



Bestemmingsplan

Eerste Partiële Herziening Bestemmingsplan Food Center Amsterdam (2e Herstelbesluit)

toelichting



Colofon

Opdrachtgever
Opdrachtnemer

G & O
RVE Ruimte en Duurzaamheid

IMRO_idn
Datum
Planstatus

NL.IMRO.0363.E1901BPGST-VG01
1 juli 2020
bestemmingsplan (vaststelling)

Inhoudsopgave

Toelichting		5
Hoofdstuk 1	Inleiding	7
1.1	Aanleiding	7
1.2	Doel	9
1.3	Plangrenzen	9
1.4	Bevoegdheden	10
Hoofdstuk 2	Plankader	11
2.1	Algemeen	11
2.2	Centrale Markthal	11
2.3	Woongebied	12
2.4	Herziening	13
Hoofdstuk 3	Beleidskader	17
3.1	Nota Parkeernormen Auto	17
3.2	Nota parkeren fiets en scooter	19
Hoofdstuk 4	Omgevingsaspecten	21
4.1	Verkeer	21
4.2	Parkeren	21
4.3	Geluid	24
4.4	Bodem	24
4.5	Luchtkwaliteit	24
4.6	Externe veiligheid	25
4.7	Luchthavenindelingbesluit	25
4.8	Water	25
4.9	Flora en fauna (soorten en gebieden)	25
4.10	Cultuurhistorie en archeologie	26
4.11	Milieuzonering	26
4.12	M.e.r.-beoordeling	26
4.13	Behoeftte	26
Hoofdstuk 5	Uitvoerbaarheidsaspecten	27
5.1	Economische uitvoerbaarheid	27
5.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	27
Hoofdstuk 6	Juridische planbeschrijving	29
6.1	Algemeen	29
6.2	Verbeelding	29
6.3	Regels	30
6.4	Artikelgewijze toelichting van de gewijzigde regels	30

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

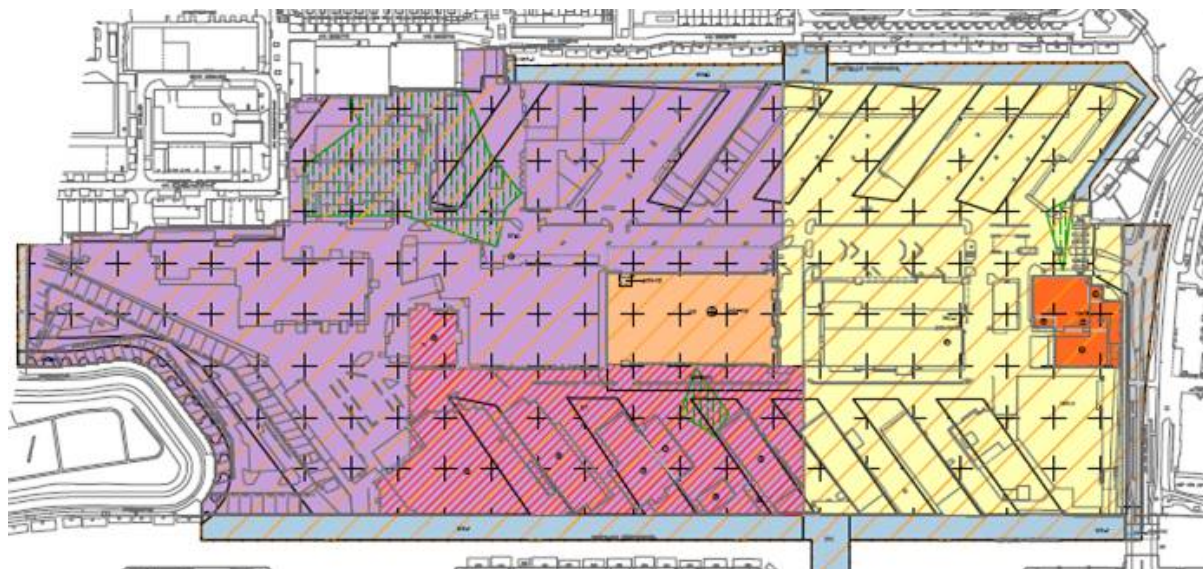
1.1 Aanleiding

De gemeenteraad van Amsterdam heeft op 1 juni 2016 het bestemmingsplan Food Center Amsterdam (2e Herstelbesluit) vastgesteld. Het bestemmingsplan maakt de herontwikkeling van het terrein van het Food Center Amsterdam (FCA) aan de Jan van Galenstraat mogelijk. De herontwikkeling van het gehele terrein zal door het Consortium Marktkwartier worden uitgevoerd. Deze partij heeft in 2013 de Europese aanbesteding gewonnen.



Afbeelding: luchtfoto Food Center Amsterdam

In het in 2016 vastgestelde bestemmingsplan is op hoofdlijnen uitgegaan van een gerevitaliseerd bedrijventerrein aan de zijde van de Haarlemmerweg en een nieuw woongebied aan de zijde van de Jan van Galenstraat. Omdat de planvorming ten tijde van het opstellen van het bestemmingsplan echter nog niet voldoende uitgekristalliseerd was, zijn voor zowel het bedrijvendeel als het nieuwe woongebied uit te werken bestemmingen opgenomen. Dat houdt in dat eerst één of meerdere uitwerkingsplannen in procedure dienen te worden gebracht alvorens er kan worden gebouwd.



Afbeelding: bestemmingsplan 'Food Center Amsterdam', het toekomstige bedrijventerrein is met paars weergegeven terwijl het toekomstige woongebied met geel is aangegeven

Vanwege enkele beleidswijzigingen en technische verbeteringen is het noodzakelijk om het in 2016 vastgestelde bestemmingsplan op enkele onderdelen te actualiseren en te herzien. De aanleiding voor de herziening is als volgt:

- In het geldende bestemmingsplan zijn voor het woongebied concrete parkeernormen opgenomen. Deze parkeernormen gaan uit van een relatief hoog auto- en parkeergebruik. In 2017 en 2018 heeft de gemeente nieuw parkeerbeleid voor auto's, fietsen en scooters vastgesteld. De parkeernormen uit het geldende bestemmingsplan zijn verouderd en niet in overeenstemming met het nieuwe parkeerbeleid. Het is daarom wenselijk om bij de herontwikkeling van het toekomstige woongebied en de Centrale Markthal uit te gaan van het nieuwe parkeerbeleid.
- De bestemming 'Horeca - Voorlopig' langs de Jan van Galenstraat is per 1 januari 2019 komen te vervallen en vervangen door de bestemming 'Woongebied - Uit te werken'. Dit met de gedachte om de betreffende gronden onderdeel uit te laten maken van het toekomstige woongebied. Op de verbeelding zijn echter nog de bouwhoogtes van de te slopen bebouwing weergegeven. De verbeelding dient hierop te worden aangepast zodat rekening wordt gehouden met de hoogtes die altijd zijn beoogd in het kader van de voorgenomen herontwikkeling tot woongebied.
- In de bestemming 'Woongebied - Uit te werken' is een uitwerkingsregel opgenomen dat het bouwen van woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen alleen is toegestaan indien de geluidsbelasting op de gevels die zijn gelegen binnen de geluidszones als bedoeld in de Wet geluidhinder voldoet aan de voorkeurgrenswaarde dan wel de vastgestelde hogere waarde. Deze regel was gebaseerd op het akoestisch onderzoek dat is uitgevoerd in het kader van het bestemmingsplan. Uit het in voorbereiding zijnde akoestisch onderzoek ten behoeve van de uitwerkingsplannen blijkt echter dat de geluidsbelasting bij de eerstelijns bebouwing van de Jan van Galenstraat waarschijnlijk hoger zal zijn dan de maximaal vast te stellen hogere grenswaarde. Deze woningen dienen in dat geval met een dove gevel, vliesgevel of soortgelijke maatregel te worden uitgevoerd. Om deze wijze van bouwen ook mogelijk te maken is het wenselijk om de uitwerkingsregel aan te vullen.
- In het bestemmingsplan is voor het toekomstige woongebied een bouwregel opgenomen waardoor de bouwhoogte van alle eerste bouwlagen minimaal 3,50 meter bedraagt. In het bestemmingsplan is niet vastgelegd hoe de minimum bouwhoogte dient te worden gemeten. Het is wenselijk om de bouwregel aan te passen zodat duidelijk is hoe de minimum bouwhoogte dient te worden gemeten. Gelet op de achtergrond van de bouwregel is het bovendien gewenst om de bouwregel alleen van

toepassing te laten zijn in bepaalde zones van de openbare ruimte.

- In het plangebied is aan de Jan van Galenstraat sprake van een oplopend maaiveld richting de brug over het Westelijk Marktkanaal. Dit oplopende maaiveld kan als gevolg van de peilbepaling in het geldende bestemmingsplan en het voornemen om de diverse bouwvolumes in het woongebied onderling via een (parkeer)kelder te verbinden leiden tot een beperking van de bouwhoogte. Bij de herziening kan rekening worden gehouden met deze plaatselijk afwijkende maaiveldsituatie.
- In de bouwregels van de bestemming 'Woongebied - Uit te werken' is een maximum bebouwingspercentage opgenomen van 75%. Dit maximum bebouwingspercentage daarbij niet gekoppeld aan het bouwvlak binnen deze bestemming. Het is wenselijk om deze omissie te herstellen.
- Conform het paraplubestemmingsplan 'Kiosken' is het niet langer wenselijk om nieuwe kiosken toe te staan in de bestemming 'Verkeer'.
- Conform het inpassingsplan 'Aanpassen geluidzone Westpoort en Hoogtij' bevindt het plangebied zich niet langer binnen de geluidzone van industrieterrein Westpoort.
- In de regels van het bestemmingsplan zijn enkele onjuiste verwijzingen naar andere artikelen opgenomen. Bij de herziening kan deze omissie worden hersteld door de betreffende verwijzingen op een juiste wijze te vernummen.

De voorgaande punten zijn beleidsneutraal en/of technisch van aard en leiden niet tot relevante inhoudelijke wijzigingen van het bestemmingsplan. De voorliggende herziening betreft een partiële herziening van het bestemmingsplan, omdat er slechts enkele regels van het bestemmingsplan en een klein deel van de planverbeelding worden herzien. De overige regels van het bestemmingsplan Food Center Amsterdam (2e Herstelbesluit) en de planverbeelding blijven onverkort van toepassing.

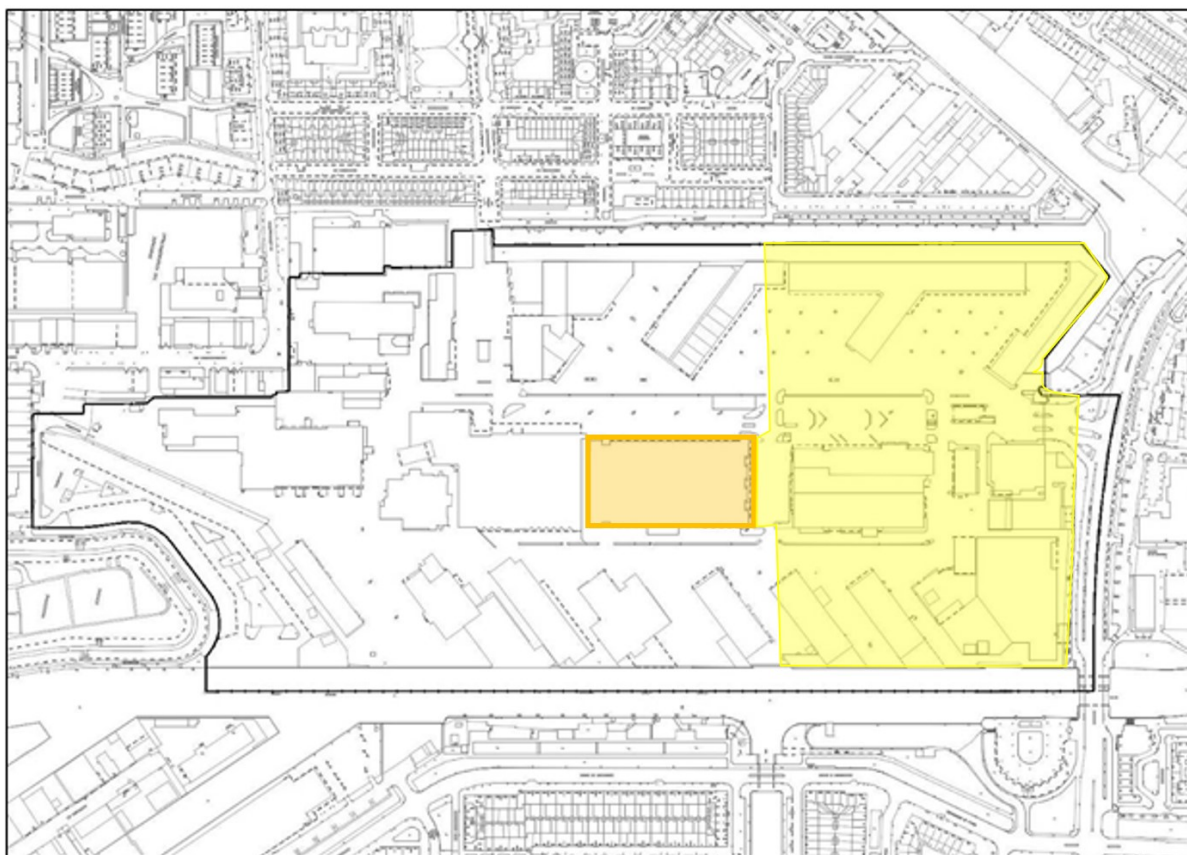
1.2 Doel

De voorliggende herziening heeft tot doel om het op 1 juni 2016 vastgestelde bestemmingsplan 'Food Center Amsterdam (2e Herstelbesluit)' op enkele ondergeschikte onderdelen te herzien (zie paragrafen 1.1 en 2.4). De herziening leidt niet tot relevante inhoudelijke wijzigingen ten opzichte van het vastgestelde bestemmingsplan aangezien de wijzigingen slechts beleidsneutraal of technisch van aard zijn.

Nadat de herziening in werking is getreden kunnen voor het toekomstige woongebied uitwerkingsplannen worden opgesteld conform de voorliggende herziening. De uitwerkingsplannen zullen vervolgens het toetsingskader worden voor de aanvragen omgevingsvergunning bouwen.

1.3 Plangrenzen

In de navolgende afbeelding is de plangrens van de herziening weergegeven. Deze plangrenzen komen overeen met de plangrenzen van het bestemmingsplan 'Food Center Amsterdam (2e Herstelbesluit)'.



Afbeelding: begrenzing plangebied herziening bestemmingsplan Food Center Amsterdam met ter indicatie de ligging van de Centrale Markthal (oranje) en het toekomstige woongebied (geel)

1.4 Bevoegdheden

Het plangebied is gelegen binnen de grenzen van het stadsdeel West. Bij besluit van de gemeenteraad van 21 december 2016 is het gebied 'Food Center Amsterdam' aangewezen als stedelijk gebied. Dit besluit heeft tot gevolg dat de voorbereiding van bestemmingsplannen, zoals deze herziening, in dit gebied niet ter hand wordt genomen door het stadsdeel maar door het college van B&W. De bevoegdheid voor het vaststellen van bestemmingsplannen ligt bij de gemeenteraad van Amsterdam. Het dagelijks bestuur van stadsdeel West wordt betrokken bij de voorbereiding van het bestemmingsplan conform hetgeen is vastgelegd in de Verordening op het Lokaal Bestuur.

Hoofdstuk 2 Plankader

2.1 Algemeen

Het toekomstige terrein van het FCA wordt gecompriëerd doordat er in de toekomst efficiënter met de ruimte zal worden omgegaan en omdat de mainportbedrijven zullen verdwijnen. Het plan gaat zodoende 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.

In het navolgende zal mede aan de hand van het geldende bestemmingsplan eerst in worden gegaan op de beoogde invulling van de Centrale Markthal en het woongebied. Vervolgens wordt nader ingegaan op de onderdelen van het bestemmingsplan die worden herzien. Het bedrijvendeel blijft verder buiten beschouwing doordat hier niets wijzigt.

Voor de geschiedenis van het plangebied en de voorgeschiedenis van de planvorming wordt korthedshalve verwezen naar de toelichting van het bestemmingsplan 'Food Center Amsterdam'.

2.2 Centrale Markthal

De als rijksmonument aangewezen Centrale Markthal zal worden gerenoveerd en, samen met de nieuwe omliggende openbare ruimte, een openbare functie worden. In de hal is een mix van functies voorzien.

De Centrale Markthal is in het bestemmingsplan bestemd als 'Gemengd'.

2.2.1 Parkeren

Parkeren vanwege de Centrale Markthal vindt nu nog plaats in de verkeersruimte rondom de hal. Deze verkeersruimte verdwijnt als gevolg van de voorgenomen herontwikkeling. Voor de Centrale Markthal is voldoende parkeergelegenheid voor auto's, fietsen en scooters noodzakelijk, ook om te voorkomen dat er parkeeroverlast in het woongebied gaat ontstaan. De normen uit het recente parkeerbeleid van de gemeente zullen daarom ook worden gehanteerd voor de Centrale Markthal.

De Centrale Markthal is als rijksmonument aangewezen. Vanwege deze aanwijzing en vanwege de beoogde functie van de hal kan autoparkeren niet in het gebouw zelf plaatsvinden. Een onderkeldering van het monumentale gebouw is fysiek namelijk bijzonder kostbaar terwijl een gebouwde parkeervoorziening in de hal ten koste gaat van de monumentale waarde en de functie die voor de hal is voorzien. Autoparkeren zal daarom niet in het gebouw plaatsvinden maar elders in het plangebied van het bestemmingsplan. Uitgangspunt is dat de parkeergelegenheid voor auto's op korte loopafstand van de Centrale Markthal wordt gerealiseerd. Voor het autoparkeren door personeel en bezoekers van de Centrale Markthal zijn daardoor twee opties mogelijk:

1. Parkeren op het dak in het bedrijvendeel: Delen van de daken in het bedrijvendeel zullen geschikt worden gemaakt voor parkeren door bezoekers van het bedrijvendeel. Door een groter parkeerdak te maken, dit deel van het parkeerdak fysiek af te sluiten en vanuit het openbare gebied via een hellingbaan bereikbaar te maken, ontstaat de mogelijkheid om personeel en bezoekers van de Centrale Markthal op het parkeerdak te laten parkeren. Daarvoor dient wel eerst een separate planologische procedure te worden doorlopen.
2. Parkeren in de kelder in het woongebied: In het woongebied zullen parkeerkelders worden

gerealiseerd voor de woningen en andere functies in het woongebied. Door deze kelders uit te breiden kunnen ook personeel en bezoekers van de Centrale Markthal in het woongebied parkeren.

Voor wat betreft het fiets- en scooterparkeren wordt momenteel nagegaan wat de precieze omvang van een fiets- en scooterstalling dient te zijn en waar een dergelijke stalling kan worden gerealiseerd. Een fiets- en scooterstalling mag hoe dan ook niet ten koste gaan van de monumentwaardigheid van de Centrale Markthal, ook niet als deze stalling in het woongebied wordt gerealiseerd. Hierover zal overleg plaatsvinden met de afdeling Monumenten & Archeologie.

2.3 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. De nieuwe woonwijk zal worden ontsloten via de Jan van Galenstraat en tussen het Westelijke Marktkanaal en het Oostelijke Marktkanaal komt een verbinding voor langzaam verkeer. Ook komt er een (secundaire) verkeersontsluiting van het bedrijvendeel richting de Jan van Galenstraat.

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

Het zuidelijk deel van het plangebied is bestemd als 'Woongebied - Uit te werken'. Er geldt een bouwverbod zolang er geen uitwerkingsplan voor de betreffende gronden in procedure is gebracht.

Voor de zone ten westen van de Centrale Markthal is nog niet zeker of het tot het nieuwe FCA of het toekomstige woongebied zal gaan behoren. Voor deze zone is in het geldende bestemmingsplan uitgegaan van een conserverende bestemming 'Bedrijventerrein'. Deze bestemming kan eventueel door middel van een wijzigingsbevoegdheid worden omgezet naar een bestemming 'Bedrijventerrein - Uit te werken' en/of 'Woongebied - Uit te werken'.

2.3.1 Programma

De nieuwe woonwijk zal plek bieden aan maximaal 1.700 woningen. Naast woningen, openbare ruimte, groenvoorzieningen en water zijn ook enkele educatieve voorzieningen voorzien (o.a. maximaal 3.500 m² brede school) alsmede maximaal 3.000 m² commerciële ruimtes in enkele plinten van de woongebouwen (waaronder maximaal 750 m² detailhandel en 450 m² horeca). Ook wordt er uitgegaan van (gebouwde) parkeervoorzieningen. De voorliggende herziening heeft geen gevolgen voor dit maximale programma.

2.3.2 Bebouwing

Het toekomstige woongebied mag voor maximaal 75% worden bebouwd. De overwegende bouwhoogte van de bebouwing zal 18 meter bedragen, met hier en daar enkele hoogbouwaccenten tot 35 meter. De bouwhoogte van de eerste bouwlaag bedraagt minimaal 3,5 meter.

Om het zicht op de zuidgevel van de monumentale Centrale Markthal vanaf de Jan van Galenstraat te garanderen zal een zichtlijn vanaf de Jan van Galenstraat vrij blijven van bebouwing.

2.3.3 Parkeren

In het woongebied zal parkeren vooral plaatsvinden door middel van gebouwde parkeervoorzieningen. In de huidige plannen is uitgegaan van twee grote ondergrondse parkeergarages die vanwege hun omvang voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor de bewoners (auto's, fietsen en scooters) en hun bezoekers (auto's). Ook zullen er voor bezoekers van het woongebied voldoende stallingsmogelijkheden voor fietsers op maaiveld komen. Korthedshalve wordt voor de invulling van het parkeren verwezen naar paragraaf 4.2.

2.4 Herziening

Vanwege enkele beleidswijzigingen en technische verbeteringen is de wens om het in 2016 vastgestelde bestemmingsplan op enkele onderdelen te herzien. Het gaat daarbij om de volgende wijzigingen:

- Parkeren:** In de bestemming 'Woongebied - Uit te werken' van het geldende bestemmingsplan is een uitwerkingsregel opgenomen om te waarborgen dat er in het toekomstig woongebied voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd. Daarbij is verwezen naar een bijlage van de regels waarin minimum parkeernormen en aanwezigheidspercentages voor auto's zijn opgenomen conform de parkeernota stadsdeel West 2012-2020. Deze parkeernormen gingen uit van een relatief hoog auto- en parkeergebruik. Op 8 juni 2017 heeft de gemeente nieuw parkeerbeleid voor auto's vastgesteld (gewijzigd op 29 november 2017, zie paragraaf 3.1). Zowel de gemeente als het Consortium Marktkwartier vinden het wenselijk om bij de herontwikkeling van het toekomstige woongebied uit te gaan van dit nieuwe parkeerbeleid. Dit kan door in de regels een dynamische verwijzing naar het gemeentelijk parkeerbeleid en bijbehorende beleidsregels op te nemen, zoals ook wordt toegepast bij andere, recente bestemmingsplannen.
 De dynamische verwijzing geldt ook voor de Centrale Markthal aangezien de benodigde parkeerplaatsen ten behoeve van de voorzieningen in de hal elders in het plangebied zullen moeten worden gerealiseerd (zie subparagraaf 2.2.1). In beginsel is er daarbij van uitgegaan dat de benodigde parkeerplaatsen voor de Centrale Markthal in het woongebied worden gerealiseerd, tenzij de separate planologische procedure voor het parkeren op het dak van het bedrijvendeel is doorlopen en daarmee voldoende zeker is gesteld dat de benodigde parkeercapaciteit voor de Centrale Markthal elders kan worden gerealiseerd.
 De dynamische verwijzing naar het gemeentelijk parkeerbeleid zal niet van toepassing zijn voor het nieuwe FCA (bedrijvendeel) aangezien hier vanwege het specifieke karakter van het bedrijventerrein specifieke regels ten aanzien van parkeren gelden.
 Sinds de vaststelling van het bestemmingsplan heeft de gemeente ook parkeerbeleid voor fietsen en scooters vastgesteld (zie paragraaf 3.2). Uitgangspunt voor zowel het fiets- als scooterparkeren is dat dit op eigen terrein wordt geregeld, al dan niet in pandig. Het is wenselijk om deze nieuwe beleidsregels ook van toepassing te laten zijn op de herontwikkeling van het toekomstige woongebied en de Centrale Markthal. Hiervoor kan gebruik worden gemaakt van dezelfde dynamische verwijzing als voor de parkeernormen voor auto's.
- Vervallen voorlopige bestemming:** De bestemming 'Horeca - Voorlopig' had betrekking op het voormalige gebouw van Marcanti aan de Jan van Galenstraat. Een deel van het gebouw is nu nog tijdelijk in gebruik als horeca (o.a. De Marktkantine). Conform de regels in het bestemmingsplan is de voorlopige bestemming per 1 januari 2019 komen te vervallen en vervangen door de bestemming 'Woongebied - Uit te werken'. De betreffende gronden maken daardoor nu onderdeel uit van het toekomstige woongebied. De bedoeling is daarbij altijd geweest om de betreffende gronden op een gelijke manier te kunnen herontwikkelen als de rest van het toekomstige woongebied. Doordat op de verbeelding van het bestemmingsplan echter nog de bouwhoogtes van de te slopen bebouwing zijn weergegeven, is een gelijke manier van herontwikkelen strikt genomen niet mogelijk. Door de verbeelding hierop aan te passen kan rekening worden gehouden met de hoogtes die altijd zijn

beoogd in het kader van de voorgenomen herontwikkeling tot woongebied, zijnde een overwegende bouwhoogte van maximaal 18 meter en een eventueel hoogteaccent tot 35 meter. In de verbeelding is daarbij ook gelijk de bestemming weergegeven die sinds 1 januari 2019 geldt ter plaatse van de gronden, zijnde de bestemming 'Woongebied - Uit te werken'.

- Dove gevels: Naar aanleiding van akoestisch onderzoek is in het geldende bestemmingsplan een uitwerkingsregel opgenomen dat woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen alleen mogen worden gebouwd indien de geluidsbelasting op de gevels voldoet aan de voorkeurgrenswaarde of de maximale ontheffingswaarde. Deze regel geldt voor de gebouwen die zijn gelegen binnen de geluidszones van wegen en industrie als bedoeld in de Wet geluidhinder. Door deze regel was gewaarborgd dat de geluidsgevoelige bestemmingen in het bestemmingsplan zouden voldoen aan de Wet geluidhinder. Omdat uit het akoestisch onderzoek indertijd bleek dat de geluidsbelasting niet hoger zou zijn dan de maximale ontheffingswaarde voor wegverkeer (63 dB) was in de uitwerkingsregel geen rekening gehouden met het scenario om gebouwen met dove gevels uit te voeren indien de geluidsbelasting hoger zou zijn dan de maximale ontheffingswaarde. Uit het akoestisch onderzoek dat momenteel wordt voorbereid in het kader van de uitwerkingsplannen blijkt echter dat een deel van de gevels van de eerstelijns bebouwing aan de Jan van Galenstraat een geluidsbelasting zal ondervinden die waarschijnlijk hoger is dan de maximale ontheffingswaarde (dus meer dan 63 dB). Conform de systematiek van de Wet geluidhinder kunnen woningen en andere geluidsgevoelige functies in dat geval alleen worden gerealiseerd indien de betreffende gevels als dove gevel worden uitgevoerd, dan wel als de gevels worden voorzien van een vliesgevel of andere maatregel. Om een dergelijke uitvoering van de gebouwen mogelijk te maken is de uitwerkingsregel aangevuld. Tegelijkertijd wordt nog steeds gewaarborgd dat er wordt voldaan aan de Wet geluidhinder.

De reden dat er in het voorbereiding zijnde akoestisch onderzoek een hogere geluidsbelasting wordt berekend komt omdat het akoestisch onderzoek wordt gebaseerd op het meest recente gemeentelijke verkeersmodel. Daarin is voor de Jan van Galenstraat uitgegaan van hogere verkeersintensiteiten dan in het verkeersmodel dat is gebruikt voor het akoestisch onderzoek ten tijde van het geldende bestemmingsplan. Om die reden is er ook sprake van een hogere geluidsbelasting vanwege het wegverkeer op de Jan van Galenstraat.

- Minimale bouwhoogte eerste bouwlaag: In het bestemmingsplan is voor het toekomstige woongebied een bouwregel opgenomen waardoor de bouwhoogte van alle eerste bouwlagen minimaal 3,50 meter bedraagt. In het bestemmingsplan is niet vastgelegd hoe de minimum bouwhoogte dient te worden gemeten. De bouwregel is opgenomen conform de indertijd toegepaste systematiek in Amsterdam. Alhoewel er in de toelichting geen uitleg is opgenomen over de bouwregel is de regel opgenomen om er voor te zorgen dat de eerste bouwlaag ook na de bouw voor meerdere functies kan worden gebruikt. Dit is met name van belang bij de bouwlagen die grenzen aan de belangrijke delen van de openbare ruimte (de Jan van Galenstraat maar ook de centrale groene ruimte, de doorgaande fietsroute en de kades). Het is daarom wenselijk om vast te leggen dat met betrekking tot de bouw uit dient te worden gegaan van een minimale verdiepingshoogte van 3,5 meter, gemeten tussen de bovenkant van de vloer van de eerste bouwlaag en de bovenkant van de vloer van de tweede bouwlaag. De betreffende bouwregel zal hier op worden aangepast. Op die manier kunnen niet-woonfuncties zich in de toekomst ook in de bebouwing vestigen en wordt recht gedaan aan gedachte achter de opgenomen bouwregel. Gelet op de achtergrond van de bouwregel is het bovendien gewenst om de bouwregel alleen van toepassing te laten zijn in de zones die grenzen aan de openbare ruimte (en die geen onderdeel uitmaken van de openbare binnenterreinen van woonhoven). Om dit deel van de openbare ruimte juridisch te verduidelijken zijn twee nieuwe begripsbepalingen geïntroduceerd (openbaar toegankelijk gebied en woonhof).
- Peil: Het maaiveld van de Jan van Galenstraat loopt op richting de brug over het Westelijk Marktkanaal. Als gevolg van de peilbepaling in het geldende bestemmingsplan en het voornemen om de diverse bouwvolumes onderling te verbinden via een (parkeer)kelder, zou het bouwvolume nabij de brug vanwege het verloop van het maaiveld beperkt worden in de bouwhoogte. Dat is echter nooit de bedoeling van het bestemmingsplan geweest. Het is daarom wenselijk om in de

voorliggende herziening een uitzondering van de peilbepaling te maken voor het bouwvolume dat grenst aan het oplopende maaiveld door hier te meten vanaf een vaste peilmaat (+3,14 NAP). Op die manier kan in het bestemmingsplan rekening worden gehouden met het verloop van het maaiveld, zonder dat dit leidt tot een toename van de maximum bouwhoogte.

- Maximum bebouwingspercentage: In het bestemmingsplan is in de bestemming 'Woongebied - Uit te werken' een bouwregel opgenomen dat er een maximum bebouwingspercentage van 75% geldt. Dit maximum bebouwingspercentage geldt nu voor de gehele bestemming maar het is logischer om het percentage te koppelen aan het bouwvlak binnen de uit te werken bestemming aangezien er geen gebouwen buiten het bouwvlak zijn toegestaan.
- Kiosken: Conform het toenmalige stadsdeelbeleid is in het bestemmingsplan de mogelijkheid opgenomen om kiosken in de openbare ruimte te kunnen realiseren. Nadien is op 15 februari 2017 het paraplubestemmingsplan 'Kiosken' vastgesteld. Als gevolg van dit paraplubestemmingsplan zijn in heel West alleen nog de bestaande kiosken toegestaan. Het is doelmatig om de gewijzigde planregel mee te nemen in de voorliggende herziening. De mogelijkheid om een kiosk binnen de bestemming 'Verkeer' te realiseren wordt daarom aangepast conform de regeling in het paraplubestemmingsplan. Inhoudelijk is er echter geen sprake van een wijziging.
- Vervallen geluidzone Westpoort: In het bestemmingsplan zoals dat oorspronkelijk in 2014 is vastgesteld is rekening gehouden met de toenmalige geluidzone van Westpoort. Nadien is op 2 maart 2015 door de provincie een inpassingsplan vastgesteld. Als gevolg van dit inpassingsplan is de geluidzone van Westpoort aangepast waardoor het plangebied niet langer binnen de geluidzone van Westpoort is gelegen. Het is doelmatig om deze wijziging mee te nemen in de voorliggende herziening. De regeling met betrekking tot de geluidzone en de aanduiding die samenhangt met de geluidzone komen daarom te vervallen. Inhoudelijk is er echter geen sprake van een wijziging.
- Juridisch-technische aanpassingen: In de regels van het bestemmingsplan zijn enkele onjuiste verwijzingen naar andere artikelen opgenomen (artikelen 11.2, sub I-2 en I-4). Bij de herziening kan deze ommissie worden hersteld door de betreffende verwijzingen op een juiste wijze te vernummeren. Inhoudelijk is er echter geen sprake van een wijziging.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

Het voor het plangebied relevante beleidskader is beschreven in hoofdstuk 3 van de toelichting van het bestemmingsplan 'Food Center Amsterdam (2e Herstelbesluit)'. Met betrekking tot Europees, rijks-, provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid kan worden opgemerkt dat er zich, gelet op de voorgenomen wijzigingen zoals die in de voorliggende herziening worden vastgelegd, in principe geen relevante wijzigingen hebben voorgedaan die een nadere toelichting en afweging vragen. Uitzondering hierop zijn het gemeentelijk parkeerbeleid voor auto's, fietsen en scooters. Op dit gemeentelijk parkeerbeleid zal in de navolgende paragrafen in worden gegaan.

3.1 Nota Parkeernormen Auto

Algemeen

Op 8 juni 2017 is de Nota Parkeernormen Auto vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam (gewijzigd op 29 november 2017). In de nota zijn voor nieuwe ontwikkelingen parkeernormen opgenomen. Aan de nota ligt een aantal bestuurlijke keuzes ten grondslag:

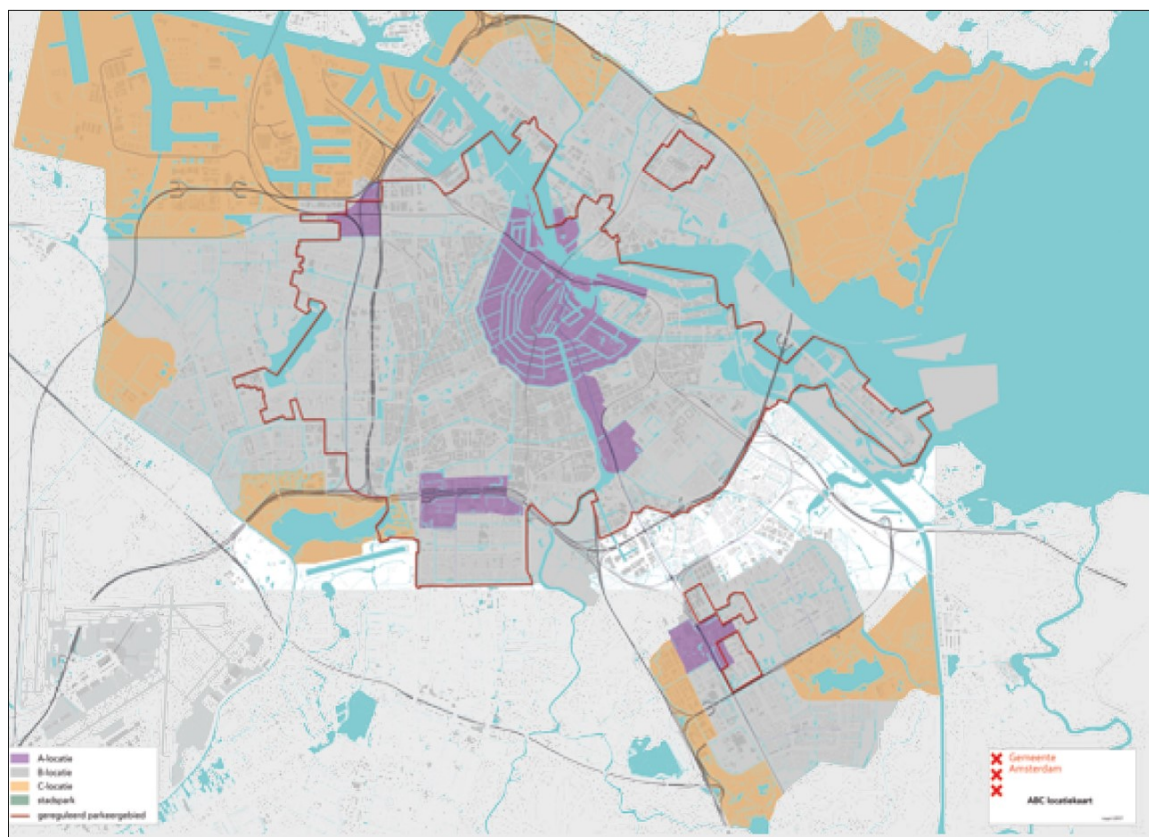
1. Het college kiest ervoor om bij nieuwbouw geen parkeervergunning aan huurders, kopers en werknemers te verlenen.
2. Het college kiest voor parkeernormen die aansluiten bij het autobezit.
3. Het college kiest ervoor om bij sociale huurwoningen geen minimumparkeernorm te stellen.
4. Het college kiest voor een maximumparkeernorm van 1 parkeerplaats per woning.

Deze bestuurlijke keuzes zijn gemaakt op basis van onder meer de volgende ontwikkelingen:

- **Autobezit:** In Amsterdam is sinds deze eeuw sprake van een bescheiden afname van het gemiddelde autobezit van 29% in 2000 naar 27% in 2013. De afname van het autobezit bij jongeren (van 18 tot 29 jaar) is echter een stuk groter, namelijk van 18% in 2000 naar 12% in 2013. Dit kan een trendbreuk zijn maar ook duiden op een crisiseffect.
- **Parkeernormen en autoverkeer:** Autobezit en autoverkeer hebben een directe relatie. Dit betekent niet dat iedereen die een auto bezit de auto ook dagelijks gebruikt. Het autogebruik in de stad daalt al jaren (Bron: Amsterdamse Thermometer van de Bereikbaarheid 2015). De in de nota voorgestelde parkeernormen sluiten aan bij het huidige autobezit maar liggen gemiddeld iets lager. Hiermee zijn de parkeernormen passend ten opzichte van de licht dalende trend.
- **Nieuwbouw en parkeervergunningen:** In gebieden met betaald parkeren kunnen bewoners en bedrijven in aanmerking komen voor een parkeervergunning. Om naar de (toekomstige) bewoners meer duidelijkheid te scheppen wordt alle nieuwbouw uitgesloten van parkeervergunningverlening.
- **Parkeernormen en de toekomst:** De vooralsnog bescheiden daling van het eigen autobezit in Amsterdam in de afgelopen 10 jaar, geeft geen aanleiding om bij de nieuwbouwopgave voor de komende 10 jaar met significant lagere parkeernormen te werken. Bij (recente) projecten is er in de praktijk een hogere parkeervraag dan bij de ontwikkeling was voorzien. Bij de uitwerking van parkeernormen voor nieuwbouwwoningen is het uitgangspunt het gemiddelde autobezit in de periode 2000-2013. Door de trends 'zelfrijdende auto' en 'autodelen' is ervoor gekozen om ten opzichte van het huidige autobezit een iets lagere normen te kiezen.

ABC-locaties en parkeernormen woningen

Amsterdam is opgedeeld in A-, B- en C-locaties, waarbij een A-locatie goed per openbaar vervoer bereikbaar is en een C gebied vooral goed met de auto bereikbaar is. Het plangebied behoort op grond van het beleid tot een B-locatie.



Abbeelding: gebiedsindeling parkeernormen met de ABC-locaties in beeld (A = paars, B = grijs en C - oranje)

Bij B-locaties is sprake van een goed openbaar vervoer maar dergelijke locaties liggen verder van de intercystations af. Hier kiest de gemeente ervoor om naast een maximumparkeernorm van 1 parkeerplaats per woning ook een minimum norm te hanteren. Deze zijn als volgt:

- a. Voor vrije sectorwoningen (koop en huur):
 1. Bij woningen tot 30 m² bvo, een minimumnorm van 0,1 tenzij het project met minder dan 100 woningen in deze categorie betreft. In dat geval is de norm 0,0 parkeerplek per woning.
 2. Woningen tussen 30 m² en 60 m² bvo, een minimumnorm van 0,3 parkeerplek per woning.
 3. Woningen boven de 60 m² bvo, een minimumnorm van 0,6 parkeerplek per woning.
- b. Voor alle soorten sociale en middeldure huurwoningen, geen minimumparkeernorm.

Ontwikkelaars worden verplicht om bij nieuwbouw het minimum aantal parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. De parkeernorm voor bezoekersparkeren is gelijk bij alle woningtypen, markt, middenhuur en sociaal, en is 0,1 per woning.

Voorzieningen

Voorzieningen is een zeer diverse categorie. Alles wat geen woning of kantoor is, valt onder deze categorie. Het kan gaan om commerciële functies van gebouwen (hotels, bedrijven, ziekenhuizen) of maatschappelijke functies (scholen, sportvoorzieningen, kerken en moskeeën). Voor deze categorie gold in het oude beleid dat de gemeente de parkeervraag berekende aan de hand van CROW-kencijfers waarbij 25% korting wordt toegepast op de daaraan gekoppelde minimumnorm. Ook in het nu geldende beleid zijn de actuele kencijfers van de CROW het uitgangspunt bij het bepalen van de parkeerbehoefte. Deze kencijfers worden, samen met actuele gegevens over de verkeersgeneratie van specifieke functies,

gebruikt om tot een parkeernorm te komen. Als blijkt dat in Amsterdam bepaalde functies substantieel minder autoverkeer genereren dan landelijk, dan wordt dit verrekend met het kencijfer van de CROW om zo tot een actuele (lagere) parkeernorm te komen.

Bij de toetsing aan de hand van de kencijfers wordt gebieds- en functiespecifiek gekeken of de parkeervraag op eigen terrein moet worden opgelost, of dat de parkeervraag op straat mogelijk is. Bij opvang van de parkeervraag op straat, wordt aanvullend beoordeeld of de werknemers van de betreffende voorziening in aanmerking komen voor een parkeervergunning of niet.

Verankering in een bestemmingsplan

Op 29 november 2014 is de Woningwet gewijzigd. Tot deze wijziging kon door gemeenten gekozen worden voor het stellen van parkeernormen via bestemmingsplannen of via de stedenbouwkundige bepalingen van de Bouwverordening. Als de parkeernormen via het bestemmingsplan waren geregeld golden deze als toetsingskader. Als een bestemmingsplan geen parkeerregeling kende golden voor dat gebied de parkeernormen van de Bouwverordening. Deze laatste optie is met de wijziging van de Woningwet inmiddels uitgesloten, zodat parkeernormen nu langs de weg van het bestemmingsplan moeten worden opgelegd.

Bij het regelen van parkeren in het bestemmingsplan hoeven sinds 2014 geen exacte normen voor parkeren te worden opgenomen. Door een wijziging van het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.2, tweede lid onderdeel a Bro) bestaat sinds 1 november 2014 de mogelijkheid om in het bestemmingsplan een verwijzing naar beleidsregels op te nemen: "Ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening kan een bestemmingsplan regels bevatten waarvan de uitleg bij de uitoefening van een daarbij aangegeven bevoegdheid, afhankelijk wordt gesteld van beleidsregels". Hierdoor kan, net zoals dit mogelijk was in de Bouwverordening, een flexibele regeling voor parkeren worden opgenomen in een bestemmingsplan.

De parkeernormering kan aldus op twee manieren via het bestemmingsplan worden geregeld:

1. Een voorwaardelijke verplichting tot het realiseren van een minimum of maximum aantal parkeerplaatsen, met een verwijzing naar de beleidsregels van de geldende nota parkeernormen.
2. Het opnemen van een specifieke regeling voor parkeren in een bestemmingsplanregeling.

Conclusie

Zowel de gemeente als het Consortium Marktkwartier vinden het wenselijk om in het bestemmingsplan rekening te houden met de nieuwe parkeernormen voor de auto. In de herziening is daarom voor het plangebied in de algemene bouwregels bepaald dat in geval van een omgevingsvergunning voor het bouwen moet worden getoetst aan de parkeernormen uit de dan geldende parkeernota. Daarmee wordt uitvoering gegeven aan artikel 3.1.2, tweede lid onderdeel a Bro en is gewaarborgd dat er voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd. Vanwege de specifieke kenmerken is het nieuwe FCA (bedrijvendeel) uitgezonderd van de algemene voorwaardelijke verplichting. Voor dit deel van het plangebied is al een specifieke regeling voor parkeren opgenomen in de bestemming zelf.

3.2 Nota parkeren fiets en scooter

De Nota Parkeernormen Fiets en Scooter is op 30 januari 2018 vastgesteld door het college van B&W en op 14 maart 2018 door de gemeenteraad. In dit beleid worden minimale normen gegeven voor fietsparkeerplaatsen bij diverse niet-woonfuncties, richtlijnen voor scooterparkeerplaatsen voor scooters bij niet-woonfuncties en richtlijnen voor fietsparkeerplaatsen en scooterparkeerplaatsen bij woonfuncties.

Het plangebied is gelegen in zone 1. In deze zone is het fietsgebruik hoog.

Fiets- en scooterparkeerplaatsen bij niet-woonfuncties

Op basis van de kencijfers van het landelijke kennisinstituut CROW zijn fietsparkeernormen ontwikkeld voor niet-woonfuncties. Parkeervoorzieningen voor fietsen en scooters bij niet-woonfuncties komen altijd op eigen terrein, al dan niet inpandig, tenzij wordt voldaan aan tenminste één van de afwijkingscriteria.

Fiets- en scooterparkeerplaatsen bij woonfuncties

Conform het Bouwbesluit 2012 zijn fietsenbergingen bij woningen in nieuwbouw verplicht maar er kan ook worden gekozen voor gelijkwaardige alternatieven. De gemeente geeft bij nieuwbouw de voorkeur aan een gemeenschappelijke fietsenstalling in plaats van individuele bergingen. Voor bezoekers van woningen geldt daarnaast een minimaal 0,5 fietsparkeerplaats per woning als richtlijn.

De Bouwbrief 2015-130 is de leidraad voor het aantal fietsparkeerplekken ten behoeve van woningen:

gebruiks- oppervlakte woning	aantal fietsparkeer- plekken per woning	benodigde interne berging
< 50 m ²	2	n.v.t.
>50 m ² - < 75 m ²	3	2,7 m ²
>75 m ² - <100 m ²	4	2,7 m ²
>100 m ² - <125 m ²	5	2,7 m ²
>125 m ²	6	2,7 m ²

Afbeelding: tabel aantal fietsplekken per woning bij een gemeenschappelijke fietsenstalling volgens Bouwbrief 2015-130 (bron Nota parkeren fiets en scooter)

Indien een woning groter is dan 50 m², is een individuele fietsenberging verplicht. Indien de woning kleiner is dan 50 m², mag er ook voldaan worden aan een gemeenschappelijke berging. Echter, er is ook bij woningen groter dan 50 m² een mogelijkheid voor een gezamenlijke fietsenstalling, als gelijkwaardig alternatief voor de voorgeschreven individuele fietsenberging. Wanneer hiervoor gekozen wordt, is het nog wel verplicht een individuele bergingen van minimaal 2.7 m² per woning te realiseren.

Bij nieuwe woningen is de minimum parkeernorm voor scooters 0,13 parkeerplek per woning. Bij het bepalen van de parkeereis wordt de uitkomst (norm x aantal woningen) naar boven afgerond op een heel getal. De parkeerplekken dienen op eigen terrein te worden gerealiseerd. De parkeernorm voor scooters is niet-bindend.

Conclusie

Zowel de gemeente als het Consortium Marktkwartier vinden het wenselijk om in het bestemmingsplan rekening te houden met het nieuwe parkeerbeleid voor fietsen en scooters. In de herziening van het bestemmingsplan wordt daarom rekening gehouden met parkeernormen voor fietsen bij niet-woonfuncties. Daarmee wordt uitvoering gegeven aan artikel 3.1.2, tweede lid onderdeel a Bro en is gewaarborgd dat er voldoende parkeergelegenheid voor fietsen wordt gerealiseerd. Verder dient in het plangebied, op basis van richtlijnen, rekening te worden gehouden met voldoende parkeergelegenheid voor fietsen bij woningen en voor scooters.

Hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten

In de toelichting van het geldende bestemmingsplan 'Food Center Amsterdam (2e Herstelbesluit) is al uitgebreid ingegaan op de diverse omgevingsaspecten in relatie tot de herontwikkeling van het plangebied. De voorliggende herziening maakt geen wijziging van het maximum programma mogelijk. de gevolgen van de herziening zijn dermate gering dat er geen aanvullende onderzoeken nodig zijn om de uitvoerbaarheid (opnieuw) aan te tonen.

In de navolgende paragrafen zal volledigheidshalve kort in worden gegaan op de diverse omgevingsaspecten. Alleen op het parkeren zal wat uitgebreider in worden gegaan.

4.1 Verkeer

Op basis van het (maximale) programma dat in het bestemmingsplan mogelijk is gemaakt zijn indertijd in het kader van het bestemmingsplan verkeersonderzoeken uitgevoerd. Omdat de herziening ten opzichte van het bestemmingsplan niet leidt tot een wijziging van het maximum programma, heeft de voorliggende herziening geen gevolgen voor de verkeersafwikkeling. Onderzoek naar verkeer is daarom niet nodig.

4.2 Parkeren

Bij de herontwikkeling van de Centrale Markthal en het woongebied dient rekening te worden gehouden met het realiseren van voldoende parkeergelegenheid conform het gemeentelijk parkeerbeleid. Dit is noodzakelijk voor het goed functioneren van de Centrale Markthal en het woongebied en om overlast in de omgeving te voorkomen. In de voorliggende herziening is daarom een dynamische verwijzing naar het gemeentelijk parkeerbeleid voor auto, fiets en scooter opgenomen. Deze parkeernormen wijken voor wat betreft auto's af van de parkeernormen voor het woongebied, welke waren opgenomen in het geldende bestemmingsplan. In het geldende bestemmingsplan waren verder geen parkeernormen opgenomen voor de Centrale Markthal.

In de navolgende subparagrafen wordt inzichtelijk gemaakt wat de minimale parkeerbehoefte is bij het maximum programma en hoe deze parkeerbehoefte kan worden opgelost. Hoe het parkeren in het woongebied en voor de Centrale Markthal exact wordt opgelost volgt in het kader van de uitwerkingsplannen dan wel via een eventuele separate planologische procedure voor parkeren op het dak in het bedrijvendeel.

4.2.1 Auto's

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

- 8.000 m² bedrijven (waarvan maximaal 2.000 m² bvo buik- en servicebedrijven);
- 750 m² bvo detailhandel (mits dat niet al 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).

Door middel van een afwijkingsbevoegdheid kan het toegestane oppervlak aan detailhandel in de Centrale Markthal worden verruimd van 750 m² bvo naar 2.000 m² bvo.

In het woongebied is binnen het bestemmingsplan 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 (mits dat niet al in de Centrale Markthal is gerealiseerd) en 450 m² bvo horeca van categorie 3 en horeca van categorie 4);
- 3.500 m² bvo brede school.

Uitgaande van een worst-case invulling leiden de gemeentelijke parkeernormen en het maximale programma dat voor de Centrale Markthal en het woongebied mogelijk worden gemaakt tot een minimale (worst-case) parkeerbehoefte. De minimale parkeerbehoefte is weergegeven in de navolgende tabellen. Daarbij geldt nog het volgende:

- Voor de invulling van 8.600 m² van de Centrale Markthal zijn verschillende categorieën mogelijk; bedrijf, consument-verzorgende en publiekgerichte zakelijke dienstverlening en maatschappelijke voorzieningen. Gegeven het nog uit te werken programma wordt veiligheidshalve gebruik gemaakt van een relatief hoog parkeerkencijfer van 4,2 parkeerplaats per 100 m² bvo. Het precieze kencijfer volgt nadat de plannen nader zijn uitgewerkt.
- Voor de verdeling van de woningaantallen in het woongebied is uitgegaan van de percentages in de in voorbereiding zijnde planvorming. De precieze woningaantallen zullen bekend zijn nadat de planvorming verder is uitgewerkt.

<i>functie</i>	<i>oppervlak/ aantal</i>	<i>minimale parkeernorm</i>	<i>minimaal aantal pp</i>
Horeca 5 (3* hotel)	100 kamers	0,32 per kamer	32
Horeca 4	2.400 m ²	4,0 pp per 100 m ²	96
Detailhandel	2.000 m ²	1,3 pp per 100 m ²	26
Bedrijven en overige functies	8.600 m ²	4,2 pp per 100 m ²	362
361 TOTAAL			516

Tabel: minimale parkeerbehoefte Centrale Markthal bij maximale invulling volgens het bestemmingsplan,

<i>functie</i>	<i>oppervlak/ aantal</i>	<i>minimale parkeernorm</i>	<i>minimaal aantal pp</i>
Wonen vrije sector tussen 30 en 60 m ² bvo (15%)	255	0,3 pp per woning	76,5
Wonen vrije sector boven 60 m ² bvo (60%)	1.020	0,6 pp per woning	612
Wonen sociale huur (25%)	425	0 pp per woning	0
Wonen bezoekers	1.700	0,1 pp per woning	170

Horeca 4	450 m ²	4,0 pp per 100 m ²	18
Detailhandel	750 m ²	1,3 pp per 100 m ²	9,75
Publieke dienstverlening	1.000 m ²	0,6 pp per 100 m ²	6
Consumentverzorgende dienstverlening (sauna)	600 m ²	1,6 pp per 100 m ²	9,6
Brede school, inclusief kinderopvang	18 leslokalen, 1.300 m ² kinderopvang	0,5 pp per leslokaal en 0,7 per 100 m ²	18,1
Overige maatschappelijke voorzieningen (huisartsenpraktijk)	5 behandel- kamers	1,4 pp per behandel-kamer	7
TOTAAL			927

Tabel: minimale parkeerbehoefte woongebied bij maximale invulling volgens het bestemmingsplan

Uit de voorgaande tabellen blijkt dat de minimale parkeerbehoefte bij een maximaal programma uitkomt op 516 parkeerplaatsen vanwege de Centrale Markthal en 927 parkeerplaatsen vanwege het woongebied. Deze aantallen zijn ongecorrigeerd, wat betekent dat er nog geen rekening is gehouden met aanwezigheidspercentages. Indien toepassing van de aanwezigheidspercentages mogelijk blijkt te zijn (doordat de parkeerplaatsen openbaar toegankelijk zijn en niet als privéparkeerplaats worden uitgegeven) dan zullen de minimaal benodigde aantal parkeerplaatsen lager uitvallen.

Voor het minimaal benodigde aantal parkeerplaatsen vanwege de Centrale Markthal wordt vooralsnog uitgegaan van een gedeelte van de parkeerdaken van de bedrijfsgebouwen in het bedrijvendeel. De omvang van deze bedrijfsgebouwen is zodanig dat deze voldoende ruimte bieden voor het parkeren op het dak door het personeel van de bedrijven én het parkeren op het dak van personeel en bezoekers van de Centrale Markthal. Het gedeelte van de parkeerdaken voor parkeren vanwege de Centrale Markthal zal in dat geval toegankelijk worden gemaakt vanuit het openbare deel (het woongebied). Personeel en bezoekers van de Centrale Markthal kunnen vanuit het woongebied dan naar het betreffende gedeelte van de parkeerdaken rijden. De parkeerdaken van de bedrijfsgebouwen bieden waarschijnlijk ook voldoende capaciteit voor het parkeren door bezoekers van de diverse functies in het woongebied. Om delen van de parkeerdaken van de bedrijfsgebouwen toegankelijk te maken voor personeel en bezoekers van de Centrale Markthal en bezoekers van de functies in het woongebied zal wel eerst een separate planologische procedure moeten worden doorlopen aangezien een dergelijk gebruik momenteel niet is toegestaan in het geldende bestemmingsplan.

In het minimaal benodigde aantal parkeerplaatsen voor de woningen in het woongebied kan worden voorzien via (ondergrondse) parkeergarages. Het woongebied heeft voldoende omvang om het minimaal aantal benodigd aantal parkeerplaatsen in parkeergarages te realiseren, desnoods via meerlaagse parkeergarages. Ook is het mogelijk om het minimaal benodigde aantal parkeerplaatsen vanwege personeel en bezoekers van de Centrale Markthal en bezoekers van de functies in het woongebied in een parkeergarage te realiseren als blijkt dat het parkeren op een gedeelte van de parkeerdaken in het bedrijvendeel toch niet (geheel) haalbaar is.

4.2.2 Fietsen en scooters

Het programma zoals dat is beschreven in subparagraaf 4.2.1 leidt uiteraard ook tot een parkeerbehoefte voor fietsen en scooters. Zo zijn er voor de 1.700 woningen in het woongebied alleen al enkele duizenden fietsparkeerplekken nodig. Ook voor de niet-woonfuncties, onder meer in de Centrale Markthal, zijn veel plekken nodig. De parkeerbehoefte voor het woongebied en de Centrale Markthal zal zoveel mogelijk worden opgelost via inpandige en gezamenlijke fiets- en scootervoorzieningen die goed bereikbaar zullen en moeten zijn vanuit de openbare ruimte. Om het gebruik van fiets- en scooterstallingen te bevorderen is het verder noodzakelijk dat de loopafstand tot de betreffende fiets- en scooterstalling beperkt is. In de praktijk zal dit er toe leiden dat er meerdere fiets- en scooterstallingen zullen worden gerealiseerd, verspreid over het plangebied. De omvang per stalling zal nader worden uitgewerkt. Bij het ontwerp van de nieuwbouw zal in ieder geval rekening worden gehouden met voldoende parkeergelegenheid voor fietsen en scooters. De omvang van het plangebied is zodanig dat er genoeg ruimte is om voldoende parkeergelegenheid voor fietsen en scooters te realiseren.

De precieze omvang van een fiets- en scooterstalling wordt momenteel nagegaan, evenals de locatie van een fiets- en scooterstalling. Een fiets- en scooterstalling mag niet ten koste gaan van de monumentwaardigheid van de Centrale Markthal, ook niet als deze buiten de Centrale Markthal wordt gerealiseerd. Hierover zal overleg plaatsvinden met de afdeling Monumenten & Archeologie.

4.3 Geluid

In juni 2013 is in het kader van het bestemmingsplan door Goudappel Coffeng akoestisch onderzoek ten behoeve van het toekomstige woongebied uitgevoerd. De herziening leidt niet tot nieuwe geluidsgevoelige functies of een andere positionering waardoor er geen sprake is van gevolgen ten aanzien van geluid. Akoestisch onderzoek is niet nodig.

Akoestisch onderzoek is ook niet aan de orde voor wat betreft het mogelijk maken van gebouwen met een dove gevel. Bij het uitwerkingsplan/de uitwerkingsplannen voor het woongebied zal blijken of en waar dove gevels nodig zijn. Gevels die worden uitgevoerd met een dove gevel worden niet getoetst aan de Wet geluidhinder.

4.4 Bodem

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. De voorliggende herziening heeft geen gevolgen voor het gebruik van de bodem. Voor de herziening is daarom geen nader of aanvullend bodemonderzoek nodig.

4.5 Luchtkwaliteit

Door Goudappel Coffeng is in juni 2013 onderzoek naar luchtkwaliteit uitgevoerd. De herziening heeft geen gevolgen voor luchtkwaliteit. Onderzoek naar luchtkwaliteit is daarom niet nodig in het kader van de herziening.

4.6 Externe veiligheid

4.6.1 Inrichtingen

Net buiten het plangebied ligt een benzinestation (Van Slingelandtstraat 45) waar ook LPG wordt verkocht. In het kader van het bestemmingsplan is in oktober 2012 door het voormalige DMB onderzoek naar externe veiligheid vanwege LPG-opslag verricht. De herziening leidt niet tot een toename van het aantal personen of een andere positionering en heeft dus geen gevolgen voor het groepsrisico. Onderzoek naar externe veiligheid vanwege inrichtingen is daarom niet nodig.

4.6.2 Transport

In de nabijheid van het plangebied van de herziening zijn geen wegen, spoorwegen of waterwegen aanwezig waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Onderzoek naar externe veiligheid vanwege transport is daarom niet nodig in het kader van de herziening.

4.7 Luchthavenindelingbesluit

Het plangebied van de herziening bevindt zich binnen het beperkingengebied van het Luchthavenindelingbesluit, welke (ruimtelijke) regels bevat ten behoeve van het functioneren van Schiphol. Voor het plangebied geldt een beperking in hoogte, namelijk 135 tot 146 meter NAP vanwege vliegverkeer en 57 tot 60 meter NAP vanwege radar. De herziening heeft geen betrekking op dergelijke hoogtes waardoor er geen belemmeringen zijn voor de herziening.

4.8 Water

Het plangebied van de herziening 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.

De herziening heeft geen gevolgen voor de waterhuishouding.

4.9 Flora en fauna (soorten en gebieden)

De herziening heeft geen gevolgen voor beschermde flora en faunasoorten. In het kader van de herziening is daarom geen onderzoek naar beschermde soorten nodig.

Ook heeft de herziening geen nadelige gevolgen voor stikstofdepositie ter plaatse van Natura 2000-gebieden. De herziening leidt niet tot een toename van het maximum programma. Ten opzichte van het geldende bestemmingsplan is er daardoor geen sprake van extra uitstoot van stikstof. De lagere parkeernormen die via deze herziening worden vastgelegd zullen zelfs leiden tot een verminderd autogebruik waardoor er in beginsel positieve gevolgen kunnen optreden ten aanzien van stikstofdepositie. In het kader van de diverse uitwerkingsplannen zal er een stikstofdepositieberekening worden uitgevoerd voor de gehele herontwikkeling van het Food Center Amsterdam.

4.10 Cultuurhistorie en archeologie

4.10.1 Cultuurhistorie

In het plangebied van de herziening bevinden zich enkele cultuurhistorisch waardevolle elementen, waarvan de als rijksmonument aangewezen Centrale Markthal en brug 382 het meest in het oog springen. Deze objecten zijn beschermd in het kader van de Erfgoedwet. De herziening heeft geen gevolgen voor de rijksmonumenten. Dat geldt ook voor overige waardevolle gebouwen, zoals het Koelhuis, de vishal en de aardappelloods.

In de omgeving van het plangebied bevinden zich het houtzaagmolencomplex 'De Otter' en de korenmolen 'De Blom'. Beide zijn aangewezen als rijksmonument. De herziening heeft geen gevolgen voor het functioneren van deze molens.

4.10.2 Archeologie

In het geldende bestemmingsplan is ter plaatse van een groot deel van het plangebied van de herziening een archeologische dubbelbestemming toegepast op basis van archeologisch bureauonderzoek door Bureau Monumenten en Archeologie. Deze dubbelbestemming blijft van toepassing zodat archeologische bescherming gewaarborgd is.

4.11 Milieuzonering

De herziening leidt niet tot nieuwe functies of een andere positionering van functies. De herziening heeft zodoende geen gevolgen voor de milieuzonering met betrekking tot het bedrijvendeel dan wel omliggende woningen.

4.12 M.e.r.-beoordeling

De herontwikkeling van FCA is aan te merken als een stedelijk vernieuwingsproject als bedoeld in het Besluit milieueffectrapportage maar de herontwikkeling is lager dan de drempelwaarden als bedoeld in het Besluit milieueffectrapportage. In het kader van het, inmiddels onherroepelijke, (moeder)bestemmingsplan is daarom voor de gehele herontwikkeling van het FCA een vormvrije m.e.r.-beoordeling uitgevoerd waaruit bleek dat een m.e.r.-beoordeling niet nodig was. De herziening leidt ten opzichte van het bestemmingsplan niet tot een toename van het programma. Omdat er bovendien sprake is van een bouwverbod zolang er geen uitwerkingsplan voor de betreffende gronden in procedure is gebracht, heeft de vaststelling van de herziening op voorhand geen nadelige milieugevolgen. Een m.e.r.-beoordeling is daarom niet nodig in het kader van de herziening. Voor de vaststelling van de herziening is geen apart besluit nodig.

4.13 Behoeft

Op 1 juli 2017 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 behoefte. Uitgangspunt daarbij is benutting van beschikbare gronden in bestaand stedelijk gebied. Omdat de herziening geen wijziging van het programma tot gevolg heeft en er een bouwverbod geldt zolang er geen uitwerkingsplan in procedure is, is een motivering van de behoefte niet nodig.

Hoofdstuk 5 Uitvoerbaarheidsaspecten

5.1 Economische uitvoerbaarheid

5.1.1 Eigendom

De gronden in het plangebied zijn in eigendom van de gemeente en deels in erfpacht uitgegeven.

5.1.2 Financiële uitvoerbaarheid

De gemeente en het Consortium Marktkwartier hebben een privaatrechtelijke overeenkomst (REOK) opgesteld welke in werking is getreden bij de definitieve gunning aan het consortium in 2013. Het Consortium Marktkwartier 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 Marktkwartier 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 heeft bij de vaststelling van het bestemmingsplan, gelet op het vorenstaande, geen exploitatieplan als bedoeld in artikel 6.12 Wro vastgesteld aangezien het verhaal van de door de gemeente te maken kosten als bedoeld in afdeling 6.4. Wro anderszins zijn verzekerd (zie de afgesloten REOK). Een exploitatieplan is om die reden dan ook niet nodig bij de voorliggende herziening.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

5.2.1 Vooroverleg artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening

De herziening heeft geen ruimtelijke gevolgen van enige betekenis voor de belangen van de gebruikelijke overlegpartners. Vanwege de technische aanpassingen heeft daarom over het voorontwerp van de herziening een beperkt schriftelijk overleg conform artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) plaatsgevonden. Daarbij zijn geen reacties naar voren gebracht.

5.2.2 Advies stadsdeel West

Het voorontwerp van de herziening is ter advisering voorgelegd aan het dagelijks bestuur van stadsdeel West. Het dagelijks bestuur is akkoord met de voorgenomen herziening maar vraagt daarbij nog wel bijzondere aandacht voor goede verbindingen met het openbaar vervoer, aangezien de behoefte hieraan zal toenemen als gevolg van het afnemende autogebruik.

In reactie op het verzoek om aandacht voor goede openbaar vervoer (OV) verbindingen wordt meegegeven dat verbetering van het OV al één van de speerpunten is van de Mobiliteitsaanpak Amsterdam 2030 en aandacht krijgt in de Uitvoeringsagenda Mobiliteit.

5.2.3 Zienswijzen op ontwerpherziening

Overeenkomstig het bepaalde in de Wet ruimtelijke ordening (hierna: Wro) heeft de ontwerpherziening met de daarop betrekking hebbende stukken ter inzage gelegen. Hiertoe heeft op 19 december 2019 een publicatie plaatsgevonden in de digitale Staatscourant en op de website van de gemeente Amsterdam.

De ontwerpherziening heeft met ingang van 20 december 2019 gedurende zes weken ter inzage gelegen op het stadsloket van stadsdeelkantoor West en was tevens digitaal raadpleegbaar via www.ruimtelijkeplannen.nl. Tijdens de termijn van terinzagelegging is op 18 januari 2020 een inloop- en informatieavond gehouden waarbij de herziening is toegelicht en vragen zijn beantwoord.

Gedurende de periode van terinzagelegging kon een ieder een zienswijze over de ontwerpherziening naar voren worden brengen bij de gemeenteraad van Amsterdam. Hiervan is gebruik gemaakt door Bidfood B.V. en 6 omwonenden. Deze zienswijzen zijn binnengekomen tussen 28 en 30 januari 2020 en zijn in beschouwing genomen. De zienswijzen hebben niet geleid tot wijziging van de regels of verbeelding van het bestemmingsplan. De samenvatting van de zienswijzen en de beantwoording door de gemeente zijn weergegeven in een Nota van Beantwoording Zienswijzen (zie Bijlage 2).

Hoofdstuk 6 Juridische planbeschrijving

6.1 Algemeen

De herziening heeft betrekking op enkele wijzigingen van het geldende bestemmingsplan 'Food Center Amsterdam (2e Herstelbesluit). De bestemmingen Verkeer en Woongebied - Uit te werken en de Algemene bouwregels worden herzien en in paragraaf 6.4 artikelgewijs toegelicht.

De herziening leidt niet tot relevante inhoudelijke wijzigingen ten opzichte van het vastgestelde bestemmingsplan aangezien de wijzigingen slechts beleidsneutraal of technisch van aard zijn (zie paragrafen 1.1 en 2.4).

De herziening 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 de herziening. De herziening wijzigt het geldende bestemmingsplan na inwerkingtreding.

De oorspronkelijke regels van het geldende bestemmingsplan zijn, volledigheidshalve, opgenomen in de bijlagen van de regels (zie bijlage 2). De regels in die bijlage zijn exclusief de wijzigingen als gevolg van de voorliggende herziening.

6.2 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.

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. De herziening heeft dezelfde plangrens als het bestemmingsplan. Deze plangrens is aan de hand van een plangrens (bolletjeslijn) op de plankkaart weergegeven. Binnen het plangebied is alleen voor de gronden ter plaatse van de inmiddels vervallen bestemming 'Horeca - Voorlopig' een nieuwe invulling conform de geldende bestemming 'Woongebied - Uit te werken' vastgelegd. Voor de overige gronden van het plangebied blijft de verbeelding ongewijzigd.

6.3 Regels

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. Met de herziening behouden de gronden van het plangebied de bestemmingen die ook al in het geldende bestemmingsplan zijn vastgelegd. In de regels is aangegeven welke regels uit het bestemmingsplan 'Food Center Amsterdam (2e Herstelbesluit)' zijn aangepast en welke regels ongewijzigd zijn gebleven. De ongewijzigde regels zijn raadpleegbaar via het oorspronkelijke bestemmingsplan.

De regels 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 dus 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.

6.4 Artikelgewijze toelichting van de gewijzigde regels

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

De in hoofdstuk 1 opgenomen Begrippen en Wijze van meten blijven ongewijzigd, behalve dat de begrippen plan, openbaar toegankelijk gebied en woonhof van toepassing zijn verklaard op de voorliggende herziening.

bestemmingsplan_Eerste Partiele herziening bestemmingsplan Food Center Amsterdam (2e Herstelbesluit) (vastgesteld)

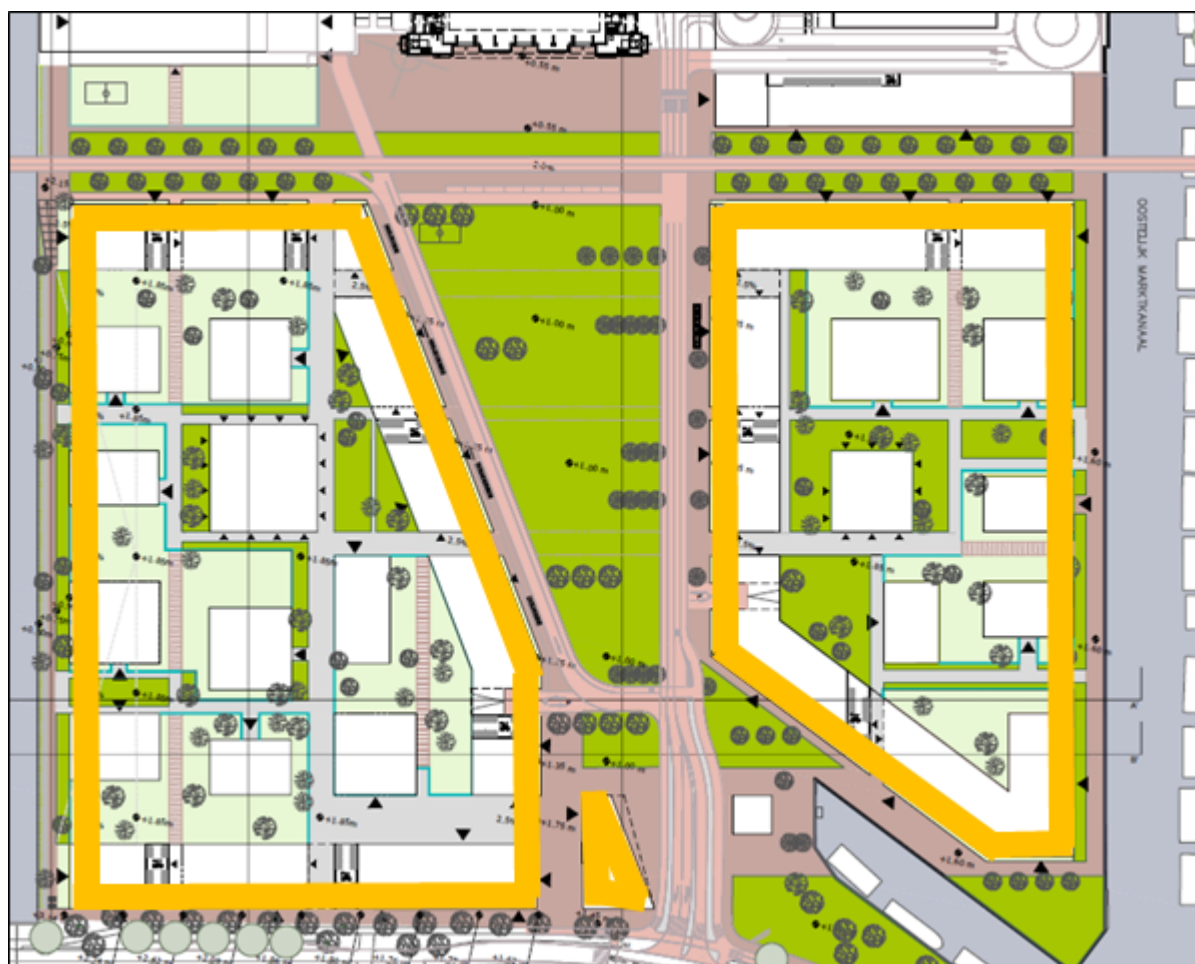
Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

De artikelen die betrekking hebben op de bestemmingen Bedrijventerrein, Gemengd, Water - 1, Water - 2, Water - 3, Horeca - Voorlopig, Bedrijventerrein - Uit te werken, Waarde - Archeologie en Waterstaat - Waterkering blijven ongewijzigd. De artikelen van de bestemmingen Verkeer en Woongebied - Uit te werken wijzigen wel:

- Artikel 5 Verkeer: binnen deze bestemming zijn alleen nog kiosken toegestaan die ten tijde van de inwerkingtreding van het bestemmingsplan al waren gerealiseerd. De in het geldende bestemmingsplan opgenomen bouwregeling voor kiosken is komen te vervallen.
- Artikel 11 Woongebied - Uit te werken:
 1. De uitwerkingsregel in artikel 11.2, sub f is aangepast doordat de verwijzing naar de parkeernormen in de bijlage is vervangen door een verwijzing naar een algemene bouwregel ten aanzien van parkeren (zie bij de beschrijving van artikel 15). Daarbij is wel de voorwaarde opgenomen dat in het woongebied ook rekening moet worden gehouden met voldoende parkeergelegenheid voor de functies in de Centrale Markthal, tenzij er buiten het woongebied voldoende parkeergelegenheid voor deze functies is/wordt gerealiseerd (bijvoorbeeld op het parkeerdak in het bedrijvendeel).
 2. De uitwerkingsregel in artikel 11.2, sub h is aangevuld doordat het bouwen van woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen ook is toegestaan indien de geluidsbelasting op de gevel hoger is dan de vastgestelde hogere waarde mits de betreffende gevel die is gelegen binnen de geluidzones voor wegen als dove gevel wordt uitgevoerd, dan wel dat de gevel wordt voorzien van een viesgevel of andere vergelijkbare maatregel die de geluidsbelasting op de gevel kan terugbrengen tot maximaal de vastgestelde hogere waarde.
 3. De uitwerkingsregel in artikel 11.2, sub l onder 1 is aangepast voor wat betreft de verwijzing naar artikel 16.4.
 4. De uitwerkingsregel in artikel 11.2, sub l onder 2 is aangepast voor wat betreft de verwijzingen naar artikel 16.4.
 5. De uitwerkingsregel in artikel 11.2, sub l onder 4 is aangepast voor wat betreft de verwijzing naar artikel 16.4.
 6. De bouwregel in artikel 11.3 is aangepast doordat het maximum bebouwingspercentage is gekoppeld aan het bouwvlak.
 7. Aan artikel 11.3 is een nieuwe bouwregel toegevoegd zodat ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - 1' voor gebouw(del)en een peil geldt dat rekening houdt met het verloop van het maaiveld richting brug 382 (Jan van Galenstraat). De specifieke bouwaanduiding is op de verbeelding weergegeven in de zone langs het westelijk deel van de Jan van Galenstraat.
 8. De bouwregel in artikel 11.3 met betrekking tot de minimale bouwhoogte van de eerste bouwlaag is aangepast. Er is verduidelijkt hoe er dient te worden gemeten, namelijk tussen de bovenkant van de afgewerkte vloer van de eerste bouwlaag en de bovenkant van de afgewerkte vloer van de tweede bouwlaag. Ook is vastgelegd in welke zones de minimale bouwhoogte van toepassing is. Dit zijn de zones waar het wenselijk is dat de eerste bouwlaag voldoende hoogte heeft om een flexibele invulling van de eerste bouwlaag te waarborgen. Daardoor kunnen (in de toekomst) ook niet-woonfuncties in deze eerste bouwlagen worden gehuisvest. Het gaat daarbij specifiek om de delen van de eerste bouwlagen die grenzen aan de openbare ruimte. In de herziening is voor de eis van een minimale bouwhoogte uitgegaan van een zone met een diepte van 5 meter, gerekend vanaf de gevel die aan de openbare ruimte grenst (meestal de voorgevel). De verwachting is dat bij een diepte van 5 meter vanaf de gevel er voldoende vloeroppervlakte met een bouwhoogte van minimaal 3,5 meter beschikbaar is om een niet-woonfunctie (nu of in de toekomst) te kunnen huisvesten.
De eis van een minimale bouwhoogte voor de eerste bouwlaag geldt overigens niet voor eventuele openbare binnenterreinen van woonhoven. In de navolgende afbeelding is op basis van

de huidige planvorming indicatief aangegeven voor welke delen van de bebouwing een minimale bouwhoogte van 3,5 meter zal gelden voor de eerste bouwlaag. Het toegevoegde begrip openbaar toegankelijk gebied houdt rekening met de uitzondering die geldt voor eventuele openbare binnenterreinen van woonhoven.

9. De bestaande afwijkingsbevoegdheid in artikel 11.4 wordt vernummerd naar 11.4.1 en krijgt als titel 'Voorlopig bouwverbod'. De afwijkingsbevoegdheid is verder ongewijzigd.
10. Aan artikel 11.4 is een nieuw sub toegevoegd. Deze afwijkingsbevoegdheid maakt het mogelijk om bij de verlening van een omgevingsvergunning voor het bouwen af te kunnen wijken van de eis van een minimale bouwhoogte van 3,5 meter. Deze bevoegdheid geldt indien een woonhof gefaseerd wordt gerealiseerd en de eerste bouwlaag tijdelijk aan openbaar toegankelijk gebied grenst. Door toepassing van deze afwijkingsbevoegdheid kan worden geanticipeerd op de definitieve (eind)situatie.



Afbeelding: de zones langs de openbare ruimte waar een minimale verdiepingshoogte van 3,5 meter vereist is (oranje kleur), uitgaande van de planvorming zoals die momenteel in voorbereiding is (indicatief)

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Het artikel Algemene bouwregels wijzigt doordat hier een dynamische verwijzing naar het gemeentelijk parkeerbeleid is opgenomen. Dat betekent dat bij het bouwen, uitbreiden of wijzigingen van de functie van gebouwen of gronden er voldoende parkeergelegenheid dient te worden gerealiseerd zoals bedoeld

bestemmingsplan_Eerste Partiele herziening bestemmingsplan Food Center Amsterdam (2e Herstelbesluit) (vastgesteld)

in het gemeentelijk parkeerbeleid voor auto's, fietsen en scooters. De dynamische verwijzing is niet van toepassing voor het bedrijvendeel aangezien hiervoor specifieke parkeernormen van toepassing zijn, welke onderdeel uitmaken van de uit te werken bestemming voor het bedrijventerrein.

Verder is het artikel Algemene aanduidingsregels gewijzigd doordat de regels met betrekking tot de geluidzone Westpoort zijn komen te vervallen, inclusief de bijbehorende aanduiding op de verbeelding. Binnen het plangebied hoeft geen rekening te worden gehouden met de geluidzone Westpoort. Dit leidt ook tot aanpassing van uitwerkingsregel 11.2, sub h.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Het Overgangsrecht blijft ongewijzigd. De Slotregel heeft betrekking op de voorliggende herziening.

Bijlagen

Het Pdf-bestand van de planverbeelding van deze herziening is, volledigheidshalve, opgenomen in de bijlagen van de regels (zie bijlage 1). Ook de oorspronkelijke regels van het geldende bestemmingsplan zijn opgenomen in de bijlagen van de regels (zie bijlage 2). De regels in die bijlage zijn exclusief de wijzigingen als gevolg van de voorliggende herziening.

