITVOERBAARHEIDSASPECTEN	35
4.1	Verkeer	35
4.2	Parkeren	35
4.3	Geluid	50
4.4	Bodem	52
4.5	Luchtkwaliteit	53
4.6	Externe veiligheid	54
4.7	Luchthavenindelingbesluit	56
4.8	Watertoets	57
4.9	Flora en fauna	60
4.10	Cultuurhistorie en archeologie	60
4.11	Milieuzonering	63
4.12	M.e.r.-beoordeling	65
4.13	Regionale behoefte	66
4.14	Economische uitvoerbaarheid	69
4.15	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	71
5.	TOELICHTING OP DE WERKING VAN HET BESTEMMINGSPLAN	99
5.1	Verbeelding	99
5.2	Regels	99
5.3	Toelichting per artikel	100



BIJLAGEN

1. Raadsbesluit en Ambitiedocument Herstructurering Food Center, 17 februari 2010;
2. Verkeersonderzoek, DIVV, juni 2013;
3. Parkeeronderzoek, Goudappel Coffeng, 26 november 2013;
4. Onderzoek wegverkeerslawaaï en luchtkwaliteit, Goudappel Coffeng, juni 2013;
5. Akoestisch onderzoek, DMB, september 2012;
6. Inventarisatie bedrijven, DMB, mei 2010 en augustus 2012;
7. Bodemonderzoek, BK bodem, juli 2010;
8. Externe veiligheid, DMB, oktober 2012;
9. Verantwoording externe veiligheid en advies brandweer, juni 2013;
10. Natuurwaardenonderzoek, DRO, juni 2011;
11. Inventarisatie vleermuizen, DRO, december 2010;
12. Notitie Centrale Markthal Amsterdam, BMA, september 2009;
13. Archeologisch bureauonderzoek, BMA, juni 2010;
14. Inventarisatie bedrijven hogere milieucategorieën, DMB, mei 2013
15. M.e.r.-beoordeling, adviesbureau Willie Fikken, juni 2013;
16. Zakelijke beschrijving van de inhoud van de gesloten anterieure overeenkomst, november 2013;
17. Risicoanalyse planschade, december 2013
18. Ingediende zienswijzen;
19. Verbeelding van het bestemmingsplan;
20. Raadsbesluit vaststelling bestemmingsplan, d.d. 28 januari 2014;
21. Tussenuitspraak Raad van State, 201402766/1/R6.

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding en doel bestemmingsplan

1.1.1 Aanleiding

Het Food Center Amsterdam (FCA) aan de Jan van Galenstraat is sinds 1934 de groothandelsmarkt die winkels, hotels en restaurants in Amsterdam en omgeving voorziet van verse vis, vlees, groente en fruit en overig voedsel. Om de positie als groothandelsmarkt van Amsterdam te behouden zal het terrein worden gerevitaliseerd. Het terrein is namelijk toe aan een grondige opknappbeurt. Zo moet de centrale markthal worden gerestaureerd en zullen veel gebouwen op het terrein moeten worden opgeknapt of gesloopt en herbouwd aangezien ze in slechte staat verkeren. De openbare ruimte zal ook moeten worden aangepakt aangezien deze momenteel wanordelijk en onveilig is en de diagonale verkaveling een beperking is voor uitbreiding en efficiënt grondgebruik.

Tegelijkertijd moet het concept van het FCA worden vernieuwd zodat er in de toekomst sprake is van een modern en dynamisch FCA. De focus moet daarbij komen te liggen op de zogenaamde buikbedrijven (bedrijven die direct verkopen aan foodgelieerde bedrijven en met name Amsterdam als verzorgingsgebied hebben). Er kan ontwikkelingsruimte op het terrein beschikbaar komen door een compactere inrichting en door de mainportbedrijven (bedrijven die wel handel en bewerking van voedsel doen maar wiens verzorgingsgebied overwegend buiten Amsterdam ligt) te verleiden zich elders vestigen. Ook het huidige abattoir zal worden verplaatst naar een andere locatie. Door de revitalisering van het FCA ontstaat er tevens ruimte om een nieuwe woonwijk te realiseren die een verbinding kan gaan vormen tussen de woonwijken Bos & Lommer en Westerpark.



Afbeelding: ingang Food Center Amsterdam aan de Jan van Galenstraat

Ten behoeve van de planvorming voor de revitalisering van het FCA heeft de gemeente een Ambitiedocument opgesteld met minimumeisen en ambities voor het FCA en de toekomstige woonwijk (zie ook paragraaf 2.2). De centrale ambitie is om te komen tot een duurzame, economische herontwikkeling van het FCA waarbij het FCA een modern en dynamisch foodcenter wordt en er zekerheid wordt geboden aan de gevestigde en nog te vestigen buikbedrijven, met oog voor efficiënte bedrijfsprocessen, hygiëne en duurzaamheid. Dit vraagt om (deels) nieuwe gebouwen die functioneel zijn, een overzichtelijke openbare ruimte waar (vracht)auto's goed kunnen manoeuvreren en een modern, ruimte-efficiënt concept. De Centrale Markthal vormt de herkenbare schakel tussen de buitenwereld en het FCA en zal (deels) openbaar worden. Op het deel van het terrein dat niet meer gebruikt zal worden door het FCA komt een programma met daarin hoofdzakelijk woningen en voorzieningen. Nieuwe ontwikkelingen worden op een goede wijze ruimtelijk en functioneel ingepast in de omgeving.



Afbeelding: de uit 1934 stammende Centrale Markthal aan de buitenzijde (links) en van binnen (rechts)

Om de herontwikkeling van het FCA (inclusief de ontwikkeling van de nieuwe woonwijk) te realiseren is de gehele herontwikkeling van het terrein Europees aanbesteed, mede aan de hand van het Ambitiedocument. Het winnende plan past (deels) niet in het geldende bestemmingsplan aangezien het bestemmingsplan uitgaat van de bestaande bedrijfssituatie. Om de herontwikkeling van het FCA daadwerkelijk mogelijk te maken is een nieuw bestemmingsplan nodig.

Ten behoeve van de herontwikkeling van het FCA en de realisatie van de woonwijk heeft het dagelijks bestuur van het toenmalige stadsdeel Westerpark bij besluit van 20 januari 2009 met toepassing van artikel 6 van de Wet voorkeursrecht gemeenten (Wvg) een voorlopig voorkeursrecht gevestigd op de bedrijventerreinlocatie van FCA. De voorlopige aanwijzing is bij besluit van 31 maart 2009 (bekendgemaakt in de Staatscourant van 1 april 2009, nr. 63) door de stadsdeelraad van het toenmalige stadsdeel Westerpark met toepassing van artikel 5, lid 1 Wvg bestendigd. Met dat besluit is de geldigheidsduur van het voorkeursrecht verlengd voor een periode van in beginsel drie jaar. Het besluit van 31 maart 2009 is thans onherroepelijk. Dit betekent dat van de rechtmatigheid van het vestigingsbesluit moet worden uitgegaan, zowel naar inhoud als naar wijze van totstandkoming.

Bij besluit van 17 februari 2011 heeft de gemeenteraad de 'Structuurvisie Amsterdam 2040: Economisch sterk en duurzaam' vastgesteld. In deze structuurvisie zijn, conform het bepaalde in artikel 4, lid 1, onderdeel 1 Wvg, aanwijzingen gegeven voor de bestemming van FCA (zie pagina's 102 en 104-105 van de structuurvisie en paragraaf 3.4 van de voorliggende toelichting). Daaruit blijkt dat FCA is aangemerkt als één van de binnenstedelijke bedrijventerreinen waarvan de transformatie tot werk-woongebied kan worden onderzocht. Daarbij geldt als uitgangspunt dat 50% van het terreinoppervlak bestemd blijft voor bedrijven. De andere helft kan dan worden gebruikt voor woningbouw en kleinschalige voorzieningen, kantoor- en bedrijfsruimte. De omstandigheid dat deze structuurvisie binnen drie jaar na de bestendiging van het voorkeursrecht is vastgesteld brengt met zich mee dat de geldigheidsduur van het voorkeursrecht met drie jaar is verlengd (zie artikel 9, lid 5 Wvg zoals dat luidde ten tijde van de bestendiging van het voorkeursrecht). Het voorkeursrecht loopt derhalve door tot, in ieder geval, 17 februari 2014. Over deze verlenging heeft het stadsdeel West belanghebbende geïnformeerd (kenmerk 2012/3279).

De geldigheidsduur van het voorkeursrecht wordt met nog eens tien jaar verlengd (te rekenen vanaf de inwerkingtreding van het bestemmingsplan) indien voor 17 februari 2014 een bestemmingsplan wordt vastgesteld (zie de artikelen 9, lid 3 en 9, lid 1 Wvg zoals die luiden ten tijde van de bestendiging van het voorkeursrecht). Met het voorliggende bestemmingsplan wordt daar invulling aan gegeven.

Tenslotte speelt een rol dat het geldende bestemmingsplan ouder dan 10 jaar is. De Wet ruimtelijke ordening schrijft voor dat bestemmingsplannen elke 10 jaar worden herzien. Het geldende bestemmingsplan voor FCA is daardoor sowieso toe aan vervanging.

Samengevat is er een drietal aanleidingen voor het nieuwe bestemmingsplan:

- 1 er is een nieuw bestemmingsplan nodig om de herontwikkeling van het FCA (inclusief de realisatie van de woonwijk) te kunnen uitvoeren;
- 2 om het voorkeursrecht te behouden is een nieuw bestemmingsplan nodig dat uitgaat van de toekomstige ontwikkeling waarvoor het voorkeursrecht is gevestigd;
- 3 het geldende bestemmingsplan is ouder dan 10 jaar en daardoor toe aan vervanging.

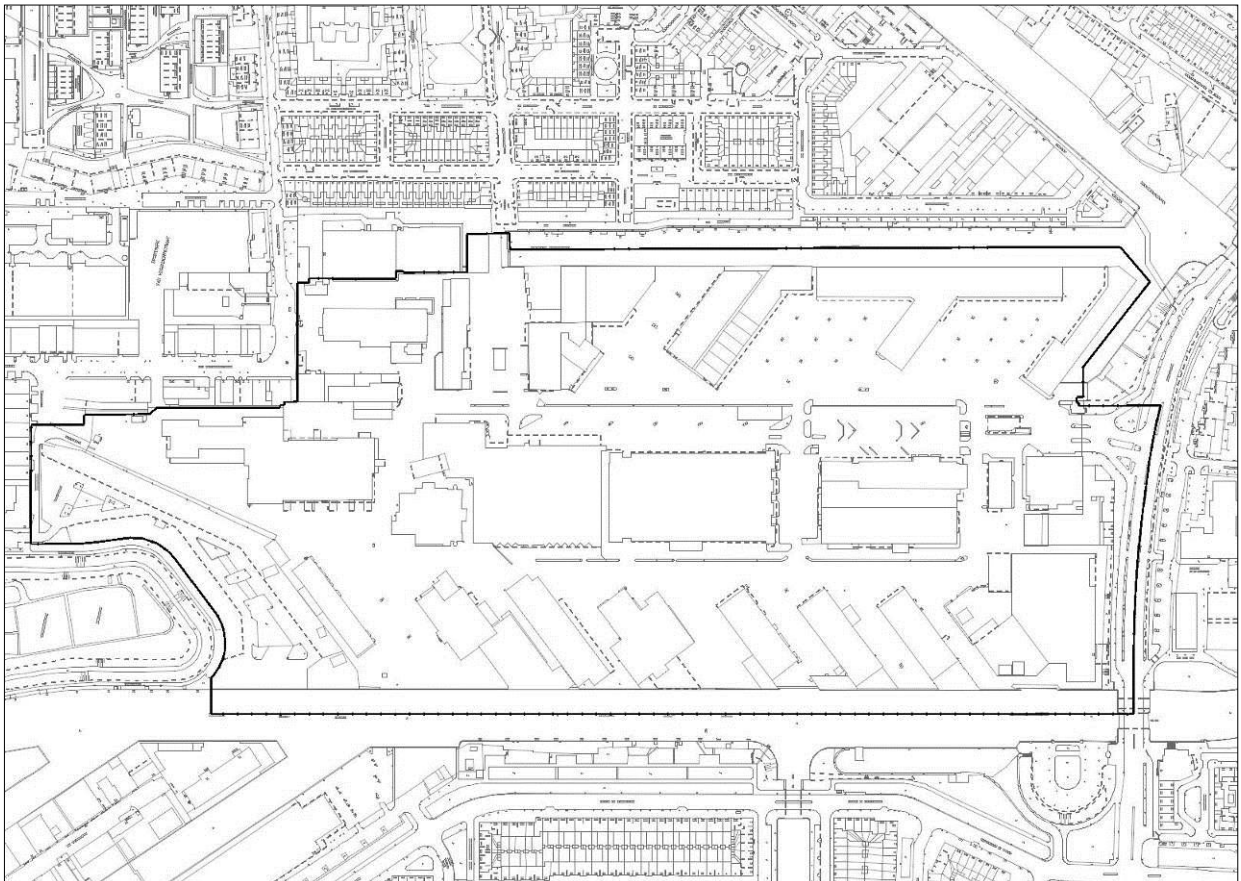
Op 28 januari 2014 heeft de toenmalige stadsdeelraad het bestemmingsplan voor de herontwikkeling van het Food Center Amsterdam vastgesteld (zie bijlage 19). Tegen dit vaststellingsbesluit is beroep aangetekend. Op 17 december 2014 heeft de Raad van State een tussenuitspraak in de beroepszaak gedaan (zie eveneens bijlage 20). Het voorliggende bestemmingsplan is aangepast naar aanleiding van deze tussenuitspraak.

1.1.2 Doel

Doel van het bestemmingsplan is om de herontwikkeling van het FCA (inclusief de realisatie van de woonwijk) mogelijk te maken conform het voorgenomen herontwikkelingsplan. Op die manier wordt het voorkeursrecht behouden aangezien het bestemmingsplan tijdig wordt vastgesteld.

Het bestemmingsplan is opgesteld indachtig de uitgangspunten van de door de stadsdeelraad op 10 mei 2011 vastgestelde nota 'Globaal en flexibel bestemmen'.

In de navolgende afbeelding is de plangrens van het bestemmingsplan weergegeven.



Afbeelding: plangrens van het bestemmingsplan 'Food Center Amsterdam'

1.2 Geschiedenis van het plangebied

1.2.1 Periode tot 1934

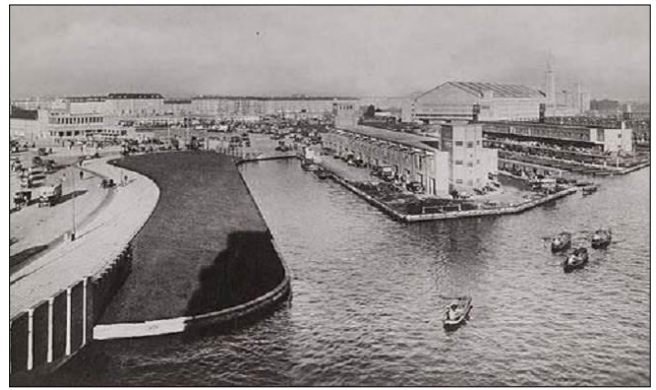
Het plangebied ligt in de voormalige Sloterbinnen- en Middelveldse Gecombineerde Polders. Door de toename van het aantal inwoners van Amsterdam in de 17^{de} eeuw ontstond een groeiende vraag naar agrarische producten. Aan die behoefte werd voldaan door boerenbedrijven met akkers en weiden in de directe omgeving van Amsterdam, waaronder de Sloterbinnen- en Middelveldse Gecombineerde Polders. Het plangebied bleef tot 1927 in gebruik als agrarisch gebied. Daarna werd het terrein in gebruik genomen ten behoeve van de Centrale Markt.



Afbeelding: uitsnede van de kaart van 1888 ter hoogte van het plangebied (rood omcirkeld), met links het veenweidegebied en rechts de oprukkende stad (bron: archeologisch bureauonderzoek Foodcenter, BMA, d.d. juni 2010)

1.2.2 Periode vanaf 1934

Aan het einde van de 19^e - begin 20^{ste} eeuw bestond er een scala aan markten in Amsterdam. Omdat deze situatie allesbehalve praktisch was en logistiek en hygiënisch niet goed te overzien was, werd in 1927 gestart met de bouw- en aanlegwerkzaamheden van het terrein van de Centrale Markt aan de Jan van Galenstraat. Het terrein werd in 1934 in gebruik genomen. Op dat moment was ook de Centrale Markthal gerealiseerd. Het gebouw was destijds een prestigieus project waarvoor de toonaangevende N. Lansdorp destijds hoofdarchitect van de gemeentelijke afdeling Gebouwen van de dienst der Publieke Werken, werd ingezet. Doel van de Centrale Markt was zowel de handel in voedsel als de voorziening daarvan voor de bevolking van stad en directe omgeving, in goede banen te leiden. De markt was niet bedoeld voor particuliere kopers, maar voor handelaren en winkeliers; de groot- en kleinhandel. De markt was goed over water te bereiken via het Westelijk en Oostelijk Marktkanaal. Bij de schuin daarop gegraven insteekhavens konden alle producten direct aan de kades worden verhandeld. Daarnaast was de bereikbaarheid per spoor en weg aanvankelijk ook uitstekend aangezien het terrein op het spoornetwerk was aangesloten en de ingang zich bevond aan de stadsweg Jan van Galenstraat.



Afbeelding: uitsnede van de kaart van Publieke werken in 1936 ter hoogte van het plangebied (rood omcirkeld), met de insteekhavens en de laad- en loskades (bron: archeologisch bureauonderzoek Foodcenter, BMA, d.d. juni 2010) en foto van het plangebied in vogelvlucht met pakhuizen langs de insteekhavens in 1934 (bron Notitie Centrale Markthal Amsterdam, BMA, september 2009/Beeldbank Stadsarchief Amsterdam)

Aanvankelijk was de markt uitsluitend bestemd voor aardappelen, groenten en fruit. In 1968 vestigde zich de eerste zelfbedieningsgroothandel op het complex. Hierna trad schaalvergroting op en kwamen er steeds meer groothandelsbedrijven. In de loop van de tweede helft van de 20^{ste} eeuw werden de insteekhavens gedempt en verliepen de aan- en afvoer uitsluitend nog over de weg. In 1954 werd de visafslag aan de Ruijterkade verplaatst naar de Centrale Markt en omdat het abattoir in het oostelijk havengebied niet meer aan de eisen voldeed werd in 1984 ook het nieuwe abattoir hier gevestigd. De schaalvergroting en de toename van het aantal activiteiten hadden ook gevolgen voor de naam. In 1977 werd de Centrale Markt omgedoopt in Centrale Groothandelmarkt en in 1998 werd gekozen voor Food Center Amsterdam (FCA).



Afbeelding: foto van het Centrale Markthalterrein in 1966 met rechts pakhuizen (bron Notitie Centrale Markthal Amsterdam, BMA, september 2009/Beeldbank Stadsarchief Amsterdam)

Kenmerkend voor het circa 21 hectare grootte terrein is dat de verkaveling (nog) is gebaseerd op oude insteekhavens waardoor er grotendeels sprake is van een schuine verkaveling. Slechts een beperkt deel van het FCA is bebouwd aangezien een groot deel wordt gebruikt voor verkeersruimte, parkeren en opslag. Bovendien is er door de schuine verkavelingswijze sprake van veel restruimte.



Afbeelding: uitsnede overzichtsfoto van een deel van het plangebied waarop de schuine verkaveling en de centraal gelegen markthal is te zien (bron: archeologisch bureauonderzoek Foodcenter, BMA, d.d. juni 2010/ Beeldbank Stadsarchief Amsterdam)

De bebouwing op het terrein bestaat hoofdzakelijk uit één- tot tweelaagse bedrijfsbebouwing met een plat dak. De markthal is centraal gelegen in het plangebied en is door de omvang van het gebouw, de kapvorm en het monumentale karakter het meest prominente gebouw op het terrein. De klokkentoren van de markthal werd in 1984 gesloopt omdat deze in slechte technische staat verkeerde.



Afbeelding: foto van de Centrale Markthal in 1948 met rechts de toenmalige klokkentoren (bron Notitie Centrale Markthal Amsterdam, BMA, september 2009/Beeldbank Stadsarchief Amsterdam)

Op het terrein bevinden zich momenteel circa 100 handels- en productiebedrijven in (verse) levensmiddelen en er zijn circa 2.500 personen werkzaam. Het totale bedrijfsvloeroppervlak



bedraagt circa 100.000 m². Het FCA bevoorraadt honderden winkels, hotels en restaurants in Amsterdam en omgeving met verse vis, vlees, groente en fruit en overig voedsel. De bedrijven zijn gelegen rondom een interne ringweg.

Ten noorden van FCA bevindt zich aan de Vredenhofweg een 2 hectare groot terrein dat wordt gebruikt ten behoeve van standplaatsen voor kermisexploitanten (KET). De standplaatsen zijn vanaf de jaren '80 geleidelijk in gebruik genomen. Sinds het voorjaar van 2012 neemt het aantal standplaatsen af. De nog aanwezige woonwagens zullen uiteindelijk worden uitgekocht of verplaatst zodat het KET na ontruiming bij het ontwikkelingsgebied kan worden betrokken. Hiervoor is een Sociaal Plan in voorbereiding. De woonwagens die zullen worden verplaatst gaan naar een nieuw terrein in stadsdeel West of een nieuw terrein in stadsdeel Amsterdam-Noord. Voor het nieuwe terrein in stadsdeel West is de planvorming bijna gereed en zal op korte termijn een bestemmingsplan worden opgesteld. De planvorming voor het nieuwe terrein in Amsterdam-Noord is in voorbereiding.

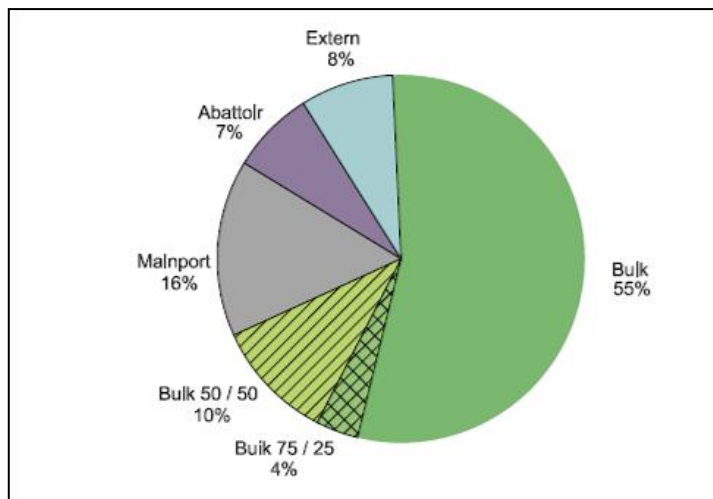
2. HET PROJECT

De herontwikkeling van het FCA kent een voorgeschiedenis van planvorming, overleg en besluitvorming. In de navolgende paragrafen is de totstandkoming van de planvorming en de planvorming zelf toegelicht.

2.1 Ontwikkelingsstrategie Food Center Amsterdam (FCA)

De gemeenteraad van Amsterdam heeft op 14 december 2005 de Ontwikkelingsstrategie FCA vastgesteld. Deze ontwikkelingsstrategie is geen eindbeeld maar een voorstel van de gemeente voor de ontwikkeling van het huidige FCA tot een modern en dynamisch Foodcenter, waarbij zekerheid wordt geboden aan de gevestigde en nog te vestigen (buik)bedrijven. Onder buikbedrijven worden bedrijven verstaan die direct verkopen aan foodgelieerde bedrijven en met name Amsterdam als verzorgingsgebied hebben. De mainportbedrijven zullen op termijn elders een plaats krijgen. Onder mainportbedrijven worden bedrijven verstaan die wel handel en bewerking van voedsel doen maar wiens verzorgingsgebied overwegend buiten Amsterdam ligt.

Van het op FCA aanwezige bebouwd oppervlak wordt circa 55% gebruikt door buikbedrijven en circa 16% door mainportbedrijven. Circa 14% wordt gebruikt door bedrijven die in belangrijke mate het verzorgingsgebied in Amsterdam heeft. De overige bedrijven zijn aan te merken als ondersteunende functies.



Afbeelding: gebruik van het bebouwd oppervlak door buikbedrijven en mainportbedrijven in 2005 (bron: ontwikkelingsstrategie Food Center Amsterdam)

In het programma van eisen voor de verdere ontwikkelingsrichting van het Food Center heeft de gemeenteraad indertijd de volgende voorwaarden geformuleerd:

- Het deel van het FCA-terrein waar zich de 'Buik van Amsterdam' zal ontwikkelen, wordt niet openbaar toegankelijk;
- Op termijn wordt een deel van het FCA-terrein openbaar toegankelijk;
- De centrale markthal komt op termijn aan de openbare weg te liggen;
- Op het terrein komt op termijn tenminste één openbare weg van oost naar west, die Bos en Lommer en Westerpark met elkaar verbindt.

2.2 Ambitiedocument Herstructurering Food Center Amsterdam (FCA)

In verband met de herontwikkeling van het FCA hebben de gemeente Amsterdam, het toenmalige stadsdeel Westerpark en de Verenigde Bedrijven Food Center Amsterdam een ambitiedocument opgesteld (zie bijlage 1). Daarin zijn de minimumeisen en ambities ten aanzien van de ruimtelijke kwaliteit, de bereikbaarheid en logistiek en duurzaamheid weergegeven. Het ambitiedocument is op 29 januari 2010 door de stadsdeelraad van het



toenmalige stadsdeel Westerpark vastgesteld en op 17 februari 2010 door de gemeenteraad (zie ook bijlage 1).

Het terrein wordt geherstructureerd tot een nieuw FCA op de noordelijke helft van het terrein (inclusief het aangrenzende KET) en een nieuw woongebied op de zuidelijke helft van het terrein.

De in het ambitiedocument opgenomen en voor dit bestemmingsplan relevante minimumeisen en ambities hebben betrekking op :

- a. Gehele terrein;
- b. Nieuwe FCA;
- c. Centrale markthal;
- d. Openbare deel (woongebied);
- e. Parkeren, bereikbaarheid en logistiek;
- f. Duurzaamheid.

Ad a: Gehele terrein

- Het plangebied heeft een totaaloppervlak van circa 23 hectare en dient integraal te worden herontwikkeld tot één gebied, bestaande uit drie componenten: het nieuwe (afgesloten) FCA, de centrale markthal en het woongedeelte. De grens tussen het woongedeelte en het nieuwe FCA is daarbij niet op voorhand bepaald. Wel dient de centrale markthal een prominente plek te krijgen en een trekker voor het gebied te worden.
- Gestreefd wordt naar bouwhoogten die in lijn zijn met de direct omliggende wijken (circa 16 meter) waarbij hoogteaccenten mogelijk zijn. Het niveau van deze hoogteaccenten dient eveneens in lijn met de hoogteaccenten in de omgeving te zijn, alsmede met de centrale markthal.

Ad b: Nieuwe FCA

- Het programma voor het nieuwe FCA dient minimaal 95.000 m² bvo bedrijfsruimte te omvatten, exclusief parkeren. Een dergelijke omvang wordt voldoende geacht voor de huisvesting van de huidige buikbedrijven alsmede een groei behoefte. In het oppervlak is geen rekening gehouden met zogenaamde mainportbedrijven (bedrijven wier verzorgingsgebied overwegend buiten Amsterdam ligt) en het abattoir.
- Gestreefd wordt naar een intensief, meerlaags ruimtegebruik.
- Het nieuwe FCA dient te worden ingevuld met buikbedrijven en daaraan gerelateerde servicebedrijven zoals het huidige benzinestation, een bankfiliaal, etc.
- Gestreefd wordt naar een duurzaam en milieuvriendelijk distributiecentrum op het nieuwe FCA.

Ad c: Centrale markthal

- De centrale markthal dient te worden gerestaureerd en de klokkentoren, de veilingklok en het Joods monument dienen te worden hersteld. De in 1934 gebouwde markthal is een rijksmonument en heeft een vloeroppervlakte van circa 16.000 m².
- De centrale markthal dient voor minimaal 50% van het bvo een openbare invulling te krijgen, de rest mag een bedrijfsmatige invulling krijgen. Op die manier is gewaarborgd dat de centrale markthal een publieke functie krijgt en zodoende een grote impuls kan geven aan het gebied.
- Gestreefd wordt naar een goede ruimtelijke inpassing van de centrale markthal in het plangebied.
- Gestreefd wordt naar foodgerelateerde activiteiten in de centrale markthal.
- Er wordt naar gestreefd om de openbare buitenruimte van de centrale markthal een uitstraling en sfeer te laten hebben die openbaarheid en levendigheid uitstraalt alsmede de monumentaliteit van het gebouw goed tot zijn recht laat komen.

Ad d: Openbare deel (woongebied)

- Het woongebied dient minimaal 7 hectare te omvatten.
- Minimaal 70% van het totale aantal m² bvo is woningbouw. Het overige deel kan bestaan uit voorzieningen, winkels, bedrijfsruimtes, horeca en leisure. Kantoren en foodgerelateerde groothandelsbedrijven zijn niet toegestaan.
- Van de te realiseren woningen dient 25%¹ als sociale woningbouw te worden uitgevoerd.
- Gestreefd wordt naar publieke voorzieningen in het woongebied, zoals kinderopvang en een school.
- De waterkanten in het woongebied dienen openbaar toegankelijk te zijn, o.a. door woningen niet direct aan het water te bouwen. Hier mag deels van worden afgeweken indien er in het woongebied extra water wordt gerealiseerd ten opzichte van de bestaande situatie. In dat geval mag de helft van het oppervlak van het extra water worden benut om woningen aan de waterkant te realiseren.
- De voorzijde van de centrale markthal dient direct zichtbaar te zijn vanaf de Jan van Galenstraat.

Ad e: Parkeren, bereikbaarheid en logistiek

- Parkeren voor eigen gebruik dient plaats te vinden op eigen terrein. Er worden geen parkeervergunningen verstrekt.
- Er wordt naar gestreefd om parkeren zoveel mogelijk uit het zicht te laten plaatsvinden.
- Zowel de noordingang als de zuidingang dienen voor het FCA behouden te blijven waarbij de noordelijke ingang (en een goede toegangsweg naar FCA) als hoofdingang gebruikt zal gaan worden. Op die manier wordt de Jan van Galenstraat ontlast. De ingang aan de Jan van Galenstraat wordt secundair.
- Langs de centrale markthal dient een oost-west verbinding te komen voor langzaam verkeer welke via twee fietsbruggen de marktkanalen kruisen. Deze fietsbruggen mogen de doorvaart niet belemmeren.

Ad f: Duurzaamheid

- Er wordt waarde gehecht aan het gebruik en zelf genereren van duurzame energie.
- Gestreefd wordt naar zo veel mogelijk groen in het gebied en naar voorzieningen voor waterberging.

2.3 Nadere invulling van het project

De herontwikkeling van het FCA is, mede aan de hand van het Ambitiedocument, door de gemeente Europees aanbesteed volgens de methode van de concurrentiegericht dialog. De gemeente ontving aan het einde van de aanbesteding één geldige en volledige inschrijving. Op 4 april 2013 is het plan officieel gepresenteerd aan de bedrijven van het FCA, de omwonenden en belangstellenden waarna consultatie heeft plaatsgevonden. De uitkomsten van de consultatie zijn door de Aanbestedingscommissie meegewogen in haar uiteindelijke oordeel over het ingediende plan.

Het voorliggende bestemmingsplan maakt het ingediende plan mogelijk. Er is daarbij rekening gehouden met voldoende marge aangezien het ingediende plan mogelijk nog op enkele punten wijzigt. In het navolgende is daarom slechts een algemene beschrijving opgenomen die uitgaat van de functies en maxima die in het plan voorkomen. De algemene beschrijving geeft zodoende weer wat het maximum kader voor het bestemmingsplan is zonder dat daarmee in detail op het plan wordt ingegaan.

¹ In het Ambitiedocument is oorspronkelijk uitgegaan van 30% sociale woningbouw. Op 22 mei 2012 en 5 juni 2012 is door het dagelijks bestuur respectievelijk het college van burgemeester en wethouders besloten om dit percentage bij te stellen tot 25%.



2.3.1 Algemeen

Het plan gaat uit van twee zones: een woongedeelte aan de zijde van de Jan van Galenstraat en een bedrijvendeel aan de zijde van de Haarlemmerweg. De precieze situering van het woongedeelte en het bedrijvendeel wordt nader uitgewerkt maar in ieder geval bevindt de Centrale Markthal zich op de overgang tussen het bedrijvendeel en het woongedeelte. Deze hal neemt een prominente plek in als schakel tussen de beide gebieden.

2.3.2 Bedrijvendeel

Het bedrijvendeel zal het nieuwe aaneengesloten deel van FCA vormen, welke afgesloten zal zijn van openbaar gebied. Het bedrijvendeel zal primair worden ontsloten aan de noordkant (zijde Haarlemmerweg) en secundair aan de zuidkant (zijde Jan van Galenstraat). Het zware vrachtverkeer zal via de Haarlemmerweg rijden, behalve in geval van een calamiteit.

Het bedrijvendeel zal plek bieden aan buikbedrijven en aanverwante bedrijvigheid (servicebedrijven) en bijbehorende functies (zoals parkeervoorzieningen en een kleine horecavoorziening). De huidige mainportbedrijven zullen worden getransformeerd naar buikbedrijven of verhuizen naar andere locaties in of buiten Amsterdam. De gemeente Amsterdam heeft voldoende locaties op bedrijventerreinen in Amsterdam die direct beschikbaar zijn om de betreffende mainportbedrijven naar toe uit te plaatsen, mochten die binnen de gemeentegrenzen willen blijven.

De voorziene bouwhoogte van de bedrijfsbebouwing in het bedrijvendeel bedraagt maximaal 18 meter.

2.3.3 Centrale Markthal, Koelhuis en Marcanti

De Centrale Markthal zal worden gerenoveerd en samen met de omliggende openbare ruimte een nieuwe publiekstrekker worden. De mogelijke invulling van de hal bestaat onder meer uit kleinschalige detailhandel (inclusief een eventuele markt), dienstverlening, maatschappelijke doeleinden, een hotel en bedrijven. De Centrale Markthal zal ook worden ingevuld met andere horeca (cafés, restaurants) maar pas nadat het gebruik als tijdelijke horeca in het Marcantigebouw niet meer is toegestaan (zie navolgende).

In de toekomst wordt er mogelijk ook een toeristisch-recreatieve voorziening met evenementen in en rondom de Centrale Markthal gerealiseerd. Dit concept wordt nog nader uitgewerkt. Het concept zal via een separate planologische procedure mogelijk worden gemaakt zodra de uitvoerbaarheid kan worden aangetoond.

Ook het bestaande Koelhuis zal hersteld worden en op termijn ruimte bieden aan een veelheid van (openbaar toegankelijke) functies zoals bedrijven, (culturele) maatschappelijke voorzieningen en horeca. De verwachting is dat de nieuwe invulling van het Koelhuis mogelijk pas na de planperiode van het bestemmingsplan zal plaatsvinden (zie ook het kopje fasering).

Het momenteel leegstaande gebouw van Marcanti zal de eerstkomende jaren gehandhaafd blijven (maximaal 5 jaar) en een tijdelijke invulling krijgen als horeca (cafés en restaurants). Het gebruik als nachtzaak is in verband met de verkeers- en parkeerproblematiek niet meer wenselijk. Na 5 jaar zal de tijdelijke horeca verdwijnen en zal het gebouw bij de herontwikkeling tot woongebied worden betrokken (zie navolgende kopje).

2.3.4 Woongebied

Het zuidelijk deel van het plangebied zal worden getransformeerd naar een nieuwe woonwijk die de verbinding legt tussen de omliggende woonwijken en de Centrale Markthal. In dit deel zijn naast woningen, openbare ruimte, groenvoorzieningen en water ook enkele educatieve



voorzieningen voorzien (o.a. een brede school) alsmede commerciële ruimtes in enkele plinten van de woongebouwen. Tevens zal er tussen het Westelijke Marktkanaal en het Oostelijke Marktkanaal een verbinding voor langzaam verkeer komen en een (secundaire) verkeersontsluiting van het bedrijvendeel richting de Jan van Galenstraat. Ook wordt er uitgegaan van gebouwde parkeervoorzieningen.

De relatie met het water zal worden versterkt door het (deels) openbaar maken van de oevers en het eventueel creëren van ligplaatsen voor vaartuigen.

De voorziene bouwhoogte van de bebouwing varieert per plan maar de overwegende bouwhoogte zal maximaal 18 meter bedragen, met hier en daar mogelijk enkele hoogbouwaccenten in de vorm van maximaal 10-laagse bebouwing.

2.3.5 Programma

Voor het gehele plangebied wordt uitgegaan van het volgende maximale programma:

- 110.000 m² bvo (groothandels)bedrijven in het bedrijvendeel;
- 16.000 m² bvo bedrijven, horeca (inclusief hotel), kinderactiviteiten, maatschappelijke voorzieningen (niet zijnde geluidsgevoelige functies) en (ambulante) detailhandel (maximaal 750 m² bvo, niet zijnde een supermarkt) in de Centrale Markthal. Cafés en restaurants zijn pas mogelijk nadat de tijdelijke horeca in het Marcantigebouw niet meer is toegestaan (5 jaar na inwerkingtreding van het bestemmingsplan);
- 3.500 m² bvo brede school (school, kinderopvang, naschoolse opvang, voorschool, gymzaal) en 1.250 m² bvo buitenruimte in het woongedeelte en/of de Centrale Markthal;
- 1.700 woningen in het woongedeelte (waarvan 25% sociaal);
- 3.000 m² bvo commerciële ruimtes in de plint van woongebouwen in het woongedeelte, zoals zakelijke en consumentgerichte dienstverlening (niet zijnde kantoren), horeca 3 en 4 (maximaal 450 m²), en maatschappelijke voorzieningen. Detailhandel is ook toegestaan maar alleen indien het totale oppervlak detailhandel in het woongedeelte én de Centrale Markthal niet meer dan 750 m² bvo bedraagt.

In het plangebied is in beperkte mate detailhandel toegestaan (750 m² bvo) zodat er geen nadelige gevolgen voor bestaande winkelgebieden ontstaan maar er wel bijgedragen wordt aan een levendige en aantrekkelijke woonbuurt. Het stadsdeel sluit een hoger oppervlak aan detailhandel in de toekomst niet uit, mits kan worden aangetoond dat een hoger bruto vloeroppervlak niet leidt tot aantoonbare verdringingseffecten voor bestaande winkelgebieden in de omgeving en mits de betreffende extra detailhandel in de Centrale Markthal wordt gerealiseerd. Ook dient er voldoende parkeergelegenheid te zijn. Het bruto vloeroppervlak aan detailhandel zou dan maximaal 2.000 m² bvo mogen bedragen.

2.3.6 Parkeren

Ten behoeve van de (nieuwe) functies in het plangebied zal er voldoende parkeergelegenheid moeten worden gerealiseerd. Voldoende parkeergelegenheid is met name van belang voor het functioneren van het bedrijvendeel. Vanwege de geslotenheid van het bedrijvendeel zullen personeel, bezoekers en leveranciers in het bedrijvendeel zelf parkeren. Parkeren kan plaatsvinden op één of meerdere (parkeer)daken en/of via parkeerplaatsen op het maaiveld. Het streven is om het laden en lossen zoveel mogelijk op het maaiveld bij de bedrijven te laten plaatsvinden, bij voorkeur inpandig. Medewerkers zullen bij voorkeur op het dak parkeren. Hoeveel parkeerplaatsen er precies in het bedrijvendeel zullen worden gerealiseerd zal nader worden uitgewerkt, evenals meervoudig gebruik tijdens daluren van FCA (met name de weekenden).

In het woongebied zal parkeren vooral plaatsvinden op eigen terrein door middel van gebouwde parkeervoorzieningen. Ook zullen er parkeerplaatsen op maaiveld worden gerealiseerd voor bezoekers van het woongebied en er komen voldoende stallingsmogelijkheden voor fietsers.

Binnen zowel het bedrijvendeel als het woongebied zal voldoende parkeergelegenheid worden gerealiseerd. In het bestemmingsplan is daar rekening mee gehouden doordat parkeernormen zijn opgenomen. In paragraaf 4.2 is nader ingegaan op parkeren.

2.3.7 Fasering

De herontwikkeling van het plangebied zal als eerst zijn gericht op een snelle bouw van een groot deel van het afgesloten bedrijvendeel aan de noordzijde van het plangebied en het realiseren van de definitieve noordelijke hoofdentree. De ruimte hiervoor ontstaat door het vrijkomen van de gronden van het KET en het abattoir. Door deze vrijkomende terreinen ontstaat er schuifruimte voor de te verplaatsen bedrijven. Daarbij zijn momenteel twee scenario's aan de orde:

1. Basisscenario:

- Fase 1: Naast de hiervoor genoemde bouw van een groot deel van het afgesloten bedrijvendeel aan de noordzijde van het plangebied en het realiseren van de definitieve noordelijke hoofdentree zullen in de hoek van de Jan van Galenstraat met het Westelijk Marktkanaal de eerste woonblokken worden gerealiseerd. Deze worden van het bestaande bedrijventerrein gescheiden door middel van tijdelijk groen en hekwerken.
- Fase 2: Er wordt nieuwe bedrijfsbebouwing ten oosten van de Centrale Markthal gerealiseerd voor het bedrijf dat momenteel gevestigd is tussen Marcanti en de Centrale Markthal. Na verplaatsing kan de bebouwing tussen de Jan van Galenstraat en de Centrale Markthal worden gesloopt. De Centrale Markthal kan dan openbaar toegankelijk worden. Ter plaatse van het gesloopte Marcanti wordt een woonblok gerealiseerd.
- Fase 3: De bedrijven in de hoek Jan van Galenstraat met het Oostelijk Marktkanaal worden verplaatst waarna de bebouwing wordt gesloopt en er enkele woonblokken worden gerealiseerd in het gebied ten zuiden van de Centrale Markthal. Ook wordt de oost-west verbinding voor langzaam verkeer gerealiseerd.
- Fase 4 en 5: De bedrijfsbebouwing in het gebied ten noordwesten/westen van de Centrale Markthal wordt gesloopt en de resterende woonblokken worden gerealiseerd.

2. Alternatief scenario:

- Fase 1: Naast de hiervoor genoemde bouw van een groot deel van het afgesloten bedrijvendeel aan de noordzijde van het plangebied en het realiseren van de definitieve noordelijke hoofdentree zullen in de hoek van de Jan van Galenstraat met het Westelijk Marktkanaal de eerste woonblokken worden gerealiseerd. Deze worden van het bestaande bedrijventerrein gescheiden door middel van tijdelijk groen en hekwerken.
- Fase 2: Er wordt nieuwe bedrijfsbebouwing ten oosten van de Centrale Markthal gerealiseerd. Een deel van de bedrijven in de hoek Jan van Galenstraat met het Oostelijk Marktkanaal wordt verplaatst waarna een deel van de bebouwing wordt gesloopt en er een woonblok wordt gerealiseerd. Tevens wordt Marcanti gesloopt en vervangen door een woonblok.
- Fase 3: Het bedrijf dat momenteel gevestigd is tussen Marcanti en de Centrale Markthal wordt verplaatst waarna de bestaande bebouwing wordt vervangen door woonblokken. De Centrale Markthal kan openbaar toegankelijk worden. Ook wordt er enkele andere woonblokken gerealiseerd in het gebied ten zuiden van de Centrale Markthal.



- Fase 4 en 5: De bedrijfsbebouwing in het gebied ten noordwesten/westen van de Centrale Markthal wordt gesloopt en de resterende woonblokken worden gerealiseerd.

In beide beschreven scenario's zitten de fases 4 en 5 achterin de herontwikkeling. De verwachting is dat deze fases mogelijk niet binnen de planperiode worden gerealiseerd. Het is echter niet onaannemelijk dat de beide fases eerder worden gerealiseerd dan momenteel wordt voorzien doordat de gronden bijvoorbeeld eerder beschikbaar kunnen komen.

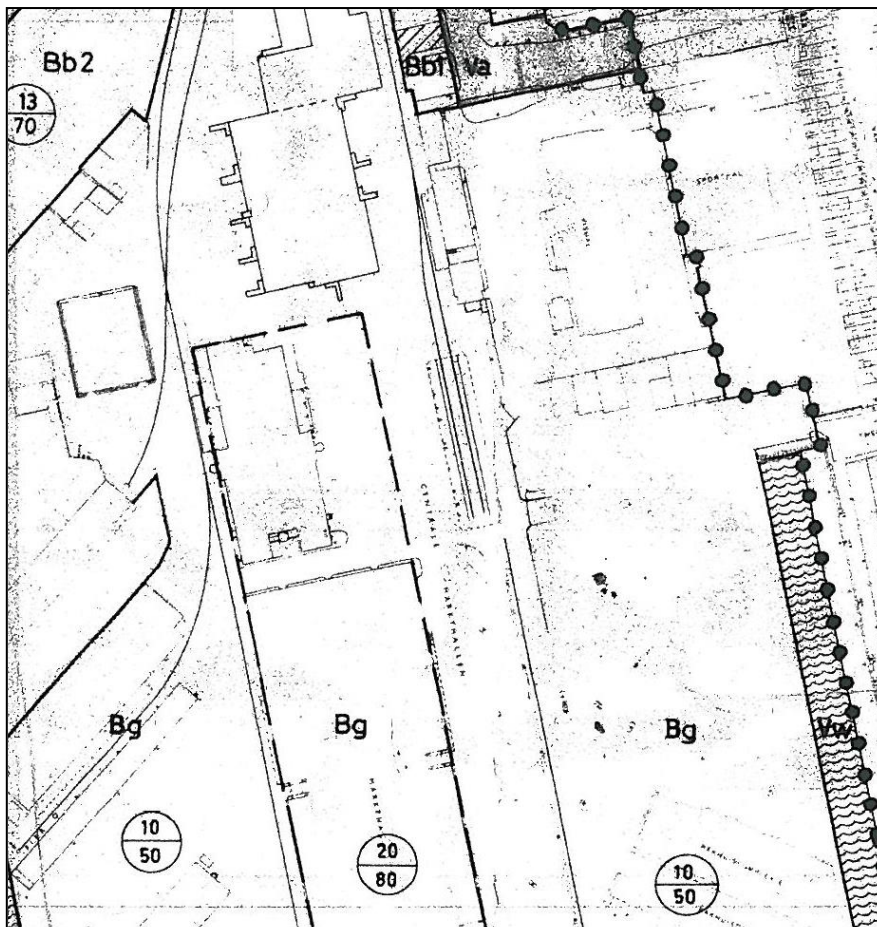
De weergegeven fasering is een indicatie. Tijdens de verdere uitwerking van de plannen kan blijken dat wijzigingen in de fasering nodig zijn, bijvoorbeeld indien de onderhandelingen tussen ondernemers en het consortium sneller gaan dan waar nu van uit is gegaan of als de marktomstandigheden wijzigen en de vraag naar de nieuwe ontwikkelingen groter is dan nu wordt verwacht. Ook kan de volgorde van fasering wijzigen.

3. PLANKADER

3.1 Geldend bestemmingsplan

In het plangebied van het nu voorliggende bestemmingsplan geldt momenteel één bestemmingsplan, namelijk het bestemmingsplan 'Van Slingerlandtstraat/Centrale Groothandelsmarkt'. Dit bestemmingsplan is vastgesteld op 28 juni 1989 en grotendeels goedgekeurd op 20 februari 1990.

Ter plaatse van het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan gelden de bestemmingen 'Centrale Groothandelsmarkt' (Bg), 'Bedrijven', 'Horeca en aanverwante bedrijven', 'Verkeersareaal' en 'Water'.



Afbeelding: uitsnede plankaart bestemmingsplan 'Van Slingerlandtstraat/Centrale Groothandelsmarkt'

Het grootste deel van FCA is bestemd als 'Centrale Groothandelsmarkt' (Bg). Gronden met deze bestemming zijn aangewezen voor groothandel in een fabricage van (halffabricaten van) voedings- en genotmiddelen met inbegrip van ondersteunende activiteiten en bijbehorende voorzieningen. In een deel van de bebouwing aan de Jan van Galenstraat 24 is tevens detailhandel in volumineuze goederen toegestaan en in Jan van Galenstraat 14 t/m 22 is tevens detailhandel toegestaan. De onbebouwd blijvende delen mogen worden gebruikt voor erven met de daarbij behorende verhardingen en verkeersareaal. Er is onderscheid gemaakt in een aantal zones waar een verschillend bebouwingspercentage geldt (variërend van 50 tot 80%). Ook geldt er per zone een maximale bouwhoogte van 10, 15 of 20 meter.

Het gebouw aan de Jan van Galenstraat 12 is bestemd als 'Horeca en aanverwante bedrijven'. Binnen deze bestemming is het gebruik als horecabedrijf met aanverwante nevenactiviteiten,



zoals zalenverhuur en kegelbaanexploitatie, toegestaan. Het bestemmingsvlak mag voor 100% worden bebouwd en de maximale bouwhoogte bedraagt 15 meter.

De huidige noordelijke inrit van het FCA (vanaf de Zeebergweg) is bestemd als 'Verkeersareaal'. Deze bestemming is ook toegepast bij de Jan van Galenstraat. Gronden met deze bestemming mogen worden gebruikt voor onder meer rijwegen, fiets- en voetpaden en parkeervoorzieningen.

Het KET is bestemd als 'Bedrijven'. Gronden met deze bestemming mogen worden gebruikt voor bedrijfsdoeleinden. Voor deze gronden geldt een maximum bebouwingspercentage van 70% en een maximale bouwhoogte van 13 meter.

Tenslotte zijn het Westelijke en Oostelijke Marktkanaal bestemd als 'Water'. Hier is het gebruik als vaar- en waterwegen toegestaan.

De herontwikkeling van het FCA is niet mogelijk volgens het geldende bestemmingsplan. Zo is onder meer het voorgenomen gebruik als wonen (in het woongedeelte) niet in overeenstemming met het geldende bestemmingsplan en zijn de voorgenomen bouwhoogtes (deels) hoger dan is toegestaan volgens het geldende bestemmingsplan.

3.2 Europees beleid en Rijksbeleid

3.2.1 Europese Kaderrichtlijn Water

Omdat water zich weinig aantrekt van landsgrenzen, zijn internationale afspraken nodig. Sinds eind 2000 is daarom de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) van kracht. Deze moet ervoor zorgen dat de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater in Europa in 2015 op orde is. Om dit te bereiken moeten de landen van de Europese Unie een groot aantal maatregelen nemen. Enerzijds om de kwaliteit van de 'eigen' wateren op peil te brengen, anderzijds om ervoor te zorgen dat andere landen geen last meer hebben van de verontreinigingen die hun buurlanden veroorzaken.

3.2.2 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is op 22 november 2011 onder aanvaarding van een aantal moties door de Tweede Kamer aangenomen en deze is op 13 maart 2012 in werking getreden. In de structuurvisie is aangegeven dat het Rijk drie hoofddoelen heeft:

- a. Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- b. Het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- c. Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Uit deze drie hoofddoelen komen onderwerpen voort die van nationaal belang zijn. Structuurvisies hebben geen bindende werking voor andere overheden dan de overheid die de visie heeft vastgesteld. De nationale belangen uit de structuurvisie die juridische borging vragen, zijn daarom geborgd in de Amvb Ruimte. Deze Amvb wordt aangeduid als het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Deze Amvb is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf.

In het Barro zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van o.a. Rijksvaarwegen, Defensie, Hoofdwegen en hoofdspoorwegen, Elektriciteitsvoorziening, Buisleidingen van nationaal

belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, Ecologische hoofdstructuur, Primaire waterkeringen buiten het kustfundament en Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde.

Vertrouwen in medeoverheden is de basis voor het decentraliseren van beslissingsbevoegdheid. Om die reden bevat deze structuurvisie een beperkter aantal nationale belangen dan voorheen en bevat de Amvb Ruimte minder regels dan eerder was voorgenomen. Het Rijk gaat er vanuit dat de nationale ruimtelijke belangen die via wet- en regelgeving aan andere overheden opgedragen worden door hen goed worden behartigd. Waar de Amvb Ruimte bepalingen bevat aangaande gemeentelijke bestemmingsplannen gaat het Rijk er vanuit dat deze doorwerking krijgen. Het Rijk zal de bestemmingsplannen dan ook niet (tijdens de vaststellingsprocedure) toetsen op een correcte doorwerking van nationale ruimtelijke belangen. Wel zal het Rijk door middel van systeem- of themagerichte onderzoeken achteraf nagaan of bestemmingsplannen aan nationale wet- en regelgeving voldoen.

Het bij de structuurvisie behorende Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) is op 30 december 2011 in werking getreden en op 1 oktober 2012 aangevuld. De in het Barro geregelde onderwerpen hebben geen betrekking op het plangebied.

3.2.3 Nationaal Waterplan

Het Nationaal Waterplan (NWP) is het rijksplan voor het waterbeleid. Het NWP beschrijft de maatregelen die in de periode 2009-2015 genomen moeten worden om Nederland ook voor toekomstige generaties veilig en leefbaar te houden en de kansen die water biedt te benutten. Ook is een eerste beleidsmatige uitwerking van het advies van de Deltacommissie opgenomen in dit Nationaal Waterplan. Het nu voorliggende bestemmingsplan heeft betrekking op de herontwikkeling van een volledig verhard terrein in stedelijk gebied en treft daarmee geen landelijke belangen.

3.3 Provinciaal beleid

3.3.1 Provinciale Structuurvisie (PS) / Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS)

De Structuurvisie Noord-Holland en de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie zijn op 21 juni 2010 door Provinciale Staten vastgesteld. Op o.a. 17 december 2012 is de verordening gewijzigd. In de verordening zijn onder meer regels gesteld ten aanzien van grootschalige en perifere detailhandel op bedrijventerreinen en ten aanzien van locaties voor kantoren- en bedrijventerreinen binnen het 'Bestaand Bebouwd Gebied' (BGG). Het plangebied ligt binnen het 'Bestaand Bebouwd Gebied' zoals benoemd in de verordening.

Gelet op de verordening wordt het nieuwe FCA als bedrijventerrein aangemerkt aangezien het een terrein betreft van minimaal 1 hectare bruto dat vanwege zijn bestemming bestemd en geschikt is voor gebruik door handel, nijverheid, commerciële en niet-commerciële dienstverlening en industrie. Volgens artikel 5 van de PRVS mag een bestemmingsplan niet voorzien in de mogelijkheid om detailhandel uit te oefenen op een bedrijventerrein, tenzij het onzelfstandige detailhandel betreft of volumineuze detailhandel. Nieuwe bedrijventerreinen binnen bestaande bebouwd gebied zijn alleen toegestaan indien dit in overeenstemming is met de geldende provinciale planningsopgave.

In de verordening is verder ook bepaald dat grootschalige (perifere) detailhandel in beginsel niet is toegestaan in een bestemmingsplan. Onder grootschalige (perifere) detailhandel wordt, in geval van ligging buiten een bestaand winkelcentrum, detailhandel groter dan 1.500 m² vloeroppervlak verstaan.

Het bestemmingsplan maakt de revitalisering van het huidige bedrijventerrein mogelijk waarbij het oppervlak aan bedrijventerrein afneemt. De regels uit de provinciale verordening hebben geen gevolgen voor deze revitalisering.

Ten aanzien van detailhandel geldt dat deze functie niet wordt toegestaan op het nieuwe bedrijventerrein. In de Centrale Markthal en het toekomstige woongebied wordt wel detailhandel toegestaan maar dat is niet in strijd met de verordening aangezien deze delen niet meer als bedrijventerrein worden bestemd. Het maximum oppervlak aan detailhandel binnen de Centrale Markthal en het toekomstige woongebied bedraagt daarbij ten hoogste 750 m² dan wel 2.000 m² (na toepassing van een wijzigingsbevoegdheid) met een maximale vestigingsgrootte van 250 m². Daarmee wordt voldaan aan de eis om geen grootschalige detailhandel toe te staan.

3.3.2 Provinciaal Waterplan 2010-2015

Provinciale Staten hebben op 16 november 2009 het provinciaal Waterplan 2010-2015 vastgesteld. Het motto van het Waterplan is beschermen, benutten, beleven en beheren van water. De klimaatverandering, het steeds intensievere ruimtegebruik in Noord-Holland en de toenemende economische waarde van wat beschermd moet worden, vragen om een herbezinning op de waterveiligheid, het waterbeheer en de ruimtelijke ontwikkeling. In het Waterplan wordt per thema behandeld wat de provincie zelf doet tot en met 2015 en wat de provincie verwacht van Rijk, Rijkswaterstaat, waterschappen, gemeenten, terreinbeheerders en bedrijfsleven. De provincie versterkt de uitvoering van het plan en bewaakt de voortgang door samen met haar partners een uitvoeringsprogramma voor de hele planperiode op te stellen.

In het Waterplan worden vier uitgangspunten gehanteerd:

- a. Klimaatbestendig waterbeheer: De waterkeringen, het watersysteem en de ruimtelijke inrichting moeten voorbereid zijn op de gevolgen van klimaatverandering;
- b. Water medesturend in de ruimte: Water is een belangrijke sturende factor in de ruimtelijke ontwikkeling. Op sommige plekken, zoals in de omgeving van dijken, is water vanwege de veiligheid zelfs het belangrijkste sturende element. Elders is water volgend in de ruimtelijke afweging;
- c. Centraal wat moet, decentraal wat kan: Met de Waterwet en de Wro is 'centraal wat moet, decentraal wat kan' de nieuwe sturingsfilosofie van het Rijk die de provincie overneemt. De uitgangspunten van deze vernieuwingen zijn: minder regels, meer uitvoeringsgericht, modernisering en stroomlijning van de regels;
- d. Gebiedsgerichte en resultaatgerichte benadering: Het Noord-Hollandse landelijk gebied zoals dat nu ervaren wordt is het resultaat van het leven met en de strijd tegen water. Daarbij moet worden gedacht aan de terpen, dijken, molens en droogmakerijen. Sinds 2007 heeft de provincie dankzij het Investeringsbudget Landelijk Gebied (ILG) een belangrijke regierol voor de inrichting en het beheer van het landelijk gebied. Met het Rijk heeft de provincie uitvoeringsafspraken gemaakt voor de periode 2007-2013. De uitvoering van het waterbeleid vraagt maatwerk via een gebiedsgerichte aanpak.

3.3.3 Leidraad Landschap en Cultuurhistorie: Ontwikkelen met ruimtelijke kwaliteit

De Leidraad is op 21 juni 2010 als onderdeel van het uitvoeringsprogramma van de Structuurvisie Noord-Holland 2040 vastgesteld. In de Leidraad geeft de provincie haar visie op de gewenste ruimtelijke kwaliteit van Noord-Holland. Daarbij is aangegeven welke kernkwaliteiten van het landschap en cultuurhistorie van provinciaal belang zodat deze kwaliteiten op een zorgvuldige wijze kunnen worden meegenomen bij nieuwe ontwikkelingen.

De provincie omschrijft ruimtelijke kwaliteit aan de hand van kernkwaliteiten van het landschap. De kernkwaliteiten die volgens de Leidraad ter plaatse van of nabij het plangebied van toepassing zijn, zijn cultuurhistorische objecten van bovenlokaal belang (molens). Dergelijke objecten maken de historische structuurlijnen herkenbaar en dragen bij aan de kernkwaliteiten

van de landschapstypen. De beleidslijn voor deze objecten is om de historische objecten herkenbaar te houden in het landschap. Ten aanzien van het plangebied gaat het daarbij om de ten oosten van FCA gelegen molen 'De Otter' aan de Gillis van Ledenberchstraat en de ten noorden van FCA gelegen molen 'De Blom' aan de Haarlemmerweg.

In de Leidraad is ten aanzien van molens aangegeven dat de landschappelijke en cultuurhistorische betekenis van molens groot is. In het ruimtelijke ordeningsbeleid moeten gemeenten zoveel mogelijk rekening houden met de 'molenbiotoop'. Een molenbiotoop is de omgeving waarmee een molen in relatie staat. Binnen bestaand bebouwd gebied streeft de provincie naar het zoveel mogelijk rekening houden met de uitgangspunten voor de molenbiotoop: binnen 100 meter rond de molen geen bebouwing oprichten of beplanting aanbrengen hoger dan de onderste punt van de verticaal staande wiek en binnen een afstand van 100 tot 400 meter rond de molen geen bebouwing oprichten hoger dan 1/100 van de afstand tussen de bouwwerk/beplanting en de molen, gerekend van de onderste punt van de verticaal staande wiek.

In paragraaf 4.9 wordt nader ingegaan op cultuurhistorie in relatie tot het bestemmingsplan. Korthedshalve wordt hier naar verwezen.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Structuurvisie Amsterdam 2040, 'Economisch sterk en duurzaam'

Op 17 februari 2011 is de Structuurvisie Amsterdam 2040, 'Economisch sterk en duurzaam' vastgesteld door de gemeenteraad.

Rol FCA binnen Amsterdam

Het groothandelscentrum Food Center Amsterdam (FCA) is in de structuurvisie genoemd als distributiecentrum die een schakel vormt tussen aanleverende distributiecentra en de einddistributie in de stad. Winkels, horecabedrijven, cateraars en markten worden vanuit deze 'buik' dagelijks van levensmiddelen voorzien. Hiermee neemt het FCA volgens de structuurvisie een unieke positie in tussen de producenten en de nabije consumenten. De locatie van het FCA binnen de stad betekent dat de einddistributie vaak over korte afstanden plaatsvindt. Dit biedt kansen voor schoon en efficiënt vervoer. Toelevering geschiedt vanuit zowel luchthaven, verschillende voedseldistributiecentra en rechtstreeks van leveranciers uit het land en achterland.

Door toenemende professionalisering van de food-sector, toepassing van nieuwe logistieke concepten en accent op duurzame toelevering kan het FCA uitgroeien tot een kernschakel in de stedelijke en regionale voedselketens.

Intensivering en transformatie bedrijventerrein

De gemeente Amsterdam heeft van alle Amsterdamse bedrijventerreinen onderzocht wat de mogelijkheden zijn tot intensivering en/of transformatie (Visie bedrijven en bedrijventerreinen, 2009). FCA is aangemerkt als een binnenstedelijk stadsverzorgend bedrijventerrein waar transformatie tot werk-woongebied onderzocht en eventueel uitgevoerd kan worden. Een aantal binnenstedelijke bedrijventerreinen kan in 2040 met een kleiner oppervlak toe dan nu, omdat de grond intensiever benut kan worden. De terreinen liggen in of nabij het centrum van de stad en zijn in potentie aantrekkelijke locaties om te wonen. Deze terreinen kunnen worden getransformeerd waarbij de stadsverzorgende bedrijven worden geconcentreerd in een kleiner gebied met een hoge dichtheid. Het vrijkomende deel van het terrein kan worden benut voor woningbouw met kleinschalige voorzieningen, waaronder bedrijven.

In de Structuurvisie is het noordelijk deel van het plangebied op de 'Visiekaart 2040' aangewezen als 'werken' en 'stadsverzorgend bedrijventerrein'. Hier zijn alleen bedrijven toegestaan, een functiemenging met wonen is niet wenselijk. Het zuidelijk deel is aangewezen als 'werken - wonen'. Hier zijn dus woningen in combinatie met werkfuncties toegestaan.



Afbeelding: uitsnede kaart structuurvisie Amsterdam 2040

Toeristische sector

De voorwaarde voor een verdere ontwikkeling van de toeristische sector in de komende decennia is ruimtelijke spreiding van het toerisme. Zowel vanuit de binnenstad naar de stadsdelen als vanuit de stad Amsterdam naar de regio. Deze ruimtelijke spreiding wordt gerealiseerd door te investeren in onder meer verblijfsaccommodaties. Hierbij geldt dat de gemeente het ingezette hotelbeleid 2007–2010 zal voortzetten. Dat betekent de realisatie vóór 2015 van tenminste 15.000 extra kamers in de metropoolregio, waarvan in ieder geval 9.000 in Amsterdam. De focus zal met name moeten liggen op spreiding van de hotels buiten de bekende hotelgebieden. Tal van buurten en locaties binnen maar zeker ook buiten de ring komen hier voor in aanmerking. Er zal naast de standaard hotels ingezet moeten worden op hotels die een eigen markt creëren en hotels die het Amsterdamse hotelproduct verbreden, zoals zorghotels, extended-stay-hotels, tophotels, designhotels, gay-georiënteerde hotels, camperplaatsen, et cetera.

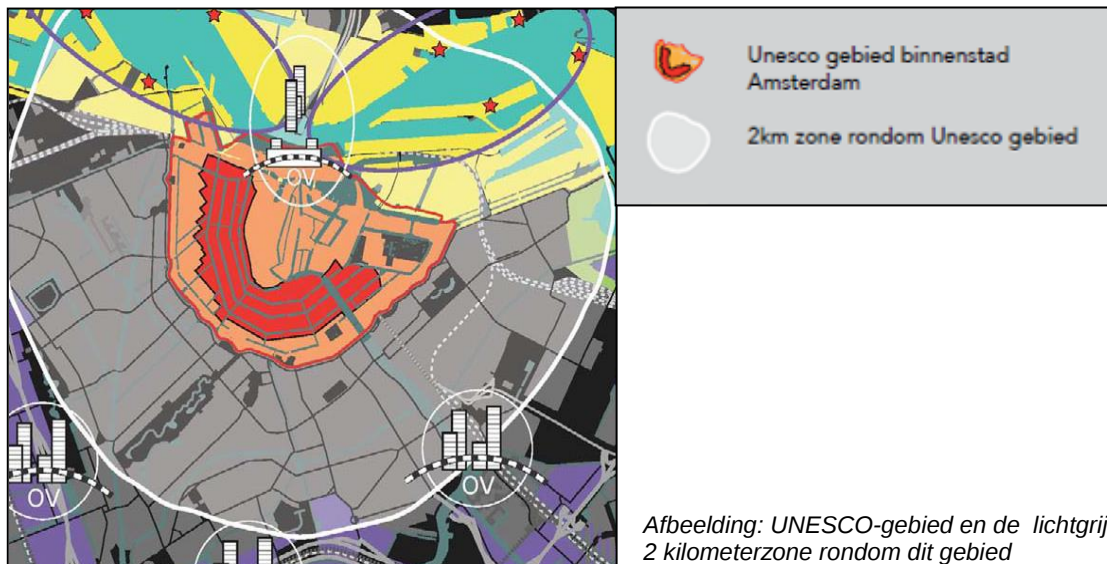
Behoefte aan woonruimte

Cruciaal voor de verdere ontwikkeling als kernstad van de metropool is de kwantitatieve en kwalitatieve groei van het aantal woningen in Amsterdam. Die leidt tot het toevoegen van 70.000 woningen aan de voorraad met bijbehorende (maatschappelijke) voorzieningen (periode tot 2030). Woonkwaliteit en de wensen van de eindgebruiker staan daarbij voorop, de verdichting met netto 70.000 woningen is geen doel op zich. De stad moet er namelijk ook voor zorgen dat de juiste woningen op de juiste plek komen te staan. Om variatie en creativiteit in de stad te behouden en monotone woonwijken te vermijden, moet worden gezocht naar instrumenten voor een meer flexibele productie. Diversiteit en een gemengde bevolking zijn belangrijke aantrekkingsfactoren van Amsterdam. Er is veel vraag naar kwalitatief goede en voldoende ruime woningen, maar deze moeten voor een belangrijk deel betaalbaar blijven.

Hoogbouw

De grachtengordel is op de werelderfgoedlijst van UNESCO geplaatst. In de structuurvisie is hier rekening mee gehouden doordat er beschermende regels zijn opgenomen ten aanzien van het toestaan van (middel)hoogbouw in en rondom het UNESCO-gebied. Onder hoogbouw wordt bebouwing verstaand die hoger dan 30 meter is of gebouwen die tweemaal de hoogte hebben ten opzichte van hun omgeving.

Het plangebied is gelegen in een 2 kilometerzone rondom het UNESCO-gebied (zie navolgende afbeelding). In dit gebied wordt hoogbouw beoordeeld op mogelijke effecten op het stedelijk landschap. Hoogbouwplannen die zichtbaar worden vanuit het 'werelderfgoed', moeten worden beoordeeld op effecten op het erfgoed. Uitgangspunt is dat daar waar het historisch gelaagde stadsbeeld tot een geheel, een eenheid 'vergroeid' is geraakt dit niet door nieuwe bebouwing, afwijkend in maat en schaal, mag worden aangetast. In de praktijk komt het er op neer dat vanuit het UNESCO-gebied een dergelijk gebouw niet hoger mag lijken dan de gemiddelde bebouwing.



Afbeelding: UNESCO-gebied en de lichtgrijs gekleurde 2 kilometerzone rondom dit gebied

Voor hoogbouw in de 2 kilometerzone geldt dat een hoogbouweffectrapportage (HER) verplicht is waarbij in ieder geval in dient te worden gegaan op de (stads)landschappelijke effecten op gebieden die om verschillende redenen van grote waarde voor de stad worden geacht. Daarbij wordt aandacht besteed aan de zichtbaarheid op afstand en de inpassing in de bestaande structuur. De impact op afstand en in belangrijke zichtlijnen en assen worden zichtbaar gemaakt aan de hand van ingetekend relevant fotomateriaal. Met de rapportage moet worden aangetoond dat het hoogbouwplan acceptabel en verantwoord is. Naast de (stads)landschappelijke inpassing kan een HER ook een onderzoek naar de volgende aspecten bevatten:

- stedenbouwkundige inpassing;
- consequenties van de hoogtebeperkingen vanwege Schiphol, straalpaden, zendstations;
- effecten van windhinder in de directe omgeving;
- effecten van schaduwwerking in de directe omgeving;
- de functie van de begane grondlaag van het bouwplan, de inrichting van de omringende openbare ruimte en de sociale veiligheid in de directe omgeving;
- effecten op uitzicht, privacy.

De HER dient onderdeel te zijn van de toelichting op een bestemmingsplan of een voorgenomen ruimtelijk besluit, alvorens dit plan aan burgemeester en wethouders in het



kader van het vooroverleg ex. art. 3.1.1. wordt voorgelegd. De Dienst Ruimtelijke Ordening (DRO) en Bureau Monumenten en Archeologie (BMA) zullen in deze gevallen gezamenlijk B en W over de effectrapportage adviseren. Daarbij zal BMA adviseren op het terrein van cultuurhistorische waarden.

Hoofdgroenstructuur

Binnen het plangebied is geen Hoofdgroenstructuur aanwezig. De aangrenzende begraafplaats 'Vredenhof' behoort wel tot de Hoofdgroenstructuur.

Locatiebeleid

In de structuurvisie zijn vestigingscriteria voor diverse functies opgenomen. Er is daarbij uitgegaan van het principe: de juiste functie op de juiste plaats. Bereikbaarheid en het terugdringen van de automobiliteit spelen daarin een belangrijke rol. Afhankelijk van de locatie resulteert dit in maximum parkeernormen voor de diverse functies. FCA is in de toekomstige situatie aan te merken als een C-locatie aangezien de bereikbaarheid per openbaar vervoer beperkt is maar de bereikbaarheid per auto relatief gunstig is (binnen 10 minuten vanaf een afslag van de A10). Voor C-locaties gelden geen parkeernormen.

Infrastructuur

In de structuurvisie zijn ook ruimtelijke reserveringen ten aanzien van infrastructuur opgenomen. Een fietsverbinding tussen het Eendrachtspark-Gerbrandypark langs de noordzijde van de Erasmusgracht en na 2020 verder doortrekken over het Food Center richting Nassauplein is aangemerkt als een ruimtelijke reservering ter plaatse van het plangebied.

Conclusie

Door de voorgenomen herontwikkeling kan het noordelijk deel van het plangebied uitgroeien tot een kernschakel in de stedelijke en regionale voedselketens. In het bestemmingsplan wordt verder rekening gehouden met de in de structuurvisie beschreven transformatie naar een woongebied en daarvoor geldende uitgangspunten. Bebouwing hoger dan 30 meter is alleen toegestaan door middel van een uitwerkingsplan én na uitvoering van een HER. Tenslotte is rekening gehouden met de reservering voor een oost-westfietsverbinding via het plangebied. Het bestemmingsplan past daarmee binnen de ambities en uitgangspunten van de structuurvisie. Dat is bevestigd door de Dienst Ruimtelijke Ordening van de gemeente Amsterdam (zie paragraaf 4.14).

3.4.2 Amsterdam Winkelstad: Een kwaliteit aan winkelgebieden 2011-2015

Op 23 mei 2012 heeft de gemeenteraad detailhandelsbeleid vastgesteld. Amsterdam voert al vele jaren beleid met betrekking tot detailhandel en daarom is er nog steeds een redelijk fijnmazige structuur van winkels voor dagelijkse aankopen. Daarnaast heeft vernieuwing in de detailhandel geleid tot onderscheidende winkelgebieden.

Wat de leegstand van winkels betreft, is deze in Amsterdam weliswaar hoger dan een gezonde markt zou moeten laten zien, maar deze is niet alarmerend. Het bevindt zich onder het Nederlands gemiddelde. Dit is onder meer te danken aan het gevoerde (regionale) detailhandelsbeleid van de afgelopen decennia. Door efficiënt met de ruimte om te gaan en niet overal (nieuwe) winkelgebieden toe te staan, is geen sprake van grootschalige leegstand. Dit beleid zal worden gecontinueerd.

De doelstellingen van het stedelijk detailhandelsbeleid zijn het koesteren en verder versterken van het gevarieerde winkelmilieu van Amsterdam enerzijds en het versterken en borgen van de fijnmazige structuur van winkelgebieden met aanbod in dagelijkse artikelen anderzijds.

De beleidshoofddijnen zijn:

- Winkels zijn geclusterd in winkelgebieden en winkelinitiatieven worden bij voorkeur gefaciliteerd in of aansluitend op de bestaande winkelgebieden van bijlage 1 van de nota.
- Meer grotere winkelunits in sommige gebieden.
- Uitbreiding winkelloppervlak in sommige gebieden (met name Centrum, Zuid en Zuidoost).
- Hanteren van 'Nieuw voor oud' principe in sommige gebieden (met name West, Oost, Noord, Nieuw-West en Westpoort).
- Accommodatieteam als gemeentelijk aanspreekpunt voor retailers.
- Vergroting organisatiegraad van ondernemers.
- Verruiming bestemmingsplannen in sommige gebieden in potentiële stadsstraten.
- Vasthouden aan terughoudendheid van brancheverruiming in perifere winkelgebieden.
- Afhaalpunten ten behoeve van internetverkoop op bedrijventerreinen zijn logistieke bedrijven en geen (verkapte) winkels. Afhaalpunten van internetwinkels kunnen overigens naast hun logistieke functie wel een winkelfunctie vervullen, indien ze gevestigd zijn in bestaande winkelgebieden.

In de loop der tijd kunnen zich ontwikkelingen voordoen die een verandering in de structuur teweeg (moeten) brengen om winkelgebieden te versterken dan wel te behouden. Winkelinitiatieven zijn welkom, indien zij een bijdrage leveren aan de winkelvariëteit enerzijds en/of de fijnmazigheid anderzijds. Om te kunnen bepalen in welke mate een winkelinitiatief bijdraagt aan de doelstellingen van het beleid, is het noodzakelijk een stadsbrede afweging te maken en regie te voeren. In haar regierol wil het College van B&W in de te maken afweging omtrent een nieuw winkelinitiatief worden geadviseerd. Daarom verplicht de Structuurvisie (zie voorgaande) stadsdelen in het geval van uitbreiding van detailhandel met meer dan 2.000 m² bruto vloeroppervlak een advies aan te vragen bij de Commissie Winkelpanning Amsterdam. Deze Commissie toetst het initiatief aan (de geest van) het beleid. Een belangrijk onderdeel van een dergelijke toets is het maken van een zorgvuldige stads(deel)brede en/of regionale afweging van de (te verwachten) effecten. Een dergelijke afweging vindt overigens plaats op basis van ruimtelijke aspecten, want uit hoofde van de EU-Dienstenrichtlijn is publiekrechtelijke ordening op basis van economische motieven verboden.

Het plangebied van dit bestemmingsplan is geen (onderdeel van een) bestaand winkelgebied. In het bestemmingsplan is daarom slechts in beperkte mate detailhandel toegestaan, namelijk 750 m² met een maximale vestigingsgrootte van 250 m² per vestiging. Daardoor ontstaat de mogelijkheid om kleinschalige detailhandel te realiseren zodat kan worden voorzien in een levendige en aantrekkelijke woonbuurt. In het bestemmingsplan is verder een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om het oppervlak aan detailhandel te kunnen verruimen van 750 m² bvo naar 2.000 m² bvo, mits aan bepaalde voorwaarden wordt voldaan. Eén van die voorwaarden is dat de extra detailhandel niet mag leiden tot een onaanvaardbare verslechtering van detailhandel in de omgeving. Door de maximale omvang van detailhandel (zowel bij recht als na toepassing van de wijzigingsbevoegdheid) hoeft het initiatief niet te worden voorgelegd aan de Commissie Winkelpanning Amsterdam.

3.4.3 Beleid shortstay

De gemeenteraad heeft op 12 juli 2012 het vernieuwde Shortstay beleid vastgesteld. Kern van het nieuwe beleid is dat de gemeente kiest voor een beleid dat uitnodigend is voor aanbieders van shortstay met een vergunning met een minimum aan voorwaarden, maar waarbij de leefbaarheid voldoende is geborgd. Zo wordt de minimum verblijfstermijn van zeven naar vijf nachten verlaagd. Uitgezonderd in gebieden waar de druk op de leefbaarheid groot is, wordt shortstay overal mogelijk gemaakt zonder quotum.

Om voor een vergunning in aanmerking te komen wordt getoetst aan de volgende criteria:

1. De woning moet een huurprijs boven de huurtoeslaggrens hebben (geliberaliseerde voorraad);
2. Shortstay moet in het bestemmingsplan niet expliciet uitgesloten zijn;
3. De periode van verhuur moet minimaal 5 nachten aaneensluitend zijn;
4. Een vergunning wordt niet verstrekt als de woning niet vrij is voor nieuwe bewoning;
5. De vergunning wordt voor een periode van maximaal tien jaar verstrekt;
6. Er moet door de vergunninghouder een goede administratie worden bijgehouden waaruit blijkt hoe de shortstay wordt aangeboden en geadministreerd;
7. De woning moet bewoond worden door één huishouden, dan wel door maximaal vier personen indien zij deel uitmaken van meer dan één huishouden;
8. De woning moet passen binnen eventueel aanvullend beleid van het desbetreffende stadsdeel ten aanzien van quoterings in of uitsluiting van bepaalde gebieden;
9. Er moet voldaan worden aan de in de vergunning opgenomen voorwaarden ten aanzien van leefbaarheid.

In het nu voorliggende bestemmingsplan is short stay in de woningen toegestaan.

3.4.4 Breed Water, plan gemeentelijke watertaken 2010-2015

De gemeente Amsterdam is wettelijk verantwoordelijk voor drie watertaken. Deze zogenaamde zorgplichten betreffen:

1. de inzameling en transport van stedelijk afvalwater;
2. de inzameling en verwerking van afvloeiend hemelwater;
3. het nemen van grondwatermaatregelen.

In 'Plan gemeentelijke Watertaken 2010-2015' staat hoe deze drie zorgplichten door de gemeente Amsterdam worden ingevuld. Doel van het plan is om aan het bevoegd gezag te verantwoorden op welke wijze de gemeente Amsterdam haar watertaken uitvoert en in hoeverre zij afdoende middelen heeft om dit in de toekomst te blijven doen. Hiermee voldoet de gemeente aan de planverplichting zoals die in de Wet milieubeheer (artikel 4.22) is opgenomen. Dit plan biedt tevens een kans om in te spelen op ontwikkelingen zoals het veranderende klimaat. Om de gestelde doelen te realiseren zijn de volgende acties en stappen nodig per zorgplicht:

ONDERWERP	STEDELIJK AFVALWATER	HEMELWATER	GRONDWATER
Aanleg	• aansluiten bestaande ongezuiverde lozingen • aanleg van riolering in nieuwbouwgebieden	• aanleg van riolering in nieuwbouwgebieden	• toetsen ruimtelijke plannen • verder uitwerken grondwaterbeleid
Beheer: onderzoek	• regulier en strategisch onderzoek om afvoer effectief te kunnen beheren	• regulier en strategisch onderzoek om afvoer effectief te kunnen beheren	• regulier en strategisch onderzoek om afvoer effectief te kunnen beheren
Beheer: reiniging	• reiniging van circa 360 km riolering per jaar (conform huidige situatie, maar wel meer differentiatie)	• reiniging per jaar van circa 260 km riolering (conform huidige situatie, maar wel meer differentiatie)	• regulier onderhoud • onderhoudsplan in ontwikkeling voor ontwatering-middelen

Voor het plangebied is met name de grondwaterzorgplicht van belang. Deze stelt aan ontwikkelplannen de voorwaarde dat de grondwatersituatie in de bestaande omgeving niet mag verslechteren als gevolg van de ontwikkelplannen. In hoofdstuk 4 wordt hier nader op in gegaan.

3.4.5 Cultuurhistorie

In de Amsterdamse Beleidsnota 'Ruimte voor Geschiedenis' (vastgesteld 13 april 2005) en 'Spiegel van de Stad, visie op het erfgoed van Amsterdam' (vastgesteld november 2011) wordt het verankeren van cultuurhistorische waarden in het proces van ruimtelijke ordening geagendeerd. Cultuurhistorische aspecten maken een stad bijzonder en zorgen voor de kwaliteit van de openbare ruimte en de bebouwing; ze bevorderen ook een aantrekkelijk woon- en vestigingsklimaat.

Binnen het plangebied heeft vooral de rijksmonumentale Centrale Markthal evidente cultuurhistorische waarde. Dit gebouw zal worden gerenoveerd en een belangrijke rol spelen bij de invulling van het plangebied. Daarnaast is een deel van rijksmonumentale brug 382 over het Westelijk Marktkanaal binnen het plangebied gelegen. Ter plaatse van deze brug zijn geen wijzigingen voorzien.

Behalve de Centrale Markthal en brug 382 zijn in het plangebied nog enkele waardevolle gebouwen en objecten aanwezig, namelijk het Koelhuis, de vishal en de aardappelloods. Op de westgevel van het Koelhuis is bovendien een schildering van Keith Haring aangebracht. Van deze gebouwen zal in ieder geval het Koelhuis met de schildering worden hersteld. Het Koelhuis zal, evenals de Centrale Markthal, naar verwachting een belangrijke rol krijgen. In paragraaf 4.9 is nader ingegaan op cultuurhistorie.

3.5 Beleid Hoogheemraadschap

3.5.1 Waterbeheerplan Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht 2010-2015

Het beleid van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AVG) is verwoord in het Waterbeheerplan AGV 2010-2015 'Werken aan water in en met de omgeving'. In dit beheerplan worden de hoofdtaken van het waterschap behandeld, namelijk veiligheid, voldoende water en schoon water. Ook wordt aandacht gegeven aan de maatschappelijke (neven)taken: nautisch en vaarwegbeheer, recreatief medegebruik, natuurbeheer en cultuurhistorische, landschappelijke en architectonische waarden. Voor elk van deze thema's zijn de wensbeelden op de middellange termijn, de doelen en de aanpak op hoofdlijnen aangegeven. De uitvoering van het waterbeheerplan is mogelijk binnen het bestemmingsplan.

3.6 Relevant stadsdeelbeleid

Op 1 mei 2010 is het voormalig stadsdeel Westerpark met nog een aantal stadsdelen opgegaan in het nieuwe Stadsdeel West. Totdat het nieuwe stadsdeel West nieuw beleid vaststelt blijft voor het Food Center Amsterdam het beleid van het voormalig stadsdeel Westerpark van kracht. Waar in deze paragraaf wordt gesproken over het stadsdeel wordt (soms) dan ook het voormalig stadsdeel Westerpark bedoeld.

3.6.1 Wonen

Huizen in West, woonvisie voor stadsdeel West 2012-2016

Op 22 mei 2012 heeft stadsdeel West de Woonvisie 2012-2016 vastgesteld. Deze woonvisie vervangt de woonvisies van de vier voormalige stadsdelen in West en biedt een overzicht van ambities, inzet en resultaatdoelstellingen van stadsdeel West voor wat betreft wonen. Stadsdeel West vindt het belangrijk dat mensen met verschillende achtergronden, inkomens en gezinssamenstellingen naar tevredenheid kunnen wonen, werken, leren en verblijven. Het stadsdeel stelt daarom de volgende prioriteiten in de woonvisie:

- a. Voldoende woningen voor lage en middeninkomens;

- b. kwalitatief goede en duurzame woningen;
- c. diversiteit aan woningen op wijkniveau.

Het bestemmingsplan maakt de realisatie van nieuwe woningen in het plangebied mogelijk. Daardoor kan worden bijgedragen aan de in de woonvisie opgenomen prioriteiten.

Nota Uitgangspunten globaal en flexibel bestemmen

De nota "Uitgangspunten globaal en flexibel bestemmen" is op 10 mei 2011 door de stadsdeelraad van West vastgesteld. Bij het opstellen van bestemmingsplannen streeft het stadsdeel West naar een goed evenwicht tussen rechtszekerheid van burgers en het bedrijfsleven enerzijds en de flexibiliteit om in te kunnen spelen op maatschappelijke- en marktontwikkelingen anderzijds. Het bestuur wil daarom bestemmingsplannen flexibeler maken, zodat de combinatie van werken, wonen en ondernemen gemakkelijker kan worden gemaakt.

In het verleden werden de meeste bestemmingsplannen opgesteld als een gedetailleerd plan, dat wil zeggen dat op perceelsniveau een bestemming aan gronden werd toegekend. Het grootste nadeel van gedetailleerde bestemmingsplannen is, naast de vaak noodzakelijke extra procedures bij afwijking van het plan, de onmogelijkheid om snel in te spelen op nieuwe ontwikkelingen. Het kan daarbij gaan om ontwikkelingen op microniveau of op grotere schaal. Aan een globaal bestemmingsplan kleven deze nadelen niet; een globaal bestemmingsplan heeft minder procedures tot gevolg, nieuwe initiatieven zijn snel mogelijk, het is toekomstgericht en tegelijk minder snel verouderd, er zijn minder snel planaanpassingen nodig en het leidt tot een eenvoudiger bouwplantoetsing. In een globaal bestemmingsplan zullen grotere gebieden dezelfde bestemming krijgen, waarbinnen meerdere vormen van gebruik zijn toegestaan. Ook de maximaal toegestane afmetingen zullen, indien uitvoerbaar, ruimer bepaald zijn. Globaal bestemmen kan niet ongelimiteerd, omdat elke mogelijk gemaakte ontwikkeling ook door (milieu)onderzoek onderbouwd moet worden.

In het bestemmingsplan zijn deze uitgangspunten vertaald doordat voornamelijk uit te werken bestemmingen zijn toegepast. Binnen deze uit te werken bestemmingen zijn meerdere functies mogelijk en er zijn ruime bouwvlakken toegepast. In verband met de uitvoerbaarheid is wel een maximum programma opgenomen maar dit maximum programma mag binnen meerdere bestemmingen worden gerealiseerd.

Welstandnota

Op 25 juni 2013 heeft de stadsdeelraad de Welstandnota 'De Schoonheid van Amsterdam 2013' vastgesteld. De Welstandnota is vervolgens op 19 september 2013 in werking getreden. Voor FCA zijn geen specifieke gebiedsgerichte criteria opgenomen. Bouwplannen dienen derhalve te voldoen aan de algemene criteria.

De ontwikkelaar die de herontwikkeling van FCA gaat uitvoeren zal een Beeldkwaliteitsplan opstellen welke ook als aanvullend welstandskader voor FCA zal gaan fungeren. Dit Beeldkwaliteitsplan zal ter advisering worden voorgelegd aan de welstandscommissie voordat de stadsdeelraad het Beeldkwaliteitsplan vaststelt.

Het op te stellen beeldkwaliteitsplan kan niet worden meegenomen in het onderhavige bestemmingsplan maar zal wel een rol gaan spelen bij de op te stellen uitwerkingsplannen ten aanzien van de uit te werken bestemmingen.

Beleid ten aanzien van dakterrassen en daktoegangsopbouwen

Het gebruik van het dak als dakterras kan voor een bewoner een grote verbetering van het wooncomfort betekenen. Deze individuele meerwaarde mag echter niet leiden tot een verslechtering voor anderen. Om deze redenen zijn er in het 'Paraplubestemmingsplan Stadsdeel West, Amsterdam, deel 1' (vastgesteld op 5 juni 2012, in werking getreden op 26 juli 2012) voorwaarden gesteld aan de maatvoering en uitstraling van dakterrassen en daktoegangsopbouwen. Deze voorwaarden zijn in voorliggend bestemmingsplan overgenomen. Zo mag het dakterras alleen worden gebouwd op het dak. Het "dak" is in dit geval het hoogste horizontale vlak van het gebouw (afgezien van schoorstenen, opbouwen en dergelijke).

Ten behoeve van de toegang op het dakterras mag een opbouw worden gerealiseerd met een maximale hoogte van 2,80 meter (gemeten vanaf het dakvlak) en een maximale omvang van 6 m². De afstand van de toegangsopbouw tot de dakrand bedraagt minimaal de hoogte van de toegangsopbouw. Daktoegangsopbouwen zijn niet toegestaan bij orde-1 en orde-2 panden.

Dakluiken zijn tevens toegestaan als toegang met een maximale hoogte van 0,5 meter. In een aantal gevallen bestaat het hoofdgebouw uit een kap aan de voorzijde en een plat dak aan de achterzijde. In die gevallen mag in het schuine vlak aan de achterzijde een toegang worden gemaakt. Dit betreft in feite een hoge dakkapel, waarbij de voet van de dakkapel wordt geplaatst in de voet van de kap.

Dakterrassen worden niet toegestaan op orde-1 panden. Dakterrassen op andere panden worden toegestaan, met de voorwaarden die in de regels zijn genoemd. Dakterrassen op hoofdbebouwing dienen, conform de Welstandsnota, altijd "uit het zicht" te liggen: 2 meter uit de voorgevelrooilijn en 1 meter uit de achtergevelrooilijn. Beide gemeten vanaf het dakvlak, dus niet vanaf de goot. Bestaande legale uitzonderingen zullen wel worden gerespecteerd. Dakterrassen zijn daarnaast mogelijk op één- of meerlaagse aanbouwen waarbij het hekwerk tot het einde van aanbouw mag worden doorgezet. Een aanbouw is een deel van de bebouwing welke qua bouwhoogte ondergeschikt is aan de hoofdmassa.

3.6.2 Economische functies

Detailhandelsvisie 2012-2015

Stadsdeel West heeft op 24 januari 2012 voor de periode 2012-2015 een detailhandelsvisie vastgesteld. Deze geeft de kaders waarbinnen de komende jaren gewerkt zal worden aan goede, aantrekkelijke winkelstraten. De visie concentreert zich op de detailhandel, de winkelstructuur en het wensbeeld voor de winkelstructuur. Het stadsdeel wil een aantrekkelijk gebied zijn om te wonen, te werken en te verblijven. Een aantrekkelijk winkelaanbod is hiervoor één van de bouwstenen. Het stadsdeel heeft de ambitie om bewoners in hun buurt een aantrekkelijk dagelijks winkelaanbod te bieden en een dagelijks en niet-dagelijks productaanbod dat in diversiteit, assortiment en kwaliteit zowel bewoners als bezoekers van buiten weet te trekken. Naast een aantrekkelijk winkel- en productaanbod betekent dit ook dat winkelgebieden goed toegankelijk zijn en het er prettig verblijven is.

Om versnippering en overaanbod te voorkomen en omdat clustering aantrekkelijk is voor de klant en synergievoordelen, wordt vestiging van detailhandel alleen in de bestaande winkelgebieden gestimuleerd. Het plangebied van dit bestemmingsplan behoort niet tot het winkelgebied. Bij nieuwbouw en transformatiegebieden is echter maatwerk mogelijk. Dit betekent dat in deze gebieden een bescheiden uitbreiding van het winkelaanbod mogelijk kan zijn.

Om tot een goede onderbouwing van de detailhandel te komen, heeft Stadsdeel West een onderzoek naar de haalbaarheid en effecten van detailhandel voor FCA laten uitvoeren door

DHV (concept, juni 2012). De effectmeting leidt tot de conclusie dat het, gezien de negatieve effecten voor de omliggende winkelgebieden Tweede Hugo de Grootstraat en Jan van Galenstraat, niet gewenst is om substantiële detailhandel op FCA toe te staan. Echter op basis van de wens om een levendige en aantrekkelijke buurt te ontwikkelen, wordt in het bestemmingsplan in beperkte mate, tot 750m², detailhandel bij recht toegestaan (met een maximum vestigingsgrootte van 250 m²). Een supermarkt wordt uitgesloten.

Horecanota West 2011

De Horecanota West 2011 is op 19 juli 2011 door de stadsdeelraad vastgesteld en heeft op 31 oktober 2011 de instemming gekregen van de burgemeester van Amsterdam. Het stadsdeel wil voor bewoners en bezoekers van West een divers, aantrekkelijk en eigentijds horeca-aanbod realiseren, waarmee de leefbaarheid en attractiviteit van het wonen, werken en verblijven in West wordt versterkt. Stadsdeel West heeft zich tot doel gesteld het meest creatieve en ondernemende stadsdeel van Amsterdam te worden. Een bloeiende horecasector met levendige terrassen is een belangrijke pijler hiervan. Twee basisuitgangspunten liggen aan het horecabeleid ten grondslag

- a. Horeca biedt kansen, waarop het stadsdeel wil inspelen;
- b. Er is hierbij nadrukkelijk oog voor het woon- en leefklimaat.

Het horecabeleid voor West gaat uit van een structuur voor de horeca, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen (bestaande) woongebieden, winkelstraten en stadspleinen, alsmede horecaconcentratiegebieden. Deze gebieden verschillen in functie en karakter en daarmee in mogelijkheden voor horecaontwikkeling. Daarnaast zijn er gebieden die hiervan afwijken (gebieden in transformatie). Het Food Center Amsterdam (FCA) is expliciet genoemd als één van de transformatiegebieden. Bij de herontwikkeling van een stedelijk gebied is horeca vaak een onderdeel van het (economisch) programma. Er was ten tijde van de vaststelling van de horecavisie nog niet altijd bekend in hoeverre er voor de betreffende herontwikkeling van de hoofdstructuur horeca zal worden afgeweken, ook niet voor wat betreft FCA. Dit is afhankelijk van de definitieve besluitvorming over de invulling van betreffende locatie.

Het toekomstige openbare deel en de centrale markthal van FCA zullen zich kenmerken door een mix aan voorzieningen. De karakterisering van FCA zal aansluiten op de in de horecanota genoemde karakterisering voor stadspleinen. Dit zijn gebieden met een concentratie van een mix aan voorzieningen, waaronder winkels en horeca. Om de mix aan functies te behouden en horecalinten te voorkomen, wordt uitgegaan van horeca tot maximaal 15% van de straat- of gevelwand.

In de horecavisie is ten aanzien van terrassen vermeld dat deze zorgen voor een verlevendiging van het straatbeeld. Meer terrassen in West wordt daarom aangemoedigd om de openbare ruimte aantrekkelijk te maken en extra recreatieaanbod te bieden.

De horecavisie van stadsdeel West biedt mogelijkheden om horeca te realiseren in het plangebied van dit bestemmingsplan. In het bestemmingsplan dient gemotiveerd te worden waarom, hoeveel en welk soort horeca wenselijk is in het plangebied.

Om een gericht horecabeleid te voeren, zal stadsdeel West in (nieuwe) bestemmingsplannen 'horecacategorieën' hanteren. Doel van deze categorie-indeling is om gericht horecabeleid mogelijk te maken, waarbij enerzijds het woon- en leefklimaat kan worden beschermd en anderzijds wenselijke uitbreiding van horeca mogelijk wordt gemaakt door uitsluiting van ongewenste horecacategorieën. De horeca-categorisering vindt zijn grondslag in ruimtelijk en sociaal relevante aspecten als ruimtelijke uitstraling, verkeersaantrekkende werking, invloed op directe (woon)omgeving, geluid- en stank overlast en sociale veiligheid. Een horecabedrijf met meer dan één activiteit valt onder de meest zware categorie (zie onderstaande tabel).



Horeca II (onder andere discotheek / dansclub) heeft doorgaans het meeste effect op het woon- en leefklimaat, gevolgd door Horeca I (onder andere snackbar, shoarmazaak), Horeca III (onder andere café, bar) en Horeca IV.

Categorie:	Inrichting:
Horeca I	Fastfood (Cafetaria, Snackbar, Automatiek Loketverkoop, Shoarmazaak en naar de aard daarmee te vergelijken bedrijven)
Horeca II	Nachtzaak (Dancing/discotheek, Zaalaccommodatie, Nachtcafé, Sociëteit, (Dans)club en naar de aard daarmee te vergelijken bedrijven)
Horeca III	Café (Café, Bar, Cocktailclub en naar de aard daarmee te vergelijken bedrijven)
Horeca IV	Restaurant (Restaurant, Lunchroom, Koffie-/theehuis, Ijssalon, Juicebar en naar de aard daarmee te vergelijken bedrijven)
Horeca V	Hotel (Motel, Jeugdherberg en naar de aard daarmee te vergelijken bedrijven, alsmede het bieden van vergaderaccommodatie).

Het bestemmingsplan maakt horeca op diverse plekken mogelijk. Het gaat daarbij om nieuwe horeca.

De nieuwe horeca bestaat uit 2.400 m² horeca van categorie III en IV en 3.000 m² horeca van categorie V in de Centrale Markthal, een nog nader te bepalen oppervlak aan horeca van categorie II, III en IV ter plaatse van het Koelhuis en 450 m² horeca van categorie III en IV in het woongedeelte. Het oppervlak van 2.400 m² horeca van categorie III en IV in de centrale markthal is gebaseerd op 15% van het totale bruto vloeroppervlak van de markthal (zijnde 16.000 m²) terwijl het oppervlak van 450 m² horeca van categorie III en IV in het woongedeelte is gebaseerd op 15% van het oppervlak aan commerciële ruimtes in het woongedeelte (zijnde 3.000 m²). Ten aanzien van de horeca in de Centrale Markthal geldt dat deze pas is toegestaan nadat de termijn voor tijdelijke horeca in het Marcantigebouw verstreken is.

Een uitbreiding van horeca is binnen het plangebied wenselijk omdat het plangebied een bijzondere ruimte in het hart van stadsdeel West vormt. Het plangebied is te typeren als een gemengd gebied, omdat de functies wonen, werken en leisure naast elkaar worden ontwikkeld. Kenmerkend voor het gebied is de centrale markthal. Deze hal leent zich zowel voor hotelontwikkeling (horeca V) als de vestiging van horeca conform de categorieën III en IV (respectievelijk café en restaurant). Ook het bestaande Koelhuis leent zich vanwege de ligging en de verschijningsvorm voor toekomstige horeca.

In de huidige situatie zijn een snackbar en een nachtzaak (Marcanti) gevestigd aan de Jan van Galenstraat. Deze bestaande locaties zullen verdwijnen als gevolg van de herontwikkeling van het FCA. Marcanti zal daarbij de eerstkomende 5 jaar nog worden gebruikt als tijdelijke horeca (horeca van categorie III en IV). Tot die tijd is geen horeca van categorie III en IV mogelijk binnen de Centrale Markthal.

Beleidsnotitie Ruimte voor kleinschalige bedrijvigheid in West

De op 20 maart 2012 vastgestelde beleidsnotitie is uitgewerkt in de vorm van een actieplan met als voornaamste doel om tot een betere afstemming tussen vraag en aanbod van bedrijfsruimten in West te komen. Dit moet leiden tot een vermindering van leegstand van kleinschalige bedrijfspanden in de plinten, realisatie van werkconcepten die aansluiten bij de huidige behoefte van de (door)startende ondernemer en de realisatie van tijdelijke werk- en expositieruimtes voor jonge kunstenaars.

Bij de vermindering van de leegstand van kleinschalige bedrijfspanden is van belang dat het stadsdeel onder meer selectief behoud van kleinschalige bedrijfsruimten als uitgangspunt hanteert. Het gaat daarbij om bedrijfspanden op zichtlocaties zoals hoekpanden, winkelstraten,

pleinen, stadsstraten en andere straten met veel loop. Buiten deze plekken heeft het behoud van bedrijfspanden geen prioriteit.

Het bestemmingsplan maakt de realisatie van nieuwe (kleinschalige) bedrijfspanden in het toekomstige woongebied mogelijk. Of, hoe en waar deze nieuwe kleinschalige bedrijfspanden gaan komen zal in het kader van het uitwerkingsplan/de uitwerkingsplannen worden vastgelegd.

3.6.3 Openbare ruimte: verkeer en groen

Parkeernota Stadsdeel West 2012-2020

Op 5 juni 2012 heeft de deelraad van stadsdeel West ingestemd met de 'Parkeernota stadsdeel West 2012 - 2020'. In deze nota zijn de volgende doelstellingen opgenomen:

- minder geparkeerde auto's op straat in de drukke woongebieden,
- minder autogebruik in de woonwijken (waaronder ook zoekverkeer naar een parkeerplaats) en
- meer parkeren aan de rand van het stadsdeel. Uitgangspunt is dat parkeren in drukke woongebieden geen recht is, maar een keuze.

Met behulp van verschillende stimuleringsmaatregelen en het aanbieden van mobiliteitsalternatieven wil het stadsdeel invloed uitoefenen op de individuele mobiliteitsbehoefte, zoals het al dan niet eigen autobezit, het gebruik van de auto en de locatie waar men de auto parkeert.

Bij (sloop)nieuwbouwprojecten, transformatie- of transitieprojecten staan bij de beoordeling met betrekking tot op welke wijze de parkeervraag in wordt gevuld de volgende doelstellingen centraal:

- het behoud van een gemengde bevolkingsopbouw (lagere, midden en hogere inkomens);
- een op de toekomst gerichte leefbare en groene openbare ruimte, waarin zo min mogelijk ruimte in beslag wordt genomen door geparkeerde auto's.

De uitgangspunten daarbij zijn:

- een nieuw bouwinitiatief mag geen significant extra parkeerclaim op de openbare ruimte tot gevolg hebben;
- indien er sprake is van een significante extra parkeerclaim dient deze opgevangen te worden in een parkeervoorziening;
- een bewoner die beschikt of kan beschikken over een parkeerplaats komt niet in aanmerking voor een parkeervergunning, ongeacht de woning een corporatiewoning is (al dan niet sociale huur), een private huurwoning of een koopwoning (conform de parkeerverordening);
- om een hoge kwaliteit van de openbare ruimte te verwezenlijken moet gestreefd worden naar zo min mogelijk parkeerplaatsen in de openbare ruimte;
- Bij de planvorming dient rekening gehouden te worden met voldoende ruimte ten behoeve van deelauto's, laad- en losvoorzieningen en gehandicaptenparkeerplaatsen;
- Indien geen garageplekken beschikbaar zijn onder het appartementencomplex wordt voor bewoners die een garageplek wensen, tot het moment dat een garageplek vrijkomt, de mogelijkheid gegeven om in een ringparkeervoorziening te parkeren (zodra gerealiseerd). Hiervoor geldt, indien juridisch mogelijk, een hoger tarief dan reguliere ringparkeerders betalen.

In de navolgende tabel zijn parkeernormen voor wonen weergegeven. Deze parkeernormen dienen te worden beschouwd als richtlijn.

Parkeernormen stadsdeel West bij nieuwbouw (woningen)			
	Minimum norm per woning / eenheid (excl. bezoekers)	Maximum norm per woning / eenheid (excl. bezoekers)	Bezoekers per woning
Woning duur (koop en vrije sector)	0,6	0,9	0,2 per woning
Woning goedkoop (sociale huur)	0,4	0,6	0,2 per woning
Serviceflat / aanleunwoning	0,3	0,3	0,3 per woning
Kamer verhuur (studentenwoningen)	0	0,1	0,1 per woning

Afbeelding: tabel parkeernormen bij nieuwbouwwoningen

Voor de parkeernormen voor voorzieningen en instellingen wordt verwezen naar het Locatiebeleid Amsterdam dat in 2008 als aanvullend toetsingskader is vastgesteld voor het structuurplan 2003 (zie paragraaf 3.4).

Bij nieuwbouw geldt als uitgangspunt dat de parkeervraag opgevangen wordt in een parkeervoorziening. Verschillende vormen zijn mogelijk:

- de parkeerplaatsen in een parkeervoorziening worden gekoppeld aan de woningen;
- de parkeervoorziening wordt in zijn geheel eigendom van de VVE van het appartementencomplex,
- bij grootschalige projecten kan de parkeervraag opgevangen worden in een collectieve parkeervoorziening.

Om de schaarse ruimte zo efficiënt mogelijk te benutten en het (niet noodzakelijke) autoverkeer zoveel mogelijk terug te dringen, is een parkeerbalans een onmisbaar instrument om de vraag en aanbod van parkeerplaatsen te berekenen en daarmee de hoeveelheid parkeerplaatsen in een gebied zo optimaal mogelijk te bepalen.

In het bestemmingsplan zijn parkeernormen opgenomen waarmee bij het op stellen van uitwerkingsplannen rekening dient te worden gehouden. Op die manier is verzekerd dat er voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd. In paragraaf 4.2 is nader ingegaan op parkeren.

Wegcategoriseringsplan

Op 27 februari 2001 heeft de stadsdeelraad het wegcategoriseringsplan 'Duurzaam Veilig stadsdeel Westerpark' vastgesteld. Daarin zijn wegen onderverdeeld in 'erftoegangswegen' (30 kilometer zones), "gebiedsontsluitingswegen" (ontsluitingen tussen verblijfsgebieden) en 'stroomwegen' (zoals ring A10). In Westerpark zijn uitsluitend erftoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen. Bij de bepaling tot welke categorie een straat behoort is aan een aantal criteria getoetst. Gebiedsontsluitingswegen zijn ondermeer wegen die onderdeel van het hoofdnet auto zijn of wegen met meer dan 6.000 voertuigen per etmaal. De Haarlemmerweg en de Jan van Galenstraat zijn aangewezen als 'gebiedsontsluitingsweg'.

Groenstructuurplan West

Op 17 juli 2012 is het 'Structuurplan voor Groen in West' vastgesteld. Doel van het Groenstructuurplan is om te komen tot:

- een samenhangende ruimtelijke, ecologische en recreatieve visie op het groen in stadsdeel West;
- bescherming van het bestaande groen en waar mogelijk kwantitatieve en kwalitatieve verbetering van het groen;
- kansen voor uitbreiding, verbetering van de toegankelijkheid en bereikbaarheid van het groen.



Afbeelding: uitsnede Groenstructuurplankaart

Op basis van een analyse van de huidige situatie zijn vijf speerpunten van beleid geformuleerd:

1. Bomen: De hoofdbomenstructuur bestaat uit boombeplantingen die voor de herkenbaarheid van doorgaande stadsdeeloverstijgende routes en de stedenbouwkundige structuur van West van groot belang zijn. Voor alle straten die deel uitmaken van de hoofdbomenstructuur zijn verbeterpunten ten aanzien van de boomtechnische en ruimtelijke kwaliteit beschreven. De Jan van Galenstraat maakt onderdeel uit van de hoofdbomenstructuur.
2. Parken, pleinen en plantsoenen: De gebruiksdruk zal verder toenemen. In het Groenstructuurplan zijn groengebieden van enige omvang aangewezen die nog wel ruimte kunnen bieden aan (nieuwe) parkactiviteiten van Amsterdammers. Ook is aangegeven wat er moet gebeuren om de kwaliteit van deze parken, pleinen en plantsoenen te verbeteren. Dergelijke parken, pleinen en plantsoenen bevinden zich niet ter plaatse van het plangebied van het onderhavige bestemmingsplan. De begraafplaats Vredenhof, direct ten noorden van het plangebied, is wel als zodanig aangewezen.
3. Recreatieve routes: Het groen in West neemt in gebruikswaarde toe als het onderling met elkaar wordt verbonden via aantrekkelijke groene fiets- of wandelroutes. Op de regionale fietsroute van het centrum via Foodcenter naar Nieuw West is een bijzondere ingreep nodig. Deze route is in potentie een rechtstreekse verbinding van de binnenstad naar de Sloterpas en verder. De route knoopt een aantal recreatieve plekken aan elkaar, zoals het Frederik Hendrikplantsoen, de Markthal op het Foodcenter, de Rijkgracht, het Erasmuspark, het Wachterliedplantsoen en de Sloterpas. Ter plaatse van het plangebied zijn de belangrijkste investeringen in deze route een brug over het Oostelijk Marktkanaal en een brug over het Westelijk

Marktkanaal. Na de aanleg van deze bruggen kan er een fietspad tussen deze fietsbruggen worden aangelegd als ontbrekende schakel.

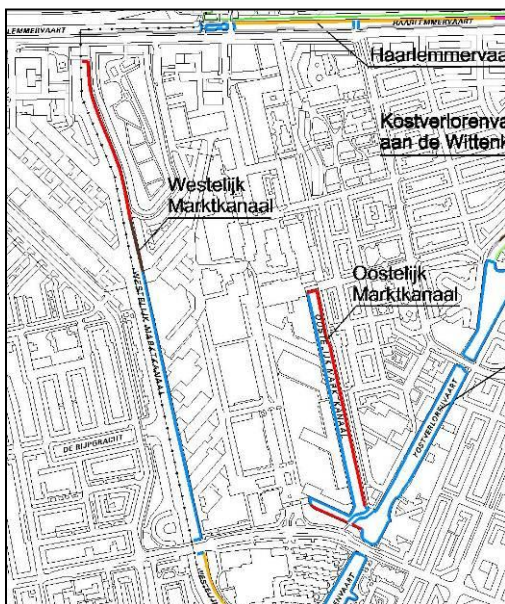
4. Ecologie: Een aantal ecologische verbindingen zijn voor het stadsdeel van belang. Deze ecologische verbindingen bevinden zich niet ter plaatse van het plangebied.
5. Groen in de straat: Er wordt onderscheid gemaakt in groenarme buurten en groenrijke buurten. In groenarme buurten richt de inzet van het stadsdeel zich op meer bomen of ander groen, meer geveltuinen in zelfbeheer, meer gemeenschappelijk binnentuingebruik (en gebruiksfuncties daarbinnen), het omvormen van verharding naar groen (postzegelparken), het verbeteren van het inrichtingsniveau en gebruikswaarde van het bestaande groen en het groener aankleden van pleintjes. In groenrijke buurten ligt de nadruk meer op variatie aan groen, meer accenten met vaste planten/bloemrijke heesters, een hogere beheerinspanning onkruidbestrijding en groenonderhoud, het verhogen van het contrast tussen ecologisch groen en cultureel groen en bij het ervaren van sociaal onveilig groen meer sociaal beheer of omvormen van groen.

In het bestemmingsplan is de realisatie van een recreatieve route via het plangebied als voorwaarde opgenomen in de uitwerkingsregels. Ook de twee benodigde bruggen zijn mogelijk gemaakt. Het verbeteren van de hoofdbomengroenstructuur ter plaatse van de Jan van Galenstraat is eveneens mogelijk binnen het bestemmingsplan.

3.6.4 Water

Waterkaart Westerpark 2006

Het Dagelijks Bestuur van stadsdeel Westerpark heeft in zijn vergadering van 18 juli 2006 de Waterkaart Stadsdeel Westerpark 2006 vastgesteld. Deze nota biedt een overzicht van de ruimtelijke invulling van het water binnen het stadsdeel. De waterkaart is een samenvatting van eerder vastgesteld beleid en betreft uitgangspunten voor drie waterfuncties (ligplaatsen woonboten, afmeerlocaties pleziervaartuigen, afmeerlocaties voor commerciële exploitanten). De kaart en detailkaarten geven de ruimtelijke begrenzing aan voor watergerelateerde functies. Het betreft dus uitdrukkelijk geen nieuwe invulling van het wateroppervlak.



Het Westelijk Marktkanaal dient nautisch open te worden gelaten. Alleen voor het gebied dat grenst aan het KET zijn nieuwe woonboten toegestaan. Ook het Oostelijk Marktkanaal dient



nautisch open te worden gelaten. Buiten de al bestaande ligplaatsen zijn er geen nieuwe ligplaatsen voor woonboten toegestaan.

Het bestemmingsplan maakt geen ligplaatsen voor woonboten mogelijk, behoudens de al bestaande ligplaats in het verlengde van de Tweede Keucheniusstraat. Omdat het KET inmiddels onderdeel is van de herontwikkeling van het FCA is het niet langer wenselijk om hier nieuwe ligplaatsen voor woonboten te creëren.

Het stadsdeel heeft een nieuwe waternota in voorbereiding.

Nota woonbotenbeleid en richtlijnen woonboten Westerpark 2006

Ten aanzien van woonboten geldt de Nota woonbotenbeleid en de richtlijnen woonboten Westerpark 2007. De Nota woonbotenbeleid Westerpark is op 30 januari 2007 door de stadsdeelraad van Westerpark vastgesteld. De Richtlijn woonboten Westerpark 2008 is op 9 december 2008 door het dagelijks bestuur van het stadsdeel vastgesteld. Woonboten zijn conform de bestaande situatie alleen toegestaan in het verlengde van de Tweede Keucheniusstraat.

Ten aanzien van de maatvoering van woonboten zijn in het woonbotenbeleid bepalingen opgenomen. De toets aan deze maatvoering vindt plaats in het kader van de ligplaatsvergunning. Om die reden wordt in het bestemmingsplan alleen het toegestane gebruik van het water (al dan niet voor woonboten) geregeld, maar is de toegestane maatvoering van woonboten niet in de regels opgenomen.



4. UITVOERBAARHEIDSASPECTEN

4.1 Verkeer

De herontwikkeling van het onderhavige plangebied heeft gevolgen voor het verkeer op de omliggende wegen. Op basis van het (maximale) programma dat in het bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt is daarom door DIVV een verkeersonderzoek uitgevoerd (rapportnummer VO130019, d.d. 5 juni 2013, zie bijlage 2). Daarbij is gebruik gemaakt van het meest recente verkeersmodel en specifieke kenmerken van FCA.

In het verkeersonderzoek zijn drie varianten doorgerekend:

1. Huidige situatie (2013);
2. Autonome situatie in 2023;
3. Toekomstige situatie in 2023 op basis van 'worst-case'-mogelijkheden volgens het nieuwe bestemmingsplan.

Uit het verkeersonderzoek blijkt dat de herontwikkeling van het plangebied en de daarmee samenhangende aanpassing van de ontsluitingsstructuur (noordelijke ontsluiting voor het bedrijvengedeelte richting de Haarlemmerweg) tijdens de maatgevende avondspits een positief effect heeft op de Jan van Galenstraat doordat de knelpunten ten opzichte van de autonome situatie (licht) afnemen en er geen nieuwe knelpunten bijkomen. De verkeersintensiteiten nemen iets toe ten opzichte van de huidige situatie maar deze toename is beperkter dan bij de autonome situatie. De Intensiteit/Capaciteit-waarde op de wegvakken van de Jan van Galenstraat bij de kruising met de Admiraal de Ruijterweg en de kruising met de Hoofdweg blijft 70% tot 90%.

Door de herontwikkeling van het plangebied en de daarmee samenhangende aanpassing van de ontsluitingsstructuur nemen de verkeersintensiteiten op de Haarlemmerweg licht toe ten opzichte van de autonome situatie. Ten opzichte van de huidige situatie is er echter sprake van een afname van de verkeersintensiteiten. De Intensiteit/Capaciteit-waarde zal op zowel de Haarlemmerweg als de Vredenhofweg lager dan 70% zijn.

Gelet op de uitkomsten van het verkeersonderzoek is nader onderzoek op kruispuntniveau niet noodzakelijk. De verkeersintensiteiten uit het verkeersonderzoek zijn als input gebruikt voor het akoestisch onderzoek (zie paragraaf 4.2) en het onderzoek luchtkwaliteit (zie paragraaf 4.4).

4.2 Parkeren

Bij de herontwikkeling van het onderhavige plangebied dient rekening te worden gehouden met het realiseren van voldoende parkeergelegenheid. Dit is noodzakelijk voor het goed functioneren van het plangebied en om overlast in de omgeving van het plangebied te voorkomen. In de regels van het bestemmingsplan zijn daarom minimum parkeernormen opgenomen (zie bijlage 2 en 4 van de regels).

In de voorliggende paragraaf wordt ingegaan op de volgende onderwerpen:

- De totstandkoming van de minimum parkeernormen voor zowel het bedrijvendeel als het woongebied wordt nader toegelicht;
- De minimum parkeerbehoefte als gevolg van het maximale programma dat het bestemmingsplan mogelijk maakt wordt door middel van een voorlopige parkeerbalans inzichtelijk gemaakt;
- Tenslotte wordt aangetoond dat deze minimum parkeerbehoefte in de praktijk opgelost kan worden.

In het onderhavige bestemmingsplan zijn diverse uit te werken bestemmingen opgenomen. Bij de uitwerking van deze bestemmingen zullen definitieve parkeerbalansen voor het bedrijvendeel en het woongebied worden opgesteld op basis van het programma dat maximaal mogelijk wordt gemaakt in de uitwerkingsplannen. Deze uitwerkingsplannen zullen, met inachtneming van de kaders in dit bestemmingsplan, worden afgestemd op de plannen voor het bedrijvendeel en het woongebied. De verwachting is dat de optelling van het maximum programma in de uitwerkingsplannen lager zal zijn dan waar in het bestemmingsplan, en dus ook deze paragraaf, van uit is gegaan aangezien het totale programma in het aanbestedingsplan lager is dan het totale programma in het bestemmingsplan.

4.2.1 Minimum parkeernormen

Minimum parkeernormen bedrijvendeel

Om minimum parkeernormen voor het bedrijvendeel te kunnen bepalen is gekeken naar de kenmerken van het bedrijvendeel en naar de huidige parkeersituatie. Deze kenmerken en de huidige parkeersituatie zijn belangrijke input om parkeernormen voor het bedrijvendeel te kunnen bepalen. Bij het bepalen van deze parkeernormen kan ook rekening worden gehouden met toekomstige logistieke verwachtingen.

In het navolgende wordt ingegaan op de kenmerken van het bedrijvendeel en op parkeeronderzoek naar de huidige situatie. Vervolgens zijn minimum parkeernormen voor het toekomstige bedrijvendeel geformuleerd.

- Kenmerken bedrijvendeel

Het bedrijvendeel FCA is een afsluitbaar bedrijventerrein in het centrumgebied van Amsterdam. Vanwege de rijafstand tot een rijksweg (minder dan 10 minuten vanaf de A10) is het FCA een C-locatie als bedoeld in het gemeentelijk Locatiebeleid (zie paragraaf 3.4). Het bedrijvendeel zal plaats bieden aan buikbedrijven en bijbehorende functies. Buikbedrijven zijn ondernemingen waar dranken en/of voedsel worden geproduceerd, bewerkt, verhandeld en/of getransporteerd waarbij de onderneming hoofdzakelijk Amsterdam als verzorgingsgebied heeft. Er zijn zowel buikbedrijven met veel parkerende klanten (bijvoorbeeld De Kweker) als buikbedrijven met weinig parkerende klanten (bijvoorbeeld Van As in de huidige situatie).

Uit tellingen en overleg met de Verenigde Bedrijven FCA blijkt dat het bedrijvendeel FCA in het algemeen de volgende kenmerken heeft:

- Het meeste inkomende verkeer vindt plaats in de vroege ochtend (piek entree Jan van Galenstraat rond 05.30 uur, piek entree Zeebergweg tussen 06.30 en 07.00 uur);
- Het grootste deel van de inkopers komt tussen 09.30 en 18.00 uur naar FCA;
- De piek van het parkeren voor de groep AGF ligt tussen 05.00 en 10.00 uur;
- De piek van het parkeren voor de groep horeca ligt tussen 10.00 en 12.00 uur;
- Op zaterdag en zondag zijn er bijna geen leveringen;
- De parkeerduur van klanten is beduidend lager dan die voor werknemers. De klanten komen verspreid over de dag en parkeren relatief kort (grotendeels niet meer dan een uur) terwijl werknemers juist gedurende een groot deel van de dag parkeren. Door de hoge omloopsnelheid wordt een deel van de parkeerplaatsen voor klanten meerdere keren per dag gebruikt.

Het bedrijvendeel FCA is door deze kenmerken uniek in Amsterdam en Nederland. Voor het bedrijvendeel FCA zijn geen standaard gemeentelijke parkeernormen of landelijke parkeergetallen voor handen.



- Parkeeronderzoek

Om er voor te zorgen dat de bedrijven in de toekomstige situatie over voldoende parkeergelegenheid zullen beschikken is inzichtelijk gemaakt hoe het parkeren in de huidige situatie plaatsvindt. Daarvoor is door Goudappel Coffeng een parkeeronderzoek uitgevoerd (kenmerk: BNP-31/Glw/0279, d.d. 26 november 2013, zie bijlage 3). Er is daarbij inzichtelijk gemaakt wat de bezettingsgraad op het bedrijventerrein was op donderdag 14 november 2013 en om welke categorie voertuigen het ging. Het parkeeronderzoek is uitgevoerd op een donderdag omdat donderdagen samen met vrijdagen tot de drukste dagen op FCA behoren. De parkeertelling is op meerdere tijdstippen uitgevoerd om zo een goed beeld van de dag te krijgen.

Uit het parkeeronderzoek blijkt dat de totale parkeerbezetting het hoogst was tussen 10.00 en 11.00 uur. In die periode zijn 952 voertuigen geparkeerd, waarvan 866 personenauto's en bestelbusjes en 86 vrachtwagens, opleggers en andere bedrijfsgerelateerde voertuigen. In de periode daarvoor, tussen 07.00 en 08.00 uur, is de totale parkeerbezetting wat lager (895) maar in die periode zijn er meer vrachtwagens, opleggers en andere bedrijfsgerelateerde voertuigen geparkeerd (117) dan tussen 10.00 en 11.00 uur. In de middag zijn zowel de totale parkeerbezetting als het aantal geparkeerde vrachtwagens, opleggers en andere bedrijfsgerelateerde voertuigen lager dan in de ochtend.

tijd	capaciteit	Parkeerdruk in aantallen						totaal	bezettingsgraad
		Personen-auto	Bestel-auto	Bakwagen (lichte vracht)	Zware vracht	alleen oplegger	Bedrijfs gerelateerd		
7-8 uur	1045	591	186	31	25	18	43	895	86%
10-11 uur	1045	733	133	14	11	17	44	952	91%
13-14 uur	1045	630	132	12	14	22	46	856	82%
16-17 uur	1045	306	92	21	21	18	53	511	49%

Tabel: aantal geparkeerde voertuigen per meetmoment op donderdag 14 november 2013 (bron: parkeeronderzoek Goudappel Coffeng)

Ten tijde van het parkeeronderzoek was in het onderzoeksgebied circa 102.000 m² bvo in gebruik. Het merendeel betrof buikbedrijven. Ook was een deel (circa 17.000 m² bvo) in gebruik als mainportbedrijf. Het kenmerk van mainportbedrijven is dat zij een groter verzorgingsgebied hebben waardoor er verhoudingsgewijs meer sprake is van vrachtwagenbewegingen. De (beperkte) aanwezigheid van mainportbedrijven ten tijde van het parkeeronderzoek heeft er voor gezorgd dat er iets meer vrachtwagens stonden geparkeerd dan wanneer er sprake zou zijn geweest van alleen maar buikbedrijven (circa 5%). De verwachting is dat bij een volledige invulling met alleen buikbedrijven er tussen 07.00 en 08.00 uur sprake zou geweest zijn van 112 vrachtwagens, opleggers en andere bedrijfsgerelateerde voertuigen.

Gelet op het voorgaande zijn voor de huidige situatie de volgende parkeernormen voor FCA aan de orde:

- Vrachtwagens: 0,11 parkeerplaatsen per 100 m² bvo;
- Personenauto's en bestelbusjes: 0,85 parkeerplaatsen per 100 m² bvo.

- Bepalen minimale parkeernormen toekomstige situatie

Het parkeren van personenauto's en bestelbusjes is een gevolg van het parkeren door zowel werknemers als klanten: werknemers komen over het algemeen met personenauto's naar FCA en klanten komen met zowel personenauto's als bestelbusjes. Gelet op de ervaringen van de Verenigde bedrijven is het aandeel parkeren door klanten ongeveer de helft (mede vanwege de korte parkeerduur), zodat voor zowel parkeren door klanten als voor parkeren door werknemers een norm van 0,43 parkeerplaatsen per 100 m² bvo aan de orde is.

In verband met de herontwikkeling van het FCA hebben de gemeente Amsterdam, het toenmalige stadsdeel Westerpark en de Verenigde Bedrijven Food Center Amsterdam een ambitiedocument opgesteld (zie paragraaf 2.2 en bijlage 1). In het ambitiedocument is aangegeven dat de gemeente ambitieus is als het gaat om duurzaamheid. De herontwikkeling van het hele plangebied (inclusief het bedrijvendeel) zal moeten voldoen aan hoge duurzaamheidseisen. Daarbij dient niet alleen gekeken te worden naar de gebouwen, maar ook naar de openbare ruimte, de afvalverwerking, vervoer, reuk en geluidsoverlast. Naar aanleiding van een plan van de Verenigde Bedrijven FCA en Mokum Mariteam is in het ambitiedocument de ambitie opgenomen om op het nieuwe FCA een duurzaam en milieuvriendelijk distributiecentrum te realiseren. Uit het ambitiedocument volgt dat het de wens is om op het nieuwe FCA optimaal gebruik te maken van elektrisch transport via weg en water. In de Watervisie van de gemeente Amsterdam (d.d. 16 oktober 2012) is daarnaast ook de ambitie uitgesproken om meer goederenvervoer over water te laten plaatsvinden. In de Watervisie wordt geconstateerd dat het goederenvervoer via de weg tegen de grenzen aanloopt en dat het goederenvervoer over water een steeds beter alternatief voor wegverkeer wordt (vooral voor locaties die direct aan het water liggen). FCA is in de Watervisie concreet als voorbeeld genoemd waar overslag kan plaatsvinden van vrachtwagens naar kleine boten. De goederen kunnen vervolgens via de kleine boten naar de klanten in de binnenstad worden vervoerd. In de Watervisie is aangegeven dat de ambitie is om het percentage van het totale Amsterdams goederenverkeer via water te laten stijgen van 1% naar 10%.

In de praktijk wint het goederenvervoer via het water de laatste jaren in Amsterdam steeds meer terrein. Recentelijk is op FCA een ondernemer gevestigd die goederen via het water naar de klanten vervoert (Rederij Kees). Daarnaast is op FCA een verandering waarneembaar waarbij sommige bedrijven minder bezoekende klanten krijgen doordat bestellingen vaker via internet worden gedaan en/of waar producten via elektrisch transport bij de klanten worden afgeleverd. De verwachting is dat deze duurzame ontwikkeling verder zal doorzetten en dat zich meer bedrijven op FCA zullen vestigen die goederen via het water vervoeren dan wel dat bedrijven zelf het transport (al dan niet via het water) naar de klanten gaan regelen. In het plan van het consortium is vanwege de ambities van de gemeente en de verwachte ontwikkeling daarom als doel gesteld om infrastructuur voor elektrisch vervoer te realiseren. Vanwege de ligging aan het Westelijk Marktkanaal en de geschiktheid van de producten om via kleine boten bij klanten te worden afgeleverd is FCA bij uitstek geschikt om goederen via het water naar de klanten te transporteren. In het bestemmingsplan is rekening gehouden met ligplaatsen voor (elektrische) goederenboten ten behoeve van het watertransport.

De in de Watervisie genoemde ambitie om het percentage Amsterdams goederenverkeer via water te laten stijgen van 1% naar 10% zal voornamelijk door locaties als FCA moeten worden bewerkstelligd. Locaties die niet via het water bereikbaar zijn hebben namelijk wel een aandeel in de totale goederenstroom maar doordat nieuw water graven geen onderdeel is van het beleid zullen deze locaties niet kunnen bijdragen aan een stijging van het aandeel goederenvervoer via het water. In de praktijk zal dat er toe leiden dat het aandeel goederenvervoer via het water bij locaties die via het water bereikbaar zijn meer dan 10% zal bedragen.

Alhoewel er binnen FCA altijd bedrijven als Vroegop zullen zijn waar klanten ook zelf naar het bedrijf toekomen is de verwachting dat de algemene stroom klanten naar FCA afneemt. Uitgangspunt voor FCA is dat er als gevolg van de hiervoor beschreven duurzame ontwikkeling 20% minder klanten naar FCA zullen komen. De parkeernorm voor klanten wordt daarom met 20% gereduceerd tot 0,35 parkeerplaats per 100 m² bvo. De parkeernorm voor werknemers blijft ongewijzigd (0,43 parkeerplaatsen per 100 m² bvo).

Naast buikbedrijven kunnen er in het bedrijvendeel ook andere functies worden gevestigd. Het gaat om andersoortige bedrijven in een deel van de Centrale Markthal (welke

hoogstwaarschijnlijk via het bedrijvendeel ontsluiten en ook daar parkeren), servicebedrijven en horeca:

- Bij andersoortige bedrijven in de Centrale Markthal is er geen sprake van buikbedrijven maar van bedrijfstypen die ook elders in de stad gevestigd zijn. Omdat FCA een C-locatie betreft zijn er geen gemeentelijke parkeernormen voor deze bedrijven van toepassing. Er kan daarom worden aangesloten op de minimum kengetallen die in het ASVV 2012 zijn aangegeven:
 - Arbeidsintensief/bezoekersextensief: 1,0 parkeerplaatsen per 100 m² bvo;
 - Arbeidsextensief/bezoekersextensief: 0,3 parkeerplaatsen per 100 m² bvo;
 - Bedrijfsverzamelgebouw: 0,6 parkeerplaatsen per 100 m² bvo;
- Bij de overige functies die in het bedrijvendeel bij recht zijn toegestaan (servicebedrijven en horeca van categorie 4) zijn geen parkeernormen voor bezoekers aan de orde omdat deze bedrijven ter ondersteuning van de buikbedrijven zijn en geen zelfstandige parkeerbehoefte van bezoekers van buiten FCA genereren. De parkeerbehoefte van bezoekers van deze functies is al ondervangen in de parkeerbehoefte vanwege de buikbedrijven. Het parkeren door werknemers van servicebedrijven en horeca van categorie 4 is vergelijkbaar met het parkeren door werknemers bij buikbedrijven.
- In het bedrijvendeel komt tenslotte mogelijk horeca van categorie 2, 3 en/of 4 (na toepassing van een wijzigingsbevoegdheid). De horecafunctie zal in dat geval een eigen parkeerbehoefte genereren die vergelijkbaar is met de minimum kengetallen die in het ASVV 2012 zijn aangegeven voor horecafuncties in het centrumgebied van zeer sterk stedelijk gebied:
 - Horeca van categorie 2: 1,6 parkeerplaatsen per 100 m² bvo;
 - Horeca van categorie 3: 4,0 parkeerplaatsen per 100 m² bvo;
 - Horeca van categorie 4: 8,0 parkeerplaatsen per 100 m² bvo;

Voor de andersoortige bedrijven in een deel van de Centrale Markthal en de eventuele horeca kan worden volstaan met minimum kengetallen uit het ASVV 2012 aangezien deze minimum kengetallen in dit geval zijn te beschouwen als worst-case. De parkeerbehoefte van bedrijven en horecafuncties in Amsterdam is namelijk lager dan bij bedrijven en horecafuncties in andere Nederlandse steden die tot zeer sterk stedelijk gebied behoren. Zo is in Amsterdam het gebruik van fiets en openbaar vervoer beduidend hoger dan gemiddeld en daarmee het autogebruik, en dus de parkeerbehoefte, lager.

Samengevat zijn voor het bedrijvendeel de volgende minimum parkeernormen aan de orde:

- Werknemers buik- en servicebedrijven: 0,43 parkeerplaatsen per 100 m² bvo;
- Bezoekers buik- en servicebedrijven: 0,34 parkeerplaatsen per 100 m² bvo;
- Vrachtwagens buikbedrijven: 0,11 parkeerplaatsen per 100 m² bvo;
- Arbeidsintensieve/bezoekersextensieve overige bedrijven: 1,0 parkeerplaatsen per 100 m² bvo;
- Arbeidsextensieve/bezoekersextensieve overige bedrijven: 0,3 parkeerplaatsen per 100 m² bvo;
- Bedrijfsverzamelgebouw overige bedrijven: 0,6 parkeerplaatsen per 100 m² bvo.
- Horeca van categorie 2: 1,6 parkeerplaatsen per 100 m² bvo;
- Horeca van categorie 3: 4,0 parkeerplaatsen per 100 m² bvo;
- Horeca van categorie 4: 8,0 parkeerplaatsen per 100 m² bvo.

- Aanwezigheidspercentages

Omdat niet alle gebruikers van het bedrijvendeel tegelijk parkeren kan binnen het bedrijvendeel rekening worden gehouden met zogenaamde aanwezigheidspercentages. Het toepassen van aanwezigheidspercentages is gebruikelijk bij het opstellen van parkeerbalansen in stedelijk gebied. (zie ook het ASSV 2012). De aanwezigheidspercentages voor het bedrijvendeel zijn afgeleid uit de praktijkervaring bij FCA. Door deze



aanwezigheidspercentages toe te passen wordt rekening gehouden met het feit dat bij een groot deel van de parkeerplaatsen sprake zal zijn van dubbelgebruik.

Aanwezigheidspercentages	Werkdag vroege ochtend	Werkdag late ochtend	Werkdag begin middag	Werkdag einde middag	werkdagavond	werkdagnacht	zaterdagochtend	zaterdagmiddag	zaterdagavond	zondagmiddag
Vrachtwagens/leveranciers	100%	100%	75%	50%	10%	5%	50%	25%	0%	5%
Werknemers	50%	100%	100%	75%	5%	5%	100%	75%	0%	5%
Klanten	50%	100%	100%	50%	0%	0%	100%	75%	0%	0%
Overige bedrijven	50%	100%	100%	50%	5%	0%	0%	0%	0%	0%
Horeca 2	0%	0%	0%	0%	50%	75%	0%	0%	100%	0%
Horeca 3	0%	30%	40%	40%	90%	0%	40%	75%	100%	75%
Horeca 4	0%	30%	40%	40%	90%	0%	0%	70%	100%	75%

Tabel: aanwezigheidspercentages functies bedrijvendeel

Uit de aanwezigheidspercentages blijkt dat vrachtverkeer voornamelijk in de doordeweekse ochtendperiode aanwezig is en in iets mindere mate in de doordeweekse middagperiode. In het weekend is er minder vrachtverkeer. Bij de werknemers en klanten ligt de piek doordeweeks later in de ochtend en in het begin van de middag. In het weekend is er op zaterdag ook veel verkeer vanwege werknemers en klanten.

Bij een horecagelegenheid ligt de piek in het algemeen vooral in de avonden en in de weekenden.

Minimum parkeernormen woongebied

Voor de woningen die in het woongebied worden gerealiseerd zal uit worden gegaan van de minimum parkeernormen die zijn aangegeven in de Parkeernota stadsdeel West 2012-2020 (zie subparagraaf 3.6.3). Uit ervaring blijkt dat deze normen voor de meeste woonvormen voldoen indien er nieuwbouw in Amsterdam-West wordt gerealiseerd. Alleen de norm voor studentenwoningen is aangepast door het gemiddelde tussen de in de Parkeernota opgenomen parkeernormen voor kamerverhuur (0 parkeerplaatsen per eenheid) en goedkope woningen (0,4 parkeerplaats per woning) toe te passen. Studentenwoningen blijken in de praktijk namelijk steeds vaker zelfstandige woningen te zijn waarbij de parkeerbehoefte hoger is dan bij kamerverhuur maar lager dan bij goedkope woningen.

Voor de overige functies die in het woongebied mogelijk worden gemaakt zou gelet op de Parkeernota stadsdeel West 2012-2020 gebruik kunnen worden gemaakt van de parkeernormen die zijn aangegeven in het Locatiebeleid uit 2008. De parkeernormen in het Locatiebeleid zijn gebaseerd op het ASVV 2004. Sinds de vaststelling van de Parkeernota is er echter een actuele versie van het ASVV uitgegeven (ASVV 2012). Voor de overige functies in het woongebied wordt daarom aangesloten op de minimum kengetallen die zijn aangegeven in het ASVV 2012 voor het centrumgebied van zeer sterk stedelijk gebied. Deze minimum kengetallen volstaan omdat de parkeerbehoefte in Amsterdam over het algemeen lager is dan bij andere Nederlandse steden die tot zeer sterk stedelijk gebied behoren.

Voor alle functies die in het woongebied zijn toegestaan zijn gelet op het voorgaande de volgende minimum parkeernormen aan de orde:

- Wonen:



- Woningen duur (koop en vrije sector): 0,6 parkeerplaatsen per woning en 0,2 parkeerplaatsen per woning voor bezoekers;
- Woningen goedkoop (sociale huur): 0,4 parkeerplaatsen per woning en 0,2 parkeerplaatsen per woning voor bezoekers;
- Woningen studenten (zelfstandige bewoning): 0,2 parkeerplaatsen per woning en 0,1 parkeerplaats per woning voor bezoekers;
- Horeca:
 - Horeca van categorie 3: 4,0 parkeerplaatsen per 100 m² bvo;
 - Horeca van categorie 4: 8,0 parkeerplaatsen per 100 m² bvo;
 - Hotel (1 ster): 0,03 parkeerplaatsen per kamer;
 - Hotel (2 sterren): 0,11 parkeerplaatsen per kamer;
 - Hotel (3 sterren): 0,15 parkeerplaatsen per kamer;
 - Hotel (4 sterren): 0,27 parkeerplaatsen per kamer;
 - Hotel (5 sterren): 0,42 parkeerplaatsen per kamer;
- Consumentverzorgende dienstverlening:
 - Dansstudio's: 0,7 parkeerplaatsen per 100 m² bvo;
 - Fitnessstudio/sportschool: 0,7 parkeerplaatsen per 100 m² bvo;
 - Fitnesscentrum: 0,8 parkeerplaatsen per 100 m² bvo;
 - Sauna/hammam: 1,6 parkeerplaatsen per 100 m² bvo;
- Publieksgerichte dienstverlening: 0,6 parkeerplaatsen per 100 m² bvo;
- Maatschappelijke voorzieningen:
 - Huisartsenpraktijk: 1,4 parkeerplaatsen per behandelkamer;
 - Apotheek: 1,8 parkeerplaatsen per apotheek;
 - Fysiotherapie: 0,7 parkeerplaatsen per behandelkamer;
 - Consultatiebureau: 0,8 parkeerplaatsen per behandelkamer;
 - Tandartsenpraktijk: 1,1 parkeerplaatsen per behandelkamer;
 - Gezondheidscentrum: 1,0 parkeerplaatsen per behandelkamer;
 - Kinderdagverblijf: 0,7 parkeerplaatsen per 100 m² bvo;
 - Basisschool: 0,5 parkeerplaatsen per leslokaal;
 - Middelbare school: 2,0 parkeerplaatsen per 100 leerlingen;
 - Religiegebouw: 0,1 parkeerplaatsen per zitplaats;
 - Bibliotheek: 0,1 parkeerplaatsen per 100 m² bvo;
 - Museum: 1,6 parkeerplaatsen per 100 m² bvo;
- Detailhandel: 2,7 parkeerplaatsen per 100 m² bvo.

- Aanwezigheidspercentages

Omdat niet alle automobilisten tegelijk in het woongebied parkeren kan, net als bij het bedrijvendeel rekening worden gehouden met aanwezigheidspercentages. Deze zijn aangegeven in het ASVV. Door deze aanwezigheidspercentages toe te passen wordt rekening gehouden met het feit dat bij parkeerplaatsen sprake kan zijn van dubbelgebruik. Voorwaarde voor dubbelgebruik is wel dat een parkeerplaats openbaar toegankelijk is. Bij privéparkeerplaatsen is geen dubbelgebruik mogelijk. In dat geval is een correctie noodzakelijk (zie subparagraaf 4.2.2 bij het kopje minimum parkeerbehoefte woongebied).



	werkdagochtend	werkdagmiddag	werkdagavond	werkdagnacht	zaterdagmiddag	zaterdagavond	zondagmiddag
Aanwezigheidspercentages							
Woningen (bewoners)	50%	50%	90%	100%	60%	80%	70%
Woningen (bezoekers)	10%	20%	80%	0%	60%	100%	70%
Kantoor	100%	100%	5%	0%	0%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	100%	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	0%	100%	0%	0%
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	100%	100%	75%
Sociaal medisch	100%	75%	10%	0%	10%	10%	10%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%
Horeca 3	30%	40%	90%	0%	75%	100%	75%
Horeca 4	30%	40%	90%	0%	70%	100%	75%
Horeca 5	50%	60%	100%	100%	60%	75%	30%

Tabel: aanwezigheidspercentages functies woongebied

Uit de aanwezigheidspercentages blijkt de parkeerdruk vanwege woningen, sportfuncties en horeca vooral 's avonds en in het weekend plaatsvindt terwijl bij overige functies de parkeerdruk vooral overdag aan de orde is.

4.2.2 Minimum parkeerbehoefte

In deze subparagraaf worden de minimum parkeernormen uit subparagraaf 4.2.1 door middel van een voorlopige parkeerbalans toegepast op het maximale programma volgens dit bestemmingsplan. Op die manier wordt de minimum parkeerbehoefte in het plangebied inzichtelijk gemaakt, uitgaande van het maximum programma. Er is daarbij weer onderscheid gemaakt in het bedrijvendeel en het woongebied. Vanwege de afsluiting van het bedrijvendeel is uitgangspunt dat de parkeerbehoefte van het bedrijvendeel uitsluitend binnen het bedrijvendeel wordt opgelost en dat de parkeerbehoefte van het woongebied uitsluitend binnen het woongebied wordt opgelost. Hierdoor is er sprake van een worst-case benadering. Indien er namelijk toch een zekere mate van uitwisseling tussen het parkeren in het bedrijvendeel en het woongebied plaatsvindt dan zal dat een gunstig effect hebben op parkeerbalans.

Minimum parkeerbehoefte bedrijvendeel

In het bestemmingsplan wordt voor het bedrijvendeel uitgegaan van maximaal 110.000 m² bvo buikbedrijven (waarvan maximaal 11.000 m² bvo servicebedrijven). 6.350 m² bvo bedrijven in een deel van de Centrale Markthal² en 100 m² bvo van horeca van categorie 4. De horeca van categorie 4 zal vanwege de geslotenheid van het bedrijventerrein geen extra parkeerbehoefte van bezoekers genereren, wel zal er sprake zijn van parkeren door werknemers van de horeca. Hiervoor wordt uitgegaan van minimaal 2 parkeerplaatsen per 100 m² bvo. Naast dit programma kan door toepassing van een wijzigingsbevoegdheid horeca van categorie 2, 3 en/of 4 worden gerealiseerd binnen 1.700 m² bvo van het bedrijvendeel.

Uitgaande van een worst-case invulling leidt het maximale programma dat voor het bedrijvendeel mogelijk wordt gemaakt tot de volgende minimum parkeerbehoefte:

² Bij de invulling van de Centrale Markthal is uitgegaan van functies die de meeste parkeerbehoefte genereren, totdat het maximum van 16.000 m² bvo is bereikt.



<i>Functie</i>	<i>Oppervlak/aantal</i>	<i>Kengetal (min)</i>	<i>Parkeerbehoefte</i>
Werknemers bedrijven	110.000 m ² bvo	0,43 per 100 m ² bvo	473
Bezoekers bedrijven	110.000 m ² bvo	0,34 per 100 m ² bvo	374
Vrachtwagens bedrijven	110.000 m ² bvo	0,11 per 100 m ² bvo	121
Andersoortige bedrijven	6.350 m ² bvo	1,0 per 100 m ² bvo	64
Horeca van categorie 4	100 m ² bvo	2,0 per 100 m ² bvo	2
Horeca van categorie 4 ³	3.400 m ² bvo ⁴	8,0 per 100 m ² bvo	272
Totaal:			1.295

Tabel: minimum parkeerbehoefte bedrijvendeel bij maximale invulling volgens het bestemmingsplan

Toepassing van de aanwezigheidspercentages leidt tot de volgende minimum parkeerbehoefte per dagdeel:

Aanwezigheds-percentages	Werkdag vroege ochtend	Werkdag late ochtend	Werkdag begin middag	Werkdag einde middag	werkdagavond	werkdagnacht	zaterdagochtend	zaterdagmiddag	zaterdagavond	zondagmiddag
Vrachtwagens/ leveranciers	121 (100%)	121 (100%)	91 (75%)	61 (50%)	13 (10%)	7 (5%)	61 (50%)	31 (25%)	0 (0%)	7 (5%)
Werknemers	237 (50%)	473 (100%)	473 (100%)	355 (75%)	24 (5%)	24 (5%)	473 (100%)	355 (75%)	0 (0%)	24 (5%)
Bezoekers	187 (50%)	374 (100%)	374 (100%)	187 (50%)	0 (0%)	0 (0%)	374 (100%)	281 (75%)	0 (0%)	0 (0%)
Andersoortige bedrijven	32 (50%)	64 (100%)	64 (100%)	32 (50%)	4 (5%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)
Horeca 4	2 (100%)	2 (100%)	2 (100%)	2 (100%)	2 (100%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)
Horeca 4	0 (0%)	82 (30%)	109 (40%)	109 (40%)	245 (90%)	0 (0%)	0 (0%)	191 (70%)	272 (100%)	219 (75%)
Totaal	579	1.116	1.113	746	288	31	907	858	272	250

Tabel: correctie parkeerbehoefte bedrijvendeel aan de hand van aanwezigheidspercentages functies

Uit de aanwezigheidspercentages blijkt dat de toekomstige (minimum) parkeerbehoefte in het bedrijvendeel het hoogst is op werkdagen in de late ochtend. De parkeerbehoefte bedraagt dan 1.116 parkeerplaatsen, waarvan 121 vrachtwagenparkeerplaatsen. In het begin van de middag is de parkeerbehoefte vergelijkbaar, namelijk 1.113 parkeerplaatsen (waarvan 91 vrachtwagenparkeerplaatsen). Op andere momenten is de parkeerdruk beduidend lager.

Minimale parkeerbehoefte woongebied

In het woongebied is het volgende maximale programma toegestaan:

- 1.700 woningen;
- 3.000 m² bvo detailhandel, consumentverzorgende en publieksgerichte zakelijke dienstverlening, horeca van categorie 3 en horeca van categorie 4 en maatschappelijke voorzieningen (waarvan maximaal 750 m² bvo detailhandel en 450 m² bvo horeca van categorie 3 en horeca van categorie 4);
- 3.500 m² bvo brede school;

³ Voor de eventuele horeca is uitgegaan van de horeca die overdag de hoogste parkeerbehoefte genereert.

⁴ Uitgangspunt is dat het huidige gebouw (1.700 m²) gehandhaafd blijft en dat er hoge verdiepingshoogtes worden toegepast waarbij er maximaal één verdieping in het gebouw wordt aangebracht zodat er sprake is van in totaal twee bouwlagen.



Daarnaast is in de Centrale Markthal (16.000 m² bvo) het volgende maximale programma toegestaan:

- 8.000 m² bedrijven;
- 750 m² bvo detailhandel (mits dat niet elders in het woongebied is gerealiseerd);
- 2.400 m² horeca van categorie 3 en 4;
- 3.000 m² horeca van categorie 5;
- Voor het overige consumentverzorgende dienstverlening, publieksgerichte zakelijke dienstverlening en maatschappelijke voorzieningen (niet geluidsgevoelig).

Bedrijven in de Centrale Markthal zullen via het bedrijvendeel ontsluiten en daar ook parkeren. Deze bedrijven zijn daarom meegenomen in het bepalen van de maximale parkeerbehoefte van het bedrijvendeel. De overige functies in de Centrale Markthal zullen naar verwachting ontsluiten via het woongebied omdat het bedrijvendeel afgesloten zal zijn.

Tenslotte kan door middel van een wijzigingsbevoegdheid het toegestane oppervlak aan detailhandel worden verruimd van 750 m² bvo naar 2.000 m² bvo.

Uitgaande van een worst-case invulling leidt het maximale programma dat voor het woongebied mogelijk wordt gemaakt tot de volgende minimum parkeerbehoefte:

<i>Functie</i>	<i>Oppervlak/aantal</i>	<i>Kengetal (min)</i>	<i>Parkeerbehoefte</i>
Wonen duur	1.275 ⁵	0,6 per woning	765
Wonen goedkoop	255	0,4 per woning	102
Wonen studenten	170	0,2 per woning	34
Wonen bezoekers	1.530	0,2 per woning	306
	170	0,1 per woning	17
Horeca van categorie 4	450 m ² bvo	8,0 per 100 m ² bvo	36
Detailhandel	750 m ² bvo	2,7 per 100 m ² bvo	21
Publieke dienstverlening	1.000 m ² bvo	0,6 per 100 m ² bvo	6
Sauna	600 m ² bvo	1,6 per 100 m ² bvo	10
Huisartsenpraktijk	5 behandelk.	1,4 per behandelk.	7
Brede school, inclusief kinderopvang	18 leslokalen	0,5 per leslokaal	9
	1.300 m ² bvo	0,7 per 100 m ² bvo	10
Totaal:			1.323

Tabel: minimum parkeerbehoefte toekomstige situatie woongebied (exclusief Centrale Markthal) bij maximale invulling volgens het bestemmingsplan

<i>Functie</i>	<i>Oppervlak/aantal</i>	<i>Kengetal (min)</i>	<i>Parkeerbehoefte</i>
Horeca van categorie 4	2.400 m ² bvo	8,0 per 100 m ² bvo	192
Horeca van categorie 5	100 kamers	0,27 per kamer	27
Detailhandel	1.250 m ² bvo	2,7 per 100 m ² bvo	34
Fitnesscentrum	1.000 m ² bvo	0,8 per 100 m ² bvo	8
Museum	2.000 m ² bvo	1,6 per 100 m ² bvo	32
Totaal:			293

Tabel: minimum parkeerbehoefte toekomstige situatie Centrale Markthal bij maximale invulling volgens het bestemmingsplan

Naar verwachting zullen de duurdere woningen in het woongebied grotendeels privéparkeerplaatsen krijgen. Deze parkeerplaatsen komen dan niet in aanmerking voor dubbelgebruik. In het navolgende wordt bij het toepassen van aanwezigheidspercentages van

⁵ Er is uitgegaan van een reële invulling waarbij voor de woningen is uitgegaan van een verdeling van 75% koop/vrije sector, 15% sociale huur en 10% studenten.



dure woningen daarom voor alle momenten uitgegaan van een aanwezigheidspercentage van 100%.

Toepassing van de aanwezigheidspercentages leidt tot de volgende minimum parkeerbehoefte per dagdeel:

Aanwezigheids-percentages	Werkdag late ochtend	Werkdag middag	werkdagavond	werkdagnacht	zaterdagmiddag	zaterdagavond	zondagmiddag
Wonen duur (bewoners)	765 (100%)	765 (100%)	765 (100%)	765 (100%)	765 (100%)	765 (100%)	765 (100%)
Wonen goedkoop (bewoners)	51 (50%)	51 (50%)	92 (90%)	102 (100%)	62 (60%)	82 (80%)	72 (70%)
Wonen (bezoekers)	33 (10%)	65 (20%)	259 (80%)	0 (0%)	194 (60%)	323 (100%)	227 (70%)
Horeca 4	11 (30%)	15 (40%)	33 (90%)	0 (0%)	26 (70%)	36 (100%)	27 (75%)
Detailhandel	7 (30%)	15 (60%)	3 (10%)	0 (0%)	21 (100%)	0 (0%)	0 (0%)
Publieke dienstverlening	6 (100%)	6 (100%)	1 (5%)	0 (0%)	6 (100%)	0 (0%)	0 (0%)
Sauna	5 (50%)	5 (50%)	10 (100%)	0 (0%)	10 (100%)	10 (100%)	8 (75%)
Huisartsenpraktijk	7 (100%)	6 (75%)	1 (10%)	0 (0%)	1 (10%)	1 (10%)	1 (10%)
Brede school	19 (100%)	19 (100%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)
Horeca 4	58 (30%)	77 (40%)	173 (90%)	0 (0%)	135 (70%)	192 (100%)	144 (75%)
Horeca 5	14 (50%)	17 (60%)	27 (100%)	27 (100%)	17 (60%)	21 (75%)	9 (30%)
Detailhandel	11 (30%)	21 (60%)	4 (10%)	0 (0%)	34 (100%)	0 (0%)	0 (0%)
Fitnesscentrum	4 (50%)	4 (50%)	8 (100%)	0 (0%)	8 (100%)	8 (100%)	6 (75%)
Museum	32 (100%)	32 (100%)	2 (5%)	0 (0%)	32 (100%)	0 (0%)	32 (100%)
Totaal	1.023	1.098	1.378	894	1.311	1.438	1.291

Tabel: correctie parkeerbehoefte bedrijvendeel aan de hand van aanwezigheidspercentages functies

Uit de aanwezigheidspercentages blijkt dat de toekomstige (minimum) parkeerbehoefte in het woongebied het hoogst is op zaterdagavonden. De parkeerbehoefte bedraagt dan 1.438 parkeerplaatsen, waarvan 765 privéparkeerplaatsen. Ook op werkdagen in de avonduren (1.387 parkeerplaatsen) en op zaterdagmiddag (1.311 parkeerplaatsen) is de parkeerbehoefte groot.

4.2.3 Minimale parkeerbehoefte in de praktijk

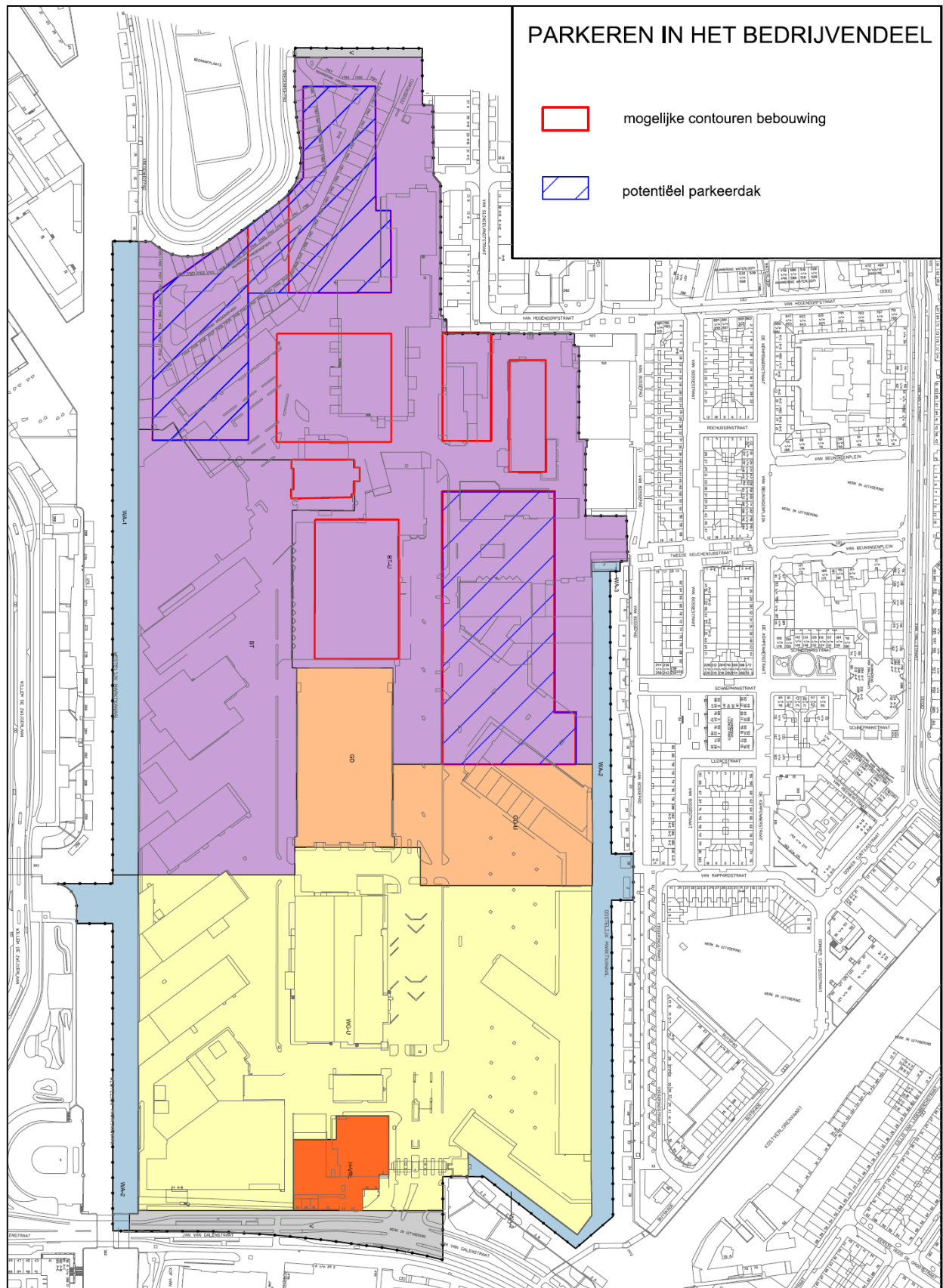
Om de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan aan te tonen wordt in deze subparagraaf aangetoond in hoeverre de minimum parkeerbehoeftes uit subparagraaf 4.2.2. in de praktijk

opgelost kunnen worden. De plannen voor zowel het bedrijvendeel als het woongebied zullen nog worden uitgewerkt. In de op te stellen uitwerkingsplannen zal per uitwerkingsplan een maximum programma worden vastgelegd. De uitwerkingsplannen zullen, met inachtneming van de kaders in dit bestemmingsplan, worden afgestemd op de plannen voor het bedrijvendeel en het woongebied. De verwachting is dat de optelling van het maximum programma in de uitwerkingsplannen lager zal zijn dan wat nu in het bestemmingsplan als maximum is opgenomen aangezien het totale programma in het aanbestedingsplan lager is dan het totale programma in het bestemmingsplan. De benadering in deze subparagraaf is dus opnieuw worst-case.

Parkeren in het bedrijvendeel

Het toekomstige bedrijvendeel zal binnen de bestemming 'Bedrijventerrein - Uit te werken' worden gerealiseerd. Eventueel zal het bedrijvendeel ook komen ter plaatse van de gronden die nu nog als 'Bedrijventerrein' zijn bestemd en die door middel van een wijzigingsbevoegdheid kunnen worden gewijzigd in 'Bedrijventerrein - Uit te werken'. Hetzelfde geldt voor de bestemming 'Gemengd - Uit te werken'. Omdat nog niet zeker is dat het toekomstige bedrijvendeel ter plaatse van deze gronden wordt gerealiseerd is voor de realisatie van de parkeernormen alleen gekeken naar de gronden die zijn bestemd als 'Bedrijventerrein - Uit te werken' (worst-case).

De bestemming 'Bedrijventerrein - Uit te werken' heeft een omvang van circa 100.000 m². Indien binnen dit gebied 110.000 m² bvo buikbedrijven en 3.500 m² bvo horeca van categorie 4 wordt gerealiseerd dan zal dat gebeuren door programma te stapelen (tussenverdiepingen). In de proefverkaveling die voor het bedrijvendeel is gemaakt (zie navolgende afbeelding) heeft de bebouwing een grondoppervlak van circa 55.000 m². Bij 110.000 m² bvo buikbedrijven zal nagenoeg alle bebouwing in dat geval van één of meerdere tussenverdiepingen worden voorzien. Gelet op de maximale bouwhoogte van 18 meter en de ambitie in het Ambitiedocument is dat een reële en gewenste mogelijkheid. Bij een verkaveling met circa 55.000 m² resteert er nog circa 45.000 m² onbebouwd terrein dat kan worden gebruikt voor verkeerswegen met voldoende profiel, 121 vrachtwagenparkeerplaatsen en een deel van de benodigde parkeerplaatsen voor bestelbusjes en personenauto's. De ruimte voor de overige parkeerplaatsen voor bestelbusjes en personenauto's kan op de daken van grotere bedrijfsgebouwen worden gevonden (parkeerdak). Dit is van meet af aan onderdeel van de plannen van het consortium en in de praktijk elders ook vaak succesvol toegepast (o.a. FloraHolland Aalsmeer en winkelcentrum Weidevenne in Purmerend). De auto's en bestelbusjes kunnen door middel van een hellingbaan naar het parkeerdak rijden. In de proefverkaveling zijn twee gebouwen die qua omvang in aanmerking komen als parkeerdak (zie navolgende afbeelding). Deze parkeerdaken kunnen met een oppervlak van circa 20.000 m² en circa 16.500 m² plaats bieden aan circa 1.000 auto's en bestelbusjes. Er is daarbij rekening gehouden met het feit dat bestelbusjes forser zijn dan personenauto's.



Afbeelding: proefverkaveling bedrijvendeel met de potentiële parkeerdaken

Uit het voorgaande blijkt dat de minimale parkeerbehoefte als gevolg van het maximale programma in het bestemmingsplan opgelost kan worden binnen het bedrijvendeel, mits een deel van het parkeren voor auto's en bestelbusjes op parkeerdaken plaatsvindt. De

voorwaarde om een deel van het parkeren via parkeerdaken op te lossen is daarom verankerd in de regels van het bestemmingsplan. Er is daarbij rekening gehouden met de mogelijkheid dat er minder programma wordt gerealiseerd of dat het oppervlak van het bedrijvendeel groter wordt dan waar in deze subparagraaf van uit is gegaan (zie subparagraaf 5.3.6). Door te parkeren op het dak kunnen er eventueel meer parkeerplaatsen worden gerealiseerd dan dat in deze subparagraaf als minimale parkeerbehoefte is berekend.

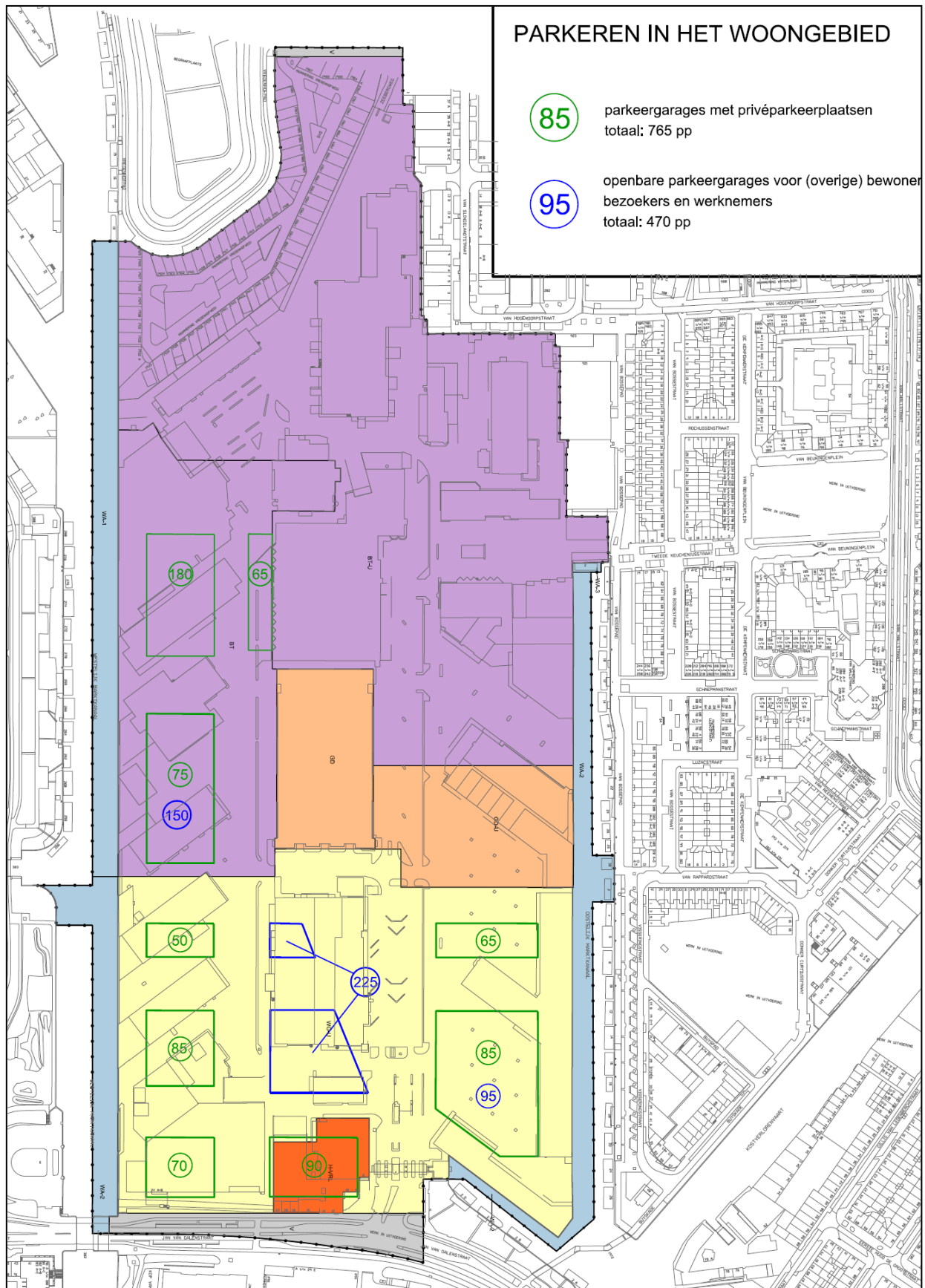
Bij de situering van parkeerplaatsen in het bedrijvendeel zal rekening worden gehouden met de locaties van de diverse bedrijven en de indeling van FCA zodat de parkeerplaatsen bijdragen aan de bedrijfsvoering. De Verenigde Bedrijven zullen bij de uitwerking hiervan worden betrokken.

Parkeren in het woongebied

Het toekomstige woongebied zal in ieder geval binnen de bestemming 'Woongebied - Uit te werken' worden gerealiseerd. Eventueel zal het woongebied ook komen ter plaatse van de gronden die nu nog als 'Bedrijventerrein' zijn bestemd en die door middel van een wijzigingsbevoegdheid kunnen worden gewijzigd in 'Woongebied - Uit te werken'. Hetzelfde geldt voor de bestemming 'Gemengd - Uit te werken'. Omdat de woningnood in Amsterdam hoog is en de regionale woningmarkt de laatste tijd weer aantrekt is er in deze subparagraaf voorts nog van uitgegaan dat de gronden die als 'Bedrijventerrein' zijn bestemd en die door middel van een wijzigingsbevoegdheid kunnen worden gewijzigd in 'Woongebied - Uit te werken' uiteindelijk ook tot woongebied zullen worden ontwikkeld.

Voor het woongebied is een proefverkaveling gemaakt waarbij ook is gekeken naar de mogelijkheden om te parkeren (zie de navolgende afbeelding). Uit deze proefverkaveling blijkt dat de oppervlaktes van de bouwblokken zodanig zijn dat er gebouwde parkeervoorzieningen kunnen worden gerealiseerd (al dan niet ondergronds en meerlaags) waar een groot deel van de minimum parkeerbehoefte gerealiseerd kan worden. In de proefverkaveling is uitgegaan van 765 privéparkeerplaatsen voor de dure woningen en 470 parkeerplaatsen voor overige bewoners, bezoekers en werknemers in het woongebied. De parkeercapaciteit in gebouwde parkeervoorzieningen bedraagt in dat geval 1.235 parkeerplaatsen. De resterende parkeerplaatsen (203) kunnen op maaiveld worden gerealiseerd. In de verkavelingsopzet is nog meer dan voldoende ruimte om een dergelijk aantal parkeerplaatsen (en meer) te realiseren.

Indien de gronden die als 'Bedrijventerrein' zijn bestemd en die door middel van een wijzigingsbevoegdheid kunnen worden gewijzigd in 'Woongebied - Uit te werken' toch niet als woongebied zullen worden ontwikkeld dan zal de parkeercapaciteit die in dat deel is voorzien (470 parkeerplaatsen) elders moeten worden gerealiseerd. Dat kan worden bereikt door diepere parkeergarages te realiseren, mechanisch parkeren toe te passen of door meer parkeren op maaiveld te realiseren. Dat laatste heeft weliswaar nadelige gevolgen voor de kwaliteit van het woongebied maar een dergelijke oplossing is gelet op de beschikbare ruimte en de relatief beperkte kosten eenvoudig te realiseren (zie ook de proefverkaveling).



Afbeelding: proefverkaveling met mogelijke parkeergarages

4.3 Geluid

4.3.1 Verkeerslawaaai

Op grond van de Wet geluidhinder is akoestisch onderzoek verplicht voor nieuwe geluidgevoelige bestemmingen die worden gerealiseerd binnen de geluidzone van wegen die op grond van artikel 74 van de Wet geluidhinder zijn gezoneerd. Dit betreft wegen waar een maximum snelheid van meer dan 30 kilometer per uur geldt. Straten waar een maximum snelheid van 30 kilometer per uur of minder geldt zijn niet gezoneerd. De geluidbelasting ten gevolge van een zoneplichtige weg mag ter plaatse van de gevel van een woonfunctie of andere geluidgevoelige bestemmingen conform artikel 82 van de Wgh ten hoogste 48 dB bedragen (voorkeurgrenswaarde). Indien de geluidbelasting ten gevolge van één van de wegen afzonderlijk hoger is dan de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting, kan er een hogere grenswaarde aangevraagd worden per weg.

Het deel van het plangebied waar in het nieuwe bestemmingsplan nieuwe geluidsgevoelige functies mogelijk worden gemaakt grenst aan de Jan van Galenstraat(-Tweede Hugo de Grootstraat) en ligt op circa 80 meter afstand van de Willem de Zwijgerlaan. De mogelijke nieuwe geluidsgevoelige functies bevinden zich daardoor binnen de geluidszones van de Jan van Galenstraat(-Tweede Hugo de Grootstraat) en de Willem de Zwijgerlaan. De geluidszones van overige wegen met een snelheidsregime van meer dan 50 km/u reiken niet tot aan het gebied waar nieuwe geluidsgevoelige functies mogelijk zijn gemaakt.

Aan de hand van akoestisch onderzoek is door Goudappel Coffeng nagegaan wat de geluidsbelasting ter plaatse van de mogelijke geluidsgevoelige functies in het toekomstig woongebied bedraagt (kenmerk AWT016/Kzj/0055, d.d. 13 juni 2013, zie bijlage 4). Voor de berekeningen is gebruik gemaakt van de verkeersintensiteiten uit het verkeersonderzoek (zie paragraaf 4.1).

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting als gevolg van het wegverkeer op de Jan van Galenstraat maximaal 63 dB bedraagt. Het gaat daarbij om de zuidelijke rand van het toekomstig woongebied, direct langs de Jan van Galenstraat. De geluidsbelasting als gevolg van de Willem de Zwijgerlaan bedraagt maximaal 50 dB op de westelijke rand van het toekomstige woongebied.

De berekende geluidsbelastingen vanwege wegverkeerslawaaai overschrijden de voorkeurgrenswaarde maar zijn lager dan de maximale ontheffingswaarde. Maatregelen om de geluidsbelasting te reduceren tot de voorkeurgrenswaarde zijn niet of onvoldoende mogelijk. Ten behoeve van de nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen zullen daarom hogere grenswaarden moeten worden vastgesteld.

De herontwikkeling leidt in de omgeving van het plangebied niet tot een significante toename van de geluidsbelasting (2 dB of meer). Wel geldt ten aanzien van de Vredenhofweg dat in de huidige situatie (nagenoeg) geen verkeer gebruik maakt van deze weg. Na de herontwikkeling zal de geluidsbelasting 45 dB bedragen. Dat is een toename maar een geluidsbelasting van 45 dB is lager dan de voorkeurgrenswaarde van 48 dB en daardoor acceptabel.

Gelet op het voorgaande dienen er hogere grenswaarden te worden verleend voor de nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen. Conform de Wet geluidhinder is het niet noodzakelijk om een hogere grenswaarde vast te stellen voor een nog uit te werken bestemming aangezien geluidsgevoelige gebouwen pas kunnen worden gerealiseerd nadat een uitwerkingsplan is vastgesteld. Een hogere grenswaarde kan zodoende ook worden vastgesteld in het kader van een uitwerkingsplan. In de uitwerkingsregels van de uit te werken bestemmingen met geluidsgevoelige gebouwen is daarom een bepaling opgenomen dat de bouw van geluidsgevoelige gebouwen pas is toegestaan indien de geluidsbelasting op de betreffende gevels lager of gelijk is aan de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting (voorkeurgrenswaarde) dan wel aan een vastgestelde hogere waarde. In het kader van een uitwerkingsplan kan

precies berekend worden hoeveel de geluidsbelasting ter plaatse van de gevel van een geluidsgevoelige functie zal bedragen. Vervolgens kan voorafgaand aan de vaststelling van een uitwerkingsplan een eventuele hogere grenswaarde worden vastgesteld.

4.3.2 Industrielawaai

Op grond van de Wet geluidhinder is akoestisch onderzoek verplicht voor nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen die worden gerealiseerd binnen de geluidzone van industrieterreinen die op grond van artikel 40 van de Wet geluidhinder zijn gezoneerd. Het gehele plangebied bevindt zich binnen de geluidszone van het industrieterrein Westpoort. Ook bevindt een deel van het plangebied zich binnen de geluidszone van het bedrijventerrein Landlust (aan de Den Brielstraat). Binnen deze laatste zone worden echter geen nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen mogelijk gemaakt. Bovendien zijn op het bedrijventerrein Landlust momenteel geen bedrijven aanwezig die leiden tot geluidsoverlast. De geluidzone zal daarom te zijner tijd door middel van een nieuw bestemmingsplan worden opgeheven.

Aan de hand van akoestisch onderzoek is door DMB (thans Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied) nagegaan wat de geluidsbelasting als gevolg van industrieterrein Westpoort ter plaatse van de mogelijke geluidsgevoelige bestemmingen bedraagt (d.d. 5 september 2012, zie bijlage 5). De geluidsbelasting is daarbij berekend met het zonebeheermodel van Westpoort in de situatie na sanering (waarbij o.a. opvulling van de grenzen door toekomstige ontwikkelingen op het industrieterrein heeft plaatsgevonden). Uit de berekeningen blijkt dat de geluidsbelasting maximaal 49 dB(A) bedraagt ter plaatse van geluidsgevoelige bestemmingen. Dat is lager dan de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting (voorkeurgrenswaarde). Bovendien is in het akoestisch onderzoek nog geen rekening gehouden met de afschermende werking van bebouwing ter plaatse van het bedrijvengedeelte. In de praktijk zal de geluidsbelasting vanwege industrieterrein Westpoort ter plaatse van de geluidsgevoelige bestemmingen naar verwachting dus nog lager zijn. De ligging binnen de geluidszone van industrieterrein Westpoort heeft derhalve geen gevolgen voor de voorgenomen herontwikkeling van het plangebied.

4.3.3 Spoorweglawaai

Op grond van de Wet geluidhinder is akoestisch onderzoek verplicht voor nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen die worden gerealiseerd binnen de geluidzone van spoorwegen die op grond van artikel 106b van de Wet geluidhinder zijn gezoneerd. Gelet op de zonekaart spoorwegen geldt voor het spoortracé tussen Amsterdam Centraal en Amsterdam Sloterdijk een zone van 600 meter. Binnen deze zone is voor de bouw van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen akoestisch onderzoek verplicht. Voor railverkeer geldt een ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting van 55 dB en een maximale ontheffingswaarde van 68 dB.

Het plangebied van dit bestemmingsplan bevindt zich op meer dan 600 meter. Akoestisch onderzoek is daarom niet nodig.

4.3.4 Cumulatie

Een deel van de nieuwe geluidsgevoelige functies is gelegen binnen de geluidszones van meerdere wegen. Er is onderzoek naar cumulatie noodzakelijk indien uit akoestisch onderzoek blijkt dat de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting wordt overschreden als gevolg van meerdere geluidsbronnen.

Uit het akoestisch onderzoek (kenmerk AWT016/Kzj/0055, d.d. 13 juni 2013, zie bijlage 4) blijkt dat de gecumuleerde geluidsbelasting maximaal 68 dB bedraagt (exclusief correctie). Deze geluidsbelasting komt voor op de zuidelijke rand van het toekomstig woongebied, direct langs de Jan van Galenstraat. De gecumuleerde geluidsbelasting voldoet daarmee aan het



gemeentelijk beleid aangezien de gecumuleerde geluidsbelasting na correctie 63 dB bedraagt. In het gemeentelijk beleid is de gecumuleerde geluidsbelasting aanvaardbaar geacht indien deze maximaal 3 dB hoger is dan de maximale ontheffingswaarde (dus maximaal 66 dB).

4.3.5 Geluid inrichtingen

Bedrijven nabij het plangebied kunnen door hun activiteiten invloed hebben op de geplande herontwikkeling van het FCA tot woningbouw, bijvoorbeeld doordat de bedrijven een wettelijke geluidsruimte hebben. Uit een tweetal inventarisaties van Dienst Milieu en Bouwtoezicht (behandelnummer 2010003064, d.d. 18 mei 2010 en d.d. 9 augustus 2012, zie bijlage 6) blijkt dat er nabij het plangebied geen bedrijven zijn die ten aanzien van geluid, externe veiligheid en geur invloed kunnen hebben op de herontwikkeling van FCA.

4.4 Bodem

Op grond van de Regeling omgevingsrecht dient bij een aanvraag voor een omgevingsvergunning een onderzoeksrapport betreffende verontreiniging van de bodem te worden ingediend, dat gebaseerd is op onderzoek dat is uitgevoerd door een persoon of een instelling die daartoe is erkend op grond van het Besluit bodemkwaliteit.

In het kader van het bestemmingsplan is in juli 2010 door BK bodem onderzocht of de bodem in beginsel geschikt is voor de beoogde functies (kenmerk 20100207, zie bijlage 7). In het bodemonderzoek is op basis van vooronderzoek onderscheid gemaakt in 9 verschillende deellocaties. Uit het bodemonderzoek blijkt dat er in het plangebied op enkele plekken bodemverontreinigingen zijn aangetoond. De meeste verontreinigingen vormen echter geen belemmering voor de voorgenomen functie die mogelijk is gemaakt in het bestemmingsplan. Nader bodemonderzoek is voor deze locaties niet nodig. Wel is in geval van grondroerende werkzaamheden dieper dan 2 meter onder maaiveld een nader bodemonderzoek nodig voor de volgende locaties:

1. ten zuiden van het bezineservicestation;
2. ter plaatse van een deel van een voormalige insteekhaven ten westen van de Centrale Markthal;
3. ter plaatse van een tanklocatie in het (noord)westelijk deel.

Verder blijkt uit het bodemonderzoek dat het grootste deel van het slib in de watergangen niet toepasbaar of verspreidbaar is. Dit vormt een belemmering voor (herstel)werkzaamheden aan de kademuuren.

Momenteel is nog niet bekend wat voor functies er ter plaatse van de drie verontreinigde locaties zullen komen en of er grondroerende werkzaamheden dieper dan 2 meter onder het huidige maaiveld gaan plaatsvinden. In het bestemmingsplan zijn de drie locaties waar verontreiniging aan de orde kan zijn door middel van een gebiedsaanduiding 'milieuzone' aangeduid. Er is daarbij bepaald dat er in geval van grondroerende werkzaamheden (bouwen of andere werkzaamheden) dieper dan 2 meter onder het maaiveld een nader bodemonderzoek dient te worden uitgevoerd naar de mate en precieze omvang van de verontreiniging. Een omgevingsvergunning voor het bouwen of voor andere werkzaamheden (zoals afgraven) die leiden tot grondroerende werkzaamheden dieper dan 2 meter onder het maaiveld wordt pas verleend nadat uit het nader bodemonderzoek voor de betreffende locatie blijkt dat er geen sanering nodig is of, indien een sanering wel nodig is, er door het bevoegd gezag goedkeuring aan het saneringsplan of de BUS-melding is verleend. Voor de (gemiddelde) maat van het maaiveld wordt, conform de gegevens van Waternet, uitgegaan van 0,4 meter onder NAP.

4.5 Luchtkwaliteit

4.5.1 Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen)

Voor luchtkwaliteit is titel 5.2 van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen), beter bekend als de Wet luchtkwaliteit kader. Daarin is bepaald dat bij het vaststellen van een bestemmingsplan moet worden voldaan aan grenswaarden voor onder meer stikstofdioxide en fijn stof. In het "Besluit niet in betekenende mate bijdragen" is bepaald dat indien een project kan worden beschouwd als "niet in betekenende mate" er geen toetsing aan de grenswaarden hoeft plaats te vinden. Deze grens is in het Besluit gesteld op 3%, wat betekent dat de concentratie stikstofdioxide of fijn stof met maximaal 3% mag toenemen als gevolg van de nieuwe ontwikkelingen die een bestemmingsplan toestaat. Als het meer is dan 3% moet worden getoetst aan de grenswaarden. In de "Regeling niet in betekenende mate bijdragen" is voor een aantal specifieke projecten een berekening gemaakt bij welk bouwprogramma er nog sprake is van "niet in betekenende mate". Dit is als het project betrekking heeft op maximaal 1.500 woningen of 100.000 m² kantoren (bij één ontsluitingsweg) of een combinatie van beiden. Voor de laatste categorie projecten is in de regeling een verdeelsleutel woningen-kantoren opgenomen.

Het bestemmingsplan maakt de herontwikkeling van FCA mogelijk. In het kader van de herontwikkeling is door Goudappel Coffeng onderzoek luchtkwaliteit uitgevoerd (kenmerk AWT016/Kzj/0055, d.d. 13 juni 2013, zie bijlage 4). Daarbij is gebruik gemaakt van de verkeersintensiteiten uit het verkeersonderzoek (zie paragraaf 4.1). Uit het onderzoek blijkt het volgende:

- De jaargemiddelde norm van 40 µg/m³ voor stikstofdioxide wordt in 2013 voor zowel de autonome situatie als de (bestemmings)plansituatie overschreden langs een deel van de Haarlemmerweg en een deel van de Jan van Galenstraat. Als gevolg van de (bestemmings)plansituatie vindt tevens een overschrijding van de norm plaats langs het overige deel van de Haarlemmerweg. Er is echter geen sprake van een probleem omdat Nederland tot 1 januari 2015 uitstel en vrijstelling (derogatie) heeft om aan de jaargemiddelde norm voor stikstofdioxide te voldoen. Uit berekeningen voor het jaar 2015 (en verder) blijkt dat langs de beschouwde wegen tijdig aan deze norm van 40 µg/m³ wordt voldaan. De berekende overschrijdingen in 2013 zijn bovendien 'worst-case' aangezien de (bestemmings)plansituatie in 2013 nog niet volledig gerealiseerd zal zijn. Bovendien is er gerekend met de verkeerscijfers voor 2023, welke hoger zijn dan de verkeerscijfers voor 2013, waardoor de berekende concentraties automatisch ook hoger zijn. Tenslotte is gerekend met de achtergrondconcentraties en emissiefactoren voor het jaar 2011. Deze achtergrondconcentraties en emissiefactoren zijn te hoog ingeschat zodat de berekende concentraties daardoor ook hoger zijn.
- Langs de overige wegen is in 2013 (en verder) geen normoverschrijding van de jaargemiddelde norm voor stikstofdioxide berekend. De hoogste berekende toename in de (bestemmings)plansituatie vindt plaats in 2013 langs de Vredenhofweg (een toename van maximaal 3,4 µg/m³) maar de jaargemiddelde norm wordt niet overschreden. Ter hoogte van de zuidelijke ontsluiting van FCA is de grootste afname berekend voor 2013 (1,1 µg/m³).
- Er wordt tijdens alle berekende jaren voldaan aan de normen voor fijn stof. De hoogst berekende jaargemiddelde concentratie fijn stof in de (bestemmings)plansituatie bedraagt in 2013 28,6 µg/m³ langs een deel van de Haarlemmerweg. Op 33 dagen per jaar in 2013 wordt hier de etmaalgemiddelde concentratie fijn stof overschreden. Er wordt daarmee voldaan aan de norm van 35 overschrijdingsdagen.
- De luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de herontwikkeling van het plangebied. Er kan een beroep worden gedaan op artikel 5.16, lid 1 onder A van de Wet milieubeheer. Hierin is bepaald dat een ruimtelijke ontwikkeling doorgang kan vinden indien er geen sprake is van een normoverschrijding.

4.5.2 Besluit gevoelige bestemmingen

Sinds 15 januari 2009 is het Besluit gevoelige bestemmingen van kracht. Op grond van het Besluit is het niet toegestaan om kwetsbare functies (zoals scholen, kinderdagverblijven, ziekenhuizen en verzorgingshuizen) te realiseren op minder dan 100 meter van een Rijksweg en op minder dan 50 meter van een provinciale weg, als ter plaatse de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof worden overschreden. Het nu voorliggende bestemmingsplan gaat niet uit van de bouw van *nieuwe* in het besluit genoemde gevoelige functies, zodat wordt voldaan aan de bepalingen uit het Besluit gevoelige bestemmingen.

4.5.3 Beleid gemeente Amsterdam

Ten aanzien van gevoelige functies heeft de gemeenteraad van Amsterdam op 17 december 2009 een richtlijn vastgesteld. Daarbij is het uitgangspunt dat binnen de zone van 300 meter gemeten van de rand van een snelweg en 50 meter gemeten van de rand van een provinciale weg, geen gevoelige bestemmingen worden geprojecteerd. Dit is een aanvulling op het landelijke Besluit gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit en geldt los van de vraag of sprake is van een (dreigende) overschrijding. Een tweede uitgangspunt is dat bij stedelijke wegen met meer dan 10.000 motorvoertuigen per etmaal binnen een afstand van 50 meter gemeten van de rand van de weg geen gevoelige bestemmingen in de eerste lijnsbebouwing worden geprojecteerd. In de nabijheid van het plangebied bevinden zich geen snelwegen of provinciale wegen. Wel zijn de Haarlemmerweg en de Jan van Galenstraat stedelijke wegen met een intensiteit van meer dan 10.000 motorvoertuigen per etmaal.

Ten aanzien van de Haarlemmerweg geldt dat het plangebied op meer dan 50 meter van de weg is gelegen. Bovendien zijn er in het bedrijvendeel geen gevoelige bestemmingen voorzien. Het plangebied bevindt zich wel binnen 50 meter afstand van de Jan van Galenstraat. In de eerstelijns bebouwing langs de Jan van Galenstraat zijn daarom geen gevoelige bestemmingen toegestaan. In het bestemmingsplan is daar rekening mee gehouden.

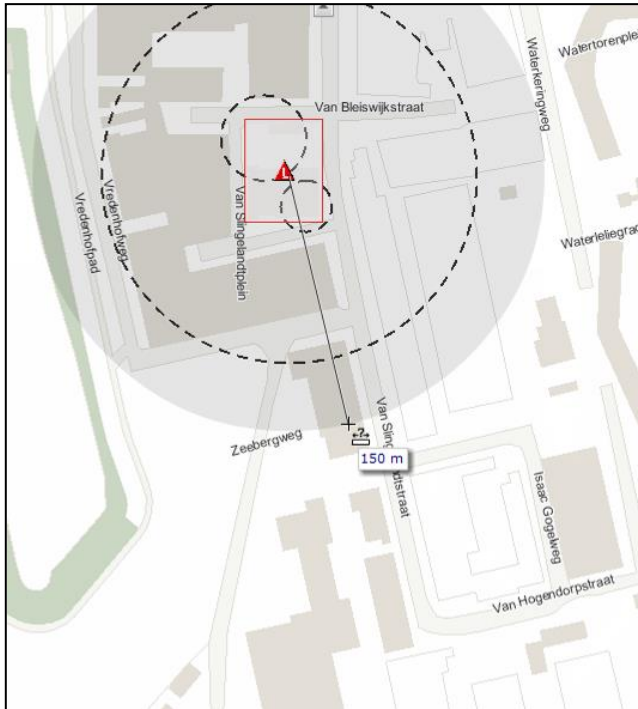
4.6 Externe veiligheid

4.6.1 Externe veiligheid inrichtingen

Het "Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen" (BEVI) is op 27 oktober 2004 in werking getreden. Het besluit legt veiligheidsnormen op aan inrichtingen waar gevaarlijke stoffen worden geproduceerd of opgeslagen (waaronder LPG-tankstations), die een risico vormen voor personen buiten het terrein van de betreffende inrichting. In het BEVI is bepaald dat bij het opstellen van ruimtelijke plannen, zoals een bestemmingsplan, met zoneringen externe veiligheid rekening gehouden moet worden. Het BEVI is alleen van toepassing op ruimtelijke besluiten indien het plangebied binnen het invloedsgebied van een BEVI-inrichting ligt (art. 2, lid 2a). Het invloedsgebied is het gebied waarin personen worden meegeteld voor de berekening van het groepsrisico. Dit houdt in dat onderzocht moet worden of er inrichtingen aanwezig zijn waarvan het invloedsgebied van een ongeval met gevaarlijke stoffen reikt tot in het plangebied. Indien hiervan sprake is zal vastgesteld moeten worden of voor het plan wordt voldaan aan de risiconormen uit het BEVI.

LPG

Net buiten het plangebied ligt een benzinestation (Van Slingelandtstraat 45) waar ook LPG wordt verkocht. De jaarlijkse LPG-doorzet is momenteel nog niet begrensd. Voor LPG-opslag geldt een invloedsgebied van 150 meter. Een klein deel van het plangebied ligt aan de noordzijde binnen het invloedsgebied.



Afbeelding: uitsnede risicokaart

Omdat het bestemmingsplan uitgaat van herontwikkeling binnen het invloedsgebied van de LPG-opslag is door DMB onderzoek externe veiligheid verricht (d.d. 22 oktober 2012, zie bijlage 8). Uit het onderzoek blijkt dat het huidige plaatsgebonden risico (PR 10^{-6} per jaar) een afstand van 110 meter heeft doordat de jaarlijkse LPG-doorzet niet is beperkt. Een zeer klein deel van het plangebied is daarmee gelegen binnen de PR 10^{-6} per jaar (zie buitenste gestreepte contour in voorgaande afbeelding). Binnen deze contour zijn geen kwetsbare objecten (zoals woningen en grotere kantoren met meer dan 50 medewerkers) toegestaan. Beperkt kwetsbare objecten (zoals kantoren en bedrijven met minder dan 50 medewerkers) zijn in beginsel niet toegestaan, tenzij het bevoegd gezag hiervoor gemotiveerd afwijkt. Het bestemmingsplan maakt binnen de plaatsgebonden risicocontour beperkt kwetsbare objecten mogelijk. Het bevoegd gezag zou daardoor een motivatie op dienen te nemen voor de afwijking om beperkt kwetsbare objecten mogelijk te maken binnen de huidige plaatsgebonden risicocontour. Onlangs is echter door de exploitant een verzoek om aanpassing van de vergunning ingediend. De aanpassing heeft betrekking op risicoreducerende maatregelen:

- het beperken van de LPG-doorzet tot maximaal 1.000 m³/jaar;
- het verkleinen van de LPG-opslagtank van 20 m³ tot 11 m³ door middel van een inhoudbegrenzer;
- het invoeren van venstertijden voor het vullen van de opslagtank (buiten kantoortijden).

De vergunning wordt naar verwachting in 2013 aangepast waardoor vanaf dat moment uit mag worden gegaan van de risicoreducerende maatregelen. Deze leiden tot een kleinere afstand voor het PR 10^{-6} per jaar, namelijk 45 meter. De contour zal daardoor buiten het plangebied van het bestemmingsplan zijn gelegen. Aangezien het bestemmingsplan later wordt vastgesteld is ten aanzien van het plaatsgebonden risico alvast uitgegaan van de toekomstige vergunning.

Ook ten aanzien van het groepsrisico is in het onderzoek uitgegaan van een maximale doorzet van 1.000 m³ per jaar. Uit de berekeningen blijkt dat de oriëntatiewaarde in de bestaande situatie met een factor van circa 2 wordt overschreden. Door het verkleinen van de LPG-opslagtank en het invoeren van venstertijden zal het groepsrisico lager worden en onder de oriëntatiewaarde uitkomen.

De herontwikkeling van het onderhavige plangebied leidt niet tot een toename van het groepsrisico. Dat komt omdat er een relatief kleine groep personen bijkomt op een vrij grote afstand van het LPG-vulpunt.

Ondanks dat de herontwikkeling van het onderhavige plangebied niet leidt tot een toename van het groepsrisico en het groepsrisico na toepassing van de risico reducerende maatregelen lager dan de oriëntatiewaarde zal zijn dient het bevoegd gezag de hoogte van het groepsrisico te verantwoorden aangezien het plangebied binnen het invloedsgebied van de LPG-opslag is gelegen (zie bijlage 9). Bij deze verantwoording is ook het advies van de regionale brandweer (d.d. 11 december 2012, zie eveneens bijlage 9) betrokken. Uit de verantwoording blijkt dat de herontwikkeling van het plangebied maatschappelijk verantwoord is.

4.6.2 Externe veiligheid transport

In de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (RNVGS) heeft het rijk het beleid vastgelegd met betrekking tot de afweging van veiligheidsbelangen die een rol spelen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. In de circulaire zijn normen opgenomen voor het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. De circulaire is onder meer van toepassing op omgevingsbesluiten, zoals het vaststellen van een bestemmingsplan.

Op grond van de circulaire geldt een afstand van 200 meter waarbinnen onderzoek moet worden gedaan naar het groepsrisico. Daarbuiten hoeven geen beperkingen te worden gesteld aan het ruimtegebruik.

Weg

In de nabijheid van het plangebied zijn geen wegen aangewezen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Er hoeft daarom geen onderzoek externe veiligheid te worden verricht naar het vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen.

Spoorweg

De spoorweg tussen Amsterdam Centraal en Amsterdam Sloterdijk wordt gebruikt voor het vervoeren van gevaarlijke stoffen. Het plangebied bevindt zich echter op meer dan 200 meter afstand van deze spoorweg (namelijk circa 625 meter). Er hoeft daarom geen onderzoek externe veiligheid te worden verricht naar het vervoer van gevaarlijke stoffen over spoorwegen.

Water

In en nabij het plangebied zijn geen vaarwegen aangewezen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Wel is het zo dat de Kostverlorenvaart in uitzonderlijke situaties wordt gebruikt voor het vervoer van kerosine naar Schiphol. Normaalgesproken wordt deze kerosine per pijpleiding naar de luchthaven vervoerd. In geval van een storing aan deze leiding wordt de Kostverlorenvaart als alternatieve route gebruikt. De kans op een ongeval is door het sporadisch voorkomen ervan, te verwaarlozen. Daarnaast is het invloedsgebied van kerosine beperkt tot maximaal 26 meter. Als gevolg van de te verwaarlozen kans op een ongeval met kerosine en het beperkte invloedsgebied heeft het sporadische vervoer van kerosine geen gevolgen voor het plangebied van dit bestemmingsplan. Er hoeft geen onderzoek externe veiligheid te worden verricht naar het vervoer van gevaarlijke stoffen over vaarwegen.

4.7 Luchthavenindelingbesluit

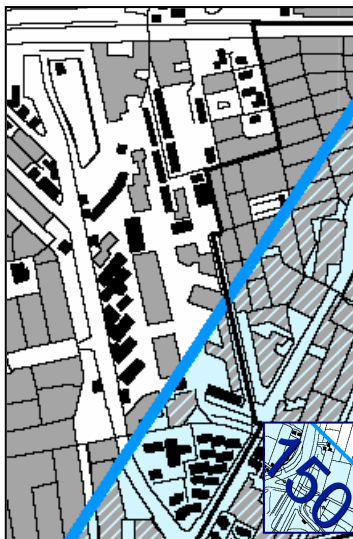
Op 1 november 2002 heeft het kabinet zijn definitieve goedkeuring verleend aan nieuwe milieu- en veiligheidsregels voor Schiphol. De regels zijn vastgelegd in twee uitvoeringsbesluiten, behorend bij de in 2001 goedgekeurde Schipholwet: het

Luchthavenindelingbesluit en luchthavenverkeersbesluit. Het luchthavenverkeersbesluit is gericht op de beheersing van de milieubelasting door het luchthavenluchtverkeer rondom Schiphol. In het besluit zijn regels opgenomen ten aanzien van luchtverkeerswegen, vlieghoogtes rondom de luchthaven, regels ten aanzien uitstoot van stoffen, maximale risicogewicht van vliegtuigen, maximale geluidbelasting gedurende de nacht en etmaal.

Het Luchthavenindelingbesluit bevat (ruimtelijke) regels voor de omgeving ten behoeve van het functioneren van Schiphol. Voor ruimtelijke plannen is dus hoofdzakelijk het Luchthavenindelingbesluit van belang. Dit besluit zal kort worden toegelicht. Voor bepaalde gebieden rondom Schiphol is een “beperkingengebied” aangewezen. Binnen dat gebied gelden beperkingen ten aanzien van maximale bouwhoogten, vogelaantrekkende functies en toegestane functies (zoals woningen).

Het zuidoostelijk deel van het plangebied van het nu voorliggende bestemmingsplan ligt in het beperkingengebied van Schiphol. Op grond van het Luchthavenindelingbesluit geldt voor dit deel een maximale bouwhoogte van 150 meter. Het plangebied ligt buiten de zones waar beperkingen worden gesteld aan functies en vogelaantrekkende voorzieningen. Op de afbeelding is te zien voor welk deel de maximale bouwhoogte geldt (blauw gebied). De zone is op de verbeelding (plankaart) aangegeven.

Het bestemmingsplan staat geen gebouwen toe die hoger zijn dan de 150 meter



Afbeelding: uitsnede kaart maximale bouwhoogte volgens het Luchthavenindelingbesluit

4.8 Watertoets

Het Rijk, de VNG, het IPO en de Unie van Waterschappen hebben in februari 2001 de “Startovereenkomst Waterbeheer 21^{ste} eeuw” ondertekend. Deze startovereenkomst is in 2003 omgezet in het Nationaal Bestuursakkoord Water dat is geactualiseerd in juni 2008. Hiermee hebben deze partijen elkaar gecommitteerd om een watertoets toe te passen bij het opstellen van ruimtelijke plannen. De watertoets is wettelijk verankerd in het Besluit ruimtelijke ordening, waarin is bepaald dat de betrokken waterbeheerders moeten worden geraadpleegd bij het opstellen van bestemmingsplannen en bij de voorbereiding van een omgevingsvergunning die in strijd is met het bestemmingsplan. De watertoets is een instrument om dergelijke ruimtelijke plannen te toetsen op de mate waarin rekening wordt gehouden met waterhuishoudkundige aspecten. Het gaat daarbij onder meer om aspecten als waterkwaliteit en waterkwantiteit (ruimte voor water) en veiligheid (bescherming tegen overstroming).

Het plangebied van het bestemmingsplan valt binnen het beheersgebied van het waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Waternet voert de zorg voor het oppervlaktewatersysteem uit in



opdracht van AGV. In opdracht van Amsterdam voert Waternet overige watertaken uit, met name de grondwaterzorgtaak, de zorg voor afvoer en behandeling van afvalwater, de drinkwatervoorziening en het nautisch toezicht in de Amsterdamse stadsboezem.

4.8.1 Keur AGV 2011

De taak van het waterschap is om te zorgen voor een veilig en gezond watersysteem. Volgens de Waterwet gaat het daarbij om drie hoofddoelstellingen:

- voorkomen van overstroming, wateroverlast en waterschaarste
- beschermen en verbeteren van de waterkwaliteit en ecologische kwaliteit van watersystemen
- vervulling van maatschappelijke functies door watersystemen

Om deze doelen te kunnen realiseren beschikken de waterschappen over een eigen verordening, die van oudsher de Keur heet. De Keur kent "verboden" en "geboden" voor de manier van inrichten, gebruik en onderhoud van waterkeringen, oevers en wateren. De Keur is een belangrijk instrument voor een waterschap/hogheemraadschap om activiteiten in en rond het watersysteem in goede banen te leiden en te zorgen dat ze geen gevaar op kunnen leveren voor het watersysteem. Dit maakt het mogelijk om het watersysteem en de keringen voor méér te gebruiken dan alleen voor bescherming tegen wateroverlast en het creëren van een ecologisch gezond watersysteem. Sinds 1 december 2011 is de Integrale Keur AGV 2011 vigerend.

4.8.2 Waterpeil

Het plangebied ligt in de Stadsboezem Amsterdam. Het waterpeil ter plaatse van het plangebied bedraagt -0,40 meter NAP. Ten noorden van het plangebied ligt de begraafplaats Vredenhof. Deze begraafplaats heeft een eigen waterpeil (-0,80 meter NAP) en een eigen bemaling ten opzichte van de stadsboezem.

4.8.3 Waterkering

De peilscheiding rondom begraafplaats Vredenhof fungeert als waterkering. De bijbehorende zone bedraagt 20 meter vanaf het hart van het Vredenhofpad. In het bestemmingsplan is het gedeelte van de zone dat binnen het plangebied van het bestemmingsplan ligt dubbelbestemd als waterkering. Voor werkzaamheden binnen deze zone is een watervergunning nodig.

In het plangebied zelf bevinden zich geen waterkeringen. Naast de hiervoor genoemde peilscheiding bevindt de dichtstbijzijnde waterkering zich ter plaatse van de Haarlemmerweg. Het is een secundaire waterkering welke zich op meer dan 200 meter afstand van het plangebied bevindt. Bij de herontwikkeling van het plangebied hoeft daarom geen rekening te worden gehouden met waterkeringen, behoudens de peilscheiding rondom de begraafplaats.

4.8.4 Waterberging

Bij een toename van het oppervlakte verharding van 1.000 m² of meer dient de toename aan verharding, gelet op de Keur 2011, te worden gecompenseerd in de vorm van 10-20% oppervlaktewater of alternatieve vormen van waterberging. Damping van oppervlaktewater moet voor 100% worden gecompenseerd. Als binnen het plangebied geen mogelijkheid is voor het creëren van compensatie dient elders in hetzelfde peilvak gecompenseerd te worden.

Het plangebied is momenteel volledig verhard met gebouwen, asfalt en klinkers. Uitzondering zijn de twee kanalen en een groenstrook langs de Jan van Galenstraat. De twee kanalen zullen in ieder geval worden gehandhaafd. Door de herontwikkeling zal het verhardingsoppervlak op het FCA afnemen. Het is momenteel nog niet bekend hoeveel deze

afname zal bedragen. Doordat er geen sprake zal zijn van een verhardingstoename is compensatie in de vorm van nieuw oppervlaktewater of een alternatieve vorm van waterberging niet aan de orde.

4.8.5 Waterkwaliteit

Op basis van de Keur is het niet toegestaan om initiatieven te ontplooien die leiden tot een verslechtering van de (grond)waterkwaliteit. Het gebruik van uitlogende materialen zoals lood, zink en koper beïnvloedt de kwaliteit van regen- en oppervlaktewater negatief en is daarom niet toegestaan.

In de planvorming is uitgangspunt om waar mogelijk niet-uitlogende materialen toe te passen.

Schoon hemelwater afkomstig van schone dakoppervlakken wordt zoveel mogelijk hergebruikt, geïnfiltrerd in de bodem of vertraagd afgevoerd naar het oppervlaktewater via een vegetatiedak. Het aanleggen van nieuwe gemengde rioolstelsels is in principe niet toegestaan. Op dit moment heeft het plangebied een eigen rioolstelsel voor het afvalwater en hemelwater. Dit verouderde rioolstelsel zal in verband met de herontwikkeling van FCA worden vervangen.

4.8.6 Grondwater

Grondwateroverlast dient te worden voorkomen. Bij nieuwe ontwikkelingen moet in geval van ondergronds bouwen met geohydrologisch onderzoek zijn aangetoond dat wordt voldaan aan de grondwaternorm en dat in omliggende, bestaande wijken de grondwaterstand niet verslechterd. In overleg met Waternet kan worden bepaald of en zo ja, wat voor geohydrologisch onderzoek nodig is voor concrete ondergrondse ontwikkelingen.

De grondwaternorm voor nieuw te realiseren bouwlocaties is vastgesteld in het "Plan gemeentelijke watertaken" en luidt: "Daar waar zonder kruipruimte gebouwd wordt mag de grondwaterstand niet vaker dan gemiddeld eens per twee jaar, niet langer dan 5 dagen achtereen minder dan 0,5 meter onder het maaiveld staan". Waar met kruipruimtes wordt gebouwd geldt een norm van 0,9 meter.

Kelders, parkeergarages en andere ondergrondse bouwwerken moeten waterdicht worden uitgevoerd. Ondergrondse werken mogen een vrije afstroming van grondwater naar het oppervlaktewater niet belemmeren. Met een geohydrologisch onderzoek moet worden aangetoond dat de ondergrondse constructie geen nadelige gevolgen heeft op de grondwaterstanden in de omgeving. De resultaten van het onderzoek worden beschikbaar gesteld aan Waternet.

Het aanbrengen van drainage is niet toegestaan vanwege de kans op verstoppingen en het permanent lozen op het oppervlaktewater. Waternet adviseert om het bouwplan op te hogen of grondverbeteringsmaatregelen toe te passen.

De herontwikkeling van het plangebied leidt mogelijk ook tot de realisatie van ondergrondse bebouwing. Nieuwe bebouwing is echter pas toegestaan als het bestemmingsplan is uitgewerkt. Eén van de uitwerkingsregels is dat door middel van geohydrologisch onderzoek moet worden vastgesteld of de effecten op de waterhuishouding aanvaardbaar zijn of door middel van maatregelen kunnen worden verzacht.

4.8.7 Nautiek

Waternet heeft namens de gemeente Amsterdam het nautische toezicht in de Amsterdamse grachten en vaarten. Voor woonboten geldt dat deze geen belemmering voor het scheepvaartverkeer mogen vormen. Waternet houdt daarom in de grachten en vaarten van Amsterdam niet alleen in het kader van de regelgeving AGV, toezicht op woonboten. Ook in

het kader van Nautiek is Waternet bevoegd op te treden tegen woonboten die niet voldoen aan de eisen.

4.9 Flora en fauna

Voor de bescherming van diersoorten is de Flora en Faunawet (april 2002) van toepassing. Bij de beoordeling van de toelaatbaarheid van nieuwe bouwwerken en/of andere activiteiten zal rekening worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van te beschermen planten- en diersoorten op grond van de Flora- en faunawet. Indien uit gegevens danwel onderzoek blijkt dat er sprake is van (een) beschermde soort(en) en het bouwwerk en/of de activiteit beschadiging of vernieling van voortplantings- of rustplaatsen dan wel ontworteling of vernieling veroorzaakt, zal de betreffende bouwwerkzaamheid c.q. activiteit pas kunnen plaatsvinden na ontheffing c.q. vrijstelling op grond van de Flora en Faunawet. Bij de beoordeling van deze ontheffing c.q. vrijstelling is de habitatrichtlijn mede toetsingskader.

In juni 2011 is door DRO een natuurwaardenonderzoek gedaan (zie bijlage 10). Uit het onderzoek blijkt dat er vanwege de ruime afstand tot Natura2000-gebieden en de beperkte grootte van de herontwikkeling geen externe werking van de voorgenomen herontwikkeling op Natura2000-gebieden te verwachten valt. In het plangebied zelf zijn geen leefgebieden van zoogdieren en amfibieën aangetroffen. Uit specifiek vleermuizenonderzoek (d.d. december 2010, zie bijlage 11) blijkt dat er geen aanwijzingen zijn dat vleermuizen gebruik maken van de gebouwen in het plangebied. Wel is de groenstrook langs de Vredenhofweg/Zeebergweg (langs de noordwestelijke rand van het plangebied) geschikt als broedbiotoop voor algemene broedvogels. Deze nesten van deze vogels zijn gedurende het broedseizoen beschermd. Tenslotte zijn er in het plangebied geen beschermde planten waargenomen.

Op basis van het natuurwaardenonderzoek kan worden geconcludeerd dat de Flora- en faunawet geen beperkingen oplevert voor de herontwikkeling van FCA. Wel dienen werkzaamheden in en rond de groenstrook bij de Vredenhofweg te worden afgestemd op de eventuele aanwezigheid van broedvogels. Het groen kan alleen buiten het broedseizoen worden verwijderd.

4.10 Cultuurhistorie en archeologie

4.10.1 Cultuurhistorie

Naar aanleiding van de Modernisering van de Monumentenwet en de wijziging van artikel 3.1.6, tweede lid, onderdeel a van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro, d.d. 17 juni 2011, staatsblad 5 juli 2011, nr. 339, zie bijlage) dienen cultuurhistorische waarden uitdrukkelijk te worden meegewogen bij het vaststellen van bestemmingsplannen. Dat betekent dat gemeenten een analyse moeten verrichten van de cultuurhistorische waarden in een bestemmingsplangebied en daar conclusies aan verbinden die in een bestemmingsplan verankerd worden. Bij cultuurhistorische waarden gaat het over de positieve waardering van 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. Deze cultuurhistorische elementen kan men niet allemaal als beschermd monument of gezicht aanwijzen, maar zijn wel onderdeel van de manier waarop we ons land beleven, inrichten en gebruiken.

In het plangebied zijn de Centrale Markthal en brug 382 aangewezen als rijksmonument. Het gebouw en de brug zijn in het bestemmingsplan aangeduid als 'specifieke bouwaanduiding - rijksmonument'. Nabij het plangebied zijn ook het houtzaagmolencomplex 'De Otter' en de korenmolen 'De Blom' aangewezen als rijksmonument.

Behalve de Centrale Markthal zijn in het plangebied nog enkele waardevolle gebouwen aanwezig, namelijk het Koelhuis, de vishal en de aardappelloods. Op de westgevel van het Koelhuis is bovendien een schildering van Keith Haring aangebracht. Van deze gebouwen zal naar verwachting in ieder geval het Koelhuis met de schildering worden hersteld.

Centrale Markthal

Het besluit tot aanwijzing van de in 1934 gebouwde Centrale Markthal als rijksmonument is op 24 januari 2007 genomen door de rijksdienst voor de monumentenzorg. Het gebouw is opgetrokken in de trant van het Zakelijk Expressionisme, waarbij de expressief vormgegeven gemetselde muurvlakken een constructie van staal en beton omhullen.

In september 2009 heeft Bureau Monumenten en Archeologie (BMA) de 'Notitie Centrale Markthal Amsterdam' opgesteld waarin is ingegaan op de historische ontwikkeling en uitgangspunten van de monumentale waarden (zie bijlage 12). Geadviseerd wordt om de heldere opzet van rationele logistiek van transport en verhandeling als uitgangspunt te hanteren voor de herontwikkeling van de Centrale Markthal en het terrein van de Centrale Markthallen. Ook wordt ter heroverweging meegegeven om de noordoosttoren te herbouwen en een café aan de zuidzijde terug te brengen.

Het bestemmingsplan voorziet in regels ter bescherming van het rijksmonument. Zo is de Centrale Markthal primair bestemd ten behoeve van de bescherming en het behoud van cultuurhistorische waarden. Ook is in de uitwerkingsregels van omliggende bestemmingen opgenomen dat hoogbouw (bebouwing hoger dan 30 meter) pas is toegestaan nadat uit een hoogbouweffectrapportage blijkt dat de betreffende bouwhoogte ruimtelijk aanvaardbaar is. Deze bepaling heeft ook betrekking op het rijksmonument. Tevens voorziet het bestemmingsplan in de mogelijkheid om de klokkentoren aan de noordoostzijde terug te bouwen en een café aan de zuidzijde te realiseren. De beoogde nieuwbouw rondom de Centrale Markthal dient aan de oost-, zuid- en westzijde op een afstand van minimaal 20 meter te worden gerealiseerd zodat er sprake zal zijn van voldoende vrije ruimte rondom het monument. Bij de Centrale Markthal wordt ingezet op de zichtbaarheid vanaf de Jan van Galenstraat. Er mogen geen gebouwen direct voor de Centrale Markthal mogen worden gebouwd die de zichtbaarheid in de weg staan.

Brug 382

De brug is in 1931-1933 ontworpen door P.L. Kramer in de stijl van de Amsterdamse School en in 1935 gebouwd. Het beeldhouwwerk is naar ontwerp van Kramer zelf en van Jaap Kaas en Hildo Krop. De betonnen en met bakstenen beklede basculebrug ligt in de oost-west verbindingsslijn van de Jan van Galenstraat. Aan de noordwestelijke oever bevindt zich een plantsoen in de vorm van een halve cirkel (buiten het plangebied).

De brug is van algemeen belang vanwege de architectuurhistorische en typologische waarde, vanwege de expressionistische vormgeving van de brug en vanwege het rijke bouwbeeldhouwwerk. De brug heeft stedenbouwkundige waarde vanwege de beeldbepalende ligging over het Westelijk Marktkanaal en de relatie met het aangrenzende plantsoen.

Houtzaagmolencomplex 'De Otter'

De paltrokmolen 'De Otter' uit 1638 is samen met de westelijke houtloods en de zuidelijke houtloods onderdeel van een rijksmonumentaal complex. De molen is sinds 1980 aangewezen en de twee loodsen sinds 1991. De drie onderdelen maken samen met de niet als rijksmonument aangewezen oostelijke houtloods, de voormalige knechtswoning en de woning/kantoorgebouw onderdeel uit van het houtzaagcomplex 'De Otter'. De molen is de oudste nog bestaande molen van dit type in Nederland. Het houtzaagmolencomplex heeft een

kenmerkende ligging langs de Kostverlorenvaart (met inbegrip van het balkengat en de zijslot) en het complex is het laatste restant van het vroeger zeer uitgestrekte houtzaagmolengebied aan de westzijde van Amsterdam.

Gelet op het molenbeleid van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed dient er een groot gewicht te worden toegekend aan de cultuurhistorische waarden van molens. Bij de molen 'De Otter' vormen de huidige locatie en het feit dat de molen onderdeel uitmaakt van een rijksmonumentaal complex de cultuurhistorische waarden van de molen. Deze cultuurhistorische waarden worden niet aangetast door de herontwikkeling van het FCA-terrein.

In de Leidraad Landschap en cultuurhistorie is ook nader ingegaan op molens (zie paragraaf 3.3). Gelet op de leidraad dient er zoveel mogelijk rekening te worden gehouden met de 'molenbiotoop'. Een molenbiotoop is de omgeving waarmee een molen in relatie staat. Er wordt daarbij naar gestreefd om binnen een afstand van 100 tot 400 meter rond de molen geen bebouwing op te richten hoger dan 1/100 van de afstand tussen de bouwwerk/beplanting en de molen, gerekend van de onderste punt van de verticaal staande wiek.

De paltrokmolen 'De Otter' is op minimaal 100 meter afstand van de oostelijke kade van het FCA-terrein gelegen. De onderste punt van de verticaal staande wiek bevindt zich op een hoogte van circa 4 meter. Op een afstand van 100 meter zou de maximale bouwhoogte bij voorkeur dus 5 meter bedragen. In de bestaande situatie is er rondom de molen echter op meerdere plekken bebouwing aanwezig met een hoogte die hoger is dan 1/100 van de afstand tussen het bouwwerk en de molen, gerekend van de onderste punt van de verticaal staande wiek. Deze bestaande bebouwing is dicht bij de molen gelegen dan de toekomstige bebouwing op het FCA-terrein.

In het kader van de realisatie van de Marcantitoren en Gillis I en II is in 1997 en 2002 door Peutz een windtunnelonderzoek uitgevoerd om te zien wat het effect van de hoogbouw op de omringende bebouwing is, waaronder houtzaagmolen 'De Otter'. Daaruit blijkt dat de indertijd beoogde nieuwbouw geen onaanvaardbare negatieve invloed heeft op de windsituatie bij houtzaagmolen 'De Otter' doordat de afname van het aantal draaiuren relatief gering is. Het is aannemelijk dat ook de beoogde nieuwbouw op FCA geen onaanvaardbare negatieve invloed heeft op de windsituatie ter plaatse van de molen. In het bestemmingsplan is rekening met de houtzaagmolen gehouden doordat bepaald is dat het uitwerkingsplan niet mag leiden tot een onaanvaardbare negatieve invloed op de windsituatie bij houtzaagmolen 'De Otter'.

Korenmolen 'De Blom'

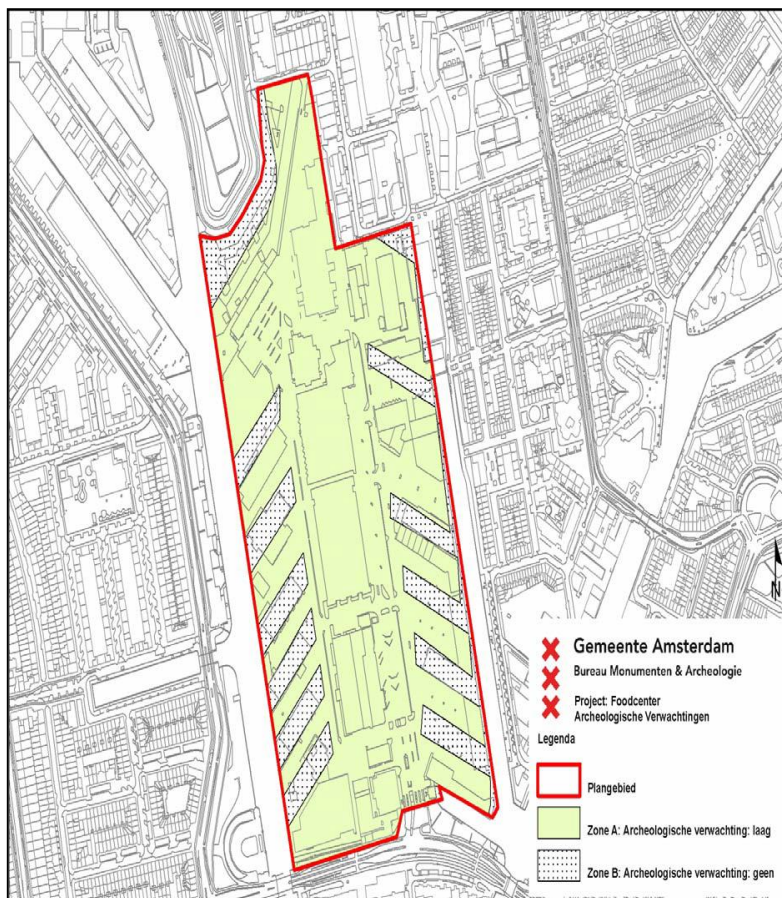
De korenmolen is een achtkantige bovenkruier met stelling. De molen is sinds 1970 aangewezen als rijksmonument.

De molen 'De Blom' is op minimaal 290 meter afstand van de noordelijke rand van het FCA-terrein gelegen (het huidige KET). In de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie is aangegeven dat er naar wordt gestreefd om binnen een afstand van 100 tot 400 meter rond de molen geen bebouwing op te richten hoger dan 1/100 van de afstand tussen de bouwwerk/beplanting en de molen, gerekend van de onderste punt van de verticaal staande wiek. De onderste punt van de verticaal staande wiek bevindt zich op een hoogte van circa 9 meter. Op een afstand van 290 meter zou de maximale bouwhoogte bij voorkeur dus 11,9 meter bedragen. In de bestaande situatie is er rondom de molen echter op meerdere plekken bebouwing aanwezig met een hoogte die hoger is dan 1/100 van de afstand tussen het bouwwerk en de molen, gerekend van de onderste punt van de verticaal staande wiek. Deze bestaande bebouwing is dicht bij de molen gelegen dan de toekomstige bebouwing op het FCA-terrein. De verwachting is dan ook dat de toekomstige bebouwing op het FCA-terrein geen nadelige gevolgen heeft voor het functioneren van de molen.

4.10.2 Archeologie

Op 1 september 2007 is de Wet op de archeologische monumentenzorg in werking getreden. Daarin is bepaald dat bij de vaststelling van bestemmingsplan archeologische waarden in acht moeten worden genomen.

Door Bureau Monumenten en Archeologie is een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd (BO 10-066, juni 2010, zie bijlage 13). In het onderzoek is een archeologische beleidskaart opgenomen, waarop twee zones zijn aangeduid met een archeologische verwachting. Voor het gehele plangebied, met uitzondering van de voormalige insteekhavens, geldt een lage archeologische verwachting (zone A). Bij bodemingrepen vanaf 10.000 m² en op een diepte van 3 meter of meer is een archeologisch veldonderzoek nodig. Ter plaatse van de voormalige insteekhavens (zone B) geldt vanwege verstoringen voor alle bodemingrepen een vrijstelling van archeologisch veldonderzoek.



Afbeelding: uitsnede archeologische beleidskaart verwachtingszones

De archeologische beleidskaart is vertaald in het bestemmingsplan doordat ter plaatse van zone A een dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie' is opgenomen. In de dubbelbestemming zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van het (ondergronds) bouwen en uitvoeren van werkzaamheden.

4.11 Milieuzonering

4.11.1 Algemeen

Bedrijven zijn milieubelastende functies die hinder ten opzichte van milieugevoelige bestemmingen (waaronder wonen) kunnen veroorzaken. Om deze hindersituaties te voorkomen dient bij een bestemmingsplan(wijziging) waarin milieubelastende en milieugevoelige bestemmingen in elkaars nabijheid mogelijk worden gemaakt in principe uit te

worden gegaan van scheiding van functies. Daartoe is in de VNG-brochure Bedrijven en Milieuzonering (versie 2009; hierna te noemen B&M) een categorie-indeling opgesteld met bijbehorende richtafstanden. Deze afstanden geven voor gemiddelde functies aan op welke afstand geen hinder te verwachten is. De meer fijne afstemming voor de voorkoming van milieuhinder vindt vervolgens plaats in het kader van de Wet milieubeheer.

De afstanden in B&M zijn naast de factoren aard en omvang van het bedrijf mede afhankelijk van de omgeving. Voor een rustige woonomgeving gelden andere afstanden (strengere eisen) dan voor andere gebieden, zoals drukke woonwijken, gemengde stedelijke gebieden en landelijke gebieden. De bestaande woongebieden rondom FCA en het toekomstige woongebied zijn vanwege de drukke wegen in de omgeving en het voorkomen van meerdere functies te karakteriseren als een gemengd stedelijk gebied. Dat houdt in dat het aanvaardbaar is om een kortere afstand te hanteren dan in B&M is aangegeven. De afstand in B&M mag daarom met één stap worden verkleind.

De betreffende VNG-publicatie vormt geen wettelijk kader. De in de publicatie opgenomen afstanden betreffen richtafstanden.

4.11.2 Bedrijven en bestaande woningen

Binnen het bedrijvendeel worden categorie 1, 2 en 3.1 bedrijven overal toegestaan. De richtafstand in het B&M bedraagt voor deze categorieën 0 tot 50 meter. De richtafstanden mogen vanwege de ligging in gemengd stedelijk gebied worden verkleind tot 30 meter. Binnen deze zone van 30 meter zijn woningen in beginsel niet wenselijk vanwege mogelijke overlast van de bedrijven. De bestaande woningen in de omgeving liggen, op enkele woningen en woonboten langs het Van Bossepad na, op meer dan 30 meter afstand van de rand van het bedrijvendeel zodat ten opzichte van het overgrote deel van de bestaande woningen op voorhand al wordt voldaan aan de aanbevolen richtafstand bij bedrijven die tot maximaal categorie 3.1 behoren. Bij het opstellen van de uitwerkingsplannen wordt rekening gehouden met milieuzonering zodat de bedrijven voldoen aan de richtafstanden ten opzichte van de bestaande woningen.

Naast de bedrijven in de categorieën 1 t/m 3.1 maakt het bestemmingsplan als uitzondering ook enkele bedrijven in hogere categorieën mogelijk (3.2 t/m 4.2). Een groot deel van deze bedrijven is momenteel ook al binnen het plangebied aanwezig. Door DMB (thans Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied) is nagegaan welke bestaande bedrijven momenteel tot een hogere milieucategorie behoren (zie bijlage 14). Een deel van deze bedrijven zal worden verplaatst op het terrein maar momenteel is nog niet bekend waar de bedrijven precies komen.

Voor bedrijven die tot categorie 3.2, 4.1 en 4.2 behoren bedraagt de richtafstand in het B&M respectievelijk 100, 200 en 300 meter. Deze richtafstanden mogen vanwege de ligging in gemengd stedelijk gebied worden verkleind naar respectievelijk 50, 100 en 200 meter. Binnen 50, 100 en 200 meter van de rand van het bedrijvendeel bevinden zich diverse bestaande woningen. De bedrijfsgebouwen voor de bedrijven in de hogere categorieën zullen daarom zodanig moeten worden gepositioneerd dat er wordt voldaan aan de richtafstanden ten opzichte van de bestaande woningen. In de uitwerkingsregels is dat als voorwaarde opgenomen.

4.11.3 Bedrijven en nieuwe woningen

De rand van het nieuwe woongebied grenst aan het bedrijvendeel. Momenteel is nog niet exact bekend waar de nieuwe bedrijfsgebouwen en nieuwe woningen precies komen. Dit wordt vastgelegd in de uitwerkingsplannen. Bij het opstellen van de uitwerkingsplannen zal ten aanzien van de nieuwe woningen rekening worden gehouden met milieuzonering. De nieuwe bedrijfsgebouwen en nieuwe woningen zullen zodanig moeten worden gepositioneerd dat er

wordt voldaan aan de richtafstanden. In de uitwerkingsregels is dat als voorwaarde opgenomen.

Naast de hoofdontsluiting richting de Haarlemmerweg komt er ook een secundaire ontsluiting tussen het nieuwe bedrijvendeel en de Jan van Galenstraat. Via deze ontsluiting is het mogelijk dat bestelverkeer en in specifieke situaties ook vrachtverkeer langs/door het nieuwe woongebied rijden. Bij het opstellen van de uitwerkingsplannen zal ten aanzien van de nieuwe woningen ook rekening worden gehouden met milieuzonering als gevolg van deze verkeersontsluiting.

4.11.4 Overig

In de regels van het bestemmingsplan zijn twee bijlagen opgenomen. De eerste bijlage is een Staat van Bedrijfsactiviteiten voor bedrijventerreinen en de tweede bijlage is een Staat van Bedrijfsactiviteiten voor functiemening. De Staat van Bedrijfsactiviteiten voor bedrijventerreinen geldt voor de bedrijven binnen het bedrijvendeel terwijl de Staat van Bedrijfsactiviteiten voor functiemening geldt voor bedrijven binnen het woongebied en de Centrale Markthal.

4.12 M.e.r.-beoordeling

4.12.1 Wettelijk kader

Wet milieubeheer

De Milieueffectrapportage (m.e.r.) is wettelijk verankerd in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer (Wm) (artikel 7.1 tot en met artikel 7.42). Het bestaan, de functie en de werkwijze van een onafhankelijke Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.) is vastgelegd in paragraaf 2.2 Wm (artikel 2.17 tot en met 2.24). In paragraaf 14.2 (artikel 14.4a tot en met 14.16) is de coördinatie bij het maken van een milieueffectrapport (m.e.r.) geregeld.

Besluit milieueffectrapportage

Naast de Wet milieubeheer is het Besluit Milieueffectrapportage (Besluit M.e.r.) belangrijk om te kunnen bepalen of bij de voorbereiding van een plan of een besluit de m.e.r.-procedure moet worden doorlopen. Het Besluit M.e.r. is een algemene maatregel van bestuur (Amvb). Dat de m.e.r.-plicht voor een belangrijk deel is geregeld in het Besluit M.e.r. volgt uit artikel 7.2 Wm. Het Besluit M.e.r. is op 1 april 2011 gewijzigd waarbij een rechtstreekse koppeling naar EU regelgeving is opgenomen. Deze koppeling staat in artikel 2 lid 5 sub b van het besluit:

Europese richtlijn

De wettelijke verankering van m.e.r. in de Wet milieubeheer en het Besluit M.e.r. vormt de 'vertaling' (omzetting) van Europese richtlijnen naar de Nederlandse situatie. In de in het Besluit M.e.r. genoemde bijlage III staan drie hoofdcriteria voor een milieubeoordeling centraal:

1. de kenmerken van het project;
2. de plaats van het project;
3. de kenmerken van de potentiële effecten.

4.12.2 M.e.r. en m.e.r. beoordeling

In de bijlagen C en D bij het Besluit M.e.r. is aangegeven voor welke projecten het maken van een m.e.r. (bijlage C) of een m.e.r. beoordeling (bijlage D) verplicht is. Het plangebied heeft een oppervlak van circa 23 hectare. Het project FCA als geheel zou onder meerdere categorieën gerangschikt kunnen worden die in deze bijlagen voorkomen. In geen enkel geval leidt dit echter tot de plicht tot het maken van een m.e.r. of m.e.r. beoordeling, mede doordat in

dit bestemmingsplan grenzen worden gesteld aan de omvang van de geplande ontwikkelingen. Om de mogelijke effecten van de beoogde ontwikkeling van het gehele FCA goed in beeld te kunnen brengen is er door het stadsdeel voor gekozen om een vormvrije m.e.r. beoordeling uit te voeren. Deze is in juni 2013 uitgevoerd door adviesbureau Wille Fikken (zie bijlage 15). Uit deze vormvrije m.e.r. beoordeling blijkt op basis van de kenmerken van het project, de plaats van het project en de potentiële effecten van het project dat de herontwikkeling van FCA met name tot positieve milieugevolgen zal leiden en dat er geen milieueffectrapport nodig is.

4.13 Regionale behoefte

Op 1 oktober 2012 is het Besluit ruimtelijke ordening aangepast. Teneinde een zorgvuldig ruimtegebruik te stimuleren dient bij het mogelijk maken van een nieuwe stedelijke ontwikkeling gemotiveerd te worden dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte. De motivatie dient te gebeuren aan de hand van een drietal treden:

1. Actuele regionale behoefte;
2. Benutting van beschikbare gronden in bestaand stedelijk gebied;
3. Mogelijkheden om locatie passend te ontsluiten in geval van realisatie buiten bestaand stedelijk gebied.

Omdat het plangebied is gelegen binnen bestaand stedelijk gebied zijn in dit geval alleen de eerste twee treden aan de orde.

4.13.1 Actuele regionale behoefte

Het bestemmingsplan heeft betrekking op een stedelijke ontwikkeling in bestaand stedelijk gebied. Het bestemmingsplan staat de revitalisering van een bestaand bedrijventerrein toe en maakt daarnaast ook de komst van een nieuw woongebied met diverse functies mogelijk. In het navolgende wordt ingegaan op de regionale behoefte aan bedrijventerrein, woningen, detailhandel, horeca en een brede school.

Bedrijventerrein

In de structuurvisie van de gemeente Amsterdam (zie paragraaf 3.4) is aangegeven dat er op metropoolregioniveau onderzoek is uitgevoerd naar de ruimtevraag van bedrijventerreinen. Daaruit blijkt dat de vraag hoger is dan het aanbod bedrijventerreinen. Alleen al de Amsterdamse vraag is 333 hectare terwijl het aanbod blijft steken op 242 hectare. Resultaat van de raming is een tekort aan bedrijventerreinen in Amsterdam voor de periode tussen 2020 en 2030 van 50 tot 90 hectare afhankelijk van het groeiscenario. Het aanbod is daarbij ongelijk verdeeld over de segmenten. Een groot overschot is er op de gemengd-plus terreinen, de transport en distributie is in evenwicht. De modern gemengde, de parkachtige en de binnenstedelijke bedrijventerreinen laten een groot tekort zien van respectievelijk 107, 79 en 43 hectare.

Sinds 1934 verzorgt het Food Center Amsterdam op de huidige locatie aan de Jan van Galenstraat een belangrijk deel van de bevoorrading van de Amsterdamse horeca en restaurants. In het 'Ambitiedocument' voor de herstructurering wordt de betekenis van deze functie voor de Stad Amsterdam toegelicht, zowel economisch als in 'nutsfunctie'. De reden van de herstructurering is vooral modernisering en het verminderen van de overlast voor Amsterdam. De herstructurering zorgt er daarnaast voor dat (boven)regionale functies (de mainportbedrijven) van het terrein zullen verdwijnen. Het vernieuwde Food Center Amsterdam richt zich op bevoorrading van de stad Amsterdam.



Het bedrijventerrein FCA is het enige foodgerelateerde bedrijventerrein in Amsterdam en vervult daarmee een specifieke rol. Er zijn geen plannen om elders in Amsterdam (of in de omgeving) een foodgerelateerd bedrijventerrein te realiseren. Zoals uit het voorgaande blijkt voorziet de herontwikkeling in een actuele behoefte voor de stad Amsterdam.

Woningen

In de structuurvisie van de provincie is aangegeven dat de woningbehoefte voor de metropoolregio Amsterdam circa 150.000 woningen bedraagt voor de periode tot 2040. In de structuurvisie van de gemeente Amsterdam is vanwege de trek naar de stad een opgave van 75.000 woningen vermeld.

In de regio Amsterdam zijn momenteel plannen in uitvoering en in voorbereiding om de grote behoefte aan woningen in te vullen (de zogenaamde planvoorraad). De te realiseren woningen in het plangebied van het onderhavige bestemmingsplan zijn onderdeel van deze regionale planvoorraad.

Ten aanzien van de regionale behoefte aan 1.700 woningen binnen het plangebied geldt dat de regio Amsterdam groeit en naar verwachting zal blijven groeien. Uit het onderzoek 'Houdbaarheid Woningbehoefteprognoses Noordvleuge'⁶ blijkt dat er op de lange termijn een grote woningbehoefte is die leidt tot een uitbreidingsbehoefte van in totaal 269.000 woningen voor de periode 2010-2040 in de regio Amsterdam. Hierbij is nog geen rekening gehouden met het huidige woningtekort. De meeste woningen zijn nodig in Amsterdam. Op de middellange termijn wordt voor Amsterdam een uitbreidingsbehoefte verwacht van ongeveer 50.000 woningen. Als rekening wordt gehouden met het huidige tekort, is er tot 2025 behoefte aan een toevoeging van 66.000 woningen (zie ook navolgende tabel).

	Bevolking	Huishoudens	Woning voorraad	Gewenste woning voorraad	Woningbehoefte	
					excl. inlopen tekort	incl. inlopen tekort
2010	767.456	422.073	394.196	409.517	0	15.321
2013						
2015	813.662	448.946		435.141	25.624	40.945
2020	842.391	463.293		450.209	40.692	56.013
2025	862.966	473.744		460.422	50.905	66.226
'10-'25	95.510	51.671			50.905	66.226

Tabel. Bevolking en woningbehoefte Amsterdam 2010-2025 (Bron: Primos-prognose 2011, ABF Research)

Deze woningbehoefte is gebaseerd op structurele processen als geboorte, sterfte, migratie en huishoudensvorming en laat zich nauwelijks beïnvloeden door problemen op de woningmarkt. De eerstkomende jaren kan de woningproductie als gevolg van de crisis laag blijven, hierdoor zal het woningtekort oplopen. De verwachting is dat op de lange termijn een inhaalvraag zal ontstaan.

De gemeente Amsterdam stuurt en monitort de gemeentelijke planvoorraad in aantallen en planning. De lijst wordt regelmatig bijgewerkt. In de huidige overzichten wordt voor het plangebied rekening gehouden met circa 1.200 woningen. Dat is minder dan waar in het bestemmingsplan van uit is gegaan (1.700 woningen) maar de eventuele realisatie van 500 extra woningen ten opzichte van waar in de planvoorraad van uit is gegaan zal, gelet op het voorgaande, niet leiden tot het realiseren van meer woningen dan waar in de regio Amsterdam

⁶ onderzoek uitgevoerd door Abf in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, 2011.

behoefte aan is. In de volgende versie van het monitoringsoverzicht van de gemeente zal uit worden gegaan van het correcte woningaantal voor FCA. Door middel van de uitwerking(en) kan nog op het aantal woningen worden gestuurd.

De huidige crisis op de woningmarkt zorgt ervoor dat de effectieve vraag naar woningen laag is, ondanks de grote woningbehoefte. Dit heeft te maken met verminderde hypotheekmogelijkheden en gebrek aan vertrouwen, maar ook met verminderde investeringsmogelijkheden van woningcorporaties en ontwikkelaars. Ook is het aanbod onvoldoende aangepast op de vraag naar meer huur in plaats van koop. Bij de ontwikkeling van het toekomstige woongebied in het plangebied wordt daar op ingespeeld door een stapsgewijze ontwikkeling. Dat houdt in dat er kleine kavels marktgericht worden uitgegeven waarbij woningen pas worden gebouwd nadat er zicht is op afzet.

Detailhandel

In het bestemmingsplan wordt 750 m² bvo detailhandel bij recht mogelijk gemaakt (met een vestigingsgrootte van 250 m² bvo). Dit oppervlak is niet substantieel maar gerelateerd aan het gegeven dat er een nieuw woongebied wordt ontwikkeld. De detailhandel is bedoeld om te zorgen voor een levendig en aantrekkelijk woongebied.

Door middel van een wijzigingsbevoegdheid kan het totale oppervlak aan detailhandel worden verruimd van 750 m² bvo naar 2.000 m² bvo. Toepassing van de wijzigingsbevoegdheid is echter alleen mogelijk indien de uitbreiding aan detailhandel niet leidt tot een onaanvaardbare verslechtering van het functioneren van detailhandel in de omgeving. Op die manier is voldoende gewaarborgd dat een verruiming van detailhandel geen invloed zal hebben op de regionale behoefte aan detailhandel.

Horeca

Het bestemmingsplan maakt de vestiging van horeca mogelijk, waaronder een hotel van 3.000 m². Zoals ook in hoofdstuk 3 is aangegeven is de structuurvisie de opgave geformuleerd om in Amsterdam voor 2015 circa 9.000 hotelkamers te realiseren, als onderdeel van de regionale behoefte aan 15.000 extra hotelkamers. In de afgelopen jaren zijn er in de regio veel hotels ontwikkeld. Momenteel werken Amsterdam en Haarlemmermeer aan een actualisatie van de regionale hotelstrategie voor de periode 2016-2022 (B&W Amsterdam, d.d. oktober 2013). Daaruit blijkt dat de groei van de hotelmarkt in de regio de komende jaren doorzet, met name in Amsterdam en Haarlemmermeer. In Amsterdam en Haarlemmermeer is momenteel voldoende planologische ruimte in de diverse bestemmingsplannen opgenomen om de berekende marktruimte tot 2020 te kunnen faciliteren waardoor er een gezonde, internationaal concurrerende hotelmarkt is ontstaan. Het algeheel stimuleren van extra hotelkamers zal daarom worden losgelaten en in plaats daarvan wordt regionaal ingezet op hotelontwikkelingen die zorgen voor een optimale en duurzame waardedoelvoeging: het juiste hotel op de juiste plek zodat een discrepantie tussen vraag en aanbod wordt voorkomen. Daarbij zal gebruikt worden gemaakt van een zogenaamde hotelladder en de kansenkaart. Op de kansenkaart is aangegeven waar regionaal gezien de beste kansen voor extra hotels liggen. Op de kansenkaart is het plangebied van het Food Center aangewezen als kansengebied voor de vestiging van een nieuw hotel. Deze kansenkaart is een bijlage bij de regionale hotelstrategie 2016-2022. Geconcludeerd kan worden dat het in het bestemmingsplan toestaan van een hotel leidt tot de invulling van de regionale behoefte aan hotels in de periode 2016-2022.

Brede school

Stadsdeel West heeft onderzoek verricht naar de leerlingenprognose van het stadsdeel, inclusief FCA. Op basis van deze prognose, het beleid rondom brede scholen en de gewenste

vernieuwing van onderwijshuisvesting heeft het Dagelijks Bestuur de wens uitgesproken een nieuwe brede school te realiseren in het plangebied. Het is de bedoeling dat met de realisatie van een nieuwe school een bestaand schoolgebouw in de omgeving gesloten zal worden. Met de schoolbesturen zal een en ander verder overlegd worden.

4.13.2 Benutting van beschikbare gronden in bestaand stedelijk gebied

Het huidige bedrijventerrein heeft een bedrijfsvloeroppervlak van 100.000 m². Na herontwikkeling zal het bedrijfsvloeroppervlak maximaal 110.000 m² bedragen. De voorziene herontwikkeling leidt tot een efficiënter ruimtegebruik op een deel van het huidige bedrijventerrein. Er is daardoor geen sprake van een nieuw bedrijventerrein.

De 1.700 woningen en de overige functies zullen in het kader van herstructurering van het bestaande bedrijventerrein worden gerealiseerd in te transformeren bestaand stedelijk gebied.

4.14 Economische uitvoerbaarheid

De gronden in het plangebied zijn in eigendom van de gemeente. Een deel van de gronden is in erfpacht uitgegeven.

De bedrijven op het Food Center dringen al jarenlang aan op herstructurering van het bedrijventerrein. In 2005 is door de gemeente en de bedrijven de 'ontwikkelingsstrategie' opgesteld, waarin scenario's voor de toekomst van het terrein zijn omschreven. Uitgangspunt is dat herstructurering van het Food Center mede in het belang van de aldaar gevestigde buikbedrijven zal plaatsvinden. In 2009 heeft de gemeente daarom in nauw overleg met de ondernemers van het FCA, de kaders voor de herstructurering vormgegeven. Na inspraak door omwonenden hebben de stadsdeelraad en de gemeenteraad in 2010 de ruimtelijke en financiële randvoorwaarden voor de totale herstructurering van het FCA terrein vastgesteld (zie bijlage 1, besluit gemeenteraad d.d. 18 februari 2010). Ook de ondernemers hebben in hun Algemene Ledenvergadering unaniem ingestemd met de randvoorwaarden. Het draagvlak bij de ondernemers is van groot belang voor het welslagen van de herstructurering.

De herstructurering is vervolgens als 'gebiedsconcessie' in de markt gezet. De concessie houdt in dat een marktpartij gedurende deze concessieperiode zelf verantwoordelijk is voor de businesscase, waaronder de grond- vastgoed- en beheerexploitatie. Voorafgaand aan de aanbesteding heeft de gemeente zelf een eigen onderzoek opgesteld waaruit bleek dat er, boven de som van kosten en opbrengsten, circa. € 20 miljoen nodig is om de businesscase rendabel te maken. De gemeenteraad heeft dit bedrag op 18 februari 2010 als maximale financiële bijdrage in 2010 beschikbaar gesteld voor het FCA (zie ook bijlage 1). Over de voorwaarden waaronder en de vorm waarin de financiële bijdrage door de gemeente aan de ontwikkelaar ter beschikking zal worden gesteld, zijn nadere afspraken gemaakt, welke zijn neergelegd in de Realisatie en Exploitatieovereenkomst FCA (de REOK).

De gebiedsconcessie is Europees aanbesteed middels de 'concurrentiegerichtte dialoog'. In december 2012 heeft de gemeente de definitieve inschrijvingen ontvangen. De aanbestedingscommissie, waarin de Verenigde Bedrijven van het FCA vertegenwoordigd waren, heeft op 12 juni 2013 advies uitgebracht aan het College van B&W en het Dagelijks Bestuur van Stadsdeel West. Zij adviseerde unaniem de inschrijving van het consortium Ballast Nedam Bouw & Ontwikkeling B.V./ VolkerWessels Vastgoed B.V. geldig te verklaren en de opdracht voor de herstructurering FCA te gunnen aan dat consortium. De verenigde bedrijven van het FCA steunden dit advies.

In december 2013 zal het College, na een zwaarwegend positief advies van het Dagelijks Bestuur van Stadsdeel West, definitief besluiten om tot de genoemde gunning over te gaan.

De gemeente en de ontwikkelaar hebben een privaatrechtelijke overeenkomst (REOK) opgesteld welke in werking treedt bij definitieve gunning. In bijlage 16 is een zakelijke beschrijving opgenomen van de inhoud van deze REOK.

De ontwikkelaar beschikt in beginsel over voldoende financiële middelen om de gehele herstructurering uit te voeren en de verplichtingen uit de REOK na te komen.

In de REOK is een planschadeovereenkomst opgenomen waarbij het consortium zich jegens de gemeente verplicht tot vergoeding van eventuele planschade die wordt toegewezen als gevolg van planologische maatregelen ten behoeve van de realisatie van het FCA. Daarnaast zullen de gronden door de gemeente met toepassing van de REOK in erfpacht worden uitgegeven. De gemeente zal, gelet op het vorenstaande, geen exploitatieplan als bedoeld in artikel 6.12 Wro vast stellen, omdat het verhaal van de door de gemeente kosten als bedoeld in afdeling 6.4. Wro anderszins is verzekerd door bovengenoemde REOK.

Naar aanleiding van de ingediende zienswijzen (zie paragraaf 4.14) heeft het stadsdeel het onafhankelijke onderzoeksbureau Stichting Adviesbureau Onroerende Zaken (SAOZ) gevraagd een planschaderisicoanalyse op te stellen (zie bijlage 17). De te verwachten financiële uitkomst van de planschaderisicoanalyse wordt niet openbaar gemaakt, gelet op de financiële belangen en de onderhandelingspositie van de gemeente en de ontwikkelaar. De ontwikkelaar is bekend met de uitkomst van de planschaderisicoanalyse.

Het risico dat er daadwerkelijk directe planschade geclaimd (en toegewezen) zal worden, zoals de analyse aangeeft, is uiteindelijk beperkt. De gehele herstructurering wordt immers op verzoek van deze bedrijven uitgevoerd, die uiteindelijk ook zullen kunnen beschikken over een "state of the art" bedrijventerrein, met een betere ontsluiting. De bedrijven hebben bovendien op de Algemene Ledenvergadering van de Verenigde Bedrijven FCA ingestemd met de randvoorwaarden voor het nieuwe terrein (Ambitiedocument, zie bijlage 1) én met het plan van het consortium. Het is aan de individuele bedrijven en het consortium om inhoudelijk en financieel tot overeenstemming te komen over de concrete uitvoering van de ontwikkeling.

Het risico op het optreden van indirecte planschade is verwaarloosbaar. In de huidige situatie ervaren omwonenden overlast van geluid, luchtvervuiling en van het FCA als 'eiland' in de stad. De nieuwbouwplannen hebben, ook naar de mening van de overgrote meerderheid van de omwonenden, een positieve invloed op de omgeving. Daarbij gaat het om een verbetering van de stedenbouwkundige- en beeldkwaliteit, de vermindering van overlast en het verbeteren van woon- en leefmilieu. Bovendien zal de realisatie van een woonwijk ter plaatse van een voorheen overlastgevend bedrijvendeel een positief effect hebben op de waarde van de bestaande omliggende woningen en daarmee een planologisch voordeel opleveren.

Één van de indieners van zienswijzen heeft gewezen op de mogelijkheid dat de REOK door de ontwikkelaar tussentijds wordt opgezegd. Het is juist dat de REOK voorziet in de mogelijkheid van tussentijdse opzegging door de ontwikkelaar, op de datum gelegen tussen minimaal 12 maanden en maximaal 18 maanden na de datum waarop de REOK is ondertekend, indien naar het oordeel van de ontwikkelaar op die datum onvoldoende zekerheid bestaat over de bereidwilligheid van de op het FCA gevestigde ondernemers om met de ontwikkelaar tot overeenstemming te komen. De opzegtermijn bedraagt in dat geval tenminste drie maanden. De achtergrond van deze bepaling is gelegen in de omstandigheid dat, waar met de herontwikkeling van het FCA de belangen van de op het terrein gevestigde ondernemers worden gediend, van die ondernemers mag worden gevraagd dat zij medewerking verlenen aan de totstandkoming van de ontwikkeling en (op redelijke voorwaarden) met de ontwikkelaar overeenstemming bereiken. Wanneer die overeenstemming onverhoopt niet wordt bereikt dan is de ontwikkelaar bevoegd de REOK tussentijds op te zeggen. Alsdan zal de door de gemeenteraad van Amsterdam ter beschikking gestelde financiële bijdrage voor andere doelen worden aangewend en acht de gemeente zich vrij een niet langer op het tot stand brengen van de ontwikkeling gericht, conserverend, bestemmingsplan in procedure te brengen.

Al met al is de financiële uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan zo goed mogelijk gewaarborgd, waarbij het stadsdeel ervan uitgaat dat alle partijen (de op het FCA gevestigde bedrijven, de ontwikkelaar, de omwonenden en de gemeente) belang hebben bij het tot stand brengen van de ontwikkeling.

4.15 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

4.15.1 Inspraak

Gedurende het gehele proces om te komen tot de herstructurering van het Food Center Amsterdam zijn de bedrijven en omwonenden zoveel mogelijk betrokken bij de planvorming, zoals uit het navolgende overzicht blijkt:

- De Ontwikkelingsstrategie FCA, vastgesteld door de gemeenteraad in 2005, is samen met de ondernemers van het Food Center door de gemeente opgesteld. De ontwikkelingsstrategie doet vooral uitspraak over het belang van het Food Center op de huidige locatie en maakt onderscheid in Buikbedrijven en Mainportbedrijven.
- In 2008 is een Convenant Milieumaatregelen Jan van Galenstraat afgesloten tussen onder andere de gemeente en de Verenigde Bedrijven van het Food Center. Het convenant verplicht de gemeente om de Noordelijke Ontsluiting te optimaliseren tot een volwaardige toegang. Daarnaast bevat het convenant afspraken om te komen tot een duurzamer vervoer.
- In 2009 is door de gemeente, samen met de bedrijven, toegewerkt naar een haalbare aanpak voor de herstructurering. Hierdoor werd de weg ingeslagen naar het aanbesteden van een Concessie. Op de ruimtelijke randvoorwaarden zoals geformuleerd in het 'Ambitiedocument' is eind 2009 inspraak verleend aan omwonenden en bedrijven. Daarna is het Ambitiedocument Herstructurering Food Center Amsterdam samen met het Procesdocument (de projectaanpak) begin 2010 vastgesteld door de raad.
- Naar aanleiding van bedenkingen van omwonenden van de Visseringstraat, van Rappardstraat en Van Bossepad is een nadere studie gedaan naar de effecten van het aanleggen van een Langzaam Verkeersverbinding met bruggen over het Westelijk en Oostelijk marktkanaal. De studie is meerdere malen besproken met een klankbordgroep en er is inspraak op verleend voorafgaand aan de vaststelling van de studie door de stadsdeelraad in 2011.
- Op basis van het raadsbesluit van 2010 is de aanbesteding van de concessie gestart. De consortia die deelnamen aan de aanbesteding is meerdere malen de gelegenheid geboden (al dan niet door de gemeente georganiseerd) om met ondernemers en omwonenden te spreken en ideeën op te doen voor de uitwerking van hun plan. In de aanbestedingscommissie, die de definitieve inschrijvingen heeft beoordeeld op geldigheid en plankwaliteit en de gemeente heeft geadviseerd over gunning, was een vertegenwoordiger van de Verenigde Bedrijven van het Food Center opgenomen. Na de uitspraak over de geldigheid van de inschrijvingen en voordat de aanbestedingscommissie een uitspraak deed over plankwaliteit, zijn omwonenden en bedrijven geconsulteerd over het plan van VolkerWessels/BallastNedam. Deze meningen zijn door de aanbestedingscommissie in hun eindoordeel meegewogen.

4.15.2 Vooroverleg artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening

Over het voorontwerp bestemmingsplan heeft conform artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) schriftelijk overleg plaatsvinden met de volgende instanties:

1. De Hoofdingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat in de directie Noord-Holland
2. Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed
3. Provincie Noord-Holland, Directie Beleid, sector Ruimtelijke Inrichting.
4. Gemeente Amsterdam, Dienst Ruimtelijke Ordening (DRO)



5. Gemeente Amsterdam, dienst Milieu- en bouwtoezicht (dMB)
6. Gemeente Amsterdam, Bureau Monumenten en Archeologie (BMA)
7. Brandweer Amsterdam-Amstelland
8. Waternet
9. Gasunie
10. Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Amsterdam

Daarnaast is het voorontwerp bestemmingsplan ook worden voorgelegd aan de Verenigde Bedrijven FCA.

DRO en BMA van de gemeente Amsterdam hebben gereageerd op het voorontwerp, evenals Waternet, de Gasunie en de Kamer van Koophandel. De reactie van de Kamer van Koophandel is in samenspraak met de Verenigde Bedrijven FCA gegaan. Van de overige instanties is geen reactie ontvangen.

De reacties van de instanties die hebben gereageerd zijn hieronder samengevat en voorzien van een beantwoording.

4. *Gemeente Amsterdam, Dienst Ruimtelijke Ordening (DRO)*

Opmerking

Het plan past binnen de ambities en uitgangspunten van de structuurvisie.

Antwoord

De conclusie in de beschrijving van de structuurvisie is aangevuld met de opmerking van de adressant.

6. *Gemeente Amsterdam, Bureau Monumenten en Archeologie (BMA)*

Opmerking

Er zijn geen opmerkingen ten aanzien van archeologie.

Antwoord

De reactie leidt niet tot aanpassingen in het bestemmingsplan.

Opmerking

Verzocht wordt om in paragraaf 1.2 van de toelichting (geschiedenis van het plangebied) toe te voegen dat de Centrale Markthal destijds een prestigieus project was, waarvoor de toonaangevende N. Lansdorp destijds hoofdarchitect van de gemeentelijke afdeling Gebouwen van de dienst der Publieke Werken werd ingezet.

Antwoord

Naar aanleiding van de opmerking is de toelichting op dit punt aangevuld.

Opmerking

Behalve de Centrale Markthal zijn in het plangebied ook nog andere cultuurhistorische betekenisvolle gebouwen aanwezig, namelijk de Koelhal, de vishal en de aardappelloods. Op de westgevel van de Koelhal is bovendien een schildering van Keith Haring aangebracht. Deze is van waarde. In het Ambitiedocument is uitgegaan van behoud van deze schildering.

Verzocht wordt om de cultuurhistorisch waardevolle elementen te benoemen in paragraaf 3.4 (gemeentelijk beleid) alsmede in paragraaf 4.9 (cultuurhistorie en archeologie) van de toelichting en daarbij tevens te verwijzen naar het rapport van BMA. Geadviseerd wordt om het rapport als bijlage op te nemen. De cultuurhistorische elementen zouden bij voorkeur op de planverbeelding worden aangeduid door middel van een cultuurhistorische dubbelbestemming aangezien het ingediende herstructureringsplan uitgaat van behoud van de Koelhal, de schildering en vishal. In de dubbelbestemming kan worden opgenomen dat het dagelijks bestuur advies inwint van BMA.

Antwoord

Naar aanleiding van de opmerking is de toelichting op dit punt aangevuld. Ook is het rapport van BMA als bijlage opgenomen. De overige cultuurhistorische elementen zijn echter niet dubbelbestemd. De bedoelde elementen hebben geen monumentenstatus en behoud is bij de ontwikkeling van het plan van de ontwikkelende partijen niet als eis gesteld door de gemeente. In het huidige plan van de ontwikkelende partijen wordt weliswaar uitgegaan van behoud maar gaandeweg het proces kan toch blijken dat (gedeeltelijke) vervanging van één of meerdere elementen noodzakelijk is. Een dubbelbestemming zou een dergelijke vervanging teveel belemmeren.

Opmerking

Het wordt raadzaam gevonden om de zones van de molenbiotopen van De Otter en De Bloem op de planverbeelding weer te geven aangezien er in de toelichting veel aandacht aan wordt besteed en er in de regels voorwaarden aan worden verbonden.

Antwoord

Het aanduiden van een molenbiotoop is gelet op de structuurvisie van de provincie niet verplicht. Wel dient er zoveel mogelijk rekening te worden gehouden met een molenbiotoop. Vandaar dat in de toelichting is ingegaan op de beide molens. In de (uitwerkings)regels is opgenomen dat een uitwerkingsplan niet mag leiden tot een onaanvaardbare negatieve invloed op de windsituatie bij houtzaagmolen De Otter. Er is dan ook geen aanleiding om de molenbiotoop op de planverbeelding aan te duiden.

Opmerking

De adressant heeft een tekstvoorstel voor paragraaf 2.3 (nadere invulling van het project) en paragraaf 3.4 (gemeentelijk beleid).

Antwoord

Naar aanleiding van de opmerking is de toelichting aangepast.

Opmerking

De afstand van 20 meter die onbebouwd dient te blijven vanaf de zuid-, oost- en westzijde van de Centrale Markthal is niet goed waarneembaar op de planverbeelding. Geopperd wordt om een aanduiding op te nemen.

Antwoord

De zone van 20 meter is gevrijwaard van bebouwing doordat ter plaatse geen bouwvlak is opgenomen. Hiervoor is geen aanduiding nodig. Wel is ten aanzien van de westgevel een aanduiding opgenomen omdat de gronden ten westen van de Centrale Markthal door middel van een wijzigingsbevoegdheid aangepast kunnen worden. Door middel van de aanduiding wordt voorkomen dat er in een wijzigingsplan alsnog een bouwvlak in de zone van 20 meter van de westgevel komt.

Opmerking

In paragraaf 4.9 (cultuurhistorie en archeologie) kan in worden gegaan op de in het Ambitiedocument en het plan opgenomen zichtbaarheid van de Centrale Markthal vanaf de Jan van Galenstraat en het feit dat er geen gebouwen direct voor het gebouw mogen worden gezet die de zichtbaarheid in de weg staan.

Antwoord

Naar aanleiding van de opmerking is de toelichting aangepast. In de (uitwerkings)regels is overigens al rekening gehouden met de zichtlijn vanaf de Jan van Galenstraat.

Opmerking

Gevraagd wordt of alle voorgestelde functies in het ingediende plan voor de Centrale Markthal mogelijk zijn zonder horeca van categorie 2.



Antwoord

De voorgestelde functies in het ingediende plan zijn mogelijk zonder horeca van categorie 2 (nachtzaak). In de regels is ter plaatse van de Centrale Markthal geen horeca van categorie 2 toegestaan.

Opmerking

Het toestaan van 6 meter hogere bouwwerken geen gebouwen zijnde kan leiden tot zichtbelemmerende muren en schuttingen. Het zou beter zijn om een geringere hoogte toe te staan en eventueel eisen te stellen aan de materialisering.

Antwoord

Een hoogte van 6 meter voor bouwwerken geen gebouwen zijnde is toegepast ten behoeve van de uit werken bestemmingen ter plaatse van het bedrijventerrein. Hier dient een hogere bouwhoogte niet op voorhand te worden uitgesloten. Eventueel kan in het kader van het uitwerkingsplan een lagere bouwhoogte worden vastgesteld. Een bestemmingsplan kan geen eisen stellen aan de materialisering van een bouwwerk.

Opmerking

Bij de bestemmingen die geen betrekking hebben op water is niet duidelijk dat het om voorzieningen of aangrenzend terrein bij ligplaatsen gaat en niet om ligplaatsen zelf.

Antwoord

Omdat het bestemmingsplan globaal van karakter is zijn in de bestemmingen die niet specifiek betrekking hebben op het water (o.a. de uit te werken bestemmingen) ook water en ligplaatsen mogelijk gemaakt.

Opmerking

In de toelichting zou zijn aangegeven dat delen van het terrein met de bestemming 'Bedrijventerrein - uit te werken' eventueel tot wonen ontwikkeld kunnen worden maar dat is niet in de regels opgenomen.

Antwoord

Binnen de bestemming 'Bedrijventerrein - uit te werken' is wonen niet aan de orde en daarom niet mogelijk gemaakt. Wel zijn er delen van het plangebied waarvan gaandeweg zal blijken of deze delen zullen worden gebruikt als bedrijventerrein of als woongebied. Deze delen zijn bestemd als 'Gemengd - uit te werken'.

Opmerking

Binnen diverse bestemmingen is een bebouwingspercentage van 100% voor het bouwvlak opgenomen. Omdat het bouwvlak het gehele bestemmingsvlak beslaat vraagt de adressant of dat de bedoeling is.

Antwoord

Het plangebied is globaal bestemd door middel van uit te werken bestemmingen. Omdat het bebouwingspercentage momenteel nog niet zeker is, is in de bestemmingen 'Bedrijventerrein - uit te werken' en 'Gemengd - uit te werken' een maximum bebouwingspercentage van 100% van het bouwvlak opgenomen. Bij het opstellen van één of meerdere uitwerkingsplannen kan het maximum bebouwingspercentage worden verlaagd en kunnen bouwvlakken worden verkleind.

Opmerking

In de bestemmingen 'Gemengd - uit te werken' en 'Woongebied - uit te werken' is vermeld dat 30 meter hoog mag worden gebouwd maar op de planverbeelding is 35 meter aangegeven. Bovendien wordt de mogelijkheid geboden van hoogbouw ten oosten van de Centrale Markthal terwijl daar in het ingediende plan niet van uit wordt gegaan. De aanduiding voor het hoogte accent wekt verwarring.

Antwoord

Het plangebied is globaal bestemd door middel van uit te werken bestemmingen. Er is daarbij ook globaal aangegeven binnen welke zones hoogteaccenten tot 35 meter hoog mogelijk zijn.

Dat is gedaan door middel van een aanduiding. Er zijn daarbij ruimere zones aangehouden dan in het ingediende plan is aangegeven omdat het ingediende plan mogelijk nog op onderdelen wordt gewijzigd. In het bestemmingsplan is als aanvullende eis opgenomen dat hoogteaccenten van 30 meter of hoger alleen zijn toegestaan indien uit een hoogbouweffectrapportage blijkt dat de betreffende bouwhoogte ruimtelijk inpasbaar is.

Opmerking

Inpassing van hoogbouw is niet alleen in het kader van de HER/UNESCO gewenst maar ook in relatie tot de Centrale Markthal. Geadviseerd wordt om een regel op te nemen die daarin voorziet, in combinatie met een advies door BMA. Dat sluit aan bij het Ambitiedocument en de toelichting.

Antwoord

Het plangebied is gelegen binnen 2 kilometer van het UNESCO-gebied. Eventuele bebouwing hoger dan 30 meter dient daarom door middel van een HER te worden beoordeeld op mogelijke effecten op het stedelijk landschap.

In het Ambitiedocument is aangegeven dat gestreefd wordt naar een goede ruimtelijke inpassing van de Centrale Markthal. Dat is in het bestemmingsplan gewaarborgd door een 20 meter brede bebouwingsvrije zone rondom de zuid-, oost- en westgevel van de Centrale Markthal, alsmede door rekening te houden met een zichtlijn vanaf de Jan van Galenstraat. In de private overeenkomst is het belang van de Centrale Markthal eveneens gewaarborgd.

Opmerking

Het streven naar een stille zijde van woningen is onduidelijk doordat onduidelijk is ten opzichte waarvan de woning een stille zijde moet hebben.

Antwoord

In artikel 1 van de regels is aangegeven wat onder een stille zijde wordt verstaan. Daaruit blijkt dat een woning een stille zijde moet hebben ten opzichte wegverkeerslawaaï, industrielawaaï en spoorweglawaaï.

Opmerking

Verzocht wordt om in de bestemming 'Woongebied - uit te werken' uit te gaan van de zuidgevel van het rijksmonument in plaats van de gevel.

Antwoord

Naar aanleiding van de opmerking is de regel aangepast.

Opmerking

Het is onduidelijk waarom de voormalige insteekhavens zijn aangegeven.

Antwoord

De voormalige insteekhavens zijn in verband met de archeologische verwachting dubbelbestemd als 'Waarde - Archeologie'.

8. Waternet

Opmerking

De peilscheiding rondom de begraafplaats Vredenhof ontbreekt. Verzocht wordt om deze peilscheiding als waterkering in de toelichting te benoemen en door middel van een dubbelbestemming ook als zodanig op de planverbeelding weer te geven. De zone van de waterkering bedraagt 20 meter aan weerszijden van het hart van het Vredenhofpad.

Antwoord

Naar aanleiding van de opmerking is het gedeelte van de zone dat is gelegen binnen het plangebied van het bestemmingsplan dubbelbestemd als 'Waterstaat - Waterkering'. In de toelichting is bij waterkeringen nader ingegaan op de peilscheiding rondom de begraafplaats.

9. Gasunie

Opmerking

De Gasunie heeft het bestemmingsplan getoetst aan het externe veiligheidsbeleid van het Ministerie van I&M voor aardgastransportleidingen. Daaruit blijkt dat het plangebied buiten de 1% letaliteitsgrens van de dichtstbijzijnde leiding valt. De betreffende leiding heeft derhalve geen invloed op de verdere planontwikkeling.

Antwoord

Onder dankzegging voor de verrichte toetsing leidt de reactie niet tot aanpassingen in het bestemmingsplan.

10. Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Amsterdam (in samenspraak met de Verenigde Bedrijven FCA)

Opmerking

Op de Centrale Markthal na is het huidige bedrijventerrein door middel van uit te werken bestemmingen bestemd. Door deze wijze van bestemmen worden de bedrijven die nu op het bedrijventerrein zijn gevestigd onder het overgangsrecht geplaatst. Daardoor worden de bedrijven onnodig belemmerd in hun bedrijfsvoering aangezien verandering van het gebruik niet mogelijk is, tenzij de afwijking van het bestemmingsplan daardoor naar aard en omvang wordt verkleind. De situatie ten tijde van het vaststellen van het bestemmingsplan wordt daarmee bevroren. De ontwikkelmogelijkheden van de ondernemers worden beperkt.

Antwoord

Op de Centrale Markthal na is het huidige bedrijventerrein in het voorontwerp bestemmingsplan bestemd als 'Bedrijventerrein - uit te werken', 'Gemengd - uit te werken' en 'Woongebied - uit te werken'. Binnen de bestemmingen 'Bedrijventerrein - uit te werken' en 'Gemengd - uit te werken' is een verandering in gebruik mogelijk ten behoeve van een buikbedrijf of servicebedrijf. Binnen de bestemming 'Woongebied - uit te werken' is een verandering in het gebruik ten behoeve van buik- of servicebedrijf niet mogelijk. Gelet op de voorgenomen herontwikkeling is het onvermijdelijk om de bedrijven die binnen de bestemming 'Woongebied - uit te werken' zijn gelegen onder het overgangsrecht te laten vallen. Mede naar aanleiding van de opmerking is het bestemmingsplan aangepast doordat in het bestemmingsplan een afwijkingsbevoegdheid is opgenomen om het bouwverbod te kunnen doorbreken ten behoeve instandhouding, geheel of gedeeltelijke vernieuwing en uitbreiding van bestaande bebouwing ten behoeve van gebruik van gronden en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan. De uitbreiding mag daarbij niet leiden tot een vergroting van de goot- of bouwhoogte, het oppervlak en/of de inhoud met meer dan 15% of een belemmering van de beoogde nieuwbouw dan wel een beperking van de naastgelegen gronden.

Opmerking

Het bestemmingsplan biedt de ruimte om delen van het gebied te ontwikkelen zonder dat hieraan verplichtingen worden gekoppeld om andere delen van het gebied tegelijk te ontwikkelen. Daardoor kan eerst het woongebied en pas daarna het bedrijventerrein worden ontwikkeld. Afgevraagd wordt waar de huidige bedrijven ter plaatse van het toekomstige woongebied heen moeten indien het toekomstige bedrijventerrein nog niet is ingevuld, mede gelet op de beperkingen als gevolg van het recht van eerste koop door de gemeente Amsterdam.

Antwoord

In het ingediende plan is een voorstel voor de fasering gedaan, welke uitgaat van een geleidelijke ontwikkeling van zowel het nieuwe bedrijventerrein als het woongebied. Over de precieze ontwikkelstrategie worden nadere afspraken met de huidige bedrijven gemaakt.

Opmerking

De doorlooptijd van de planontwikkeling bedraagt 10 tot 15 jaar en is daarmee voorbij de planhorizon van 10 jaar. Doordat in het bestemmingsplan geen fasering is opgenomen met betrekking tot de uitwerking schept dit voor ondernemers grote onzekerheid over de bedrijfsvoering. Ondernemers zouden 10 jaar onder het overgangsrechtelijke regime van het bestemmingsplan kunnen vallen zonder dat er concreet zicht is op de eindsituatie. Dat is onaanvaardbaar en heeft grote economische schade tot gevolg.

Antwoord

In het ingediende plan is een voorstel voor de fasering gedaan. Daaruit blijkt dat het grootste deel van het plangebied binnen een periode van circa 10 jaar zal worden ontwikkeld. Een deel van het bedrijventerrein ten noordwesten van de Centrale Markthal zal naar verwachting mogelijk niet binnen de planhorizon worden herontwikkeld. Mede naar aanleiding van de opmerking is dit deel van het bedrijventerrein in het ontwerpbestemmingsplan alsnog conserverend bestemd. Mocht in de toekomst blijken dat een transformatie binnen de planperiode toch aan de orde is dan kan er gebruik worden gemaakt van een wijzigingsbevoegdheid die in het bestemmingsplan is opgenomen. Tevens is mede naar aanleiding van de opmerking in de toelichting van het bestemmingsplan nader ingegaan op de voorgenomen fasering van de herontwikkeling. Over de precieze ontwikkelstrategie worden nadere afspraken met de huidige bedrijven gemaakt.

Opmerking

De indeling van het plangebied, zoals weergegeven op de planverbeelding, wijkt af van de gekozen noord-zuidscheiding zoals opgenomen in de Ontwikkelingsstrategie uit 2005. Het bedrijventerrein wordt kleiner dan het woongebied doordat de grens tussen het nieuwe FCA en het woongebied is opgeschoven naar het noorden. Dit komt met name doordat het gebied aan de westkant (tussen het Westelijk Marktkanaal en de Centrale Markthal) als 'Woongebied - uit te werken' is bestemd. Ook is een deel aan de westkant van het bedrijventerrein bestemd als 'Gemengd - uit te werken'. Alhoewel hier buikbedrijven en servicebedrijven zijn toegestaan is er ook ruimte voor o.a. woningen. Weliswaar wordt een andere indeling niet bij voorbaat afgewezen in het Ambitiedocument maar in het bestemmingsplan is niet onderbouwd waarom voor deze andere indeling is gekozen. De motivering zou op dat punt moeten worden aangevuld. De verkleining van het aantal hectare is dusdanig dat de Verenigde Bedrijven zich niet meer herkenning in de uitgangspunten zoals die zijn geformuleerd ten behoeve van de herontwikkeling. Verzocht wordt om het gebied tussen de Centrale Markthal en het Westelijk Marktkanaal te bestemmen als 'Gemengd' en het gebied tussen de Centrale Markthal en het Oostelijk Marktkanaal te bestemmen als 'Bedrijventerrein'.

Antwoord

De gehanteerde indeling op de planverbeelding is gebaseerd op het ingediende plan. In het bestemmingsplan is daarbij rekening gehouden met enige marge maar de indeling is zodanig dat het bedrijventerrein aan de noordkant van het plangebied wordt gerealiseerd en het woongebied aan de zuidkant.

Het bestemmingsplan is inmiddels aangepast doordat voor de strook tussen het Westelijk Marktkanaal en de Centrale Markthal is uitgegaan van de bestaande situatie aangezien de transformatie naar verwachting mogelijk niet binnen de planperiode zal plaatsvinden. De gronden zijn daarom bestemd als 'Bedrijventerrein'. Wel is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen welke kan worden toegepast indien in de toekomst blijkt dat een transformatie wel gerealiseerd zal worden binnen de planperiode. De wijzigingsbevoegdheid maakt het mogelijk om de betreffende strook (deels) te wijzigen naar de bestemming 'Bedrijventerrein - uit te werken' en/of de bestemming 'Woongebied - uit te werken'.

De bestemming van de strook tussen de Centrale Markthal en het Oostelijk Marktkanaal is naar aanleiding van de opmerking gedeeltelijk aangepast doordat een deel van de strook als 'Bedrijventerrein - uit te werken' is bestemd. In het overige deel van de strook is de bestemming 'Gemengd - uit te werken' gehandhaafd. Binnen deze bestemming is zowel een invulling als bedrijventerrein als een invulling als woongebied mogelijk. De uiteindelijke invulling volgt in het kader van het uitwerkingsplan.

Opmerking

Het oppervlak voor bedrijven wijkt af van hetgeen door de ondernemers wenselijk wordt geacht. In het Ambitiedocument is een oppervlak van 117.641 m² aangegeven, waarvan 95.635 m² voor buikbedrijven. Deze cijfers zijn uit 2009. In het bestemmingsplan is maximaal 99.000 m² beschikbaar gesteld voor buikbedrijven. Dat is een zeer geringe uitbreidingsmogelijkheid ten opzichte van de cijfers uit 2009. Door meer gronden ten behoeve van bedrijventerrein te bestemmen wordt tegemoetgekomen aan de gewenste uitbreidingsmogelijkheden.

Antwoord

In het Ambitiedocument is aangegeven dat het nieuwe FCA minimaal 95.000 m² bruto vloeroppervlak bedrijfsruimte dient te bevatten. In de algemene gebruiksregels van het bestemmingsplan is voor buikbedrijven en servicebedrijven een gezamenlijk maximum bruto vloeroppervlak van 110.000 m² opgenomen, waarvan maximaal 11.000 m² ten behoeve van servicebedrijven. Het maximum bruto vloeroppervlak in het bestemmingsplan voldoet daarmee aan het minimale bruto vloeroppervlak als bedoeld in het Ambitiedocument en is hoger dan de 99.000 m² zoals door de adressant is genoemd.

Opmerking

In verband met hygiëne van de verhandelde waar en om levering in de nachtelijke uren te kunnen blijven garanderen is het voor de ondernemers van essentieel belang dat het bedrijventerrein een afgesloten terrein is, welke niet toegankelijk is voor derden. Uit het bestemmingsplan blijkt niet of en hoe het afsluiten van het terrein gewaarborgd is, mede gelet op de oost-westverbinding voor fietsers en voetgangers die mogelijk is binnen de bestemming 'Gemengd - uit te werken'. De beslotenheid is daarmee niet voldoende verzekerd. In de door de gemeenteraad vastgestelde Ontwikkelingsrichting Foodcenter is vastgelegd dat het zuidelijk deel openbaar wordt gemaakt indien er geen buikbedrijven meer zijn gevestigd die niet op openbaar terrein willen resideren en dat een oost-westfietsroute ten zuiden van de hal wordt aangelegd nadat het zuidelijk deel openbaar is. Door het bestemmingsplan kan een uitwerkingsplan voor een fietsroute worden vastgesteld zonder dat het zuidelijk deel openbaar is. Gepleit wordt voor duidelijkheid over de ligging van de fietsroute en een koppeling tussen de openbaarheid van het FCA-terrein en de realisatie van de fietsroute.

Antwoord

Het toekomstige bedrijventerrein is globaal bestemd door middel van de bestemmingen 'Bedrijventerrein - uit te werken' en 'Gemengd - uit te werken'. Het afsluiten van het bedrijventerrein is mogelijk binnen deze bestemmingen en de geslotenheid van het bedrijventerrein is bovendien opgenomen in de realisatieovereenkomst.

Naar aanleiding van de opmerking is in zowel de bestemming 'Bedrijventerrein - uit te werken' als de bestemming 'Gemengd - uit te werken' een uitwerkingsregel opgenomen waardoor het afsluiten van het bedrijventerrein als eis is opgenomen bij het opstellen van een uitwerkingsplan. De precieze uitwerking volgt in het kader van het uitwerkingsplan. Een oost-westelijke verbinding voor fietsers en voetgangers is door de opgenomen uitwerkingsregel en door de gewijzigde indeling van de planverbeelding niet meer mogelijk ter plaatse van het toekomstige bedrijventerrein.

Opmerking

Het is niet duidelijk of de ontsluiting aan de Jan van Galenstraat uitsluitend is voorzien ten behoeve van het woongebied of ook ten behoeve van het FCA. Deze alternatieve ontsluiting is van essentieel belang indien de ontsluiting aan de Haarlemmerweg niet gebruikt kan worden. De ontwikkeling van FCA is uitgesloten indien er geen sprake is van een alternatieve ontsluiting. Deze ontsluiting dient daarom te worden gewaarborgd in het bestemmingsplan.

Antwoord

Het toekomstige woongebied is globaal bestemd door middel van de bestemming 'Woongebied - uit te werken'. Binnen deze bestemming is een alternatieve ontsluiting aan de Jan van Galenstraat mogelijk.

Naar aanleiding van de opmerking is in zowel de bestemming 'Woongebied - uit te werken' als de bestemming 'Gemengd - uit te werken' een uitwerkingsregel opgenomen waardoor gewaarborgd is dat er een voor auto- en vrachtverkeer geschikte verkeersontsluiting komt tussen het bedrijventerrein en de Jan van Galenstraat.

Opmerking

Werknemers beginnen vaak om 04.00 uur en kunnen daardoor geen gebruik maken van openbaar vervoer zodat er voldoende parkeergelegenheid moet zijn. Ook moet er voldoende parkeergelegenheid zijn voor bezoekers in verband met het inladen van de aangekochte waren en er dient voldoende ruimte te zijn voor vrachtwagens die goederen komen bezorgen. In de huidige situatie zijn er 700 tot 800 parkeerplaatsen aanwezig. Uit het bestemmingsplan blijkt niet afdoende dat wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor de bedrijven op FCA in de toekomstige situatie. Door de maximum parkeernorm van 1 parkeerplaats per 125 m² bruto vloeroppervlak kunnen er bij 110.000 m² maximaal 880 parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Het is niet duidelijk hoe tot de maximale parkeernorm is gekomen en of daarmee kan worden voldaan aan de parkeerbehoefte van FCA. Ook kan de maximale norm leiden tot minder parkeerplaatsen.

Antwoord

De maximale norm die in het voorontwerp bestemmingsplan is opgenomen is een gemeentelijke norm die voortkomt uit het locatiebeleid zoals beschreven in de structuurvisie en bedoeld is voor B-locaties. De gemeente wil daarmee een beperking van het totale parkeervolume bewerkstelligen. In het voorontwerp bestemmingsplan is FCA abusievelijk aangemerkt als een B-locatie. Gelet op het locatiebeleid is FCA in de toekomstige situatie aan te merken als een C-locatie aangezien de bereikbaarheid per openbaar vervoer beperkt is maar de bereikbaarheid per auto relatief gunstig is (binnen 10 minuten vanaf een afslag van de A10). Voor C-locaties gelden geen parkeernormen. Mede naar aanleiding van de opmerking is de maximum parkeernorm van 1 parkeerplaats per 125 m² bvo geschrapt. In de uitwerkingsregels is vastgelegd dat er binnen het bedrijvendeel voldoende parkeergelegenheid dient te worden gerealiseerd.

Opmerking

In de toelichting is niet ingegaan op de milieucontouren van specifieke typen bedrijvigheid die momenteel voorkomen en ook op het nieuwe FCA een plek zullen krijgen. Er dient te worden onderbouwd op welke wijze de rechten van de huidige bedrijven kunnen worden gegarandeerd, daarbij tevens rekening houdend met de mogelijke situatie dat er woningen zijn gerealiseerd maar een bestaand bedrijf nog niet is verplaatst. Ook dient in te worden gegaan op de uitbreiding van de huidige bedrijven en de vestiging van nieuwe bedrijven.

Antwoord

Mede naar aanleiding van de opmerking is in de toelichting nader ingegaan op milieuzonering. Binnen het gehele bedrijventerrein is milieucategorie 3.1 toegestaan terwijl enkele bedrijven die tot hogere milieucategorieën behoren als uitzondering worden toegestaan. In de uitwerkingsregels is gewaarborgd dat bij een uitwerkingsplan rekening wordt gehouden met milieuzonering. Dit geldt voor uitwerkingsplannen met betrekking tot het bedrijvendeel alsmede voor uitwerkingsplannen voor het woongebied.

Opmerking

In de bestemming 'Water - 3' zijn ligplaatsen van woonboten toegestaan. Deze ligplaatsen grenzen aan het bedrijventerrein. De rechten van bedrijven kunnen daardoor onaanvaardbaar beperkt worden.

Antwoord

De bestemming 'Water - 3' is toegepast ter plaatse van de bestaande ligplaats van een woonboot. In het bestemmingsplan is rekening gehouden met de bestaande situatie.



Opmerking

Doordat de onderbouwing in de toelichting voor wat betreft diverse milieuaspecten nog niet definitief is, wordt geconstateerd dat de uitvoerbaarheid momenteel onvoldoende verzekerd is.

Antwoord

Mede naar aanleiding van de actualisatie van diverse onderzoeken is de onderbouwing in de toelichting aangepast. Daaruit blijkt dat de uitvoerbaarheid van de ontwikkeling in voldoende mate is aangetoond.

Zienswijzen op ontwerpbestemmingsplan

Het ontwerpbestemmingsplan 'Food Center Amsterdam' heeft vanaf donderdag 1 augustus 2013, gedurende zes weken ter inzage gelegen. Op dinsdag 20 augustus 2013 is een informatiebijeenkomst gehouden in het beheerderkantoor van Food Center Amsterdam.

Tijdens de periode dat het ontwerpbestemmingsplan ter inzage heeft gelegen is een ieder in de gelegenheid gesteld om zienswijzen in te dienen. In totaal zijn in volgorde van binnenkomst 6 schriftelijke zienswijzen van de volgende personen/instanties ontvangen:

1. C.A.C. Westdorp
2. G. Faber namens de Fietzersbond
3. N. Snijders namens de Kamer van Koophandel Amsterdam
4. M.M.C. van der Hoorn van projectbureau Buis-Pomona namens GC van Egmond Holding Asc BV
5. Ph.F. van Maanen namens het consortium Ballast Nedam Bouw & Ontwikkeling B.V. en VolkerWessels Vastgoed B.V.
6. A.R. Klijn van Boekel de Nerée namens Vroegop Ruhe & Co B.V., B.V. Levensmiddelengroothandel 'De Kweker', Windig Onroerend Goed B.V., B.V. Onroerende Goederenmaatschappij Van Vroegop Rhuhe & Co, Vroegop A.G.F. B.V., Duncker Koel/Vries B.V. en Exploitatiemaatschappij Wheere B.V.

De zienswijzen zijn gedurende de termijn van de inzagelegging ingediend en kunnen in beschouwing worden genomen. De zienswijzen worden in het navolgende kort samengevat en van een antwoord voorzien (de volledige zienswijzen zijn opgenomen in bijlage 18). Als een zienswijze aanleiding geeft om het ontwerpbestemmingsplan te wijzigen, dan wordt dit bij betreffende beantwoording vermeld. Indien er meerdere zienswijzen zijn ingediend met een gelijke strekking over hetzelfde onderwerp dan worden deze gezamenlijk beantwoord.

1. C.A.C. Westdorp

1.1 Opmerking

De adressant rijdt dagelijks via de Haarlemmerweg naar de A10. Ondanks dat de verkeersintensiteiten op de Jan van Galenstraat lager zijn wordt er voor gekozen om de verkeerdruk op de Haarlemmerweg te laten toenemen.

Antwoord

De Jan van Galenstraat heeft een hoge verkeersdruk, onder andere door de vele vrachtwagens die dagelijks van de A10 via de Jan van Galenstraat naar het FCA rijden. Dit heeft nadelige gevolgen voor de luchtkwaliteit langs deze straat, waardoor de leefbaarheid onder druk staat. In het Actieplan Luchtkwaliteit 2006 is de Jan van Galenstraat opgenomen in de lijst van knelpunten, waarvoor maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit nodig zijn. In het Actieplan Goederenvervoer Amsterdam (mei 2008) is aanpassing van de ontsluiting van het Food Center opgenomen. In vervolg daarop hebben de gemeente Amsterdam, het stadsdeel, de Verenigde Bedrijven Food Center Amsterdam de Verladere Organisatie (EVO) op 21 september 2008 het Milieuconvenant Milieumaatregelen Foodcenter/Jan van Galenstraat afgesloten. Hierbij is onder meer overeengekomen dat de gemeente op korte termijn de noordelijke ontsluiting van het FCA zal optimaliseren, zodat er meer vrachtverkeer

via de Haarlemmerweg en de noordelijke ontsluiting van en naar het FCA zal rijden. Deze noordelijke ontsluiting is inmiddels gerealiseerd en is dus het uitgangspunt voor het bestemmingsplan.

Gelet op het profiel en de ligging is de Haarlemmerweg een geschiktere ontsluitingsweg dan de Jan van Galenstraat, welke diverse woonbuurten doorkruist.

1.2 Opmerking

Uit het verkeersonderzoek en de ervaring van de adressant blijkt dat de verkeersintensiteit op de Haarlemmerweg richting de A10 het hoogst is in de ochtend maar in het onderzoek wordt uitgegaan van een totaal (zowel stad in als uit). De adressant vindt dat de verkeersintensiteit in de ochtend richting de A10 als ijkpunt dient te worden gehanteerd.

Antwoord

In het verkeersonderzoek dat door DIVV is uitgevoerd is de avondspits als maatgevende periode beschouwd. Het door DIVV gehanteerde avondspitsmodel geeft geen te rooskleurig beeld over de totale verkeersstromen. Er is voldoende aangetoond dat het extra verkeer vanwege FCA ook in de ochtendspits niet zal hoeven te leiden tot een onaanvaardbare verkeersafwikkeling.

1.3 Opmerking

De adressant vraagt aandacht voor de werking van de verkeerslichten op de kruispunten Haarlemmerweg/Van Slingelandstraat en Haarlemmerweg/Vredenhofweg. Ook bij geen verkeer uit de Van Slingelandstraat of Vredenhofweg gaan de verkeerslichten op de Haarlemmerweg op rood waardoor de doorstroming wordt verstoord.

Antwoord

De werking van de verkeerslichten op de diverse kruispunten is geen onderdeel van de bestemmingsplanprocedure, maar wellicht is verbetering mogelijk. Het instellen van de verkeerslichten wordt door Dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer geregeld. De opmerking wordt aan deze dienst doorgegeven.

1.4 Opmerking

In verband met de toename van verkeer op de Haarlemmerweg is gebruik gemaakt van verkeerstellingen uit 2008. Er zou gebruik moeten worden gemaakt van actuelere tellingen, net als bij de Jan van Galenstraat.

Antwoord

In het verkeersonderzoek zijn tellingen van 2008 en 2012 gebruikt. Deze zijn niet uitgevoerd in de vakantieperiode. De belangrijkste reden voor het gebruik van de tellingen is om ten behoeve van lucht- en geluidberekeningen het aandeel vrachtverkeer en de verdeling van de voertuigcategorieën over de dag te bepalen. Er zijn geen aanwijzingen dat het aandeel vrachtverkeer en de voertuigverdeling tussen 2008 en 2012 wezenlijk zijn veranderd. Er is geen aanleiding om nieuwe verkeerstellingen uit te voeren.

1.5 Opmerking

In de afbeeldingen in het verkeersonderzoek is geen verkeersdrukke aangegeven op de Haarlemmerweg (tussen Van Hallstraat en A10) terwijl daar toch elke ochtend file is. Verzocht wordt om de verkeersdrukke op de Haarlemmerweg ook voor de ochtendspits inzichtelijk te maken en niet alleen in de avond. Idem voor de noordelijke ontsluiting.

Antwoord

Kortheidshalve wordt verwezen naar de beantwoording van opmerking 1.2.

2. G. Faber namens de Fietzersbond, afdeling Amsterdam

2.1 Opmerking

De Fietzersbond stemt in met de uitwerkingsregel ten aanzien van de oostwestverbinding voor fietsers en voetgangers.

Antwoord

De opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.

2.2 Opmerking

De Fietzersbond gaat er van uit dat in het ontwerp dan wel de uitwerking voldoende rekening wordt gehouden met het beleid ten aanzien van fietsparkeer- en stallingsfaciliteiten.

Antwoord

Het realiseren van fietsparkeer- en stallingsfaciliteiten is mogelijk binnen het bestemmingsplan. Bij de verdere uitwerking van de plannen zal hier rekening mee worden gehouden.

*3. N. Snijders namens de Kamer van Koophandel Amsterdam**3.1 Opmerking*

De adressant is voor een groot deel tevreden over de aanpassingen die zijn gemaakt naar aanleiding van eerdere opmerkingen. De adressant vraagt nog aandacht voor enkele punten.

- a. Parkeren: Afnemers en bezoekers van het FCA moeten voor het laden en lossen vrij en gratis kunnen parkeren op het maaiveld en in de nabijheid van bedrijven. Voor het parkeren door medewerkers zal zoveel mogelijk een oplossing worden gezocht met parkeerdekken en -daken. Verzocht wordt om dit duidelijker in het plan op te nemen.
- b. Milieucontouren: De in het ontwerpbestemmingsplan gestelde kaders geven alle bedrijven van het FCA de ruimte om hun bedrijfsactiviteiten te kunnen blijven uitoefenen. Verzocht wordt om dit te handhaven.
- c. Hinderklachten: Eerder is aangegeven dat niet duidelijk is hoe met hinderklachten van omwonenden wordt omgegaan tijdens de herstructurering indien bijvoorbeeld nog niet alle bedrijven zijn verhuisd terwijl er al wel woningbouw is gerealiseerd. De belangen van de bedrijven dienen hierin te worden beschermd.
- d. Fasering: Er wordt ingestemd met de voorgenomen fasering maar er dient binnen de planperiode wel duidelijkheid over fase 4 en 5 te komen.

Antwoord

Het stadsdeel is verheugd om te horen dat de adressant voor een groot deel tevreden is over de aanpassingen. Ten aanzien van de door de adressant genoemde aandachtspunten geldt het volgende:

Ad a: Bij de uitwerking van de plannen voor het bedrijfsdeel zal zoveel als mogelijk rekening worden gehouden met een optimale parkeeroplossing voor de bedrijven. Naar aanleiding van de zienswijze is in paragraaf 2.3 van de toelichting vermeld dat het streven is om het laden en lossen zoveel mogelijk op het maaiveld bij de bedrijven te laten plaatsvinden, bij voorkeur inpandig. Medewerkers parkeren bij voorkeur op het dak.

Ad b: De uitwerkingsregels met betrekking tot de te hanteren richtafstanden tot milieubelastende bedrijven blijven gehandhaafd.

Ad c: In de uitwerkingsregels van de uit te werken bestemmingen is aangegeven dat in een uitwerkingsplan rekening dient te worden gehouden met richtafstanden (artikelen 11.2 onder c en 12.2 onder e). In een uitwerkingsplan voor het woongebied moet zodoende rekening worden gehouden met de richtafstanden ten aanzien van bedrijven in de bestemmingen 'Bedrijventerrein' en 'Bedrijventerrein - Uit te werken' zodat nadelige gevolgen voor de ter plaatse aanwezige bedrijfsvoering worden voorkomen.

Ad d: In de huidige fasering is al bekend wat er met fase 4 en 5 gaat gebeuren en wanneer. Doordat deze fases naar verwachting mogelijk niet binnen de planperiode van het bestemmingsplan zullen worden uitgevoerd is in het bestemmingsplan voor deze gebieden rekening gehouden met de bestaande situatie. Vanwege de dynamische ontwikkelingsstrategie is in het bestemmingsplan door middel van een wijzigingsbevoegdheid wel rekening gehouden met de mogelijkheid dat herontwikkeling van (een deel van) het gebied eerder plaatsvindt.

4. *M.M.C. van der Hoorn van projectbureau Buis-Pomona namens GC van Egmond Holding Asc BV*

4.1 Opmerking

De adressant geeft aan dat volgens jurisprudentie een bestemmingsplan binnen de planperiode van 10 jaar uitvoerbaar moet zijn en dat het niet in overeenstemming met goede ruimtelijke ordening is indien bestemmingen na de planperiode worden verwezenlijkt. De gronden van GC van Egmond Holding Asc BV zijn bestemd als 'Bedrijventerrein' waarbij tevens een wijzigingsbevoegdheid is opgenomen. De adressant heeft bezwaar tegen de wijzigingsbevoegdheid omdat er blijkens de beschreven fasering geen voornemen is om binnen de planperiode tot realisatie over te gaan van het gebied ten noordwesten/westen van de Centrale Markthal.

Antwoord

In het plan van het consortium is een fasering opgenomen, waarbij rekening is gehouden met twee scenario's. In beide scenario's is de herontwikkeling van het Koelhuis en het gebied ten noordwesten/westen van de Centrale Markthal naar verwachting mogelijk niet voorzien binnen de planperiode van het bestemmingsplan. In het bestemmingsplan is voor deze gebieden daarom uitgegaan van de bestaande situatie. Vanwege de dynamische ontwikkelingsstrategie is in het bestemmingsplan wel rekening gehouden met de mogelijkheid dat de fasering van FCA anders wordt en herontwikkeling van (een deel van) het gebied ten noordwesten/westen van de Centrale Markthal toch eerder plaatsvindt. Dat kan aan de orde zijn indien de onderhandelingen tussen ondernemers en het consortium sneller gaan dan waar nu van uit is gegaan in de fasering of als de marktomstandigheden wijzigen en de vraag naar de nieuwe ontwikkelingen groter is dan nu wordt verwacht. Ook kan de volgorde van de voorgenomen fasering nog wijzigen.

Gelet op jurisprudentie (200900671/1/R1) is het bij complexe ontwikkelingen als FCA niet onredelijk om bestemmingen op te nemen waarvan aannemelijk is dat deze voor een gedeelte niet binnen de planperiode zullen worden gerealiseerd indien de volgorde van de ontwikkelingen op voorhand nog niet helemaal zeker is. De door de adressant genoemde wijzigingsbevoegdheid is dus aanvaardbaar.

4.2 Opmerking

In het kader van de bedrijfsvoering van de adressant vinden dagelijks vele transportbewegingen van personenauto's, bestelbusjes en vrachtauto's plaats. De adressant heeft bezwaar tegen de ontwikkeling van een woongebied naast zijn bedrijfslocatie indien dit leidt tot een beperking van de bedrijfsactiviteiten. Nieuwe bedrijfsgebouwen en nieuwe woningen zullen zodanig moeten worden gepositioneerd dat er wordt voldaan aan de richtafstanden. In de uitwerkingsregels is alleen aangegeven dat de uitwerking geen nadelige gevolgen mag hebben voor de toegestane bedrijfsvoering binnen de bestemming 'Bedrijventerrein - uit te werken'. Er is geen rekening gehouden met de toegestane bedrijfsvoering binnen de bestemming 'Bedrijventerrein'.

Antwoord

In de uitwerkingsregels van de uit te werken bestemmingen is aangegeven dat in een uitwerkingsplan rekening dient te worden gehouden met de richtafstanden (grootste afstand) als bedoeld in bijlage 1 van de regels (Staat van Bedrijfsactiviteiten - bedrijventerrein) met dien verstande dat de richtafstand één categorie lager mag zijn vanwege de ligging in gemengd stedelijk gebied (artikelen 11.2 onder c en 12.2 onder e). Door deze uitwerkingsregels dient in een uitwerkingsplan voor het woongebied rekening te worden gehouden met de richtafstanden ten aanzien van bedrijven in de bestemming 'Bedrijventerrein' zodat nadelige gevolgen voor de ter plaatse aanwezige bedrijfsvoering zoveel mogelijk worden voorkomen. Het plan is dus in overeenstemming met wat adressant wenst; er is rekening gehouden met de bedrijfsvoering van de huidige bedrijven.

Daarnaast geldt nog dat eventuele maatregelen die bedrijven als gevolg van de woningbouw moeten nemen om aan het Activiteitenbesluit te kunnen blijven voldoen worden betaald vanuit de exploitatie van de herontwikkeling van FCA.

4.3 Opmerking

De adressant heeft bezwaar tegen het toestaan van nieuwe gevoelige functies binnen de als 'Gemengd' bestemde Centrale Markthal, welke op circa 40 meter afstand van het bedrijfspand van de adressant is gelegen en op minder dan 30 meter van de bedrijfsactiviteiten van het bedrijf (laden en lossen, draaiende vrachtwagens, stalling van vrachtauto's met draaiende koelmotoren). Indien nieuwe gevoelige functies mogelijk worden gemaakt dient te worden aangetoond dat een goed leefmilieu mogelijk kan worden gemaakt waarbij omliggende bedrijven niet door een nieuwe gevoelige functie worden beperkt in hun ontwikkelingsmogelijkheden.

Antwoord

Binnen de bestemming 'Gemengd' van het ontwerpbestemmingsplan zijn o.a. maatschappelijke voorzieningen toegestaan, waaronder ook geluidsgevoelige functies als onderwijs en kinderopvang. Het bestemmingsplan staat geen woonfuncties toe in de Centrale Markthal.

Het bedrijf van de adressant is een aardappelengroothandel, welke onder het type 'groothandel en handelsbemiddeling; groothandel in ruwe tabak, groenen, fruit en consumptie-aardappelen' (SBI-code 5125, 5131) als bedoeld in de Staat van Bedrijfsactiviteiten kan worden geschaard. Een dergelijk bedrijfstype behoort tot categorie 3.1 (zoals ook indirect blijkt uit de inventarisatie van DMB, zie bijlage 13). Ook de andere bestaande bedrijven in de bestemming 'Bedrijventerrein' behoren maximaal tot categorie 3.1. Voor bedrijven in categorie 3.1 geldt een richtafstand van 30 meter tot een gemengd gebied. De afstand tussen de bedrijfsbebouwing van de adressant en de Centrale Markthal bedraagt iets meer dan 35 meter terwijl de bedrijfsactiviteiten van de adressant op minimaal 25 meter van de Centrale Markthal plaatsvinden.

De Centrale Markthal zal de overgang tussen het bedrijventerrein en het gemengde (woon)gebied gaan vormen en op minder dan 30 meter van bedrijfsactiviteiten zijn gelegen. Naar aanleiding van de zienswijze is het bestemmingsplan aangepast doordat geluidsgevoelige bestemmingen zijn uitgesloten binnen de bestemming 'Gemengd'.

4.4 Opmerking

Volgens de adressant is ten onrechte niet onderzocht of er in het plangebied bedrijven of functies aanwezig zijn die een belemmering vormen voor ontwikkelingen, zoals binnen de als 'Gemengd' bestemde Centrale Markthal. Door Dienst Milieu en Bouwtoezicht is blijkens een memo van 5 september 2012 een akoestisch onderzoek verricht naar de geluidsbelasting op de grens van de aangegeven bouwvlakken maar het akoestisch onderzoek heeft niet ter inzage gelegen bij het ontwerpbestemmingsplan.

Antwoord

De door de adressant genoemde memo van 5 september 2012 bevat de resultaten en uitgangspunten van het akoestisch onderzoek naar de geluidsbelasting van het gezondeerde industrieterrein Westpoort. De memo was als bijlage 3 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan opgenomen en was zodoende raadpleegbaar gedurende de periode van ter inzage legging.

Binnen de bestemming 'Gemengd' zijn diverse functies toegestaan. Geluidsgevoelige bestemmingen zijn daarbij echter niet (meer) mogelijk (zie de beantwoording van zienswijze 4.3). In het gebied dat is bestemd als 'Bedrijventerrein' zijn geen bedrijven gevestigd die een belemmering vormen voor de in de Centrale Markthal toegestane ontwikkelingen.

In de uit te werken bestemmingen is rekening gehouden met de bedrijven. Korthedshalve wordt verwezen naar de beantwoording van opmerking 4.2.

4.5 Opmerking

De begripsbepaling van geluidsgevoelige bestemmingen schiet volgens de adressant tekort. Naast geluidsgevoelige bestemmingen dienen in het kader van een goede ruimtelijke ordening meer functies akoestisch te worden beschouwd. Uit de Handreiking Bedrijven en Milieuzonering en jurisprudentie blijkt dat ook verblijfsrecreatie en elke situatie waarin met een

zekere regelmaat en gedurende langere tijd personen zullen verblijven als geluidsgevoelig beschouwd kunnen worden. Daarnaast is de grens van een bestemming maatgevend en niet het gebouw of object. De Centrale Markthal dient als geluidsgevoelig te worden beschouwd.

Antwoord

De in het bestemmingsplan gehanteerde begripsbepaling sluit aan op de Wet geluidhinder en het Besluit geluidhinder. De door de adressant bedoelde jurisprudentie heeft betrekking op recreatiewoningen waarbij ook nachtverblijf was toegestaan. Door de Afdeling is daarom indertijd overwogen dat in het kader van een goede ruimtelijke ordening aan de recreatiewoningen een zekere mate van bescherming tegen geluidhinder toe komt. Het voorliggende bestemmingsplan maakt buiten de in de Wet geluidhinder en het Besluit geluidshinder bedoelde geluidsgevoelige functies echter geen andere geluidsgevoelige functies mogelijk. Weliswaar is binnen de bestemming 'Gemengd' ook een hotel toegestaan maar het kenmerk van een hotel is dat mensen daar kort verblijven (enkele nachten) zodat er geen sprake is van het met een zekere regelmaat en gedurende langere tijd verblijven van personen.

Zoals in de beantwoording van opmerking 4.3 is aangegeven maakt het bestemmingsplan geluidsgevoelige functies (als bedoeld in de Wet geluidhinder en het Besluit geluidhinder) mogelijk binnen de Centrale Markthal. Ten aanzien van de aanvaardbaarheid van deze functies wordt korthedshalve verwezen naar de voorgaande beantwoording.

4.6 Opmerking

Gelet op jurisprudentie dient te worden voorkomen dat bestemmingsplannen worden vastgesteld die niet uitvoerbaar zijn. De adressant vindt dat de financiële uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan niet is gewaarborgd zodat er sprake is van strijd met een goede ruimtelijke ordening. De opmerking dat de kosten voor ontwikkeling zullen worden gedragen door de ontwikkelende partij waarborgt op geen enkele wijze de financiële haalbaarheid en uitvoerbaarheid van het plan. Er is geen exploitatieovereenkomst gesloten en het daardoor noodzakelijke exploitatieplan ontbreekt. Inzicht in de kosten en opbrengsten ontbreken, evenals onderzoek naar uitgifteprijs, marktomstandigheden, taxaties van te verplaatsen bedrijven, etc. Er is niet duidelijk hoeveel budget beschikbaar is voor het uitkopen of verplaatsen van de woonwagens op het KET en of het budget toereikend is voor de aankoop van de gronden en realisatie van de plannen. Idem voor het uitkopen of verplaatsen van de huidige bedrijven. Ook is niet duidelijk hoeveel budget er per gefaseerde ontwikkeling beschikbaar is. Tenslotte is niet duidelijk of er een risicoanalyse planschade heeft plaatsgevonden.

De gemeente zal een investering van 20 miljoen doen terwijl uit recente publicaties in de pers blijkt dat met de ontwikkeling een bedrag van zeker 450 miljoen is gemoeid. Over het aantal woningen is onduidelijkheid terwijl de verkoop daarvan grotendeels het project moet financieren. Bovendien geldt dat het project niet doorgaat als het consortium niet binnen anderhalf jaar medewerking krijgt van de ondernemers op FCA.

Antwoord

In 2009 heeft de gemeente, in nauw overleg met de ondernemers van het FCA, de kaders voor de herstructurering vormgegeven. Na inspraak door omwonenden hebben de stadsdeelraad en de gemeenteraad in 2010 de ruimtelijke en financiële randvoorwaarden voor de totale herstructurering van het FCA terrein vastgesteld. Ook de ondernemers hebben ingestemd met de randvoorwaarden. Onderdelen daarvan zijn de sloop en nieuwbouw van bedrijfspanden, woningbouw, bouw- en woonrijpmaken van het gebied, restauratie van de Centrale Markthal en het beheer en exploitatie van het bedrijventerrein.

De herstructurering is als 'gebiedsconcessie' op de markt gezet. De concessie houdt in dat een marktpartij gedurende deze concessieperiode zelf verantwoordelijk is voor de businesscase, waaronder de grond- vastgoed- en beheerexploitatie. Voorafgaand aan de aanbesteding heeft de gemeente zelf een eigen onderzoek opgesteld waaruit bleek dat er, bovenop de som van kosten en opbrengsten, ca. € 20 miljoen nodig is om de businesscase rendabel te maken. De gemeenteraad heeft dit bedrag als maximale gemeentelijke bijdrage in 2010 beschikbaar gesteld voor het FCA.

De concessie is Europees aanbesteed middels de ‘concurrentiegericht dialoog’. In de selectiefase zijn de consortia die zich aangemeld hadden onder andere getoetst op de eisen voor wat betreft ervaring en financiële draagkracht. Drie aldus geselecteerde consortia hebben op basis van de kaders uit de leidraad van de gemeente concept plannen gemaakt. Deze plannen bestonden uit een stedenbouwkundige visie en diverse onderbouwingen, waaronder een businesscase. In de businesscase tonen de consortia de financiële haalbaarheid van hun plan aan. De concept plannen zijn tijdens de dialoofase van de aanbesteding ieder afzonderlijk door de gemeente getoetst en met de consortia afzonderlijk besproken, waarbij de gemeente zich waar nodig liet ondersteunen met specifieke expertise. Tijdens deze fase is ook de concept Realisatie en Ontwikkelovereenkomst (REOK) besproken en uitonderhandeld. Op basis van de voorlopige beoordeling van de gemeente hebben de drie consortia in een aantal rondes ieder afzonderlijk hun visies en ruimtelijke en financiële onderbouwing verbeterd en geoptimaliseerd. In december 2012 heeft de gemeente van de drie consortia de definitieve inschrijvingen ontvangen. Deze zijn door de namens de gemeente en de bedrijven van het FCA geformeerde onafhankelijke aanbestedingscommissie beoordeeld, waarbij zij onder andere gebruik heeft gemaakt van het advies van experts. De aanbestedingscommissie heeft op 12 juni 2013 advies uitgebracht aan het College van B&W en het Dagelijks Bestuur van Stadsdeel West. Zij adviseerde om twee inschrijvingen ongeldig te verklaren en de inschrijving van het consortium Ballast Nedom Bouw & Ontwikkeling B.V./ VolkerWessels Vastgoed B.V. geldig te verklaren en de opdracht voor de herstructurering FCA te gunnen aan dat consortium. De verenigde bedrijven van het FCA steunden dit advies. In december 2013 zal het College, na een zwaarwegend positief advies van het Dagelijks Bestuur van Stadsdeel West, definitief besluiten om tot de genoemde gunning over te gaan. De Realisatie en Ontwikkelovereenkomst (REOK) zal op korte termijn, voor de vaststelling van het bestemmingsplan, door beide partijen worden ondertekend. In de REOK, een privaatrechtelijke overeenkomst, zijn de wederzijdse verplichtingen van de gemeente en het consortium opgenomen. Door middel van de REOK is geborgd dat de ontwikkelaar verantwoordelijk is voor de fasering van de kosten en opbrengsten. Verder heeft de ontwikkelaar zich in de REOK onder meer op basis van artikel 6.4a van de Wet ruimtelijke ordening jegens de gemeente verplicht tot vergoeding van planschade als bedoeld in artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening. Het gaat daarbij om planschade die aan derden wordt toegewezen als gevolg van planologische maatregelen ten behoeve van de realisatie van FCA. In de gesloten overeenkomst is een regeling opgenomen die ziet op het gegeven dat medewerking van de ondernemers essentieel is en die de verhouding tussen partijen regelt voor het geval dat, ondanks het positief verlopen vooroverleg, toch op grote schaal geen minnelijke overeenstemming kan worden bereikt. Mede naar aanleiding van de zienswijze is paragraaf 4.13 van de toelichting aangevuld. Het raadsbesluit van het Ambitiedocument, een zakelijke beschrijving van de inhoud van de gesloten anterieure overeenkomst en de risicoanalyse planschade zijn opgenomen in de bijlagen van de toelichting.

4.7 Opmerking

De aanvankelijk overeengekomen periode van recht van opstal is in 1983 aangevangen voor de periode van 25 jaar en inmiddels verlopen. De bedrijfsactiviteiten zijn gecontinueerd en niet beëindigd. Gelet op jurisprudentie blijft het recht van opstal doorlopen wanneer het recht van opstal is gevestigd, de termijn is verstreken en de opstaller de zaak op dat tijdstip niet heeft ontruimd, tenzij de eigenaar uiterlijk zes maanden na dat tijdstip doet blijken dat hij haar als geëindigd beschouwd. De opstaller heeft bij het einde van het opstalrecht recht op vergoeding van de waarde van de nog aanwezige gebouwen, werken en beplantingen, zoals blijkt uit de uitspraak inzake het abattoir op FCA. De adressant heeft tot op heden nog geen voorstel tot beëindiging van het recht van opstal ontvangen. De financiële uitvoerbaarheid van het verstrekken van voldoende vergoeding van de waarde van de nog aanwezige gebouwen, werken en beplantingen van de adressant maar ook van derden dient te worden gewaarborgd in het bestemmingsplan.

Antwoord

De gronden van de bebouwing van de adressant zijn bestemd als 'Bedrijventerrein'. Binnen deze bestemming wordt uitgegaan van de huidige situatie aangezien de herontwikkeling van het Koelhuis en het gebied ten noordwesten/westen van de Centrale Markthal in de fasering van het consortium naar verwachting mogelijk niet is voorzien binnen de planperiode van het bestemmingsplan. De adressant heeft mede daarom nog geen voorstel voor beëindiging van het recht van opstal ontvangen.

De uitspraak inzake het abattoir op FCA heeft betrekking op een specifieke situatie en is niet van toepassing op de andere bedrijven. In het algemeen geldt dat de financiële uitvoerbaarheid van een eventuele vergoeding van de waarde van de nog in het plangebied aanwezige gebouwen, werken en beplantingen is gewaarborgd in de REOK.

4.8 Opmerking

Het stadsdeelraadsbesluit tot vestiging van de Wet voorkeursrecht gemeenten is op 1 april 2009 bekend gemaakt in de Staatscourant en met ingang van 2 april 2009 voor de periode van ten hoogste 3 jaren in werking getreden. De adressant is niet op de hoogte gesteld van een verlenging van de vestiging van de Wet voorkeursrecht gemeenten. De vestiging van de Wet voorkeursrecht gemeenten is volgens de adressant inmiddels niet meer geldig.

Antwoord

De stadsdeelraad van het toenmalige stadsdeel Westerpark heeft op 31 maart 2009 voor FCA het gemeentelijk voorkeursrecht ex artikel 5 Wet voorkeursrecht gemeenten gevestigd. Op grond van artikel 9, lid 3 van de Wet voorkeursrecht gemeenten loopt het gemeentelijk voorkeursrecht van de raad automatisch door als vóór 31 maart 2012 een structuurvisie is vastgesteld. De structuurvisie Amsterdam 2040 'Economisch sterk en duurzaam' is op 17 februari 2011 vastgesteld en hieruit blijkt dat de gemeente nog steeds voornemens is om de bestemming op de locatie FCA te wijzigen (zie ook paragraaf 3.4). Het voorkeursrecht is daardoor automatisch verlengd met een termijn van drie jaar. De belanghebbenden hebben in maart 2012 hierover een brief van Stadsdeel West ontvangen (kenmerk 2012/3279).

De volgende stap is dat het stadsdeel voor 17 februari 2014 een bestemmingsplan dient te hebben vastgesteld. Wanneer dat geschiedt, heeft de Wet voorkeursrecht gemeenten nog een maximale geldigheidsduur van tien jaar, te rekenen vanaf de inwerkingtreding van het bestemmingsplan.

Mede naar aanleiding van de zienswijze is paragraaf 1.1 aangevuld.

5. *Ph.F. van Maanen namens het consortium Ballast Nedam Bouw & Ontwikkeling B.V. en VolkerWessels Vastgoed B.V.*

5.1 Opmerking

In het bestemmingsplan is een deel van het huidige bedrijventerrein conserverend bestemd door middel van de bestemming 'Bedrijventerrein'. Gelet op de dynamische ontwikkelingsstrategie dient er rekening mee te worden gehouden dat dit deel van het plangebied binnen de bestemmingsplanperiode ontwikkeld wordt. Verzocht wordt om dit deel globaal te bestemmen als 'Gemengd - Uit te werken' zodat de gronden zijn bestemd voor bedrijven en woningbouw. Het opnemen van bijvoorbeeld een wijzigingsbevoegdheid wordt niet uitgesloten zolang de beoogde ontwikkeling voldoende is geborgd in het bestemmingsplan maar een uit te werken bestemming is volgens de adressant het meest aangewezen instrument.

Antwoord

In het plan van het consortium is een fasering opgenomen, waarbij rekening is gehouden met twee scenario's. In beide scenario's is de herontwikkeling van het Koelhuis en het gebied ten noordwesten/westen van de Centrale Markthal niet voorzien binnen de planperiode van het bestemmingsplan. Gelet op jurisprudentie is in het bestemmingsplan voor deze gebieden daarom uitgegaan van de bestaande situatie. Vanwege de dynamische ontwikkelingsstrategie is in het bestemmingsplan wel rekening gehouden met de mogelijkheid dat herontwikkeling van (een deel van) het door de adressant bedoelde gebied eerder plaatsvindt. Dit is gedaan

door middel van een wijzigingsbevoegdheid (artikel 20.1). Door middel van deze wijzigingsbevoegdheid kan de bestemming van de gronden worden gewijzigd naar de bestemmingen 'Bedrijventerrein - uit te werken' en/of 'Woongebied - uit te werken'. De mogelijkheid om de gronden binnen de planperiode te kunnen herontwikkelen is daarmee voldoende geborgd.

6. *A.R. Klijn van Boekel de Nerée namens Vroegop Ruhe & Co B.V., B.V. Levensmiddelenegroothandel 'De Kweker', Windig Onroerend Goed B.V., B.V. Onroerende Goederenmaatschappij Van Vroegop Rhuhe & Co, Vroegop A.G.F. B.V., Duncker Koel/Vries B.V. en Exploitatiemaatschappij Wheere B.V. (samen te vatten als Vroegop)*

6.1 Opmerking

De adressant staat in beginsel positief tegenover een herontwikkeling van FCA maar betreurt de onduidelijkheid omtrent de fasering, uitwerking, uitvoering en financiën. Het bestemmingsplan biedt hier geen duidelijkheid in terwijl het wel een indringende inbreuk maakt op de bestaande rechten zodat de toekomst geheel onzeker is.

Antwoord

De plannen voor FCA worden nader uitgewerkt, mede aan de hand van overleg met de ondernemingen in het plangebied. In het bestemmingsplan is het grootste deel van het plangebied daarom vastgelegd door middel van uit te werken bestemmingen zodat voldoende flexibiliteit mogelijk is zonder dat dit ten koste gaat van de rechtszekerheid. De op dit moment voorgenomen fasering is beschreven in paragraaf 2.3 van de toelichting. Ten aanzien van de uitvoering en financiën wordt korthedshalve verwezen naar de beantwoording van opmerking 4.6 van adressant 4 (M.M.C. van der Hoorn van projectbureau Buis-Pomona namens GC van Egmond Holding Asc BV).

6.2 Opmerking

Volgens de adressant is het op 31 maart 2009 genomen besluit tot aanwijzing Wet voorkeursrecht gemeenten van rechtswege komen te vervallen. Door het repeteerverbod als bedoeld in artikel 9c van die wet kunnen de gronden niet binnen twee jaar na het van rechtswege vervallen van de aanwijzing opnieuw als zodanig worden aangewezen. Er is daardoor geen noodzaak om het bestemmingsplan uiterlijk voor 16 februari 2014 vast te stellen.

Antwoord

De opmerking is vergelijkbaar met opmerking 4.8 van adressant 4 (M.M.C. van der Hoorn van projectbureau Buis-Pomona namens GC van Egmond Holding Asc BV). Korthedshalve wordt naar die beantwoording verwezen.

6.3 Opmerking

Uit de planverbeelding blijkt dat beoogd wordt om de adressant richting het noorden te verplaatsen zodat in het zuiden een woongebied kan worden gecreëerd. Uit het plan blijkt volgens de adressant op geen enkele wijze binnen welke periode de beoogde ontwikkelingen zullen worden gerealiseerd. Het is niet uitgesloten dat de adressant daardoor aanzienlijke schade zal (kunnen) lijden. Dit klemmt des te meer omdat uit een artikel in Het Parool blijkt dat de bestemmingen grotendeels niet binnen de planperiode zullen worden verwezenlijkt. Dit is in strijd met goede ruimtelijke ordening en jurisprudentie. Het opnemen van een wijzigingsbevoegdheid die pas na afloop van de planperiode zal worden verwezenlijkt is evenmin toegestaan.

Antwoord

In 2009 heeft de gemeente, in nauw overleg met de ondernemers van het FCA, de kaders voor de herstructurering vormgegeven. Na inspraak door omwonenden hebben de stadsdeelraad en de gemeenteraad in 2010 de ruimtelijke en financiële randvoorwaarden voor de totale herstructurering van het FCA terrein vastgesteld. Ook de ondernemers hebben ingestemd met de randvoorwaarden. Uit deze randvoorwaarden komt onder meer voort dat het nieuwe

bedrijvendeel in het noorden is voorzien terwijl in het zuiden een woongebied wordt gerealiseerd.

In paragraaf 2.3 is ingegaan op de beoogde toekomstige indeling van het plangebied en welke fasering daarbij naar verwachting aan de orde zal zijn. Deze fasering is afhankelijk van diverse factoren en daarom slechts een indicatie. Het is niet noodzakelijk om de fasering vast te leggen in de regels van het bestemmingsplan.

De plannen voor FCA worden nader uitgewerkt, mede aan de hand van overleg met de ondernemingen in het plangebied. Een deel van het plangebied zal mogelijk niet binnen de planperiode van het bestemmingsplan worden ontwikkeld, zoals ook is aangegeven in paragraaf 2.3 van de toelichting. Voor dit deel is daarom uitgegaan van de bestaande situatie (bestemming 'Bedrijventerrein'). De overige gronden zullen naar verwachting wel grotendeels binnen de planperiode worden herontwikkeld. Voor het deel dat conform de bestaande situatie is bestemd is vanwege de dynamische ontwikkelingsstrategie een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Deze wijzigingsbevoegdheid maakt het mogelijk om de gronden te herontwikkelen. De kans dat de herontwikkeling eerder plaatsvindt is aanwezig en zeker niet uitgesloten. Een eerdere herontwikkeling kan aan de orde zijn indien de onderhandelingen tussen ondernemers en het consortium sneller gaan dan waar nu van uit is gegaan in de fasering of als de marktomstandigheden wijzigen en de vraag naar de nieuwe ontwikkelingen groter is dan nu wordt verwacht. Ook kan de volgorde van de fasering wijzigen.

Gelet op jurisprudentie (200900671/1/R1) is het bij complexe ontwikkelingen als FCA niet onredelijk om bestemmingen op te nemen waarvan aannemelijk is dat deze voor een gedeelte niet binnen de planperiode zullen worden gerealiseerd indien de volgorde van de ontwikkelingen op voorhand nog niet helemaal zeker is. De door de adressant genoemde wijzigingsbevoegdheid is dus aanvaardbaar.

Mede naar aanleiding van de zienswijze is de wijzigingsbevoegdheid met betrekking tot de conserverende bestemming 'Bedrijventerrein' aangevuld. In het ontwerpbestemmingsplan kon de conserverende bestemming 'Bedrijventerrein' in geval van een andere fasering worden omgezet naar een uit te werken bestemming. Door het aanvullen van de wijzigingsbevoegdheid kan een uit te werken bestemming andersom nu ook worden omgezet in de conserverende bestemming 'Bedrijventerrein'. Op die manier wordt recht gedaan aan de situatie in het geval de fasering anders loopt dan nu wordt voorzien.

6.4 Opmerking

De adressant geeft aan dat de bestaande bebouwing van de adressant nimmer gefaseerd kan worden ontmanteld in verband met de continuïteit van de bedrijfsvoering. Bij een eventuele verhuizing dienen de panden gelijktijdig te kunnen overgaan. Daar is geen rekening mee gehouden, zoals ook blijkt uit het artikel in Het Parool. Daarin is aangegeven dat het magazijn eerder wordt verhuisd dan de bijbehorende groothandel.

Antwoord

Een van de randvoorwaarden die de gemeente en ondernemers bij de aanbesteding hebben gesteld is dat er een Transformatieplan is, waaruit blijkt dat er een goede fasering plaatsvindt, zodat de bedrijven kunnen blijven functioneren tijdens de herstructurering. Het Transformatieplan van het consortium voorziet daarin, inclusief de bijbehorende planning. Het consortium zal in overleg met de zittende bedrijven afspraken maken. Principe is dat er eerst overeenstemming is over de nieuwbouw, deze gebouwd wordt en pas daarna sloop van de bestaande panden plaatsvindt.

Het bestemmingsplan maakt een volledige verplaatsing van het bedrijf van de adressant mogelijk.

6.5 Opmerking

De gronden in het bestemmingsplan zijn bestemd voor buikbedrijven en servicebedrijven. Dit leidt tot een beperking van bestaande rechten en bedrijfsvoering. De adressant heeft niet enkel hoofdzakelijk Amsterdam als haar verzorgingsgebied en bovendien is de adressant voornemens om haar landelijke activiteiten verder te ontplooiën. Het bestaande rechtmatige

gebruik dat onder het overgangsrecht zou komen te vallen zal door de gedwongen verhuizing komen te vervallen. Door deze bestemmingswijze leidt de adressant planschade.

Antwoord

In 2005 is in het kader van de Ontwikkelingsstrategie Food Center Amsterdam afgesproken dat mainportbedrijven zullen verdwijnen dan wel hun mainportactiviteiten zullen staken. De adressant is daarbij genoemd en aangeschreven. De adressant heeft haar mainportactiviteiten vervolgens verplaatst naar een locatie buiten FCA, namelijk Bleijswijk.

De gemeente Amsterdam, het toenmalige stadsdeel Westerpark en de Verenigde Bedrijven Food Center Amsterdam hebben in het kader van de herontwikkeling van het FCA een Ambitiedocument opgesteld. In het Ambitiedocument is ook aangegeven dat er op het nieuwe FCA geen plaats is voor mainportbedrijven.

6.6 Opmerking

De percelen van de adressant zijn momenteel volledig bebouwd. Vanwege de onduidelijkheid omtrent fasering, uitwerking, uitvoering en financiën is het voor de adressant niet duidelijk of de toekomstige gronden ook voor 100% bebouwd kunnen worden.

Antwoord

De plannen voor FCA worden nader uitgewerkt, mede aan de hand van overleg met de ondernemingen in het plangebied. Het is momenteel nog niet bekend hoe de toekomstige bebouwingssituatie van de adressant zal worden. In het bestemmingsplan is voor het bedrijvendeel waar de adressant naar toe zal gaan een uit te werken bestemming opgenomen. In deze uit te werken bestemming is een maximum bebouwingspercentage van 100% voor het gehele bouwvlak/bestemmingsvlak opgenomen. Volledige bebouwing van het toekomstige perceel van de adressant is daarmee niet uitgesloten. De uiteindelijke bebouwingssituatie volgt in het kader van de op te stellen uitwerkingsplannen. Volledigheidshalve wordt ook nog naar de beantwoording van opmerking 6.4 verwezen.

6.7 Opmerking

In het ontwerpbestemmingsplan is geen rekening gehouden met planschadevergoeding. Gelet op jurisprudentie had dit wel moeten.

Antwoord

Zoals in de beantwoording van opmerking 4.6 is aangegeven zal de gemeente Amsterdam voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan een Realisatie en Ontwikkelovereenkomst (REOK) met de ontwikkelaar sluiten. In deze overeenkomst heeft de ontwikkelaar zich onder meer op basis van artikel 6.4a van de Wet ruimtelijke ordening jegens de gemeente verplicht tot vergoeding van planschade als bedoeld in artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening. Het gaat daarbij om planschade die aan derden wordt toegewezen als gevolg van planologische maatregelen ten behoeve van de realisatie van FCA.

Paragraaf 4.13 van de toelichting is naar aanleiding van de zienswijze aangevuld. De risicoanalyse planschade is opgenomen in de bijlage van het bestemmingsplan. De te verwachten financiële uitkomst van de planschaderisicoanalyse wordt niet openbaar gemaakt, gelet op de financiële belangen en de onderhandelingspositie van de gemeente en de ontwikkelaar.

6.8 Opmerking

Het ontwerpbesluit hogere waarden heeft niet gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegen, ondanks hetgeen in de kennisgeving staat. Het ontwerpbesluit was daardoor niet raadpleegbaar op ruimtelijkeplannen.nl. Het is daardoor niet uit te sluiten dat derden in hun belangen zijn geschaad.

Antwoord

Het ontwerpbesluit heeft per abuis alleen in papieren vorm ter inzage gelegen en was gedurende de periode van ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan niet raadpleegbaar op ruimtelijkeplannen.nl. Dat had gelet op de kennisgeving wel moeten. Dat dit niet is gebeurd heeft echter geen nadelige gevolgen omdat het ontwerpbesluit wel in papieren vorm ter inzage heeft gelegen en zodoende voor een ieder raadpleegbaar was.

Bovendien geldt er geen wettelijke verplichting om het ontwerpbesluit ook op ruimtelijkeplannen.nl te plaatsen. In artikel 110c van de Wet geluidhinder is alleen aangegeven dat het ontwerpbesluit tegelijkertijd met het ontwerp van het bestemmingsplan ter inzage wordt gelegd. In welke vorm dat dient te gebeuren is niet bepaald. Uit jurisprudentie blijkt bovendien dat het niet gelijktijdig ter inzage leggen van het ontwerpbesluit en ontwerpbestemmingsplan niet fataal is.

Ten aanzien van de opmerking dat niet uit te sluiten is dat derden in hun belangen zijn geschaad geldt dat dit niet aan de orde is. Degenen die een belang hebben bij het ontwerpbesluit zijn de toekomstige bewoners. Overige personen hebben geen belang bij het ontwerpbesluit hogere waarden voor de nieuwe geluidsgevoelige functies.

Gelet op de Wet geluidhinder is het mogelijk maar niet noodzakelijk om een hogere grenswaarde vast te stellen ten behoeve van een nog uit te werken bestemming aangezien geluidsgevoelige gebouwen pas kunnen worden gerealiseerd nadat de uit te werken bestemming is uitgewerkt en er een uitwerkingsplan is vastgesteld. Een hogere grenswaarde kan zodoende ook later worden vastgesteld, in het kader van de vaststelling van een uitwerkingsplan. Bij het vaststellen van een bestemmingsplan met een uit te werken bestemming dient wel voldoende aannemelijk te zijn gemaakt dat een toekomstig uitwerkingsplan kan voldoen aan de Wet geluidhinder. Gelet op het akoestisch onderzoek dat in het kader van het voorliggende bestemmingsplan is verricht (zie hoofdstuk 4 van de toelichting) is dat het geval. Er is daarom voor gekozen om in het kader van het bestemmingsplan geen hogere grenswaarde vast te stellen maar in de uitwerkingsregels van de uit te werken bestemmingen met geluidsgevoelige gebouwen een bepaling op te nemen dat de bouw van geluidsgevoelige gebouwen pas is toegestaan indien de geluidsbelasting op de betreffende gevels lager of gelijk is aan de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting (voorkeurgrenswaarde) dan wel aan een vastgestelde hogere waarde.

6.9 Opmerking

De adressant merkt ten aanzien van de begripsbepaling voor een servicebedrijf op dat een dergelijk bedrijf, gelet op het gesloten karakter van FCA, enkel in dienst kan staan van de buikbedrijven zodat het woord hoofdzakelijk geschrapt kan worden. Voorts is niet duidelijk waarom 10% van FCA mag bestaan uit servicebedrijven en hoe dat zich verhoudt tot het beoogde concept. Een percentage van 5% wordt reëler geacht. De genoemde voorbeelden in de begripsbepaling zijn niet noodzakelijk voor de exploitatie van FCA.

Antwoord

In het plangebied zijn momenteel enkele bedrijven aanwezig die als servicebedrijf zijn aan te merken. Deze bedrijven staan, mede vanwege de geslotenheid van FCA, hoofdzakelijk in dienst van de andere bedrijven in het plangebied. Voor het goed functioneren van FCA is het wenselijk dat er ook in de toekomst enkele servicebedrijven in het plangebied gevestigd kunnen zijn. Vooralsnog wordt rekening gehouden met een oppervlak van maximaal 11.000 m² aan servicebedrijven. Dit oppervlak is afgestemd op het huidige percentage servicebedrijven op FCA (circa 11%).

6.10 Opmerking

Volgens de adressant blijkt uit de regels dat vrijwel enkel gebouwde parkeervoorzieningen zijn toegestaan. Door het toestaan van verkeersareaal worden gelet op de bijbehorende begripsbepaling echter ook ongebouwde parkeervoorzieningen mogelijk gemaakt. Het is voor de adressant onduidelijk of maximale flexibiliteit wordt bewerkstelligd of dat niet onderkend is dat zowel gebouwde als ongebouwde parkeervoorzieningen zijn toegestaan. Een totaalplan met normering ontbreekt en het is niet duidelijk waar het vrachtverkeer kan parkeren.

Antwoord

Het is de bedoeling dat de werknemers hun auto op het dak parkeren en dat vrachtwagens en auto's van klanten op het maaiveld worden geparkeerd. Op die manier kan worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor zowel personenauto's als vrachtauto's, zoals ook blijkt uit reeds getekende proefverkavelingen.

In de uit te werken bestemmingen zijn zowel gebouwde parkeervoorzieningen als ongebouwde parkeervoorzieningen toegestaan. In de uitwerkingsregels is bovendien vastgelegd dat bij een uitwerkingsplan rekening dient te worden gehouden met voldoende parkeergelegenheid. Daardoor wordt gewaarborgd dat er voldoende parkeergelegenheid voor de diverse functies komt. In de uitwerkingsregels is daarbij bewust geen parkeernormering opgenomen zodat ten tijde van het uitwerkingsplan rekening kan worden gehouden met de dan actuele parkeernormen. Aan de hand van de dan geldende parkeernormen kan aangetoond worden dat er sprake is van voldoende parkeergelegenheid zodat daarmee wordt voldaan aan de uitwerkingsregel. De inschrijving van het consortium past in de uitwerkingsregels van het bestemmingsplan.

6.11 Opmerking

Het is de adressant niet duidelijk waarom buikbedrijven niet zijn toegestaan in de als 'Gemengd' bestemde Centrale Markthal. Verzocht wordt om dit gebruik mogelijk te maken zodat flexibiliteit ten aanzien van de bestaande ondernemer wordt gewaarborgd. Ook wordt gevraagd of een milieucassette in de bebouwing kan worden gerealiseerd nu er geen afvalinzamelingssysteem is toegestaan.

Antwoord

Binnen de bestemming 'Gemengd' is het gebruik als bedrijf toegestaan, met uitzondering van een mainportbedrijf. Een buikbedrijf is een bedrijf en daarmee dus toegestaan. Een van het bedrijf onderdeel uitmakende milieucassette is onderdeel daarvan en dus mogelijk volgens het bestemmingsplan. Daarbij dient te worden opgemerkt dat de Centrale Markthal een rijksmonument is zodat er bij bouwkundige aanpassingen strenge eisen gelden ter bescherming van het rijksmonument.

6.12 Opmerking

FCA zal, net als nu, in de toekomst afgesloten en niet toegankelijk voor publiek zijn. In het bedrijvendeel en het aangrenzende water worden echter ook ligplaatsen voor passagiersvaartuigen toegestaan. Verzocht wordt om dergelijke ligplaatsen niet mogelijk te maken ter plaatse van het bedrijvendeel.

Antwoord

Naar aanleiding van de zienswijze is het bestemmingsplan aangepast doordat ligplaatsen ten behoeve van passagiersvaartuigen zijn geschrapt in de bestemming 'Bedrijventerrein - Uit te werken'.

6.13 Opmerking

Verzocht wordt om een uitsterfregeling op te nemen voor de woonboot die is bestemd als 'Water - 3'.

Antwoord

De bestaande woonboot aan het Van Bossepad 2 is legaal. Het bestaande recht wordt gerespecteerd en er wordt geen uitsterfregeling opgenomen.

6.14 Opmerking

Binnen diverse bestemmingen zijn waterbouwkundige kunstwerken en waterhuishoudkundige voorzieningen toegestaan zodat binnen het gehele plangebied bruggen, sluizen, dammen en dijken kunnen worden opgericht. Dat wordt niet wenselijk geacht.

Antwoord

De plannen voor FCA worden nader uitgewerkt. Als gevolg daarvan is nog niet zeker waar water met bijbehorende voorzieningen komen en waar niet. In verband met flexibiliteit is het wenselijk om in de diverse bestemmingen daar rekening mee te houden door water, waterbouwkundige kunstwerken en waterhuishoudkundige voorzieningen toe te staan. Bij de uitwerkingsplannen van de uit te werken bestemmingen zal blijken of en waar deze functies precies komen. Een dergelijke bestemmingswijze is eigen aan een globaal plan met uit te werken bestemmingen, de rechtszekerheid wordt vastgelegd in de op te stellen uitwerkingsplannen.

In de eindbestemmingen 'Water - 1', 'Water - 2' en 'Water - 3' zijn waterbouwkundige kunstwerken en waterhuishoudkundige voorzieningen overal toegestaan. Naar aanleiding van de zienswijze zijn de bestemmingen 'Bedrijventerrein', 'Water - 1', 'Water - 2' en 'Water - 3' aangepast doordat bruggen, dammen, dijken en sluizen zijn uitgesloten of alleen ter plaatse van een aanduiding zijn toegestaan.

6.15 Opmerking

In de bestemming 'Verkeer' zijn diverse functies toegestaan zoals kiosken, kunstobjecten, afvalinzamelingssystemen, water, waterbouwkundige kunstwerken en waterhuishoudkundige voorzieningen. Vanwege de geringe strook en de bestaande in- en uitrit is de adressant benieuwd hoe al deze functies gerealiseerd kunnen worden.

Antwoord

In het bestemmingsplan is aangegeven welke functies binnen de bestemming 'Verkeer' aanvaardbaar worden geacht en daarom zijn toegestaan. Dat de genoemde functies zijn toegestaan wil overigens niet zeggen dat al deze functies overal gerealiseerd dienen te worden.

6.16 Opmerking

De adressant vindt het niet duidelijk wat wordt bedoeld met de uitwerkingsregel dat een uitwerkingsplan uitsluitend een aaneengesloten en afgesloten bedrijventerrein mogelijk maakt. Ook is niet duidelijk hoe dat wordt bewerkstelligd.

Antwoord

Eén van de randvoorwaarden voor FCA is dat het een aaneengesloten en afsluitbaar bedrijventerrein wordt (zoals in de huidige situatie ook het geval is). Deze randvoorwaarde is vertaald in een uitwerkingsregel waardoor wordt voorkomen dat het bedrijventerrein wordt opgedeeld in twee of meer afzonderlijke delen. Door het terrein afsluitbaar te maken (door bijvoorbeeld een terreinafscheiding) wordt voorkomen dat het gebied volledig openbaar toegankelijk wordt. Naar aanleiding van de zienswijze zijn de uitwerkingsregels (artikelen 10.2 onder b en 11.2 onder b) ter verduidelijking aangepast doordat het woord 'afgesloten' is vervangen door het woord 'afsluitbaar'.

6.17 Opmerking

In de uitwerkingsregels is bepaald dat er rekening dient te worden gehouden met voldoende parkeergelegenheid. De adressant vindt onduidelijk of er daadwerkelijk voldoende parkeergelegenheid gerealiseerd dient te worden en in welk geval is voldaan aan deze bepaling aangezien een objectieve begrenzing ontbreekt. Ook is onduidelijk of het plan kan voorzien in de parkeerbehoefte die door de verschillende functies zullen worden gegenereerd.

Antwoord

De opmerking is vergelijkbaar met opmerking 6.10. Korthedshalve wordt verwezen naar de beantwoording van die opmerking.

6.18 Opmerking

De adressant vindt de uitwerkingsregels ten aanzien van een stille zijde, een voor auto- en vrachtwagenverkeer geschikte verkeersontsluiting, een oost-westroute voor fietsers en voetgangers en het gebruik van onbebouwde gronden als horecaterras onvoldoende objectief begrensd. Ten aanzien van de uitwerkingsregel over het gebruik van onbebouwde gronden als horecaterras wordt opgemerkt dat daarin enkel de belangen van bewoners worden meegewogen en niet die van ondernemers.

Antwoord

In de uitwerkingsregels is duidelijk aangegeven wat met de uitwerkingsregels wordt beoogd en de uitwerkingsregels zijn objectief begrensd. Naar aanleiding van de zienswijze zijn de uitwerkingsregels 10.2 sub e onder 3, 11.2 sub k onder 6 en 12.2 sub k onder 6 aangepast doordat het inrichten en gebruik van onbebouwde gronden ten behoeve van horecaterrassen is toegestaan indien er geen onevenredige overlast voor omwonenden en ondernemers wordt voorzien. Tevens is paragraaf 5.3 van de toelichting nader aangevuld doordat elke

uitwerkingsregel kort wordt toegelicht. In de uitwerkingsplannen zal aangetoond worden hoe aan de uitwerkingsregels wordt voldaan.

6.19 Opmerking

In artikel 10.3.2 van de regels is een maximum oppervlak van 50 m² ten behoeve van nutsvoorzieningen opgenomen. Het is de adressant niet duidelijk hoe dit oppervlak tot stand is gekomen. Door de formulering van de begripsbepaling is het bovendien mogelijk dat binnen het plangebied overal windturbines e.d. kunnen worden opgericht.

Antwoord

Op bedrijventerreinen komen over het algemeen grotere nutsvoorzieningen voor dan in een woongebied. In de bouwregels van het ontwerpbestemmingsplan was daarom rekening gehouden met een oppervlak van 50 m² in plaats van de in stadsdeel West gebruikelijke maat van 25 m². Naar aanleiding van de zienswijze is het bestemmingsplan aangepast doordat nutsvoorzieningen niet bij recht worden toegestaan binnen de bestemmingen 'Bedrijventerrein - Uit te werken' en 'Gemengd - Uit te werken'. Nutsvoorzieningen worden nu mogelijk gemaakt via de algemene afwijkingsregels (artikel 19). Daarnaast is de begripsbepaling van nutsvoorzieningen aangepast doordat windmolens en windturbines zijn geschrapt in de opsomming. Dergelijke voorzieningen zijn daardoor ook niet mogelijk via toepassing van de algemene afwijkingsregels.

6.20 Opmerking

De adressant verzoekt om de maximale bouwhoogte van 18 meter aan te passen naar 20 meter. Op die manier kan de adressant haar bedrijfsvoering verder optimaliseren in de nog op te richten bedrijfsbebouwing. Het geldende bestemmingsplan staat volgens de adressant gebouwen met een maximale bouwhoogte van 40 meter toe.

Antwoord

Ter plaatse geldt het bestemmingsplan 'Van Slingelandtstraat/Centrale Groothandelsmarkt'. Op de plankaart van dat bestemmingsplan zijn zones met maximale bouwhoogtes van 10, 15 en 20 meter aangegeven. In de voorschriften is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om bouwwerken, geen gebouwen zijnde met een maximum bouwhoogte van 40 meter te kunnen bouwen. Gebouwen met een bouwhoogte van 40 meter zijn dus niet toegestaan volgens het geldende bestemmingsplan.

De gemeente Amsterdam, het toenmalige stadsdeel Westerpark en de Verenigde Bedrijven Food Center Amsterdam hebben in het kader van de herontwikkeling van het FCA een Ambitiedocument opgesteld. Daarin is aangegeven dat gestreefd wordt naar bouwhoogten die in lijn zijn met de direct omliggende wijken (circa 16 meter), waarbij hoogteaccenten mogelijk zijn. In het bestemmingsplan wordt voor het bedrijvendeel uitgegaan van bebouwing met een maximale bouwhoogte van 18 meter. Deze bouwhoogte is 2 meter hoger dan de hoogte die is opgenomen in het Ambitiedocument. Een bouwhoogte van 18 meter is naar verwachting voldoende om de gewenste ontwikkelingen in het bedrijvendeel te kunnen realiseren. De bouwhoogte kan, indien noodzakelijk, nog worden verhoogd met 2 meter door toepassing van de algemene afwijkingsbevoegdheid (artikel 19). Er is geen concrete aanleiding om de maximale bouwhoogte voor het bedrijvendeel te verhogen. Het is niet duidelijk wat de adressant bedoelt met het verder optimaliseren van de bedrijfsvoering.

6.21 Opmerking

De adressant slaat bedrijfsmatig goederen op, conform het geldende bestemmingsplan. Het gebruik van gronden en bebouwing ten dienste van bedrijfsmatige opslag van materialen, voertuigen, machines, etc. is echter als verboden gebruik aangemerkt in artikel 17.2. Dit levert de adressant aanzienlijke planschade op. Bovendien is de verbodsbepaling onvoldoende begrensd.

Antwoord

Naar aanleiding van de zienswijze is artikel 17.2 aangepast doordat opslag van onbruikbare of althans aan hun oorspronkelijke gebruik onttrokken voorwerpen, goederen, stoffen en materialen en van emballage en/of afval als verboden gebruik zijn aangemerkt, behoudens

voor zover zulks noodzakelijk is in verband met het op de bestemming gerichte gebruik van de gronden.

6.22 Opmerking

Het is de adressant niet duidelijk hoe de in artikel 17.3 opgenomen regels zich verhouden tot de toegestane bedrijven op FCA. In het bestemmingsplan zijn volgens de adressant alleen buik- en servicebedrijven toegestaan.

Antwoord

In de diverse bestemmingen in het plangebied zijn bedrijven toegestaan, zoals buik- en servicebedrijven in het bedrijvendeel. In verband met milieuzonering is vervolgens in de algemene gebruiksregels (artikel 17.3) bepaald dat daarbij uitsluitend bedrijven zijn toegestaan die tot een bepaalde categorie of bedrijfstype behoren. Op die manier wordt hinder voor omwonenden zoveel mogelijk voorkomen.

6.23 Opmerking

In artikel 20 van de regels is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen die betrekking heeft op alle gronden en welke het mogelijk maakt om een toeristisch-recreatieve voorziening en evenementen te realiseren en in stand te houden. Door het ontbreken van een begripsbepaling is de wijzigingsbevoegdheid volgens de adressant onvoldoende objectief begrensd. Ook zou verankerd moeten worden dat de publiekaantrekkende werking niet mag leiden tot een onevenredige aantasting van het bedrijfsklimaat/ondernemersklimaat. Door het opnemen van de wijzigingsbevoegdheid dient de aanvaardbaarheid van de bestemming als een gegeven te worden beschouwd. De adressant vindt dat er onvoldoende onderzoek heeft plaatsgevonden naar de ruimtelijke effecten van de maximale planologische mogelijkheden in de wijzigingsbevoegdheid.

Antwoord

Naar aanleiding van de zienswijze is nader gekeken naar de wens om een toeristisch-recreatieve voorziening en evenementen binnen het plangebied te kunnen realiseren. Omdat de uitvoerbaarheid binnen de planperiode momenteel nog niet voldoende kan worden aangetoond is het bestemmingsplan aangepast; de wijzigingsbevoegdheid voor de toeristisch-recreatieve voorziening is geschrapt uit de regels. Een toeristisch-recreatieve voorziening met evenementen zal via een separate planologische procedure mogelijk worden gemaakt zodra de uitvoerbaarheid aantoonbaar is. In de toelichting van het bestemmingsplan is dit kort toegelicht.

6.24 Opmerking

De adressant vindt ook dat er onvoldoende onderzoek heeft plaatsgevonden naar de aanvaardbaarheid van de ruimtelijke effecten van de maximale planologische mogelijkheden in de uit te werken bestemmingen. Het is niet uitgesloten dat de adressant wordt belemmerd in haar bedrijfsvoering.

Antwoord

Er zijn diverse onderzoeken uitgevoerd naar de ruimtelijke effecten van de herontwikkeling zoals vastgelegd in de diverse (uit te werken) bestemmingen. In deze onderzoeken is rekening gehouden met het maximale programma en de maximale bouwmogelijkheden zoals die zijn opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan. Voor de onderzoeken wordt verwezen naar hoofdstuk 4 van de toelichting.

Met de bedrijfsvoering van de adressant is, net als met de bedrijfsvoering van andere bedrijven, voldoende rekening gehouden. Zo is in de uitwerkingsregels vastgelegd dat in de uitwerkingsplannen rekening dient te worden gehouden met de richtafstanden die gelden voor een gemengd stedelijk gebied als het onderhavige.

6.25 Opmerking

De wijzigingsbevoegdheid in artikel 20.2 is volgens de adressant niet voldoende objectief begrensd. Gelet op jurisprudentie is de wijzigingsbevoegdheid in strijd met artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening. Toepassing van de wijzigingsbevoegdheid leidt tot een geheel nieuw

planologisch concept, welke niet in een verklaarbare verhouding staat tot de primaire bestemming.

Antwoord

Een deel van het plangebied zal volgens de conservatief aangenomen fasering naar verwachting niet binnen de planperiode van het bestemmingsplan worden ontwikkeld. Voor dit deel is daarom uitgegaan van de bestaande situatie (bestemming 'Bedrijventerrein') en vanwege de dynamische ontwikkelingsstrategie is in het bestemmingsplan ook een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Deze wijzigingsbevoegdheid maakt het mogelijk om de gronden na toepassing te herontwikkelen indien gaandeweg toch blijkt dat herontwikkeling binnen de planperiode zal plaatsvinden. Dit kan als voor een andere fasering wordt gekozen of doordat de herontwikkeling sneller verloopt dan verwacht (bijvoorbeeld door betere marktomstandigheden). Gelet op jurisprudentie (200900671/1/R1) is het bij complexe ontwikkelingen als FCA niet onredelijk om bestemmingen op te nemen waarvan aannemelijk is dat deze voor een gedeelte niet binnen de planperiode zullen worden gerealiseerd indien de volgorde van de ontwikkelingen op voorhand nog niet helemaal zeker is. De door de adressant genoemde wijzigingsbevoegdheid is dus aanvaardbaar.

De wijzigingsbevoegdheid is voldoende objectief begrensd doordat uit de wijzigingsbevoegdheid blijkt welke functies na wijziging zijn toegestaan en welke bouwregels daarbij zullen gelden. Doordat in de algemene gebruiksregels (artikel 17.4) een maximum programma voor de herontwikkeling van het gehele plangebied is vastgelegd, leidt toepassing van de wijzigingsbevoegdheid niet tot een toename van het maximum programma. De gronden zullen na toepassing van de wijzigingsbevoegdheid aansluiten op de overige uit te werken bestemmingen, zodat geen sprake is van een geheel nieuw planologisch concept. Verder is de wijzigingsbevoegdheid met betrekking tot de conserverende bestemming 'Bedrijventerrein' aangevuld. In het ontwerpbestemmingsplan kon de conserverende bestemming 'Bedrijventerrein' in geval van een andere fasering worden omgezet naar een uit te werken bestemming. Door het opnemen van een extra wijzigingsbevoegdheid kan een uit te werken bestemming andersom nu ook worden omgezet in de conserverende bestemming 'Bedrijventerrein'. Op die manier wordt recht gedaan aan de situatie in het geval de fasering anders loopt dan nu wordt voorzien.

6.26 Opmerking

De adressant geeft aan dat de milieueffecten onvoldoende zijn beoordeeld. De reikwijdte en het doel van de Richtlijnen 2011/92/EU en 2001/42/EG van het Europees Parlement en de Raad zijn zeer ruim en breed. Indien nadelige gevolgen voor het milieu niet zijn uitgesloten dient altijd een mer(boordeling) te worden uitgevoerd. De vormvrije merbeoordeling is onvoldoende. Bovendien is geen rekening gehouden met de mogelijkheid om windturbines, jachthavens en themaparken te realiseren.

Antwoord

De door de adressant aangehaalde uitspraak van het Hof van Justitie is aanleiding geweest voor een wijziging van het Besluit milieueffectrapportage per 1 april 2011. Naar aanleiding van het genoemde arrest is in Nederland de praktijk ontwikkeld om voor bepaalde activiteiten die onder de drempelwaarden van het Besluit m.e.r. blijven informeel/vormvrij te beoordelen of de nieuwe ontwikkeling belangrijke nadelige gevolgen kan hebben voor het milieu en of er aanleiding bestaat om een milieueffectrapport op te stellen. Deze praktijk wordt consequent onderschreven door jurisprudentie (ECL1:NL:RVS:2013;820 en ECL1:NL:RVS:2012:BY4430). De herontwikkeling van FCA valt in categorie D.11.2 van de bijlage van het Besluit milieueffectrapportage. Er is geen sprake van een overschrijding van één of meer van de drempelwaardes zoals opgenomen in de betreffende bijlage. Een m.e.r.-beoordeling met een expliciet besluit (zie de m.e.r.-beoordelingsnotitie) is daardoor niet nodig. Er kan worden volstaan met een vormvrije m.e.r.-beoordeling. Het stadsdeel heeft een dergelijke beoordeling laten uitvoeren. Daaruit is gebleken dat de herontwikkeling van FCA op basis van de kenmerken van het project, de plaats van het project en de potentiële effecten van het project niet tot belangrijke nadelige milieugevolgen zal leiden. Een milieueffectrapport is op grond daarvan niet nodig.

Het bestemmingsplan maakt geen windturbine(park), jachthaven en themapark zoals bedoeld in de bijlagen van het Besluit milieueffectrapportage mogelijk (Categorieën D.22.2 en D.10). De wijzigingsbevoegdheid om een toeristisch-recreatieve voorziening en evenementen te kunnen realiseren is geschrapt (zie de beantwoording van zienswijze 6.23) zodat een dergelijke voorziening niet mogelijk is via het bestemmingsplan.

6.27 Opmerking

De adressant geeft aan dat op basis van jurisprudentie akoestisch onderzoek naar de geluidsbelasting als gevolg van evenementen dient te worden uitgevoerd. Ook ontbreken regels ten aanzien van het aantal evenementen en de maximale bezoekersaantallen.

Antwoord

In het bestemmingsplan zijn geen evenementen bij recht toegestaan. De wijzigingsbevoegdheid om evenementen mogelijk te kunnen maken is geschrapt (zie beantwoording van zienswijze 6.23).

6.28 Opmerking

In het akoestisch onderzoek naar industrielawaai Westpoort is de situatie berekend na sanering. Het is de adressant niet duidelijk wanneer de sanering zal plaatsvinden.

Antwoord

De sanering van Westpoort is reeds uitgevoerd. Zekerheidshalve is naar aanleiding van de zienswijze in het bestemmingsplan gewaarborgd dat geluidsgevoelige functies pas zijn toegestaan indien wordt voldaan aan de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting vanwege industrielawaai (voorkeurgrenswaarde) dan wel de vastgestelde hogere waarde.

6.29 Opmerking

De adressant vindt dat de financiële en economische uitvoerbaarheid onvoldoende is aangetoond doordat alleen is aangegeven dat de kosten voor de ontwikkeling worden gedragen door de ontwikkelende partij. Er is geen rekening is gehouden met planschade. De adressant acht het niet uitgesloten dat het bestemmingsplan toch financiële gevolgen voor het stadsdeel zal hebben. Daarnaast is niet gemotiveerd of het plan daadwerkelijk uitvoerbaar is en of het plan na de bouw exploitabel is. Er is geen exploitatieplan ter inzage gelegd. Het verhaal van de kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen grond is niet verzekerd zodat de uitvoerbaarheid van de grondexploitatie onzeker is. Er is verder geen rekening gehouden met serviceovereenkomsten en het is niet duidelijk wat de toekomst gaat brengen aan bijdragen voor de ondernemers op exploitatieniveau in de gezamenlijke ruimte. Ook is niet bekend hoe verzekerd gaat worden dat eenmaal geaccepteerde bijdragen niet zullen worden verhoogd bij een mogelijke (her)overdracht naar belegger of gemeente.

Antwoord

Ten aanzien van zaken als serviceovereenkomsten en bijdragen geldt dat de bestaande afspraken en erfpachtovereenkomsten worden gerespecteerd. De rest van de opmerking is vergelijkbaar met opmerking 4.6 van adressant 4 (M.M.C. van der Hoorn van projectbureau Buis-Pomona namens GC van Egmond Holding Asc BV). Korthedshalve wordt naar die beantwoording verwezen.

6.30 Opmerking

De adressant vindt dat gelet op de beoogde fasering en uitwerking onduidelijk is hoe tussentijds wordt gemonitord en mogelijkerwijs aanpassingen worden doorgevoerd zodat sprake blijft van een aanvaardbaar woon-, leef- en ondernemersklimaat.

Antwoord

Er is een Transformatieplan opgesteld met als uitgangspunt dat de bedrijven blijven functioneren tijdens de herontwikkeling (zie ook de beantwoording van opmerking 6.4). In het Transformatieplan is ook aangegeven hoe tussentijds gemonitord gaat worden. Dit is vervolgens ook vastgelegd in de REOK.

De op te stellen uitwerkingsplannen c.q. wijzigingsplannen dienen te voldoen aan de uitwerkingsregels respectievelijk wijzigingsregels. In de toelichting van de uitwerkingsplannen

c.q. wijzigingsplannen zal een motivering worden opgenomen. Daarbij zal ook aandacht worden besteed aan het woon-, leef- en ondernemersklimaat.

6.31 Opmerking

Het onderzoek luchtkwaliteit is volgens de adressant verricht met behulp van een verouderd rekenmodel. Het nieuwe rekenmodel was beschikbaar voor de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan.

Antwoord

Voor het berekenen van de luchtkwaliteit langs wegen die binnen het toepassingsbereik van SRM1 en SRM2 vallen wordt gebruik gemaakt van de NSL-Rekentool. Het onderzoek dat in het kader van het bestemmingsplan is uitgevoerd is aan de hand van de NSL-Rekentool (2012) uitgevoerd. Het ontwerpbestemmingsplan is op donderdag 1 augustus 2013 ter inzage gelegd. In september 2013 is de NSL-Rekentool 2013 beschikbaar gesteld, dus na de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan.

6.32 Opmerking

In de toelichting van het bestemmingsplan is aangegeven dat er slechts behoefte is aan 1.200 woningen terwijl het ontwerpbestemmingsplan maximaal 1.700 woningen mogelijk maakt. Het is volgens de adressant daardoor onzeker en onduidelijk of er binnen de planperiode inderdaad behoefte is aan het beoogde aantal woningen. Het aantal woningen is onvoldoende gemotiveerd waardoor niet wordt voldaan aan de ladder van duurzame verstedelijking.

Antwoord

In Amsterdam is grote behoefte aan nieuwe en kwalitatief goede woningen. In de structuurvisie van de provincie is aangegeven dat de behoefte aan nieuwe woningen circa 150.000 woningen bedraagt voor de periode tot 2040 en in de structuurvisie van de gemeente is een opgave van 75.000 woningen benoemd. Dat in het huidige monitoringsoverzicht van de gemeente voor het plangebied is uitgegaan van een planvoorraad van 1.200 woningen wil niet zeggen dat er geen behoefte bestaat aan 500 extra woningen. In de volgende versie van het monitoringsoverzicht van de gemeente zal uit worden gegaan van het correcte woningaantal voor FCA.

Ten aanzien van de behoefte aan 1.700 woningen binnen het plangebied geldt dat de regio Amsterdam groeit en naar verwachting zal blijven groeien. Uit het onderzoek 'Houdbaarheid Woningbehoefteprognoses Noordvleugel'⁷ blijkt dat er op de lange termijn een grote woningbehoefte is die leidt tot een uitbreidingsbehoefte van in totaal 269.000 woningen voor de periode 2010-2040 in de regio Amsterdam. Hierbij is nog geen rekening gehouden met het huidige woningtekort. De meeste woningen zijn nodig in Amsterdam. Op de middellange termijn wordt voor Amsterdam een uitbreidingsbehoefte verwacht van ongeveer 50.000 woningen. Als rekening wordt gehouden met het huidige tekort, is er tot 2025 behoefte aan een toevoeging van 66.000 woningen.

Naar aanleiding van de zienswijze is paragraaf 4.12 van de toelichting aangevuld.

6.33 Opmerking

In het overgangsrecht van de regels (artikel 22) is 'bevoegd gezag' ten onrechte vervangen door 'dagelijks bestuur'. Dit is in strijd met jurisprudentie.

Antwoord

Naar aanleiding van de opmerking is het bestemmingsplan aangepast.

⁷ onderzoek uitgevoerd door Abf in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, 2011.

5. TOELICHTING OP DE WERKING VAN HET BESTEMMINGSPLAN

Dit bestemmingsplan bestaat uit een GML-bestand, regels en een toelichting. Het GML-bestand bevat de verbeelding (plankaart), waaraan de regels zijn gekoppeld. Deze vormen het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan.

5.1 Verbeelding

Op grond van de Wro moeten alle plannen volgens de standaarden 2012 in elektronische vorm worden voorbereid, vastgesteld en vervolgens beschikbaar gesteld. Daarnaast moet er een versie van het plan in analoge vorm worden vastgesteld. Op de analoge verbeelding van het bestemmingsplan (plankaart) wordt door middel van letters, kleuren, cijfers, lijnen en aanduidingen het toegestane gebruik van de gronden en de bouwregels aangegeven (zie bijlage 18).

Mocht tussen de inhoud van het analoge plan en van de elektronische weergave of van het plan in de digitale vorm en de papieren weergave een verschillende uitleg mogelijk zijn, dan prevaleert de elektronische weergave of plan in digitale vorm. Als er tussen beide vormen van het plan een verschillende uitleg mogelijk is, prevaleert het digitale plan. Als ondergrond voor de plankkaart is een recente topografische kaart gehanteerd. Daarmee kan exact worden bepaald waar het plan is gelegen en hoe begrenzingen lopen. Om de goede leesbaarheid van de plankkaart te waarborgen is gekozen voor een schaal van 1:1000. De kaarten zijn voorts voorzien van een legenda en een noordpijl. Het plangebied van het bestemmingsplan is aan de hand van een plangrens (bolletjeslijn) op de plankkaart weergegeven.

5.2 Regels

5.2.1 Standaarden

In de standaarden voor vergelijkbaarheid, de SVBP 2012, is voorgeschreven hoe de regels van het bestemmingsplan dienen te worden opgebouwd. Voor de leesbaarheid en raadpleegbaarheid dienen de regels in hoofdstukken te worden geplaatst. Daarbij dient een vaste volgorde te worden aangehouden. De regels van het bestemmingsplan zijn opgebouwd uit vier hoofdstukken. In het eerste hoofdstuk worden de begrippen en wijze van meten behandeld. Deze hebben als doel begrippen in de regels te verklaren en eenduidige richtlijnen te geven op basis waarvan de bouwmaten die zijn opgenomen in de regels dienen te worden gemeten. In het tweede hoofdstuk zijn de regels opgenomen, die betrekking hebben op alle bestemmingen die in het bestemmingsplan zijn opgenomen. Het derde en vierde hoofdstuk omvat een aantal regels, die niet op een bepaalde bestemming betrekking hebben, maar voor het gehele bestemmingsplan gelden.

Het overgangsrecht en de anti-dubbeltelbepaling zijn opgenomen in het Bro2008 met de verplichting deze over te nemen in het bestemmingsplan. De Wro bevat een algemeen verbod om de gronden en bebouwing in strijd met het bestemmingsplan te gebruiken. Dit hoeft dus niet in de planregels te worden opgenomen. Hetzelfde geldt voor de strafbepaling.

In een bestemmingsregel wordt aangegeven waarvoor en – zo nodig – hoe de betreffende gronden mogen worden gebruikt en bebouwd. Ter bevordering van de leesbaarheid en de raadpleegbaarheid dient hierbij een vaste volgorde te worden aangehouden. Voor zover voor het betrokken bestemmingsplan van toepassing, geldt dit voor alle soorten bestemmingen. Ingevolge de standaarden voor vergelijkbaarheid, de SVBP 2012, moeten de regels van een bestemming als volgt opgebouwd en benoemd worden:

- Bestemmingsomschrijving;
- Bouwregels;
- Nadere eisen;
- Afwijken van de bouwregels;
- Specifieke gebruiksregels;

- Afwijken van de gebruiksregels;
- Omgevingsvergunning voor het aanleggen
- Wijzigingsbevoegdheid.

In de bestemmingsomschrijving wordt beschreven welke functies binnen de betreffende bestemming zijn toegestaan. In de bouwregels wordt weergegeven of en hoe gebouwd mag worden. Daarin wordt in algemene zin geregeld in alle bestemmingen dat er slechts gebouwd mag worden ten behoeve van de bestemming. In de navolgende (sub)leden worden maten zoals oppervlakten en bouwhoogten opgenomen, die betrekking hebben op de toegestane gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde.

5.3 Toelichting per artikel

5.3.1 Bedrijventerrein

Uit de fasering (zie paragraaf 2.3) blijkt dat het gebied ten noordwesten/westen van de Centrale Markthal en het Koelhuis naar verwachting mogelijk niet binnen de planperiode van het bestemmingsplan zullen worden herontwikkeld. Er is daarom uitgegaan van de bestaande situatie. Binnen de bestemming zijn onder meer buikbedrijven, servicebedrijven, gebouwde parkeervoorzieningen, groenvoorzieningen, verkeersareaal en water toegestaan. Voor een groot deel van de toegestane functies is een begripsbepaling opgenomen in artikel 1 zodat duidelijk is wat in het kader van het bestemmingsplan met deze begrippen wordt bedoeld. Indien er geen begripsbepaling is opgenomen wordt teruggevallen op algemeen taalgebruik.

Omdat is uitgegaan van de bestaande situatie zijn de bestaande gebouwen vastgelegd door middel van bouwvlakken en maximale bouwhoogtes. Om enige flexibiliteit te kunnen bieden is tevens een afwijkingsbevoegdheid opgenomen om de maximale bouwhoogte te kunnen verruimen naar 10 meter, conform de maximale bouwhoogte volgens het geldende bestemmingsplan.

Vanwege de dynamische ontwikkelingsstrategie is in de algemene wijzigingsregels (hoofdstuk 3) een wijzigingsbevoegdheid opgenomen voor het geval dat de fasering van FCA anders wordt en herontwikkeling van (een deel van) het gebied dat als 'Bedrijventerrein' is bestemd toch eerder plaatsvindt. Dat kan aan de orde zijn indien de onderhandelingen tussen ondernemers en het consortium sneller gaan dan waar nu van uit is gegaan in de fasering. Of als de marktomstandigheden wijzigen en de vraag naar de nieuwe ontwikkelingen groter is dan nu wordt verwacht. De gronden kunnen daarbij worden gewijzigd naar de bestemmingen 'Bedrijventerrein - uit te werken' en/of 'Woongebied - uit te werken', met uitzondering van het Koelhuis. Het bestaande Koelhuis zal een belangrijke functie gaan vervullen in de herontwikkeling van het FCA. Naast bedrijven kunnen hier ook (culturele) maatschappelijke voorzieningen en horeca van categorie 2, 3 en 4 worden toegestaan.

5.3.2 Gemengd

De Centrale Markthal is bestemd als "Gemengd". Binnen deze bestemming is het gebruik als bedrijf, detailhandel, horeca van categorie 3, horeca van categorie 4, horeca van categorie 5 en maatschappelijke voorziening toegestaan. Ook zijn bijbehorende functies als bergingen, verkeersareaal, nutsvoorzieningen en speelvoorzieningen toegestaan. Geluidsgevoelige functies zijn niet mogelijk.

Voor een groot deel van de functies is een begripsbepaling opgenomen in artikel 1 zodat duidelijk is wat in het kader van het bestemmingsplan met deze begrippen wordt bedoeld. Indien er geen begripsbepaling is opgenomen wordt teruggevallen op algemeen taalgebruik.

De markthal heeft een grondoppervlak van circa 9.170 m². Samen met de gedeeltelijke verdieplagslagen bedraagt het maximum bruto vloeroppervlak 16.000 m². Om te voorkomen dat de gedeeltelijke verdieplagslagen in de markthal worden uitgebreid mogen alle functies in de markthal tezamen niet meer dan 16.000 m² bedragen. Daarnaast zijn enkele afzonderlijke functies in oppervlakte beperkt. Zo mag het gezamenlijk bruto vloeroppervlak van bedrijven niet meer dan 8.000 m² bedragen. Op die manier is verzekerd dat de centrale markthal niet volledig wordt gebruikt voor bedrijven maar ook door publieke functies. Om te voorkomen dat de centrale markthal een winkelcentrum wordt geldt voor detailhandel in het gehele plangebied een gezamenlijk maximum bruto vloeroppervlak van 750 m². Supermarkten zijn niet wenselijk en daarom niet toegestaan. In de omgeving van FCA zijn al voldoende supermarkten aanwezig. Ook mogen detailhandelsvestigingen niet groter dan 250 m² zijn. Op die manier wordt voorkomen dat zich grootschalige detailhandelsvestigingen in de markthal gaan vestigen.

In de algemene gebruiksregels (hoofdstuk 3) is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen die betrekking heeft op het eventueel realiseren van extra detailhandel ten opzichte van de 750 m² die bij recht mogelijk is gemaakt. Het stadsdeel sluit een hoger oppervlak aan detailhandel in de toekomst niet uit, mits kan worden aangetoond dat een hoger bruto vloeroppervlak niet leidt tot aantoonbare verdringingseffecten voor bestaande winkelgebieden, de betreffende detailhandel in de Centrale Markthal wordt gerealiseerd en er voldoende parkeergelegenheid is. Het bruto vloeroppervlak aan detailhandel zou dan maximaal 2.000 m² mogen bedragen.

In de markthal zal ook horeca komen. Voor deze horeca geldt tezamen een maximum oppervlak van 2.400 m², met uitzondering van hotel. Dit oppervlak is gebaseerd op de horecanota West 2011 (zie paragraaf 3.5). In de nota zijn verschillende karakterisering opgenomen. De markthal is te beschouwen als een stadsplein vanwege de concentratie van een mix aan voorzieningen. Voor stadspleinen wordt uitgegaan van maximaal 15% horeca van de straat- of gevelwand. Bij de markthal is uitgegaan van maximaal 15% van het oppervlak van de verschillende verdieplagslagen van de markthal (zijnde 16.000 m²). De horeca in de markthal is pas toegestaan nadat de termijn voor voorlopige bestemming van Marcanti is verstreken (zie bestemming 'Horeca - Voorlopig').

5.3.3 Verkeer

De Jan van Galenstraat is bestemd als "Verkeer". Gebouwen zijn alleen toegestaan in de vorm van kiosken ten behoeve van detailhandel, horeca van categorie 1 en horeca van categorie 4. Hiervoor gelden wel voorwaarden ten aanzien van de inpasbaarheid van de gebouwen, ondermeer op het gebied van stedenbouw en verkeersveiligheid. Gebouwen ten behoeve van nutsspeelvoorzieningen zijn vergunningsvrij en dus niet apart geregeld in het bestemmingsplan.

5.3.4 Water-1, Water-2 en Water-3

Het Westelijk marktkanaal en het Oostelijk marktkanaal zijn bestemd als "Water - 1", "Water - 2" en "Water - 3". De verschillende waterbestemmingen onderscheiden zich van elkaar door de soort vaartuigen die er een ligplaats mogen hebben. Zo zijn in de bestemming "Water-1" drie ligplaatsen voor binnenvaartschepen dienstvaartuigen toegestaan. De bestemming "Water - 1" bevindt zich ter plaatse van een groot deel van het Westelijk marktkanaal (grenzend aan het toekomstige bedrijventerrein). De rest van het Westelijk Marktkanaal en het grootste deel van het Oostelijk marktkanaal zijn bestemd als "Water - 2". Binnen deze bestemming zijn ligplaatsen voor pleziervaartuigen toegestaan. De locatie waar een woonboot is gelegen, is bestemd als "Water - 3". Binnen deze bestemming zijn ligplaatsen voor woonboten toegestaan, evenals bijboten.

Voor een groot deel van de genoemde vaartuigen is een begripsbepaling opgenomen in artikel 1 zodat duidelijk is wat in het kader van het bestemmingsplan met deze begrippen wordt

bedoeld. Indien er geen begripsbepaling is opgenomen wordt teruggevallen op algemeen taalgebruik.

In het bestemmingsplan is geregeld dat binnen de waterbestemmingen zowel waterhuishoudkundige voorzieningen als waterbouwkundige kunstwerken zijn toegestaan. Bruggen zijn daarbij alleen toegestaan ter plaatse van een aanduiding. In artikel 1 is aangegeven wat onder waterhuishoudkundige voorzieningen en waterbouwkundige kunstwerken wordt verstaan.

De bestaande woonboten ter plaatse van de toekomstige brug voor de oost-west fietsroute zullen worden verplaatst. De verplaatsing zal worden uitgevoerd conform het gemeentelijke Bever-protocol.

5.3.5 Horeca - Voorlopig

Marcanti zal de eerste 5 jaar worden gehandhaafd. Voor de bebouwing is daarom een voorlopige bestemming toegepast. Deze voorlopige bestemming maakt het gebruik als horeca van categorie 3 en horeca van categorie 4 mogelijk, evenals verkeersareaal, nutsvoorzieningen en speelvoorzieningen.

Omdat is uitgegaan van de bestaande situatie is de bestaande bebouwing vastgelegd door middel van een bouwvlak en maximale bouwhoogtes.

De voorlopige bestemming is geldig t/m 31 december 2018. Daarna treedt de definitieve bestemming in werking, zijnde 'Woongebied - uit te werken'. Vanaf dat moment is horeca in de markthal toegestaan.

5.3.6 Bedrijventerrein - Uit te werken

In het plan voor de herontwikkeling van FCA wordt voor het noordelijke gedeelte uitgegaan van het gebruik als bedrijventerrein. Dit deel is daarom bestemd als "Bedrijventerrein - Uit te werken". Omdat momenteel consultatie over het herontwikkelingsplan plaatsvindt is in de bestemming rekening gehouden met een maximum kader zodat enige flexibiliteit mogelijk is. De definitieve planvorming zal nog nader worden uitgewerkt. Voor het bedrijvendeel is daarom gekozen voor een uit te werken bestemming als bedoeld in artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening. Voordat een omgevingsvergunning verleend kan worden, moet het dagelijks bestuur eerst een uitwerkingsplan vaststellen. Daarbij moeten de kaders worden aangehouden, die in het bestemmingsplan zijn opgenomen. De kaders hebben betrekking op de toegelaten functies en enkele bouw- en uitwerkingsregels.

Binnen de bestemming zijn onder meer buikbedrijven, servicebedrijven, gebouwde parkeervoorzieningen, groenvoorzieningen, verkeersareaal en water toegestaan. Mainportbedrijven zijn bedrijven die hun verzorgingsgebied buiten Amsterdam hebben. Deze bedrijven zijn niet toegestaan binnen de bestemming aangezien deze bedrijven geen toegevoegde waarde voor FCA hebben en bovendien onnodig verkeer van en naar FCA genereren.

Voor een groot deel van de toegestane functies is een begripsbepaling opgenomen in artikel 1 zodat duidelijk is wat in het kader van het bestemmingsplan met deze begrippen wordt bedoeld. Indien er geen begripsbepaling is opgenomen wordt teruggevallen op algemeen taalgebruik.

De uitwerkingsregels zijn in artikel 10.2 opgenomen. In de navolgende opsomming volgt een korte toelichting per uitwerkingsregel:

- a. Ondergrondse bebouwing kan gevolgen hebben voor de grondwaterstand. Omdat momenteel nog niet bekend is waar ondergrondse bebouwing gaat komen en hoe diep deze gaat worden is een uitwerkingsregel opgenomen dat er een onderzoek naar de gevolgen voor de waterhuishouding dient te worden uitgevoerd indien een uitwerkingsplan kelders dieper dan 1 meter onder het peil toestaat. De kelder kan vervolgens worden toegestaan indien er geen negatieve effecten zullen optreden of als er maatregelen kunnen worden genomen.
- b. Het nieuwe FCA zal, net als in de huidige situatie een aaneengesloten en afsluitbaar terrein worden. Het bedrijventerrein mag niet doorsneden worden door openbaar toegankelijk gebied.
- c. In het bestemmingsplan is voor het bedrijvengedeelte van het FCA rekening gehouden met zonering doordat in de bijlage van de regels een Staat van Bedrijfsactiviteiten is opgenomen, welke is gebaseerd op de landelijke VNG-lijst (zie ook paragraaf 4.10). In de uitwerkingsregel is een verwijzing naar de Staat van Bedrijfsactiviteiten opgenomen. In de Staat van Bedrijfsactiviteiten zijn de bedrijfssoorten die over het algemeen voorkomen op een bedrijventerrein ingedeeld op milieucategorie. Deze indeling is gebaseerd op hinder: bedrijfssoorten met een lage milieucategorie leveren over het algemeen weinig hinder op in de omgeving en bedrijfssoorten met een hogere milieucategorie juist veel. In de Staat van Bedrijfsactiviteiten zijn tevens richtafstanden van bedrijfssoorten tot een rustige woonwijk aangegeven. Van deze richtafstanden kan gemotiveerd worden afgeweken, bijvoorbeeld omdat de omgeving van het plangebied vanwege de aanwezigheid van diverse stedelijke functies niet aan te merken is als een rustige woonwijk of omdat het een bestaande situatie betreft.
De meeste bedrijfssoorten die nu en in de toekomst op het FCA zullen voorkomen behoren tot categorie 3.1. Aangezien het de bedoeling is om de meeste bedrijven op het FCA te handhaven staat het bestemmingsplan bedrijfssoorten tot milieucategorie 3.1 toe. Er geldt daarbij een uitzondering voor enkele bedrijfssoorten die nu ook veelal op het FCA voorkomen maar die tot een hogere milieucategorie behoren. Deze specifieke bedrijfssoorten zijn als uitzondering in het bedrijvengedeelte toegestaan aangezien ook deze bedrijfssoorten in het FCA gehandhaafd zullen blijven. Andersoortige bedrijfssoorten die tot een hogere milieucategorie behoren zijn niet toegestaan.
- d. In de uitwerkingsregels is vastgelegd dat bij een uitwerkingsplan rekening dient te worden gehouden met voldoende parkeergelegenheid. In de bijlage van de regels is door middel van minimum parkeernormen en aanwezigheidspercentages aangegeven wat met voldoende parkeergelegenheid wordt bedoeld. Ook is bepaald dat bij een totaal bvo van meer dan 55.000 m² het parkeren vanwege het deel van het totaal bvo dat hoger is dan 55.000 m² plaats dient te vinden op het dak.
Voor een uitleg over de toepassing van de parkeernormen en de aanwezigheidspercentages wordt verwezen naar paragraaf 4.2 van deze toelichting.
- e. Voor de binnen het plangebied te vestigen buikbedrijven en servicebedrijven geldt een maximum bruto vloeroppervlak. Een deel van dit maximale programma van het bedrijvendeel zal mogelijk deels ook binnen de bestemming "Gemengd - Uit te werken" worden gerealiseerd. Omdat het maximum programma dus betrekking kan hebben op meerdere bestemmingen, is in artikel 17 (de algemene gebruiksregels in hoofdstuk 3) voor de uit te werken bestemmingen een maximum programma opgenomen voor de functies die in de twee bestemmingen gerealiseerd zouden kunnen worden. Op die manier kan het programma schuiven binnen de verschillende bestemmingen maar wordt wel gewaarborgd dat er niet meer programma wordt gerealiseerd dan waar in de verschillende milieuonderzoeken van uit is gegaan. Het programma in de algemene gebruiksregels heeft onder meer betrekking op het maximum bruto vloeroppervlak voor bedrijven.
Binnen het nieuwe FCA is horeca van categorie 4 in beperkte mate toegestaan. In de uitwerkingsregels is daarom een maximum bruto vloeroppervlak toegestaan. In de uitwerkingsregels is vastgelegd dat de onbebouwde gronden mogen worden

ingericht voor de binnen de bestemming toegestane functies. Horecaterrassen zijn alleen toegestaan indien er geen onevenredige overlast voor omwonenden en ondernemers wordt voorzien. Bij het toestaan van horecaterrassen binnen een uitwerkingsplan zal worden nagegaan in hoeverre overlast is te voorzien.

De maximale bouwhoogte binnen de bestemming bedraagt 18 meter. Deze hoogte is 2 meter hoger dan de gestreefde basis bouwhoogte uit het Ambitiedocument (zie paragraaf 2.2). De maximale bouwhoogte van 18 meter is nodig om bedrijfsbebouwing met voldoende bouwlagen te kunnen realiseren zodat alle benodigde bedrijfsruimte binnen het toekomstige bedrijvendeel van FCA kan worden gerealiseerd. Dit levert een efficiënt en compact ruimtegebruik op.

Het bouwverbod dat geldt totdat er een uitwerkingsplan is vastgesteld kan worden doorbroken indien er ontwerpuitwerkingsplan ter inzage is gelegd en het bouwplan daaraan voldoet. Eventueel kan het bouwverbod ook worden doorbroken ten behoeve van bestaande bebouwing die ten tijde van de inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig was. Daarvoor gelden dan wel enkele voorwaarden.

5.3.7 Gemengd - Uit te werken

De zones ten oosten en ten noordwesten van de centrale markthal zijn bestemd als “Gemengd - Uit te werken”. Deze zones zullen als bedrijvengedeelte worden ontwikkeld maar een herontwikkeling naar woongebied is ook mogelijk. In het bestemmingsplan is hier rekening mee gehouden doordat uit is gegaan van zowel het gebruik als bedrijvendeel of van het gebruik als woongebied. De definitieve planvorming zal nog nader worden uitgewerkt. Voor de beide zones is daarom gekozen voor een uit te werken bestemming als bedoeld in artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening. Voordat een omgevingsvergunning verleend kan worden, moet het dagelijks bestuur eerst een uitwerkingsplan vaststellen. Daarbij moeten de kaders worden aangehouden, die in het bestemmingsplan zijn opgenomen. De kaders hebben betrekking op de toegelaten functies en enkele bouw- en uitwerkingsregels.

Binnen de bestemming zijn onder meer buikbedrijven, servicebedrijven, woningen, dienstverlening, gebouwde parkeervoorzieningen, groenvoorzieningen, verkeersareaal en water toegestaan. Mainportbedrijven zijn bedrijven die hun verzorgingsgebied buiten Amsterdam hebben. Deze bedrijven zijn niet toegestaan binnen de bestemming aangezien deze bedrijven geen toegevoegde waarde voor FCA hebben en bovendien onnodig verkeer van en naar FCA genereren.

Voor een groot deel van de toegestane functies is een begripsbepaling opgenomen in artikel 1 zodat duidelijk is wat in het kader van het bestemmingsplan met deze begrippen wordt bedoeld. Indien er geen begripsbepaling is opgenomen wordt teruggevallen op algemeen taalgebruik.

In de bestemming zijn enkele uitwerkingsregels in artikel 11.2 opgenomen. In de navolgende opsomming volgt een korte toelichting per uitwerkingsregel:

- a. Voor een uitleg van de in 11.2 onder a opgenomen uitwerkingsregel wordt korthedshalve verwezen naar de uitleg bij de bestemming ‘Bedrijventerrein - Uit te werken’.
- b. Voor een uitleg van de in 11.2 onder b opgenomen uitwerkingsregel wordt korthedshalve verwezen naar de uitleg bij de bestemming ‘Bedrijventerrein - Uit te werken’.
- c. Voor een uitleg van de in 11.2 onder c opgenomen uitwerkingsregel wordt korthedshalve verwezen naar de uitleg bij de bestemming ‘Bedrijventerrein - Uit te werken’.
- d. Conform het hoogbouwbeleid zoals opgenomen in de Structuurvisie van de gemeente Amsterdam mogen gebouwen hoger dan 30 meter uitsluitend mogelijk worden gemaakt

- indien een hoogbouweffectrapportage wordt gemaakt en daaruit blijkt dat de hogere bouwhoogte ruimtelijk inpasbaar is (zie ook uitleg verderop).
- e. Ter bescherming van houtzaagmolen 'De Otter' mag het uitwerkingsplan niet leiden tot een onaanvaardbare negatieve invloed op de windsituatie bij houtzaagmolen 'De Otter'. Bij de in het uitwerkingsplan vast te leggen verkaveling dient zodoende rekening te worden gehouden met de windsituatie van de molen.
 - f. Voor een uitleg van de in 11.2 onder f opgenomen uitwerkingsregel wordt korthedshalve verwezen naar de uitleg bij de bestemming 'Bedrijventerrein - Uit te werken'.
 - g. Ten aanzien van het woongedeelte wordt gestreefd naar openbare kades langs de beide Marktkanalen. Omdat de bestemming 'Gemengd - Uit te werken' alleen aan de bestemming 'Water - 2' grenst is in de uitwerkingsregel gewaarborgd dat er een openbare kade komt met een minimale breedte van 10 vanaf de bestemming 'Water - 2'.
 - h. Het plangebied ligt deels binnen de geluidszones van de Jan van Galenstraat en de Willem de Zwijgerlaan. De bouw van geluidsgevoelige gebouwen is pas toegestaan indien de geluidsbelasting op de betreffende gevels lager of gelijk is aan de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting (voorkeurgrenswaarde) dan wel aan een vastgestelde hogere waarde. In het kader van een uitwerkingsplan kan door middel van akoestisch onderzoek precies berekend worden hoeveel de geluidsbelasting ter plaatse van de gevel van een geluidsgevoelig zal bedragen. Vervolgens zal in het kader van het uitwerkingsplan een eventueel benodigde hogere grenswaarde worden vastgesteld.
 - i. Conform het gemeentelijk geluidbeleid wordt er gestreefd naar het realiseren van stille zijden bij woningen (zie artikel 1 wat onder een stille zijde wordt verstaan). Of de woningen een stille zijden zullen krijgen hangt af van de toekomstige verkaveling. Door middel van akoestisch onderzoek kan worden nagegaan of een woning beschikt over een stille zijde.
 - j. Het nieuwe FCA zal primair worden ontsloten via een noordelijke ontsluiting (zijde Haarlemmerweg) en secundair via een zuidelijke ontsluiting (zijde Jan van Galenstraat). Om te voorkomen dat de secundaire ontsluiting door de realisatie van het woongedeelte onmogelijk wordt is in de uitwerkingsregel bepaald dat een uitwerkingsplan in een voor auto- en vrachtverkeer geschikte verkeersontsluiting voorziet dan wel een dergelijke verbinding niet belemmert. De verkeersontsluiting dient een minimale breedte van 6 meter te hebben.
 - k. Een uitwerkingsplan dient te voorzien in een oost-westverbinding voor fietsers en voetgangers of in ieder geval een dergelijke verbinding niet belemmeren. Deze verbinding zal niet via het bedrijventerrein gaan maar via het woongedeelte. De eis voor de langzaamverkeersverbinding komt voort uit o.a. het Ambitiedocument en de Structuurvisie van de gemeente Amsterdam.
 - l. Voor de binnen het plangebied te vestigen functies geldt een maximum bruto vloeroppervlak of maximum aantal. Omdat het maximum programma betrekking kan hebben op meerdere bestemmingen, is in artikel 17 (de algemene gebruiksregels in hoofdstuk 3) voor de uit te werken bestemmingen een maximum programma opgenomen voor de functies die in de twee bestemmingen gerealiseerd zouden kunnen worden. Op die manier kan het programma schuiven binnen de verschillende bestemmingen maar wordt wel gewaarborgd dat er niet meer programma wordt gerealiseerd dan waar in de verschillende milieuonderzoeken van uit is gegaan. Om overlast te voorkomen mag een uitwerkingsplan maximaal één kinderdagvoorziening per bouwblok toestaan. Indien in hetzelfde bouwvlak al een school aanwezig is waarvan de speelplaats grenst aan de binnentuin dan mag er geen kinderdagvoorziening in het betreffende bouwblok worden toegestaan. Het aantal ligplaatsen voor passagiersvaartuigen en pleziervaartuigen mag niet meer dan 2 bedragen. In de uitwerkingsregels is vastgelegd dat de onbebouwde gronden mogen worden ingericht voor de binnen de bestemming toegestane functies. Horecaterrassen zijn

alleen toegestaan indien er geen onevenredige overlast voor omwonenden en ondernemers wordt voorzien. Bij het toestaan van horecaterrassen binnen een uitwerkingsplan zal worden nagegaan in hoeverre overlast is te voorzien.

Voor de bestemming wordt uitgegaan van een overwegende maximale bouwhoogte van 18 meter. Deze hoogte is 2 meter hoger dan de gestreefde basis bouwhoogte uit het Ambitiedocument (zie paragraaf 2.2). Dit komt vanwege de wens om bedrijfsbebouwing met voldoende bouwlagen te kunnen realiseren en zeslaagse woongebouwen te kunnen bouwen. Daarnaast wordt er in een deel van de plannen uitgegaan van enkele hoogteaccenten tot 35 meter. Deze hoogteaccenten mogen maximaal 10% van het oppervlak van de bedrijfsbestemming beslaan. Hoogteaccenten van 30 meter of hoger zijn echter alleen toegestaan indien er een hoogbouweffectrapportage wordt uitgevoerd en daaruit blijkt dat de betreffende bouwhoogte ruimtelijk aanvaardbaar is. Dit is conform het hoogbouwbeleid zoals opgenomen in de Structuurvisie van de gemeente Amsterdam (zie paragraaf 3.4). In artikel 1 is opgenomen wat onder een hoogbouweffectrapportage wordt verstaan. De begripsbepaling is gebaseerd op de eisen die zijn gesteld in de Structuurvisie.

Het bouwverbod dat geldt totdat er een uitwerkingsplan is vastgesteld kan worden doorbroken indien er ontwerpuitwerkingsplan ter inzage is gelegd en het bouwplan daaraan voldoet. Eventueel kan het bouwverbod ook worden doorbroken ten behoeve van bestaande bebouwing die ten tijde van de inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig was. Daarvoor gelden dan wel enkele voorwaarden.

5.3.8 Woongebied - Uit te werken

Het zuidelijk deel van FCA wordt getransformeerd tot een nieuwe woonwijk. Het zuidelijk deel is daarom bestemd als "Woongebied - Uit te werken". Deze bestemming is bijna gelijk aan de bestemming "Gemengd - Uit te werken". Alleen zijn binnen deze bestemming geen buikbedrijven en servicebedrijven toegestaan.

Binnen het woongebied zijn ook bedrijven toegestaan. Deze bedrijven zullen middenin een nieuwe woonwijk zijn gelegen en van een andere categorie zijn dan de bedrijven op het bedrijventerrein. Hier is rekening mee gehouden doordat voor het woongebied een separate Staat van Bedrijfsactiviteiten is opgenomen. Deze is bedoeld voor stedelijke gebied waar veel functiemenging voorkomt. In de Staat van Bedrijfsactiviteiten zijn bedrijfssoorten opgenomen die aanvaardbaar zijn in een woonwijk als de onderhavige. Bij de inrichting van de woonwijk zal daarnaast rekening worden gehouden met de bedrijven in het nieuwe bedrijvendeel.

5.3.9 Dubbelbestemming archeologische waarde

Voor een deel van het plangebied geldt dat op grond van het historische gebruik van het gebied er een lage kans is dat er archeologisch waardevolle elementen worden aangetroffen als er grondroerende werkzaamheden plaatsvinden. Er is ter plaatse daarom een dubbelbestemming "Waarde – Archeologie" opgenomen. Bij grondroerende werkzaamheden van 10.000 m² of meer of dieper dan 3 meter onder maaiveld is nader onderzoek nodig.

De dubbelbestemming regelt dat, ter bescherming van eventuele archeologisch waardevolle elementen, er in een aantal gevallen nader archeologisch onderzoek gedaan moet worden. Dit betreft een inventariserend veldonderzoek, waarbij ondermeer proefsleuven worden gegraven.

In de dubbelbestemming zijn niet alleen bepalingen opgenomen voor bouwwerkzaamheden, maar ook voor werkzaamheden niet zijnde bouwen. Hiervoor moet in een aantal gevallen een omgevingsvergunning voor het aanleggen (voorheen aanlegvergunning) worden aangevraagd.

5.3.10 Dubbelbestemming waterkering

Rondom begraafplaats Vredenhof ligt een waterkering. Een deel van de beschermingszone is gelegen binnen het plangebied van dit bestemmingsplan. Deze zone is voorzien van een dubbelbestemming. In de Keur zijn nadere bepalingen opgenomen ter bescherming van de waterkering. Het is op grond van jurisprudentie niet toegestaan om in een bestemmingsplan zaken te regelen die ook al in andere regelgeving is opgenomen, in dit geval de Keur. In het bestemmingsplan is daarom volstaan met een dubbelbestemming, waarbij uitsluitend is aangegeven dat het een waterkering betreft.

5.3.11 Algemene wijzigingsbevoegdheden

In het bestemmingsplan is rekening gehouden met de voorgenomen fasering (zie paragraaf 2.3). Naar aanleiding van deze fasering is de verwachting dat fase 4 en 5 mogelijk niet binnen de planperiode zullen worden gerealiseerd. Deze gronden zijn daarom bestemd als 'Bedrijventerrein' (zie uitleg hiervoor). Het is niet uitgesloten dat (een deel van) de betreffende gronden toch binnen de planperiode van 10 jaar worden getransformeerd naar een nieuw bedrijventerrein of toekomstig woongebied. Dat kan aan de orde zijn indien de onderhandelingen tussen ondernemers en het consortium sneller gaan dan waar nu van uit is gegaan in de fasering. Ook kunnen de marktomstandigheden wijzigen waardoor de vraag naar de nieuwe ontwikkelingen groter is dan nu wordt verwacht. Tenslotte kan het ook zo zijn dat de volgorde van de fasering anders wordt als gevolg van de onderhandelingen of marktomstandigheden. In het bestemmingsplan is rekening gehouden met deze dynamische ontwikkelingsstrategie doordat in de algemene wijzigingsregels (hoofdstuk 3, artikel 20.1.1) een wijzigingsbevoegdheid is opgenomen. De gronden kunnen door toepassing van de wijzigingsbevoegdheid worden gewijzigd naar de bestemmingen 'Bedrijventerrein - uit te werken' en/of 'Woongebied - uit te werken', met uitzondering van het Koelhuis. Het bestaande Koelhuis zal een belangrijke functie gaan vervullen in de herontwikkeling van het FCA. Naast bedrijven kunnen hier ook (culturele) maatschappelijke voorzieningen en horeca van categorie 2, 3 en 4 worden toegestaan.

In de wijzigingsbevoegdheid in 20.1.1 is rekening gehouden met een wijziging van de bestemming 'Bedrijventerrein' naar zowel de bestemming 'Bedrijventerrein - uit te werken' als de bestemming 'Woongebied - uit te werken'. De grens tussen het nieuwe bedrijventerrein en het toekomstige woongebied staat ter plaatse van de te wijzigen gronden namelijk nog niet vast. Daarom is voorzien in een mogelijke transformatie naar zowel bedrijventerrein als woongebied.

Zoals hiervoor is aangegeven kan de situatie ontstaan dat de volgorde van de voorgenomen fasering anders wordt waardoor de als 'Bedrijventerrein' bestemde gronden eerder worden getransformeerd. In dat geval zullen andere gronden binnen het plangebied later worden getransformeerd, mogelijk buiten de planperiode. Om recht te doen aan deze situatie is in 20.1.2 een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om die betreffende gronden met de bestemming 'Bedrijventerrein - uit te werken', 'Gemengd - uit te werken' en/of 'Woongebied - uit te werken' te wijzigen in een conserverende bestemming 'Bedrijventerrein'. Toepassing van deze wijzigingsbevoegdheid is daarbij alleen mogelijk in combinatie met de wijzigingsbevoegdheid in 20.1.1 en indien een wijziging niet leidt tot een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat. De bouwvlakken en maximale bouwhoogte dienen daarbij overeen te komen met de bestaande situatie ten tijde van de ter inzage legging van het ontwerp wijzigingsplan.