

Jaar	2010	Vergaderdatum	17 en 18 februari 2010
Afdeling	3A	Agendapunt	42
Nummer	56/94		
Publicatiedatum	9 april 2010		

Onderwerp

Vaststellen van het Ambitie- en Procesdocument en van de maximale gemeentelijke financiële bijdrage voor de Herstructurering Food Center Amsterdam (FCA), tot beschikbaar stellen van de proceskosten en aanwijzing tot grootstedelijk project volgens het coalitiemodel

De gemeenteraad van Amsterdam

Gezien de voordracht van burgemeester en wethouders van 5 januari 2010 (Gemeenteblad afd. 1, nr. 94);

Mede gezien het amendement van de raadsleden mevrouw Willemse, mevrouw Van Doorninck, de heer Van Drooge, mevrouw Alberts en de heer Beishuizen (Gemeenteblad afd. 1, nr. 165);

Voorts gezien de aangenomen motie van de raadsleden mevrouw Willemse, mevrouw Van Doorninck, de heer Van Drooge, mevrouw Alberts, de heer Beishuizen en de heer Manuel (Gemeenteblad afd. 1, nr. 164),

Besluit:

1. kennis te nemen van de brief d.d. 9 februari 2010 (incl. kabinet-bijlage) van de wethouder Grondzaken, namens het college van burgemeester en wethouders, waarin de inhoud en voorgestelde verwerking van het zwaarwegend advies van stadsdeel Westerpark is aangegeven. Dit zwaarwegend advies is het resultaat van de besluitvorming in de deelraad op 26 januari 2010 van het stadsdeel over het Ambitiedocument Herstructurering Food Center Amsterdam (FCA) en het Procesdocument Aanbesteding Herstructurering FCA, beide d.d. 3 december 2009;
2. met betrekking tot de inhoudelijke programmering voor het FCA:
 - 2.1. kennis te nemen van de Nota van Antwoord (Inspraakreacties op Ambitiedocument Herstructurering FCA) d.d. 3 december 2009, incl. het verslag van de inspraakavond op 9 november 2009, welke door het dagelijks bestuur van stadsdeel Westerpark op 8 december jl. is vastgesteld. Inspraakreacties hebben niet geleid tot wijziging van het Ambitiedocument;

-
- 2.2. vast te stellen het Ambitiedocument Herstructurering FCA d.d. 3 december 2009, inclusief de voorgestelde wijzigingen zoals verwoord in de in beslispunt 1 genoemde brief namens het college, met daarin verwoord de programmatische randvoorwaarden en ambities voor het FCA als basis voor de uitvraag voor de herstructureringsopgave van de gemeente aan de markt ten aanzien van:
 - ruimtelijke inrichting;
 - parkeren, bereikbaarheid en logistiek;
 - duurzaamheid;
 3. met betrekking tot de aanbestedingsopgave en het proces voor de herstructurering van het FCA:
 - 3.1. kennis te nemen van het Procesdocument Aanbesteding Herstructurering Food Center Amsterdam (FCA) d.d. 3 december 2009, waarin de opgave, organisatie en financiën van de aanbesteding van het FCA zijn beschreven, alsmede de bevoegdhedenverdeling tussen de Centrale Stad en stadsdeel Westerpark;
 - 3.2. akkoord te gaan met de volgende punten uit het in het vorige beslispunt genoemde Procesdocument:
 - a de integrale aanbestedingsopgave voor de herstructurering van het FCA, in hoofdlijnen inhoudend: het opstellen van een stedenbouwkundig plan incl. grond- en vastgoedexploitatie, beheer van het afgesloten FCA, restauratie en verhuur van de Centrale Markthal en realisatie van voornamelijk woningbouw op het toekomstig openbare zuidelijk deel van het terrein;
 - b de gunningcriteria en het daaraan gekoppelde gewicht, op basis waarvan de door de inschrijvende partijen ingediende plannen gescoord worden, inclusief de voorgestelde wijzigingen zoals verwoord in de kabinetbijlage van de in beslispunt 1 genoemde brief van het college;
 4. akkoord te gaan met:
 - 4.1 het vaststellen van de maximale gemeentelijke bijdrage op 20 miljoen euro (prijsspeil 1 januari 2009) en daarmee te accepteren dat de stand van het Vereveningsfonds met 20 miljoen euro kan verslechteren;
 - 4.2 het starten van de aanbestedingsprocedure van de herstructureringsopgave FCA zodra de maximale gemeentelijke bijdrage wel gereserveerd is;
 5. akkoord te gaan met het beschikbaar stellen van de voor het doorlopen van de aanbestedingsprocedure benodigde proceskosten ad € 1 miljoen, welke onderdeel uitmaken van de gemeentelijke bijdrage zoals bedoeld in beslispunt 4, op het moment dat de aanbesteding start;
 6. met betrekking tot de bevoegdheden en verantwoordelijkheden rond het FCA akkoord te gaan met:
 - 6.1. het aanwijzen van het project Herstructurering FCA als grootstedelijk project conform art. 34 van de Verordening op de stadsdelen, waarbij:
 - a. de plangrenzen het gebied van het huidige FCA, inclusief het Kermisexploitantenterrein, bevatten (conform kaart bijlage 2A van het Procesdocument);

-
- b. het de periode betreft van start aanbesteding tot en met de gunning aan een ontwikkelende partij. Na gunning zal opnieuw bezien worden of de aanwijzing tot grootstedelijk project gecontinueerd moet worden. Een besluit over continuering zal aan de ter zake bevoegde organen worden voorgelegd;
- 6.2. het formeel instellen van het project Herstructurering Food Center Amsterdam tot coalitieproject voor de periode tot en met de gunning. Na gunning zal opnieuw bezien worden of het coalitiemodel gecontinueerd moet worden. Een besluit over continuering zal aan de ter zake bevoegde organen worden voorgelegd;
- 6.3. de bevoegdhedenverdeling tussen de Centrale Stad en stadsdeel Westerpark conform het principe op hoofdlijnen dat de:
- bevoegdheid voor bestuurlijke besluitvorming t.a.v. juridisch-planologische aspecten ligt bij stadsdeel Westerpark (bijv. bestemmingsplan);
 - bevoegdheid voor bestuurlijke besluitvorming t.a.v. financiële aspecten ligt bij de Centrale Stad (bijv. grondexploitatie, erfpachtbeheer);
 - bevoegdheid voor bestuurlijke besluitvorming t.a.v. inhoudelijke aspecten ligt bij de Centrale Stad, waarbij stadsdeel Westerpark zwaarwegend advies geeft aan de Centrale Stad (bijv. ruimtelijke programmering, gunning, stedenbouwkundig plan).

*Aldus besloten door de gemeenteraad voornoemd
in zijn vergadering op 18 februari 2010.*

De voorzitter

De raadsgriffier



Gemeente Amsterdam

Herstructurering Food Center

Ambitiedocument
Februari 2010



De buik van
Amsterdam
niet langer
verborgen

Voorwoord	2
1 Inleiding	4
I Achtergrond	6
2 Profiel huidige FCA	6
II Minimumeisen en ambities	11
3 Ruimtelijke uitgangspunten	12
4 Uitgangspunten parkeren, bereikbaarheid & logistiek	18
5 Duurzaamheidsuitgangspunten	20
6 Overzicht randvoorwaarden en ambities	22
<i>Bijlagen</i>	
Bijlage 1 Specifieke beleidsnota's	26
Bijlage 2 Algemene voorbeelden toepasselijk beleid	35
Bijlage 3 Kaart plangebied	37

Voorwoord

Met veel genoegen presenteren wij het ambitiedocument voor de herstructurering van het Food Center Amsterdam (FCA). Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam heeft samen met het stadsdeel Westerpark besloten de herontwikkeling van deze unieke plek aan te besteden.

Het FCA is een uitzonderlijke locatie in het hart van Amsterdam. Er zijn niet veel terreinen binnen de ring van Amsterdam van deze omvang die beschikbaar komen voor herontwikkeling. Het huidige FCA is een afgesloten bedrijventerrein van ongeveer 21,5 hectare waar uitsluitend bedrijven gevestigd zijn die gericht zijn op verwerking en groothandel van voedsel. Al 75 jaar bruist het van de energie op deze plek, vooral vroeg in de ochtend: honderden winkels, hotels en restaurants in Amsterdam en omgeving worden vanuit dit gebied voorzien van verse vis, vlees, groente en fruit en overig voedsel.

De gemeente Amsterdam heeft reeds in 2004 besloten dat deze plek behouden moet blijven voor het FCA. Wel zullen de foodgerelateerde bedrijven wiens verzorgingsgebied overwegend buiten Amsterdam ligt (de zogenaamde mainportbedrijven, ongeveer één zesde van het totaal), worden benaderd voor een verplaatsing naar een locatie buiten de ring van Amsterdam of elders. De overgebleven bedrijven zullen op ongeveer twee derde van het terrein geherhuisvest worden. Hierbij zal het aanpalende Kermis Exploitanten Terrein (KET) bij het FCA worden gevoegd. Dit maakt het totale ontwikkelingsterrein circa 23,5 hectare. De resterende ruimte komt beschikbaar voor andere functies, voornamelijk woningen. Herstructurering is ook hard nodig: sommige gebouwen zijn in slechte staat van onderhoud, de lay-out is verre van efficiënt en het FCA levert een flinke belasting van vrachtverkeer op voor de Jan van Galenstraat.

Op dit moment is het FCA nog een 'enclave' in de stad, een afgesloten gebied dat lastig gesitueerd is voor mensen die van Bos en Lommer naar Westerpark willen en vice versa. Wij stellen ons voor dat over een aantal jaren, wanneer het nieuwe FCA haar deuren opent, het omarmd wordt door de stad en het een plaats krijgt in de harten van de Amsterdammers en alle andere bezoekers van dit gebied. Een centrale rol daarbij is weggelegd voor de markante en imposante centrale markthal. Dit rijksmonument is nu in slechte staat en wordt maar beperkt gebruikt, maar zal straks in gerestaureerde staat dé (bedrijfsmatige) culinaire hotspot van Amsterdam en een icoon in het gebied zijn.

De gemeente kan deze omvangrijke herstructureringsopgave van het FCA niet realiseren zonder de creatieve en financiële ontwikkelingskracht van de markt. Dit document beschrijft de minimeisen en ambities van de gemeente¹ met betrekking tot ruimtelijke kwaliteit, bereikbaarheid en logistiek en duurzaamheid, waarbinnen de private sector het initiatief kan nemen. Hiervoor gaat de gemeente een aanbesteding organiseren conform de procedure van de Concurrentie Gerichte Dialoog. Dit betekent dat wij binnen de door de gemeente gestelde minimeisen met private partijen (de inschrijvers) open de dialoog aangaan om de beste oplossingen voor dit gebied te bedenken.

Dit ambitiedocument is het resultaat van een zorgvuldige afstemming tussen het bestuur van de centrale stad, het stadsdeel Westerpark en de Verenigde Bedrijven FCA. Ook overige betrokkenen en belanghebbenden, zoals omwonenden, zijn hierin gekend door middel van een inspraakprocedure.

De ambitie van de gemeente is om te komen tot een duurzame, economische herontwikkeling van het FCA. Het FCA wordt een modern en dynamisch foodcenter, waarbij 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. Op het deel van het terrein dat niet meer gebruikt zal worden door het FCA komt een programma met daarin hoofdzakelijk woningen. De gemeente ambieert dat de nieuwe ontwikkelingen op een goede wijze ruimtelijk en functioneel worden ingepast in de omgeving.

Maarten van Poelgeest
Wethouder gemeente Amsterdam

Dirk de Jager
Portefeuillehouder stadsdeel Westerpark

1 In onderhavig ambitiedocument wordt met de gemeente de Centrale Stad en het stadsdeel Westerpark bedoeld.

1 Inleiding

A Aanleiding

In 2009 bestaat het Food Center Amsterdam² (FCA) precies 75 jaar. In die periode heeft het FCA zich ontwikkeld tot 's lands toonaangevende groothandelsmarkt voor verse producten. Het (afgesloten) FCA is gesitueerd op een unieke plek, midden in het eigen Amsterdamse marktgebied. Centraal op het terrein staat het rijksmonument de centrale markthal, een markant gebouw dat het FCA identiteit verschaft.

Op het huidige circa 21,5 ha grote bedrijventerrein zijn bijna 100 handels- en productiebedrijven in (verse) levensmiddelen gevestigd, met in totaal 2.500 medewerkers. Het FCA moet echter nodig worden gerevitaliseerd, anders verdwijnt het FCA langzaamaan als 'buik voor Amsterdam'. Voor de noodzakelijke revitalisering zijn vier redenen aan te voeren:

- 1 Het terrein is aan een grondige opknapbeurt toe (hoofdrede):
 - de centrale markthal moet worden gerestaureerd;
 - veel gebouwen op het terrein moeten worden opgeknapt of gesloopt en herbouwd;
 - de openbare ruimte is wanordelijk en onveilig;
 - de diagonale verkaveling is een beperking voor uitbreiding en efficiënt grondgebruik.
- 2 Het concept moet worden vernieuwd naar een modern en dynamisch FCA:
 - de focus moet komen te liggen op de zogenaamde buikbedrijven³: ontwikkelingsruimte kan beschikbaar komen door de mainportbedrijven⁴ te verleiden zich elders vestigen;
 - aanpassen van assortiment en keuzevrijheid aan wensen van klanten.
- 3 De bereikbaarheid van het FCA moet worden verbeterd, door:
 - ontsluiting vanaf de ring A10;
 - gebruik van beide ingangen (aan de Jan van Galenstraat en Haarlemmerweg) waarbij de noordelijke ontsluiting de nieuwe hoofdingang wordt;
 - vervoer over water.
- 4 Het FCA moet een duurzaam bedrijventerrein worden:
 - intensiever gebruik van de schaarse ruimte;
 - duurzame logistiek;
 - energiezuinige gebouwen en gebruik van duurzame materialen;
 - mogelijk het introduceren van energieopwekking en het opslaan van energie.

B Het ambitiedocument

Om de herontwikkeling te realiseren wordt de gehele herontwikkeling door de gemeente Europees aanbesteed. Marktpartijen kunnen hier op inschrijven. Deze aanbesteding zal tot stand komen door middel van een concurrentiegericht dialoog. Hiertoe is door de gemeente dit ambitiedocument opgesteld. Er wordt in dit document onderscheid gemaakt tussen minimeisen en ambities van de gemeente:

- De minimeisen gelden voor de in te dienen plannen: alleen inschrijvingen die voldoen aan alle minimeisen komen voor beoordeling in aanmerking.
- De ambities in dit document zijn onderwerpen waarop inschrijvers hoger scoren naarmate daaraan beter wordt voldaan.

De te verwachten planning ten aanzien van inspraak en bestuurlijke besluitvorming is als volgt:

- Inspraakperiode incl. verwerken reacties: tot 7 december 2009
- Bestuurlijke besluitvorming t/m deelraad Westerpark: tot 2 februari 2010
- Bestuurlijke besluitvorming t/m raad Centrale Stad: tot 17 februari 2010

Aansluitend aan de besluitvorming zal begin maart 2010 de aanbesteding daadwerkelijk kunnen starten. De planbeoordeling vindt plaats op basis van de economisch meest voordelige inschrijving (deze eis volgt uit de regels voor deze vorm van Europese aanbesteding).

C Leeswijzer

In deel I Achtergrond wordt een analyse en beschrijving van het huidige economisch profiel van het FCA gegeven en worden de relevante beleidsinitiatieven kort benoemd. Hierna worden in deel II de Minimumeisen en Ambities op het gebied van ruimtelijke inrichting, bereikbaarheid en logistiek en duurzaamheid beschreven.

2 Food Center Amsterdam (FCA): Het afgesloten terrein waar voedselgerelateerde groothandelsbedrijven zijn gevestigd. Het terrein is niet publiek toegankelijk, maar wel voor toeleveranciers, klanten en medewerkers van de bedrijven die er zijn gevestigd.

3 Buikbedrijven: Bedrijven die overwegend leveren/verkopten aan voedselgerelateerde bedrijven in Amsterdam.

4 Mainportbedrijven: Bedrijven die als core business de handel en/of bewerking van voedsel hebben en overwegend leveren/verkopten aan (voedselgerelateerde) bedrijven buiten Amsterdam.

2 Profiel huidige FCA

In dit hoofdstuk wordt beschreven wat het FCA is en wat het FCA voor Amsterdam en de Amsterdamse regio betekent. Behandeld wordt waarom het noodzakelijk is dat het terrein toekomstgericht herontwikkeld en opgewaardeerd moet worden. Ook wordt hier een overzicht gegeven van de belangrijkste beleidsinitiatieven die specifiek voor dit terrein gelden.

Het FCA is niet voor publiek toegankelijk en wordt momenteel geëxploiteerd door de gemeente Amsterdam; de niet bebouwde delen worden door de gemeente beheerd. De bebouwde kavels met in totaal circa 100.000 m² bedrijfsvloeroppervlak zijn grotendeels in erfpacht uitgegeven. De indeling van het terrein en een deel van de opstallen zijn sterk verouderd.

Het plangebied bestaat uit het FCA en het aanpalende Kermis Exploitantenterrein (KET) van ruim 1,5 hectare. In totaal gaat het om circa 23,5 hectare. De grenzen van het plangebied zijn terug te vinden in figuur 1. De kaart van het plangebied is tevens terug te vinden in bijlage 3.



Figuur 1: Ligging FCA in Amsterdam



Kaart plangebied

A Economische betekenis

Op het FCA wordt een onderscheid gemaakt naar deelmarkten. Deze deelmarkten hebben specifieke vestigingsvoorkeuren en eisen ten aanzien van hygiëne en voedselveiligheid.

De volgende deelmarkten zijn op het FCA gevestigd:

- aardappels, Groente, Fruit (AGF);
- algemene levensmiddelen;
- vlees, wild, gevogelte;
- vis;
- dienstverlening, logistiek en overig.

Het gezamenlijke assortiment telt ruim 50.000 producten. Door de veranderende samenstelling van de Nederlandse bevolking én de interesse voor de buitenlandse keuken is het assortiment in de loop der jaren breder, dieper en internationaler geworden.

Het FCA wordt met recht de "buik van Amsterdam" genoemd, zoals blijkt uit de navolgende feiten:

- op het terrein zijn ca. 100 handels- en productiebedrijven op het gebied van (verse) levensmiddelen gevestigd;
- bij deze bedrijven werken rond de 2.500 mensen, voor een groot deel betreft dit lokale werkgelegenheid;
- de indirecte werkgelegenheid is omvangrijk;
- de gezamenlijke omzet bedraagt meer dan 1 miljard euro (schatting) op jaarbasis;
- het FCA levert aan circa 10.000 grotendeels Amsterdamse klanten, variërend van kleine en middelgrote zelfstandige ondernemingen en instellingen, tot detailhandel, horeca, foodservice en marktkooplui.

Uit recent onderzoek (eind 2008/begin 2009) blijkt dat er behoefte is aan uitbreidingscapaciteit van zo'n 16.000 m² bvo: (zie tabel 1). Zonder mainportbedrijven is de toekomstige ruimtebehoefte ruim 95.000 m²

Tabel 1 - Huidig FCA en gewenst oppervlak FCA nieuwe stijl⁵ in m² bvo

(Bron: gemeente Amsterdam, enquête FCA 2009)

	Huidig	Gewenst	Gewenst (alleen buikbedrijven)
Aardappels, Groente, Fruit	26.438	28.000	28.000
Alg. levensmiddelen	34.236	36.536	25.267
Vlees, wild, gevogelte	11.830	18.560	18.560
Vis	5.274	5.975	5.975
Dienstverlening	11.341	15.944	13.489
Logistiek	5.964	5.964	4.344
Overig	6.662	6.662	0
Totaal	101.745	117.641	95.635

⁵ Nieuwe stijl wil zeggen gewenste ruimtebehoefte op basis van de enquête van eind 2008/begin 2009. Hierbij is ervan uitgegaan dat bedrijven die niet op enquête gereageerd hebben niet groeien. De cijfers zijn indicatief per segment.

Uit het onderzoek⁶ blijkt dat de bedrijven aan het FCA-concept hechten, graag op het FCA gevestigd willen blijven, ambitieus zijn om het FCA te vernieuwen en ook zelf willen investeren: 74% is bereid mee te investeren, waarvan 87% alleen in de eigen ruimte. Ook is er een grote voorkeur voor kopen: 67% wil alleen kopen, 3% wil alleen huren en 18% kopen of huren. Het overgrote deel van de bedrijven (79%) geeft ook aan op het afgesloten terrein te willen blijven.

B Huidige verkaveling

Kenmerkend voor het FCA is dat de verkaveling gebaseerd is op de oude insteekhavens. Slechts een beperkt deel van het FCA is bebouwd. Ongeveer de helft van het terrein wordt gebruikt voor parkeren, verkeersruimte en opslag. Door de historische huidige schuine verkaveling is er daarnaast veel restruimte. Door gebouwen en parkeren op een andere manier te organiseren en inventieve oplossingen te bedenken voor het laden en lossen, valt veel ruimte te winnen. Uit de ontwerpen in het Masterplan FCA (2007) blijkt dat een efficiënte verkaveling tot een aanzienlijk betere benutting en overzichtelijkheid van het terrein kan leiden.

C SWOT-analyse

Tabel 2 - Sterkten, zwakten, kansen en bedreigingen van het FCA

Sterkten	Zwakten
- Concentratie van een groot scala aan bedrijven ('op het FCA kun je alles krijgen') - Situering midden in het Amsterdamse marktgebied - Nabijheid van de ring A10 - Afgesloten karakter van belang in verband met: - veiligheid - hygiëne - kortstondige buitenopslag - Synergie tussen bedrijven	- Centrale markthal is gevaarlijk verouderd - Gebouwen en openbare ruimte zijn niet meer van deze tijd - Overlast voor omwonenden met name van verkeer, geluid en stank - Op sommige vlakken is het assortiment beperkt
Kansen	Bedreigingen
- Door (nog) meer focus op buikbedrijven kan het FCA worden versterkt - Huidige inefficiënte verkaveling biedt kansen voor ruimtewinst - Vestiging van nieuwe bedrijven en foodgerelateerde activiteiten die het centrum versterken - Verduurzaming van het FCA - Eventuele mix met andere functies (bijvoorbeeld wonen, onderwijs) - Openbare markthal biedt attractiewaarde	- Haperende bereikbaarheid: - Jan van Galenstraat - Oprit S103/Haarlemmerweg van de ring A10 in noordelijke richting - Mogelijk gebrek aan gezamenlijke daadkracht van gemeente en bedrijven, waardoor bedrijven op termijn gaan vertrekken

D Beleidsinitiatieven

Er zijn diverse gemeentelijk nota's en beleidsinitiatieven die van belang zijn voor de herontwikkeling van het FCA. In tabel 3 wordt een overzicht gegeven van de meest relevante beleidsinitiatieven vanaf 2005, die specifiek betrekking hebben op het FCA. Deze nota's en beleidsinitiatieven kunnen worden gezien als toelichting, mogelijke oplossingsrichtingen en achtergronddocumentatie. In bijlage 1 worden deze documenten kort samengevat, vaak met letterlijke teksten uit de betreffende documenten. Deze bijlage is echter niet uitputtend. Inschrijvers / marktpartijen dienen zich aan alle van toepassing zijnde publiekrechtelijke procedures en kaders te houden.

De relevante elementen uit de beleidsinitiatieven die zijn vastgesteld door de gemeenteraad⁷ zijn opgenomen in de minimeisen en ambities in dit ambitiedocument. Mocht dit ambitiedocument echter op enig punt hiervan afwijken, dan heeft dit ambitiedocument voorrang.

Tabel 3 - Overzicht van belangrijkste beleidsinitiatieven voor het FCA vanaf 2005

Jaar	Wat?	Status
2005	Ontwikkelingsstrategie FCA	Vastgesteld door gemeenteraad op 14 december 2005
2006	Ruimtelijke Verkenning (Dienst DRO)	Niet vastgesteld; geldt als Plan van Aanpak voor de uitvoering van de ontwikkelingsstrategie
2007	Masterplan FCA	Niet vastgesteld
2008	Milieuconvenant	Ondertekend door: - Verenigde bedrijven FCA - Gemeente Amsterdam - EVO - Stadsdeel Westerpark - Stadsdeel Bos en Lommer
2008	Motie Van Drooge	Vastgesteld in gemeenteraad op 10 oktober 2008

⁶ Het onderzoek heeft plaatsgevonden door het enquêteren van de gevestigde bedrijven. Van de 90 uitgezette enquêtes zijn er 61 teruggekomen (68%).

⁷ Ontwikkelingsstrategie uit 2005, Milieuconvenant uit 2008 en de Motie Van Drooge uit 2008.

E Conclusies

Het FCA is van wezenlijk economisch belang voor Amsterdam op het gebied van voedselgerelateerde groothandel. Er werken meer dan 2.500 mensen in circa 100 bedrijven om vooral Amsterdamse horeca, speciaalzaken, bedrijfskantines en institutionele partijen te belevaren. Het FCA is centraal gelegen, tussen het centrum van Amsterdam en de A10, wat snelle aan- en afvoer van goederen en personen mogelijk maakt. Het FCA is een historische plek die al 75 jaar een belangrijke plek in de stad inneemt. Het afgesloten karakter is van belang vanwege veiligheid, hygiëne en kortstondige buitenopslag.

De op het FCA gevestigde bedrijven geven aan in de toekomst op een afgesloten terrein te willen blijven en bereid te zijn om te investeren in nieuwe gebouwen. Het gaat de bedrijven op het FCA goed: veel bedrijven hebben begin 2009 aangegeven dat ze verwachten te gaan groeien en daar ook meer ruimte voor nodig te hebben. Nadat de mainportbedrijven verhuisd zijn, is er nog behoefte aan circa 95.000 m² bvo bedrijfsruimte en aanvullende kantoorruimte.

Het bedrijventerrein moet aangepakt worden: de gebouwen zijn verouderd, de centrale markthal voorop. De monumentale centrale markthal is een ideale plek om Amsterdammers en toeristen kennis te laten maken met deze unieke plek in de stad als centrum voor gezond en lekker eten. Als openbaar centrum, maar mogelijk ook als bedrijfsmatig groothandelcentrum, want ook de ondernemers op het FCA zijn gehecht aan deze plek en zien deze graag (deels) behouden voor het nieuwe FCA. De gemeente Amsterdam, eigenaar van de hal, is gestart met het ontwerp van de restauratie en zal een bouw- en monumentenvergunning voor de restauratie van het casco aanvragen.

De openbare ruimte is wanordelijk en onveilig. Het concept FCA kan nog beter worden neergezet: zonder mainportbedrijven met een nog breder assortiment aan buikbedrijven. De bereikbaarheid moet worden gegarandeerd. Heel belangrijk: het terrein moet duurzamer worden op het gebied van logistiek, geur, gebouwen, energie en geluid.

Naast de noodzaak tot verandering biedt de plek vooral kansen. De uitdaging is om het FCA tot een moderne, duurzame 'food hotspot' te maken, waar de gevestigde bedrijven op een efficiëntere, veiliger en schonere manier kunnen opereren. De efficiëntieslag in ruimtegebruik en de verplaatsing van mainportbedrijven naar elders leidt verder tot ruimte voor woningen, voorzieningen en bedrijvigheid op een openbaar deel van het plangebied. Het is een mooie mogelijkheid om een substantieel aantal woningen en andere functies te bouwen midden in de stad.

Relevante elementen uit vastgestelde gemeentelijke beleidsinitiatieven zijn opgenomen in de minimumeisen en ambities in dit ambitiedocument. Mocht dit ambitiedocument echter op enig punt afwijken van deze beleidsinitiatieven, dan heeft onderhavig ambitiedocument voorrang.

II Minimumeisen en ambities

De ambitie van de gemeente is om te komen tot een duurzame economische herontwikkeling van het FCA. Het nieuwe FCA dient een modern en dynamisch foodcenter te worden, waarbij 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 buitenruimte 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 nieuwe FCA. Op het deel van het plangebied dat niet meer gebruikt gaat worden door het FCA komt een programma met daarin hoofdzakelijk woningen. De gemeente ambieert dat de nieuwe ontwikkelingen op een goede wijze ruimtelijk en functioneel worden ingepast in de omgeving.

In deel II, Minimumeisen en Ambities (hoofdstukken 3, 4 en 5) worden de minimumeisen en ambities ten aanzien van de ruimtelijke inrichting, parkeren, bereikbaarheid & logistiek en duurzaamheid omschreven en toegelicht. De definitieve minimumeisen en ambities worden opgenomen in de aanbestedingsdocumenten, die leidend zijn bij de planbeoordeling.

- De **minimumeisen** zijn minimale voorwaarden waaraan dient te worden voldaan. Als niet aan alle minimumeisen is voldaan, is de inschrijving niet geldig
- Op de ambities kunnen punten worden verkregen. Dit betekent, dat een inschrijver hoger scoort naarmate beter aan de ambities wordt voldaan.

Ambities en minimumeisen staan door elkaar heen en worden onafhankelijk van elkaar beoordeeld.

3 Ruimtelijke uitgangspunten

Achtergrond

Het huidige FCA, inclusief het naastgelegen kermisexploitantenterrein (KET), worden beide herontwikkeld ten behoeve van het nieuwe plangebied (zie bijlage 3). Daarbij is het doel dat er een goed functionerend en efficiënt nieuw FCA voor buikbedrijven komt, de centrale markthal een spilfunctie heeft en een deel van het terrein openbaar wordt dat met name wordt ingevuld met woningen. De gemeente stelt eisen aan deze herontwikkeling en heeft hoge ambities ten aanzien van de ruimtelijke inrichting.

In dit hoofdstuk worden de minimumeisen en ambities van de gemeente ten aanzien van de ruimtelijke inrichting toegelicht:

- A. Algemene ruimtelijke uitgangspunten die voor het gehele terrein gelden
- B. Specifieke uitgangspunten voor:
 1. het nieuwe FCA;
 2. de centrale markthal;
 3. en het openbare deel.

A Algemene ruimtelijke uitgangspunten voor het hele terrein

Minimumeis 1 *Het plangebied dient integraal te worden herontwikkeld tot één gebied bestaande uit drie componenten: het nieuwe (afgesloten) FCA, de centrale markthal en het openbare deel.*

Context

Het FCA blijft behouden voor buikbedrijven en wordt vernieuwd. De centrale markthal moet worden gerestaureerd en herontwikkeld. De markthal krijgt een prominente plek binnen de herontwikkeling en wordt een trekker voor het gebied. Een deel van het plangebied wordt openbaar gemaakt. Het plangebied dient integraal te worden herontwikkeld. De grens tussen het openbare deel en het nieuwe FCA is niet op voorhand bepaald. De in de Ontwikkelingsstrategie (2005) gehanteerde Noord-Zuid scheiding tussen het nieuwe FCA en het openbare deel lijkt het meest logisch, maar een ander voorstel wordt niet bij voorbaat afgewezen.

Ambitie A *Het is de ambitie van de gemeente om hoogwaardige stedenbouw en hoogwaardige architectuur voor het hele plangebied te realiseren, met goede aanhechting aan het omliggende gebied.*

Context

De gemeente streeft naar een nieuwe ontwikkeling van het plangebied waarbij de kwaliteit van de stedenbouw en de architectuur van de gebouwen zo hoogwaardig mogelijk is. Dit kan resulteren in extra punten voor de inschrijver, of een lage score indien de kwaliteit van het stedenbouwkundig plan en/of de architectuur onder de maat is. Een logische aansluiting van de stedenbouwkundige inrichting of verkaveling van het nieuwe FCA op het openbare deel wordt positief beoordeeld.

Minimumeis 2 *De openbare ruimte en de buitenruimte dient ontwikkeld te worden conform de Puccini methode en het vigerende Handboek Openbare Ruimte Westerpark.*

Context

De gemeente streeft een openbare ruimte⁸ en buitenruimte na die zo hoogwaardig mogelijk is. De openbare ruimte en buitenruimte dient te worden uitgevoerd conform de Puccini-methode en conform het vigerende Handboek Openbare Ruimte van stadsdeel Westerpark. De Puccini-methode prevaleert boven het Handboek Openbare Ruimte. Voor het parkeren geldt het parkeerbeleid van de gemeente (2005). Het is de wens van de gemeente dat het parkeren zoveel mogelijk uit het zicht plaatsvindt. Zie ook ambitie K.

Ambitie B

De gemeente streeft ernaar dat de bouwhoogten binnen het plangebied in lijn zijn met direct omliggende wijken (circa 16 meter), waarbij hoogte accenten mogelijk zijn. Het niveau van de hoogteaccenten dient ook in lijn met hoogteaccenten in de omgeving te zijn. Het niveau en de situering van de eventuele hoogteaccenten dienen voorts de (hoogte van de) Centrale Markthal te respecteren.

Context

De bouwhoogten in het hele plangebied dienen in lijn te zijn met de direct omliggende wijken; het plangebied dient qua bouwhoogten en de toegestane hoogteaccenten aan te sluiten op de omliggende omgeving met zo min mogelijk hinder (met name schaduw) voor omliggende bebouwing.

Ambitie C

Het is de ambitie van de gemeente om de muurschildering van Keith Haring op het voormalige koelhuis te behouden en zichtbaar te maken.

Context

Op het voormalige koelhuis staat een tekening van Keith Haring (zie figuur 2), die vanwege gevelbeplating reeds geruime tijd aan het zicht onttrokken is. Vanwege het cultuurhistorische belang van de tekening hecht de gemeente waarde aan behoud en zichtbaarheid van de tekening bij de herontwikkeling. Plannen die uitgaan van het behoud en zichtbaarheid van de tekening scoren beter dan plannen die daar niet vanuit gaan.



Figuur 2: Muurschildering Keith Haring

⁸ Onder openbare ruimte wordt verstaan de ruimte op het openbare deel van het plangebied die niet wordt aangewend voor de bouw van vastgoed. Onder buitenruimte wordt verstaan de ruimte op het (afgesloten) nieuwe FCA die niet wordt aangewend voor de bouw van vastgoed.

B1 Het nieuwe afgesloten Food Center Amsterdam

Minimumeis 3 *Het programma voor het nieuwe FCA dient minimaal 95.000 m² bvo bedrijfsruimte te omvatten.*

Context

Op het nieuwe FCA vindt na de herstructurering een concentratie van buikbedrijven plaats. Het programma moet minimaal 95.000 m² bvo vastgoed (bedrijfsruimte en ondersteunende ruimte) bevatten, exclusief parkeerplaatsen. Deze 95.000 m² bvo wordt geacht voldoende te zijn voor de huisvesting van de huidige buikbedrijven op het FCA. Hierbij is ook rekening gehouden met de groeibehoeft van deze buikbedrijven (ruim 16.000 m² volgens de enquête uit 2008/2009). De mainportbedrijven zullen op termijn het terrein verlaten. Indien er meer groei is of bedrijven van buiten het FCA zich op het FCA willen vestigen, kan dat indien het financieel en ruimtelijk mogelijk is. Nieuwe bedrijven op het FCA moeten aan de voorwaarden voldoen voor vestiging op het FCA (minimumeis 4).

Ambitie D *De gemeente streeft naar intensief, meerlaags ruimtegebruik.*

Context

De gemeente streeft binnen haar gemeentegrenzen een hoogwaardige, duurzame ontwikkeling na waarbij zuinig met de schaarse ruimte wordt omgesprongen. Daar past meerlaags ruimtegebruik bij. Bijvoorbeeld vergaderruimte, kantines, kantoorruimte, showroomruimte, etc. Ook parkeerfuncties zijn mogelijk op de daken van gebouwen. Meerlaagse (gestapelde) bedrijfsruimte wordt ook positief gewaardeerd, zolang dit een efficiënte logistieke afhandeling niet in de weg staat.

Minimumeis 4 *Het nieuwe FCA dient te worden ingevuld met buikbedrijven en daaraan gerelateerde service bedrijven.*

Context

Het nieuwe FCA is bestemd voor buikbedrijven en daaraan gerelateerde service bedrijven. Op dit moment zijn er ook enkele gerelateerde dienstverlenende bedrijven op het terrein (een benzinstation, een snackbar, een bankfiliaal, een fustverwerkingsbedrijf, etc.). Deze ondersteunende functies mogen weer terugkomen op het terrein als ze gericht zijn op het FCA, dat wil zeggen, als hun klantenbestand zich hoofdzakelijk op het FCA bevindt.

Ambitie E *De gemeente hecht belang aan de wens van het bedrijfsleven om op het nieuwe FCA een duurzaam en milieuvriendelijk distributiecentrum te realiseren.*

Context

De Verenigde Bedrijven FCA heeft samen met Mokum Mariteam een plan ontwikkeld, genaamd 'Op weg naar een milieuvriendelijk FCA' waarbij de missie is: "Het realiseren van een duurzaam en milieuvriendelijk distributiecentrum op het FCA waarbij er voor de aanvoer van goederen en reverse logistics optimaal gebruik gemaakt gaat worden van elektrisch transport zowel over water als over de weg."

De gemeente onderschrijft de doelstelling, missie en visie van het plan. De precieze (stedebouwkundige en inhoudelijke) uitwerking van dit concept wordt overgelaten aan de inschrijvende partijen, met dien verstande dat een eventueel distributiecentrum dient te worden voorzien op het nieuwe afgesloten FCA en niet op het openbare deel van het plangebied. Het plan van de Verenigde Bedrijven FCA moet worden gezien als een mogelijke uitwerking en niet als een blauwdruk.

B2 De centrale markthal

Minimumeis 5 *De inschrijver dient de centrale markthal te restaureren met inachtneming van de door de gemeente voorbereide bouwaanvraag en de voorwaarden van het restauratieplan en de energiestudie.*

Context

De centrale markthal uit 1934 is sinds 2007 een rijksmonument. Het gebouw is gezichtsbepalend door zijn maatvoering en architectuur. Het is een belangrijke component in het plangebied en de stedelijke omgeving. De centrale markthal beslaat een vloeroppervlakte van $\pm 16.000 \text{ m}^2$, waarvan de vrije vloeroppervlakte op de begane grond $\pm 6.000 \text{ m}^2$. De centrale markthal dient conform de door de gemeente voorbereide bouwaanvraag te worden gerestaureerd inclusief herstel van de klokkentoren, de veilingklok en het Joods monument. Onderdeel van de restauratie is een uitvoerig energieconcept, dat de inschrijver in acht dient te nemen.

Ambitie F *De gemeente heeft de ambitie dat bij de herontwikkeling van de centrale markthal de monumentale waarden daarvan in acht worden genomen.*

Context

De oorspronkelijke situatie en de monumentale kwaliteiten van de centrale markthal staan beschreven in het document 'Notitie Centrale Markthal Amsterdam, Historische ontwikkeling en uitgangspunten Monumentale waarden', van Bureau Monumenten & Archeologie, gemeente Amsterdam, september 2009.

Minimumeis 6 *De centrale markthal dient ten minste voor 50% van het metrage bvo een openbare invulling te krijgen. Het resterende metrage bvo dient een bedrijfsmatige invulling te krijgen.*

Context

Een publieke functie van de centrale markthal biedt mooie kansen en zal een grote impuls geven aan het gebied. De markthal dient daarom voor minimaal 50% een openbare, voor iedereen toegankelijke invulling te krijgen. De resterende m^2 bvo van de centrale markthal dienen een bedrijfsmatige invulling te krijgen. Belangrijk hierbij is dat de oorspronkelijke identiteit van de ruimte op begane grondvloer niveau qua ruimtelijke beleving intact moet blijven (er mag dus geen sprake zijn van visuele belemmeringen op dit niveau).

Ambitie G *De gemeente streeft naar een goede ruimtelijke inpassing van de centrale markthal binnen het plangebied, waarbij de openbare buitenruimte van de centrale markthal openbaarheid en levendigheid uitstraalt.*

Context

De centrale markthal is gebouwd als prestigieus, monumentaal gebouw dat de destijds uiterst vooruitstrevende opzet van het terrein van de centrale markthallen representeerde. Behalve dat het hele terrein werd ingericht op een zo efficiënt mogelijke indeling, werd het ook ingericht op een maximaal effect van de centrale markthal met de markante klokkentoren. Zo was er vanaf de hoofdentree aan de Jan van Galenstraat optimaal zicht op de hal die aan de voorzijde voorzien was van een royale groene ruimte. Ook in de nieuwe opzet hecht gemeente veel waarde aan een goede inpassing van de centrale markthal in het nieuwe stedenbouwkundig plan (zie ook context onder ambitie F). Daarbij is het wenselijk dat de openbare buitenruimte van de Centrale Markthal een uitstraling en sfeer heeft die openbaarheid en levendigheid uitstraalt.

- Minimumeis 7** *De activiteiten in het openbare deel van de centrale markthal dienen een invulling te krijgen conform de motie Van Drooge⁹.*
- Ambitie H** *De gemeente streeft naar foodgerelateerde activiteiten in de centrale markthal.*
- Ambitie I** *Conform de motie Drooge wenst de gemeente een centrale markthal waarvan een zo groot mogelijk deel openbaar is.*

Context

Buikbedrijven die zich mogelijkwerwijs in de centrale markthal zullen vestigen, zijn vanzelfsprekend foodgerelateerd. Het is wenselijk dat ook de openbare bedrijvigheid en functies, een direct aanwijsbare verbinding hebben met voedsel.

B3 Openbare deel plangebied

- Minimumeis 8** *Het openbare deel van het plangebied dient minimaal 7 hectare te omvatten.*
- Minimumeis 9** *Minimaal 70% van het totale aantal m² bvo dat in het openbare deel van het plangebied wordt gerealiseerd, dient woningbouw te zijn.*

Context

Woningbouw wordt een belangrijke nieuwe functie in het openbare deel. De gemeente stelt daarom als eis dat minimaal 70% van het nieuw te realiseren aantal m² bvo in het openbare deel uit woningen bestaat. Het overige deel kan bestaan uit voorzieningen, winkels, bedrijfsruimte, horeca en leisure.

- Minimumeis 10** *30% van het totaal aantal woningen dient sociale huurwoningen (woningen met een huurprijs lager dan de huurtoeslaggrens) te worden, conform het beleid van de gemeente.*

Context

Het is de eis van de gemeente Amsterdam om het openbare deel een integraal onderdeel van de stad te laten worden. Hier hoort 30% sociale huurwoningen bij.

- Minimumeis 11** *Kantoren en foodgerelateerde groothandelsbedrijven zijn niet toegestaan in het openbare deel, behoudens het optionele nieuwe kantoor van het stadsdeel West.*

Context

Op het openbare gedeelte van het plangebied zijn kantoren niet toegestaan, met uitzondering van de optionele komst van het nieuwe stadsdeelnkantoor van het nieuwe stadsdeel West. Foodgerelateerde groothandelsactiviteiten zijn niet toegestaan op het openbare deel (deze komen op het nieuwe FCA).

- Ambitie J** *De gemeente streeft naar publieke voorzieningen in het openbare deel van het plangebied.*

Context

Mogelijk zullen er publieke voorzieningen, zoals kinderopvang of een school, nodig zijn in het

openbare deel. In het stedenbouwkundige plan kan worden voorzien in deze behoefte in relatie tot en afhankelijk van het bouwprogramma voor het openbare deel. Het stadsdeel Westerpark onderzoekt op dit moment de behoefte aan een school in het plangebied, welk mogelijk onderdeel gaat vormen van de opgave.

Minimumeis 12 *De waterkanten in het openbare deel dienen openbaar toegankelijk te worden.*

Context

In Amsterdam is het gebruikelijk dat de waterkanten openbaar toegankelijk zijn. De waterkanten en bijbehorende openbare ruimte (verhard of onverhard) dienen derhalve openbaar toegankelijk te zijn. Dit betekent onder meer dat woningen niet direct aan het water gebouwd mogen worden.

Minimumeis 13 *Er dient een directe zichtruimte te komen van de Jan van Galenstraat naar de centrale markthal.*

Context

Een goede zichtrelatie tussen de Jan van Galenstraat en de centrale markthal is essentieel. De zuidgevel van de centrale markthal moet ruimte krijgen om zichzelf te presenteren. Gebouwen pal voor de centrale markthal zijn niet toegestaan. Onder een zichtruimte wordt verstaan dat de voorzijde (zuidzijde) van de centrale markthal direct zichtbaar moet zijn vanaf de Jan van Galenstraat (maaiveld).

9 Zie motie Van Drooge, 10 oktober 2008, opgenomen in Bijlage 1.

4 Uitgangspunten parkeren, bereikbaarheid & logistiek

In dit hoofdstuk worden de minimumeisen en ambities ten aanzien van het parkeren, de bereikbaarheid en logistiek omschreven en toegelicht.

Achtergrond

De huidige hoofdtoegang van het terrein bevindt zich aan de Jan van Galenstraat. De meeste personenauto's, bestelbusjes en vrachtwagens komen via deze toegang het terrein op. Alle bedrijven en parkeerterreinen worden door een interne ringweg ontsloten. Ook aan de noordzijde is een toegang die secundair is en aanzienlijk minder wordt gebruikt. Dit heeft er vooral mee te maken dat de Haarlemmerweg alleen via een scherpe bocht bereikbaar is en die voor vrachtwagens lastig te maken is. Er wordt in de toekomst vanaf de noordzijde van het plangebied een directe rechte verbinding met de Haarlemmerweg gemaakt teneinde een duidelijk noordelijke entree te creëren. Overigens is de Haarlemmerweg slechts in zuidelijke richting aangesloten op de A10, terwijl de Jan van Galenstraat beschikt over een volledige aansluiting.

De huidige bewaakte entree aan de Jan van Galenstraat heeft 3 ingaande en 2 uitgaande poorten. Fietzers en voetgangers hebben ook elk een in- en uitgangspoort. Aan de noordzijde is slechts één in- en uitgangspoort beschikbaar voor alle verkeer. Deze wordt, conform het Milieuconvenant uit 2008 opgewaardeerd. Uit onderzoek uit 2006 (Verkeersonderzoek FCA, Dufec) bleek dat een kwart van de in- en uitgaande voertuigen gebruik maakt van de noordelijke poort en driekwart van de zuidelijke poort. Uit dit onderzoek bleek verder dat de verkeersdruk in de ochtend ligt (tussen 6:00 en 13:00 uur), met een spits tussen 10:00 en 12:00 uur. Uit een telling van de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer uit april 2004 bleek dat 70% van het aankomend verkeer uit het westen komt en 30% uit het oosten. Bij het vertrekkend verkeer gaat 75% naar het westen en 25% naar het oosten.

Ook parkeren is belangrijk: een zeer groot deel van het huidige FCA-terrein wordt momenteel gebruikt voor parkeren van auto's en vrachtwagens. Het betreft overwegend personeelsparkeerplaatsen (ca. 60% van het totale aantal voertuigen). Op het toekomstige plangebied geldt het parkeerbeleid van de gemeente (2005). Er worden geen parkeervergunningen verstrekt.

Minimumeis 14 *Parkeren voor eigen gebruik dient plaats te vinden op eigen terrein.*

Ambitie K *De gemeente wenst een visie op gebied van verkeer en vervoer en parkeren in het plangebied. Waarbij parkeren zoveel mogelijk uit het zicht plaats vindt.*

Aan de inschrijvende partijen wordt gevraagd een plan (dat onderdeel zal zijn van de inschrijving) te ontwikkelen op het gebied van verkeer, vervoer en parkeren met als doel¹⁰: goede verkeersveiligheid;

- zoveel mogelijk parkeren uit het zicht;
- parkeren voor bezoekers vindt zoveel mogelijk plaats op maaiveld tegen betaling;
- parkeerruimte voor omwonenden mag op het terrein gerealiseerd worden mits hetzelfde aantal plaatsen in de omgeving verdwijnt. Het eventuele onrendabel voor deze voorziening komt voor rekening van stadsdeel Westerpark;
- zo weinig mogelijk transportbewegingen (brandstofbesparing);
- zo snel mogelijke afhandeling van laden en lossen, bij voorkeur in pandig;
- goed afgeschermd (geluid) plaatsen voor vrachtwagens met draaiende koelaggregaten, én om te voorzien in (elektrische) aansluitpunten waar vrachtwagens 's nachts hun koeling op kunnen aansluiten;

- zo milieuvriendelijk mogelijke transportmiddelen. Hierbij moet gedacht worden aan bijvoorbeeld elektrisch aangedreven voertuigen, vervoer over water en gecombineerd vervoer (geen lege vrachtwagens die terugrijden);
- betere spreiding noord- en zuid ingang (conform milieuconvenant);
- mogelijkheden voor meerlaags parkeren.

Minimumeis 15 *De noordingang en zuidingang voor het FCA dienen behouden te blijven, waarbij geldt dat de noordelijke ingang de hoofdingang dient te worden. Aan de zuidingang mogen maximaal twee poorten gerealiseerd worden.*

Context

De kern van het FCA is de brede handelsmarktfunctie gericht op lokale horeca, kleinhandel, hotels, zorginstellingen en een enkele supermarktketen. Het grootste deel van de aanvoer komt van buiten Amsterdam. De helft van de huidige klanten is in Amsterdam zelf gevestigd, vooral in de binnenstad. Ook in de nieuwe constellatie is en blijft Amsterdam de belangrijkste afzetmarkt van het FCA en zal de aanvoer van goederen voornamelijk vanaf de ring A10 komen.

De gemeente wil de Jan van Galenstraat ontlasten en zal dit faciliteren door middel van een goede toegangsweg via de Haarlemmerweg (noordingang). De ingang aan de Jan van Galenstraat (zuidingang) dient secundair te worden. Via de noordingang wordt voornamelijk het (zware) vrachtverkeer afgewikkeld. Hierbij wordt rekening gehouden met:

- onderscheid inkomende vrachtwagens en uitgaande stadslevering;
- capaciteiten wegen en ingangen;
- onderscheid type wagens (personenauto's, bestelbussen, kleine vrachtwagens, grote vrachtwagens) .

Minimumeis 16 *Er dient een oost-west verbinding voor langzaam ver- keer langs de centrale markthal te worden gerealiseerd. Hiervoor dienen twee fietsbruggen gerealiseerd te worden die de doorvaart in het westelijk- en oostelijk marktkanaal niet belemmeren.*

Context

De Ontwikkelingsstrategie FCA uit 2007 voorziet in een oost-west verbinding voor langzaam verkeer (fietsers en voetgangers gescheiden), langs de centrale markthal dient te komen. De verbinding dient hoogwaardig en sociaal veilig te zijn, met een breedte van minimaal 5,5 meter. De te bouwen fietsbruggen over het Westelijk- en Oostelijk marktkanaal (inclusief de aanlanding) behoren tot deze verbinding en dit project en komen voor rekening van de inschrijver. Dit dienen allebei bruggen te worden die de doorvaart in het kanaal niet belemmeren. De aansluiting op de openbare ruimte en het fietswegennet buiten de plangebiedgrenzen, valt onder de verantwoordelijkheid van de gemeente.

10 Hiermee wordt aangesloten bij het Milieuconvenant Jan van Galenstraat uit 2008 en het Convenant milieuzone goederenvervoer Amsterdam uit 2007)

5 Duurzaamheids- uitgangspunten

In dit hoofdstuk worden de ambities op het gebied van duurzaamheid omschreven en toegelicht.

Achtergrond

Artikel 122 van de Woningwet voorschrijft dat de overheid geen eisen kan stellen die hoger liggen dan het bouwbesluit. Wanneer deze eisen omgezet worden naar ambities, kan de gemeente de inschrijvers uitdagen een zo duurzaam mogelijk plan in te dienen. Dit is wel toegestaan, omdat marktpartijen niet verplicht maar wel gestimuleerd worden om te komen met duurzame voorstellen.

De bestaande afspraken met betrekking tot de duurzaamheid van het FCA hebben vooral betrekking op vervoer en verkeerstromen. Er zijn nog relatief weinig afspraken over energie, materiaalgebruik, stank, waterberging, groenstroken, etc. De herontwikkeling van het terrein is een unieke kans hier wel aandacht aan te besteden.

De gemeente is ambitieus als het gaat om duurzaamheid. De herontwikkeling van het hele plangebied (dus zowel het nieuwe FCA, als de centrale markthal, als het openbare deel) 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. De gemeente onderzoekt op dit moment de mogelijkheid om voor het nieuwe FCA over te gaan tot vrijwillige zoning in het kader van de Wet Milieubeheer. Het moet een gebied worden waar het prettig is om te verblijven en dat zo min mogelijk overlast veroorzaakt voor mens en milieu. De inschrijvende partijen stellen hiertoe een visie op het gebied van duurzaamheid op waarin in ieder geval onderstaande ambities zijn uitgewerkt.

Ambitie L *De gemeente steeft ernaar dat alle gebouwen binnen het plangebied klimaatneutraal worden gebouwd.*

Ambitie M *De gemeente streeft ernaar dat er op gebiedsniveau een Energie Prestatie op Locatie (EPL) van 9,5 behaald wordt.*

Context

De Energie Prestatie op Locatie (EPL) is een maatstaf voor de energiezuinigheid van het gebied. Het elektragebruik door de consument valt buiten de definitie. Als op het gebouw of in de openbare ruimte te weinig plek is voor duurzame energieopwekking, kan in de directe nabijheid een oplossing worden gezocht.

Klimaatneutraal bouwen betekent dat alle energie voor verwarmen, koelen, tapwater en alle gebouwgerelateerde elektragebruik wordt bespaard dan wel duurzaam wordt opgewekt op de locatie, zonder gebruik te maken van fossiele brandstoffen.

Ambitie N *De gemeente hecht veel waarde aan het gebruik en zelf generen van duurzame energie voor het hele plangebied.*

Context

De gemeente beoogt dat in het plangebied in de toekomst geen gasaansluitingen meer zijn en een duurzaam energiebedrijf functioneert, dat in duurzame koeling en verwarming van de gebouwen gaat voorzien en een zo groot mogelijke dekking van de elektrische energie van de gebouwen en de gebruikers. Dit sluit aan bij de klimaatneutrale definitie om alle energie

op locatie op te lossen. Bijkomend voordeel van dit duurzame energiebedrijf kan zijn dat de elektrische koelinstallaties die met hun geluid hinder veroorzaken voor de omwonenden uit het gebied verdwijnen.

Ambitie O *Breng zo veel mogelijk groen in het gebied en zorg voor voorzieningen voor waterberging.*

Context

Het FCA was vroeger door de insteekhovens rijk aan water. Ook stonden er in het gebied bomen. De gemeente streeft ernaar dat in het plangebied zo veel mogelijk groen gebracht wordt in de vorm van bomen, struiken en groene daken. In het plangebied worden voorzieningen getroffen voor het opvangen water en voor het bergen van water. De inschrijver neemt deze ambitie op in het plan en laat zien wat de effecten van de maatregelen zijn.

Ambitie P *Gebruik zo veel mogelijke duurzame bouwmethoden en materialen.*

Context

De gemeente wenst dat het gehele plangebied zo duurzaam mogelijk wordt ontwikkeld ten aanzien van materialen, afvalstromen tijdens de bouw en bouwmethoden.

6 Overzicht minimumeisen en ambities

De **minimumeisen** zijn minimale voorwaarden waaraan dient te worden voldaan. Als niet aan alle minimumeisen is voldaan, is de inschrijving niet geldig. Op de **ambities** kunnen punten worden verkregen. Dit betekent, dat een inschrijver hoger scoort naarmate beter wordt voldaan aan een ambitie, hetgeen evenwel onverlet laat dat het winnende plan een plan kan zijn waarbij op één of meerdere ambities slecht wordt gescoord.

Minimumeisen

Ambities

RUIMTELIJK

A Algemeen

- 1 Het plangebied dient integraal te worden herontwikkeld tot één gebied bestaande uit drie componenten: het nieuwe (afgesloten) FCA, de centrale markthal en het openbare deel.
- 2 De openbare ruimte en de buitenruimte dienen ontwikkeld te worden conform de Puccini methode en het vigerende Handboek Openbare Ruimte Westerpark.

- A Het is de ambitie van de gemeente om hoogwaardige stedenbouw en hoogwaardige architectuur voor het hele plangebied te realiseren met goede aanhechting aan het omliggende gebied.
- B De gemeente streeft ernaar dat de bouwhoogten binnen het plangebied in lijn zijn met direct omliggende wijken (circa 16 meter), waarbij hoogteaccenten mogelijk zijn. Het niveau van de hoogteaccenten dient ook in lijn met hoogteaccenten in de omgeving te zijn. Het niveau en de situering van de eventuele hoogteaccenten dienen voorts de (hoogte van de) centrale markthal te respecteren.
- C Het is ambitie van de gemeente de muurschildering van Keith Haring op het voormalige koelhuis te behouden en zichtbaar te maken.

B Nieuw afgesloten FCA

- 3 Het programma voor het FCA dient minimaal 95.000 m² bvo bedrijfsruimte te omvatten.
- 4 Het nieuwe FCA dient te worden ingevuld met buikbedrijven en daaraan gerelateerde service bedrijven.

- D De gemeente streeft naar intensief, meerlaags ruimtegebruik
- E De gemeente hecht belang aan de wens van het bedrijfsleven om op het nieuwe FCA een duurzaam en milieuvriendelijk distributiecentrum te realiseren.

C Centrale markthal

- 5 De inschrijver dient de centrale markthal te restaureren met inachtneming van de door de gemeente voorbereide bouwaanvraag en de voorwaarden van het restauratieplan en de energiestudie.
- 6 De centrale markthal dient ten minste voor 50% van het metrage bvo een openbare invulling te krijgen. De resterende m² bvo dienen een bedrijfsmatige invulling te krijgen.

- F De gemeente heeft de ambitie dat bij de herontwikkeling van de centrale markthal de monumentale waarden daarvan in acht worden genomen.
- G De gemeente streeft naar een goede ruimtelijke inpassing van de centrale markthal binnen het plangebied, waarbij de openbare buitenruimte van de centrale markthal openbaarheid en levendigheid uitstraalt.

Minimumeisen	Ambities
7 De activiteiten in het openbare deel van de centrale markthal dienen een invulling te krijgen conform de motie Van Drooge.	H De gemeente streeft naar foodgerelateerde activiteiten in de centrale markthal. I Conform de motie Drooge wenst de gemeente een centrale markthal waarvan een zo groot mogelijk deel openbaar is.
D Openbare deel 8 Het openbare deel dient minimaal 7 hectare te omvatten. 9 Minimaal 70% van het totale aantal m² bvo dat in het openbare deel wordt gerealiseerd dient woningbouw te zijn. 10 30% van het totaal aantal woningen dienen sociale huurwoningen (woningen met een huurprijs lager dan de huurtoeslaggrens) te worden, conform het beleid van de gemeente Amsterdam. 11 Kantoren en foodgerelateerde groothandelsbedrijven zijn niet toegestaan in het openbare deel, behoudens het optionele nieuwe stadsdeel-kantoor van stadsdeel West. 12 De waterkanten in het openbare deel dienen openbaar toegankelijk te worden. 13 Er dient een directe zichtruimte te komen van de Jan van Galenstraat naar de centrale markthal	J De gemeente streeft naar publieke voorzieningen in het openbare deel van het plangebied.

PARKEREN, BEREIKBAARHEID EN LOGISTIEK

14 Parkeren voor eigen gebruik dient plaats te vinden op eigen terrein. 15 De noordingang en zuidingang voor het FCA, dienen behouden te blijven, waarbij geldt dat de noordelijke ingang de hoofdingang wordt. Aan de zuidingang mogen maximaal twee poorten gerealiseerd worden. 16 Er dient een oost-west verbinding voor langzaam verkeer langs de centrale markthal te worden gerealiseerd. Hiervoor dienen twee fietsbruggen gerealiseerd te worden die de doorvaart in het westelijk en oostelijk marktkanaal niet belemmeren.	K De gemeente wenst een visie op gebied van verkeer en vervoer en parkeren in het plangebied. Waarbij parkeren zoveel mogelijk uit het zicht plaats vindt.
--	---

Minimumeisen

Ambities

DUURZAAMHEID

- L De gemeente streeft ernaar dat alle gebouwen binnen het plangebied klimaatneutraal worden gebouwd
- M De gemeente streeft ernaar dat er op gebieds-niveau een Energie Prestatie op Locatie (EPL) van 9,5 behaald wordt.
- N De gemeente hecht veel waarde aan het gebruik van duurzame energie voor het hele plangebied.
- O Breng zo veel mogelijk groen in het gebied en zorg voor voorzieningen voor waterberging
- P Gebruik zo veel mogelijke duurzame bouwmethoden en materialen.

Bijlage 1

Specifieke beleidsnota's

In deze bijlage zijn de Ontwikkelingsstrategie FCA uit 2005, het Masterplan uit 2007 en de Motie Van Drooge uit 2008 kort omschreven.

Ontwikkelingsstrategie FCA (2005)

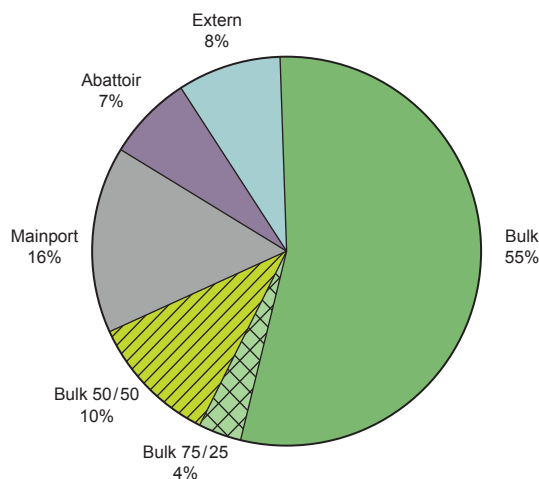
Onderwerp

De ontwikkelingsstrategie is een voorstel van de gemeente Amsterdam voor de ontwikkeling van het huidige FCA tot een modern en dynamisch Foodcenter, met informatie over de te vestigen en nog te vestigen (buik)bedrijven. Dit voorstel is tot stand gekomen na een door de gemeenteraad aangenomen motie op 16 juni 2004 met betrekking tot de ontwikkelingsrichting van het FCA.

Uitgangspunten strategie

Het belangrijkste uitgangspunt uit deze strategie is de indeling van de bedrijven op het Food Center in buikbedrijven en mainportbedrijven, waarbij tweederde van de bebouwing van het Food Center uit buikbedrijven bestaat. Eenzesde deel van de bebouwing bestaat uit mainportbedrijven. Het overige deel betreft overige, ondersteunende functies

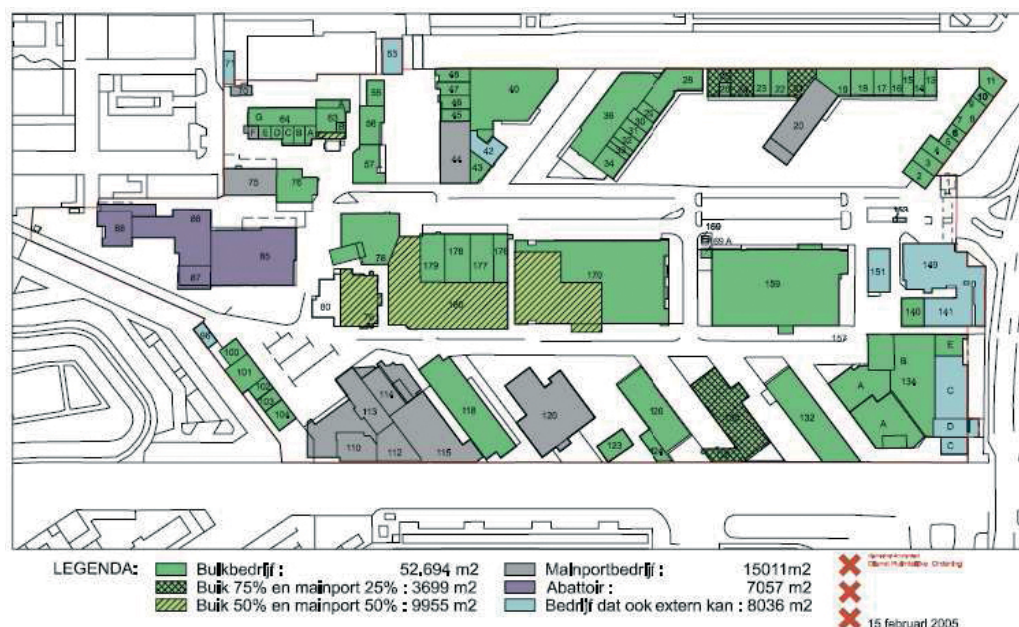
Categorie	Oppervlak in m ²	Percentage van totaal bebouwde oppervlakte
Buik	52694	54,30%
75% / 25%	3699	3,80%
50% / 50%	9955	10,30%
Mainport	15011	15,50%
Abattoir	7057	7,30%
Extern	8036	8,30%
tot. bebouwd:	96452	44,00%
tot. onbebouwd:	119.018	55,00%
tot. plangebied	215.470	



Figuur 1: Indeling bedrijven in typen

(Bron: Ontwikkelingsstrategie FCA, 2005)

De uiteindelijke beslissingen van bedrijven omtrent ruimtebehoefte en hun vestigingsplaats zijn bepalend voor de fasering van de ontwikkelingsrichting. Als opgave voor de ontwikkelingsstrategie was meegegeven dat op het afgesloten terrein zowel het huidige als toekomstige ruimtegebruik van de buikbedrijven moet kunnen worden ondergebracht, in totaal 87.000 m² bvo. Uitgangspunten waren verder dat de centrale markthal behouden bleef en dat er een reservering voor een oost-west verbinding over de zuidzijde van het terrein werd aangelegd, langs de centrale markthal.



Figuur 2: Vestigingen type bedrijven op het FCA

(Bron: Ontwikkelingsstrategie FCA, 2005)

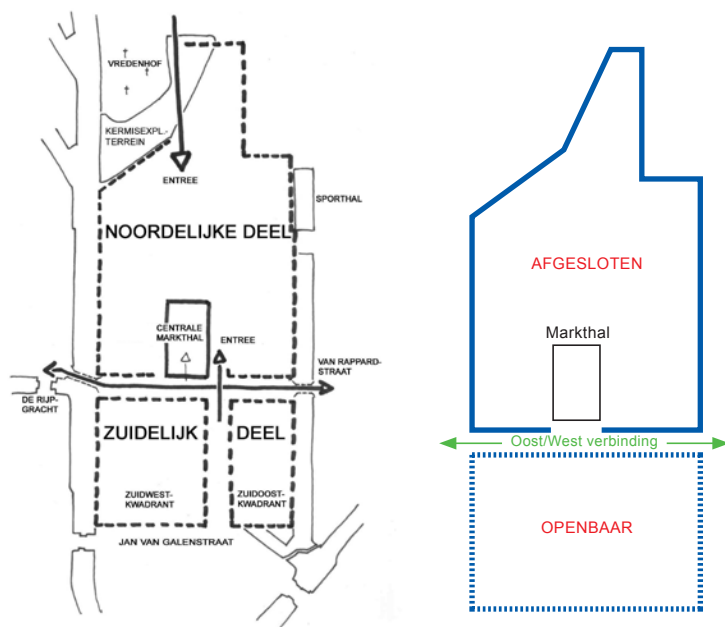
De ontwikkelingsstrategie is geen eindbeeld. In de ontwikkelingsstrategie is gesteld dat er nog een aantal stappen genomen moeten worden om de ontwikkelingsrichting mogelijk te maken. Om ervoor te zorgen dat het proces bewaakt zou worden en de noodzakelijke stappen genomen worden, moest er een regisserende partij aangesteld worden. In opdracht van deze partij worden onderdelen van de ontwikkelingsrichting verder uitgezocht en gerealiseerd. Zo moesten condities gecreëerd worden waarbinnen het FCA zich op een marktconforme wijze kan ontwikkelen in de richting van het gezamenlijk geformuleerde wensbeeld.

Voorwaarden ontwikkelingsrichting¹¹:

- 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 de stadsdelen Bos en Lommer en Westerpark met elkaar verbindt.

De ontwikkelingsstrategie geeft een mogelijke toekomstige indeling van het terrein, zoals hieronder weergegeven. Uit een eerste globale stedenbouwkundige berekening uit 2005 bleek dat op deze wijze maximaal 60.000 m² bvo bebouwingsoppervlak op één laag kan worden gerealiseerd (exclusief de markthal, inclusief de centrale markthal was dit 70.000 m² bvo). De markthal is op de begane grond ruim 6.000 m², maar bepaalde functies zouden op de verdiepingen kunnen plaatsvinden. Veel parkeerplaatsen voor personenauto's zijn in dit plan al op de daken gerealiseerd. 10% zijn nevenactiviteiten die op de tweede laag kunnen worden gehuisvest. Dit scenario ging nog uit van het niet volledig meenemen van het KET-terrein (5.000 m² is meegenomen).

¹¹ Letterlijke tekst ontwikkelingsstrategie FCA 2005



Figuur 3: Mogelijke toekomstige indelingen volgens de Ontwikkelingsstrategie 2005
(Bron: Ontwikkelingsstrategie FCA, 2005)

Op 22 december 2007 is de ontwikkelingsrichting Foodcenter door de gemeenteraad vastgesteld met daarin de volgende letterlijke tekst:

- a het noordelijk gedeelte van het terrein (14,5 van de 21,5 ha) wordt geherstructureerd om een concentratie van de buikbedrijven en een duurzame economische herontwikkeling mogelijk te maken;
- b de centrale markthal blijft behouden en wordt tijdelijk ingezet als schuifruimte om herstructurering mogelijk te maken;
- c een parkeerdek wordt aangelegd op de daken van de bedrijven voor het lang parkeren van personenauto's, zodat er ruimte ontstaat om herstructurering mogelijk te maken;
- d het zuidelijk deel van het Foodcenter wordt openbaar gemaakt, wanneer er geen buikbedrijven meer zijn gevestigd die niet op een openbaar terrein willen resideren;
- e wanneer het zuidelijk deel van het Foodcenter openbaar is, wordt een oost-west fietsroute ten zuiden langs de hal aangelegd;
- f de noordelijke toegang wordt verbeterd.

Conclusies Ontwikkelingsstrategie FCA 2005

De Ontwikkelingsstrategie uit 2005 heeft binnen de uitgangspunten gezocht naar een strategie voor de herontwikkeling van het FCA. Als opgave voor de ontwikkelingsstrategie was meegegeven dat op het afgesloten terrein zowel het huidige als toekomstige ruimtegebruik van de buikbedrijven moet kunnen worden ondergebracht, in totaal 87.000 m² bvo. Uitgangspunten waren verder dat de centrale markthal behouden bleef en dat er een reservering voor een oost-west verbinding over de zuidzijde van het terrein werd aangelegd, langs de centrale markthal.

De Ontwikkelingsstrategie uit 2005 ging ervan uit dat in het begin van het ontwikkelingsproces de focus ligt op de verbetering van de huidige parkeergelegenheid, uitgevoerd door

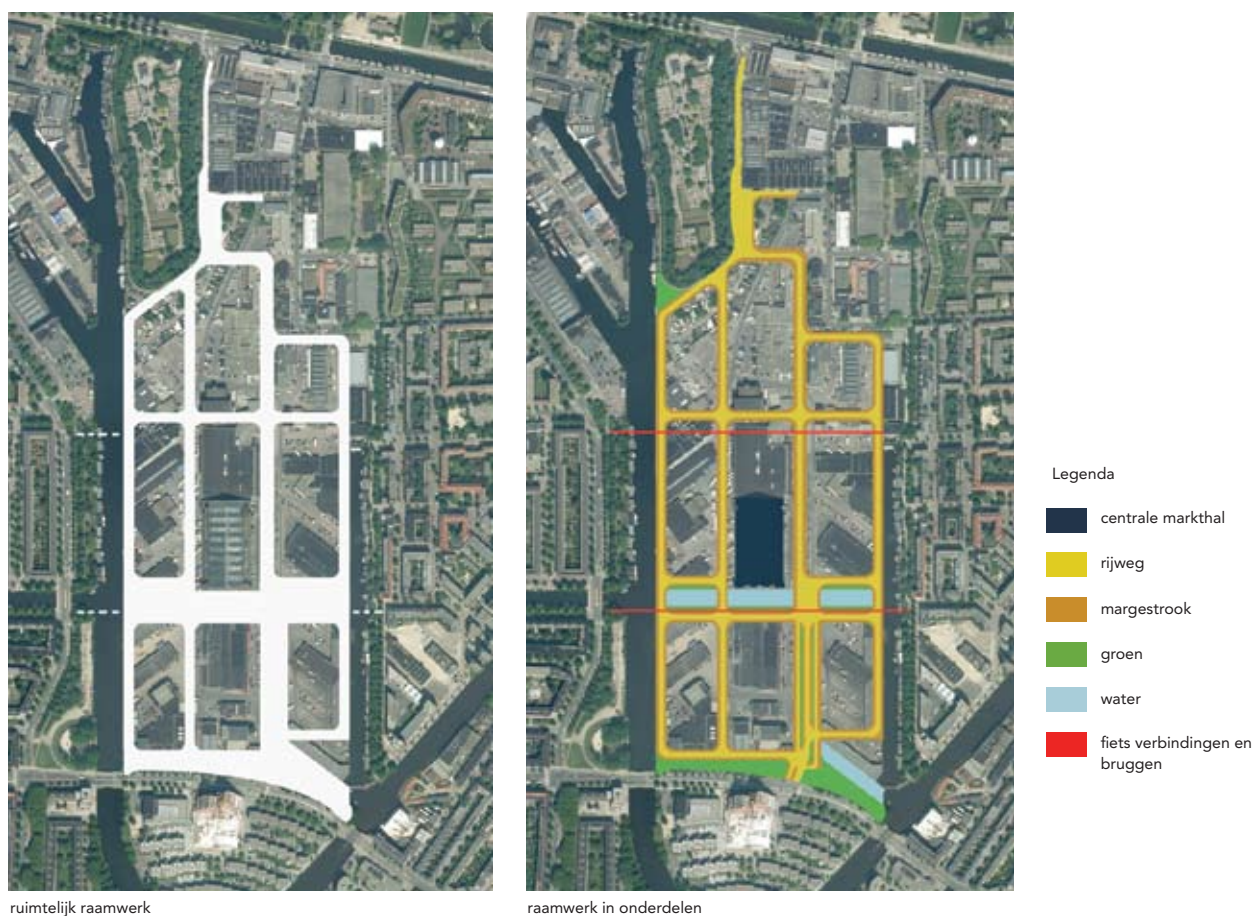
Dienst Advies en Beheer (DAB). Dit creëert ruimte voor intensivering en verplaatsing op het terrein. Een tijdelijke parkeervoorziening kan het maken van een verhoogd dek zijn.

Met het op gang komen van de verplaatsing van de bedrijven in het zuidelijk gedeelte, zou stapsgewijs kunnen worden toegewerkt naar de openbare ontsluiting van het (zuidelijke) terrein en de centrale markthal en naar de realisatie van de oost-west verbinding. De open ruimte die elders op het terrein ontstaat, zou ingezet kunnen worden in het faseringsproces.

Masterplan FCA (2007)

Het masterplan is eind 2007 gemaakt om een ruimtelijke vertaling te geven van een mogelijk eindbeeld, gebaseerd op de ruimtelijke verkenning die in 2006 door de dienst DRO zijn gedaan. Het Masterplan doet geen uitspraken over financiële uitwerkingen.

Het Masterplan is nooit vastgesteld in de gemeenteraad. Dat betekent dat het geen juridische status heeft. Het geeft wel inzicht aan marktpartijen in een mogelijke uitwerking van de ontwikkelingsrichting: met name wat betreft de hoofdinfrastructuur en nieuwe ontwikkelingsvelden.



Figuur 4: Kaarten uit het Masterplan 2007 met het ruimtelijk raamwerk
(Bron: Masterplan FCA, 2007)

Masterplan op hoofdlijnen

Het Masterplan gaat in op de volgende onderwerpen:

Onderwerp	Uitwerking FCA
▪ Stedelijk korrel ▪ Onsluitingsstructuur ▪ Nieuwe noordelijke entree ▪ Nieuwe fietsverbindingen ▪ Ontwikkelingsvelden ▪ Nieuwe kwaliteiten ▪ Noordelijk terrein ▪ Zuidelijk terrein ▪ Centrale hal ▪ Gracht	: naadloos aansluiten op de stedelijke omgeving : behoud van de bestaande ringweg : belangrijkste entree wordt de noordelijke entree : tussen de Rijkgracht en de Van Rappartstraat + evt. tweede : verschillende ontwikkelingsvelden met in totaal 150.000 m² bvo : extra openbare ruimte : invulling op basis van bestaande clusters : twee opties: voornamelijk bedrijven of mixed use met veel wonen : nodig voor bedrijven van FCA en mogelijk deels openbaar : een verbinding van de Rijkgracht langs de oude markthal met het Oostelijk Handelskanaal : flexibel en minimaal 15 meter breed. Op de hoofdroute 20 meter

(Bron: Masterplan FCA, 2007)

Een belangrijke uitwerking in het Masterplan betreft het onderscheid in twee opties voor het zuidelijke deel: bedrijven of wonen

Voornamelijk bedrijven



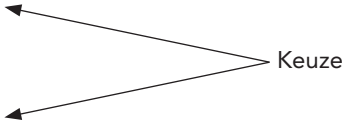
Voornamelijk wonen



Figuur 5: Twee mogelijke ruimtelijke uitwerkingen zuidelijke deel
(Bron: Masterplan FCA, 2007)

Programma

De totale toekomstige ruimtebehoefte van de buikbedrijven is in de Ontwikkelingsstrategie uit 2005 vastgesteld op 87.000 m² bvo. Het programma, dat hoort bij de verschillende deelgebieden die zijn bedacht in het Masterplan, is als volgt:

- Noordelijk terrein, het toekomstige Food Center
 - 77.000 m² bvo op maaiveld
 - 3.000 m² bvo ontwikkelingsveld
 - Parkeren in parkeergarage
 - 10% tweede laag = + 8.000 m² bvo
 - Zuidelijk deel: stedelijk bedrijventerrein
 - Ontwikkelingsvelden 36.000 m²
 - 2 lagen - 72.000 m²
 - Zuidelijk deel: wonen
 - 120.000-150.000 m² bvo
- 

Conclusies Masterplan FCA 2007

- De gemeente Amsterdam heeft binnen de eisen uit de Ontwikkelingsstrategie uit 2005 een Masterplan gemaakt, met als doel meer inzicht te krijgen in mogelijke verkavelings- en infrastructuurle oplossingen voor het FCA.
- In de aanbesteding staat het partijen vrij om binnen de gestelde eisen een afwijkende visie te ontwikkelen.
- Het is mogelijk alle buikbedrijven op het noordelijke deel te huisvesten (na vertrek van de mainportbedrijven), maar er is een structurele herverkaveling nodig
- Ook zal extra ruimte op de terreinen ten noorden van het Foodcenter nodig zijn voor de realisatie van 87.000 m² bvo voor buikbedrijven.
- Het stadsdeel Westerpark heeft aangegeven deze ruimte ook te bieden, met name op de plek van het huidige kermisexploitantenterrein.
- Voor het Zuidelijke deel zijn twee opties uitgewerkt: een stedelijk bedrijventerrein of een woonfunctie.
- Het Masterplan spreekt geen voorkeur uit voor één van de twee opties.

Milieuconvenant (2008)

Het milieuconvenant uit 2008 omvat een serie afspraken over milieumaatregelen die ten aanzien van het FCA worden uitgevoerd. Het milieuconvenant is bindend voor de partijen die het hebben ondertekend. Deze afspraken zijn ook bindend voor de nieuwe eigenaren.

De Verenigde bedrijven FCA, gemeente Amsterdam, EVO, Stadsdeel Westerpark en Stadsdeel Bos en Lommer zijn op 21 september 2008 het volgende overeen gekomen (letterlijke tekst):

Letterlijke tekst 2008

De gemeente Amsterdam optimaliseert in samenwerking met Stadsdeel Westerpark de noordelijke ingang in 2009, opdat meer (vracht)verkeer via de Haarlemmerweg van en naar het FCA gaat rijden.

De gemeente Amsterdam past aansluitend in overleg met de wegbeheerders (Rijkswaterstaat en stadsdelen) de bewegwijzering naar het FCA aan.

De verenigde bedrijven FCA gaat de noordelijke ontsluiting bij de bedrijven en klanten van het Foodcenter actief promoten opdat minimaal een derde van het verkeer van de Jan van Galenstraat voortaan via de Haarlemmerweg komt.

Op basis van een nulmeting uit te voeren door de gemeente Amsterdam voor de aanpassing wordt in overleg tussen de gemeente Amsterdam en de Verenigde Bedrijven FCA gezien of er aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn om het verkeer via de noordelijke ontsluiting te leiden.

De gemeente Amsterdam onderzoekt of met een optimalisatie van de verkeersregelininstallaties op de Jan van Galenstraat de doorstroming van het vrachtverkeer kan worden verbeterd en de uitstoot van NO₂ en fijnstof kan worden verminderd. De eventuele aanpassing van de regeling wordt in het vierde kwartaal van 2008 doorgevoerd.

De gemeente start in de zomer van 2008 met een aantal aanvullende maatregelen gericht op het verbeteren van de lokale luchtkwaliteit in de zeven knelpuntlocaties, waaronder de Jan van Galenstraat. Het betreft maatregelen op het gebied van:

- Het nat sproeien en reinigen van het wegdek iedere twee weken en op dagen dat de norm voor luchtkwaliteit overschreden dreigt te worden.
- Het aanbrengen van een groenlaag tussen de rijbaan en woningen als pilot bij het woningblok naast de Admiralengracht en ter hoogte van het Erasmuspark.

De gemeente monitort het effect van de maatregelen onder 6 van de Jan van Galenstraat. Rond 15 juli 2008 heeft een nulmeting plaatsgevonden, waarna de maatregelen van kracht werden en doorlopen tot en met november. In december 2008 zal TNO het monitoringrapport gereed hebben.

De Verenigde Bedrijven FCA streeft met haar leden nadrukkelijk naar een aanzienlijke vermindering van de uitstoot van CO₂ (en derhalve van NO₂ en fijnstof) in de periode 2008-2010.

Daartoe:

- Ontwikkelt de Verenigde bedrijven FCA in 2009 een contract voor de collectieve afvoer van afval van het terrein van het FCA in perscontainers bij voorkeur over water met elektrisch aangedreven voertuigen.
- Breidt de Verenigde bedrijven FCA het aantal elektrisch aangedreven bestelauto's fors uit.
- Onderzoekt de Verenigde bedrijven FCA aansluiting bij de vrachttram (CityCargo)
- Bevordert de Verenigde bedrijven FCA het gebruik van energiezuinige ledverlichting.
- Stimuleert de Verenigde bedrijven FCA klanten van milieuvriendelijke vervoermiddelen gebruik te maken.
- Wordt de distributie van bestellingen met milieuvriendelijke vervoermiddelen fors uitgebreid.

De EVO organiseert in de opdracht van de Verenigde bedrijven FCA voor ondernemers op het terrein van het Foodcenter in de tweede helft van 2008 het project Brandstofbesparing en een praktijktraining zuinig rijden voor chauffeurs.

De Verenigde bedrijven FCA zal bij de gemeente Amsterdam een projectsubsidie aanvragen ter ondersteuning van de activiteiten onder 9. De gemeente Amsterdam zal de aanvraag voortvarend behandelen. Van de deelnemende bedrijven wordt een eigen bijdrage in de kosten verlangd van gemiddeld € 1.000 per bedrijf.

De maatregelen op het terrein van het FCA ondersteunen de plannen voor de herstructurering van het terrein die in overleg tussen OGA, stadsdeel Westerpark en Verenigde bedrijven FCA worden ontwikkeld. Gemeente, stadsdelen en Verenigde bedrijven FCA zorgen voor tempo en voortgang van het proces van herstructurering.

Conclusie Milieuconvenant 2008

Het milieuconvenant betreft een serie bindende afspraken uit 2008 tussen De Verenigde bedrijven FCA, gemeente Amsterdam, EVO, Stadsdeel Westerpark en Stadsdeel Bos en Lommer op het gebied van milieumaatregelen. Deze afspraken hebben betrekking op verkeer, luchtkwaliteit en groenvoorzieningen. Deze afspraken zijn tevens bindend voor de inschrijvende partij. Op een aantal punten is al behoorlijke vooruitgang geboekt.

Naast het hierboven omschreven milieuconvenant van 21 september 2008, maakt het FCA ook onderdeel uit van de milieuzone voor het goederenvervoer, zoals vastgelegd in het Convenant milieuzone goederenvervoer Amsterdam van 19 december 2007. Voor het FCA betekent dat (letterlijke tekst):

- a Snelle uitwerking en uitvoering van de door de gemeenteraad vastgestelde ontwikkelingsstrategie (2005) voor het Food Center Amsterdam (FCA).
- b Concrete stappen naar de snelle realisatie van de in de ontwikkelingsstrategie opgenomen verbeteringen aan de noordelijke ontsluiting van het FCA tussen de Haarlemmerweg en het FCA. Hierdoor verbeteren zowel de bereikbaarheid van de bedrijven als de luchtkwaliteit bij het knelpunt Jan van Galenstraat.

In de milieuzone voor het goederenvervoer in Amsterdam gelden de criteria zoals die eerder zijn vastgelegd in het landelijke Convenant Stimulering Schone Vrachtauto's en Milieuzoneringsring. In dit convenant staan onder meer de emissie-eisen ten aanzien van vrachtwagenmotoren (diesel) gedefinieerd alsmede de bijbehorende implementatietermijnen.

Motie Van Drooge (2008)

De heer Lex van Drooge, gemeenteraadslid voor het CDA in de gemeenteraad van Amsterdam, heeft op 10 oktober 2008 een motie ingediend die is aangenomen in gemeenteraad. Deze motie, die betrekking heeft op de toekomstige functie van de centrale markthal, is bindend. De tekst van de motie luidt:

Overwegende:

- Dat gezien de monumentale status van het pand, de investering van € 18,2 miljoen gemeenschapsgeld en de gedeeltelijke herontwikkeling van het Foodcenter-terrein, het wenselijk zou zijn als de Grote Markthal een openbare functie zou krijgen.
- dat een nieuwe impuls kan worden gegeven aan de herontwikkeling van het Foodcenter-terrein door de Grote Markthal te bestemmen als centrumfunctie met horeca, kleine bedrijvigheid en/of culturele en recreatieve functies.

Verzoekt het college van burgemeesters en wethouders:

- 1 een voorstel te doen om de Grote Markthal op het Foodcenter-terrein een publieke bestemming te geven om er bijvoorbeeld horeca, kleine bedrijvigheid en/of sportieve en recreatieve doeleinden te realiseren;

- 2 een ontwikkelaar te zoeken die de ruimte krijgt om met een haalbaar plan te komen om dit op een goede manier invulling te geven;
- 3 de Grote Markthal voor de Amsterdammer publiek toegankelijk te maken door het terrein met fiets- en wandelpaden te ontsluiten;
- 4 binnen een halfjaar aan de raad te rapporteren over de voortgang.

Conclusie Motie Van Drooge 2008

De Motie van de heer Van Drooge uit 2008 is een aangenomen voorstel.

Overige specifieke documenten

- Notitie Centrale Markthal Amsterdam, Historische ontwikkeling en uitgangspunten Monumentale waarden', van Bureau Monumenten & Archeologie, gemeente Amsterdam, september 2009
- Op weg naar een milieuvriendelijk FCA, Verenigde Bedrijven Foodcenter Amsterdam 2009

Bijlage 2

Algemene voorbeelden toepasselijk beleid

In deze bijlage worden een aantal voor dit project relevante beleidskaders van stadsdeel Westerpark en de centrale stad van de gemeente Amsterdam benoemd. Dit betreft generieke, niet voor dit project specifieke beleidskaders. Deze lijst is echter nooit volledig en dient slechts als hulpmiddel voor inschrijvende partijen. Inschrijvende partijen hebben altijd zelf de verantwoordelijkheid zich te houden aan alle van toepassing zijnde wet- en regelgeving.

Vanuit Stadsdeel Westerpark zijn onder meer de volgende beleidskaders van belang:

Naam	Wanneer vastgesteld
Algemeen RO	
Welstandsnota "De digitale schoonheid"	najaar 2008
Monumenten: lijst met rijksmonumenten	
Woonvisie	26 juni 2008
Programma Maatschappelijke Investerings	2006
Programma Ruimtelijke Investerings	2007
Integraal Huisvestingsplan Westerpark	6 mei 2008
Verkeer	
Wegcategoriseringsplan	27 februari 2001
Parkeerbeleidsnotie	26 april 2005
Economie	
Detailhandelsbeleid	28 september 2004
Horecanota Westerpark	9 juli 2008
Nota Economie en werk	2004
Nota creatieve bedrijvigheid	februari 2007
Groen en Milieu	
Groenstructuurplan	1 februari 2005
Speelplekkenactieplan	1993, update 2005
GSM/UMTS beleid	28 februari 2006
Convenant milieuzone goederenvervoer Amsterdam	19 december 2007
Water c.a.	
Waterkaart Westerpark 2006	18 juli 2006
Nota woonbotenbeleid en richtlijnen woonboten Westerpark	2006
Afmeerbeleid voor de pleziervaart	v20 december 2005
Afmeerbeleid en Ligplaatsen Passagiersvervoer	

Vanuit de centrale stad zijn onder meer de volgende beleidskaders van belang:

Naam	Wanneer vastgesteld
Algemeen RO	
Structuurplan	2003
Sociaal Structuurplan 2004-2015 "Wat Amsterdam Beweegt"	2005
Hoogbouw, Beleid en Instrument	2005
Bouwbrief. Regels en afspraken Amsterdamse woningbouw	2009
Richtlijn gevoelige bestemmingen (ontwerp)	2009
Verkeer	
Het Regionaal Verkeer & Vervoerplan	december 2004
Nota Locatiebeleid Amsterdam	
Geluid	
Beleid Vaststelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder	November 2007
Luchtkwaliteit	
Actieplan luchtkwaliteit	Maart 2006
Voorrang voor een Gezonde Stad	
Bodem	
Amsterdams Uitvoeringskader Bodemsanering	2004
Archeologie	
Archeologiebeleid Amsterdam	

