



Uitwerkingsplan

Food Center Amsterdam – 2^e Uitwerking

toelichting



Colofon

Opdrachtgever
Opdrachtnemer

G & O
RVE Ruimte en Duurzaamheid

IMRO_idn
Datum
Planstatus

NL.IMRO.0363.E2201BPGST-OW01
22 september 2023
uitwerkingsplan (ontwerp)

Inhoudsopgave

Toelichting		5
Hoofdstuk 1	Inleiding	7
1.1	Aanleiding	7
1.2	Doel	8
1.3	Plangrenzen	8
1.4	Bevoegdheden	10
1.5	Crisis- en herstelwet	10
Hoofdstuk 2	Plankader	11
2.1	Algemeen	11
2.2	Geldend bestemmingsplan 'Food Center Amsterdam'	11
2.3	Geldend paraplubestemmingsplan 'Grondwaterneutrale Kelders'	15
2.4	Geldend paraplubestemmingsplan 'Darkstores'	16
2.5	Vorbereidingsbesluit hyperscale datacenters	16
2.6	Huidige situatie plangebied en omgeving	16
2.7	Invulling bedrijvendeel	27
Hoofdstuk 3	Beleidskader	51
3.1	Rijksbeleid	51
3.2	Provinciaal en regionaal beleid	52
3.3	Gemeentelijk beleid	54
Hoofdstuk 4	Omgevingsaspecten	63
4.1	Verkeer	63
4.2	Parkeren	68
4.3	Geluid	75
4.4	Milieuzonering	76
4.5	Bodem	89
4.6	Luchtkwaliteit	89
4.7	Externe veiligheid	90
4.8	Luchthavenindelingbesluit	90
4.9	Water	91
4.10	Ecologie	93
4.11	Cultuurhistorie en archeologie	96
4.12	M.e.r.-beoordeling	98
4.13	Behoeftte	98
4.14	Duurzaamheid	98
Hoofdstuk 5	Uitvoerbaarheidsaspecten	101
5.1	Economische uitvoerbaarheid	101
5.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	102
Hoofdstuk 6	Juridische planbeschrijving	105
6.1	Algemeen	105
6.2	Verbeelding	107
6.3	Regels	107

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeenteraad van Amsterdam heeft op 1 juni 2016 het bestemmingsplan Food Center Amsterdam (2e Herstelbesluit) vastgesteld (NL.IMRO.0363.E1204BPSTD-VG03, zie https://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.0363.E1204BPSTD-VG03/r_NL.IMRO.0363.E1204BPSTD-VG03.html#). 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 toekomstige 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

Voor zowel het bedrijventerrein als het woongebied worden door het Consortium Marktkwartier plannen voorbereid. Omdat de bedrijven goed moeten kunnen blijven functioneren speelt het transitieproces met de daarbij behorende fasering een essentiële rol in de planvorming. Eén van de eerste stappen die in het kader van het transitieproces zal worden gezet is om het noordelijke deel van het huidige FCA-terrein te vernieuwen door een nieuwe toegangspoort van het bedrijventerrein te realiseren, het maaiveld opnieuw in te richten en nieuwe bedrijfsgebouwen te realiseren. Daarna zal ook het noordoostelijk deel van het huidige FCA-terrein worden vernieuwd. Om de gedeeltelijke vernieuwing van het bedrijventerrein mogelijk te kunnen maken dient voor de gronden eerst een uitwerkingsplan in procedure te worden gebracht.

1.2 Doel

Het voorliggende uitwerkingsplan is het tweede uitwerkingsplan voor het nieuwe FCA-terrein. Met dit uitwerkingsplan wordt het nagenoeg resterende deel van de huidige bestemming ('Bedrijventerrein - Uit te werken') uitgewerkt in zogenaamde eindbestemmingen. Het uitwerkingsplan zal vervolgens het toetsingskader worden voor aanvragen omgevingsvergunningen bouwen in dit deel van het bedrijventerrein. Door eindbestemmingen voor dit deel van bedrijventerrein vast te leggen kan straks verder worden gegaan met de realisatie van het nieuwe FCA.

Voor de noordwestelijke zone van het bedrijvendeel is momenteel ook een uitwerkingsplan in voorbereiding (1e uitwerking). Daarnaast zijn uitwerkingsplannen in voorbereiding voor het toekomstige woongebied aan de zuidkant van het huidige FCA-terrein (3e en 4e uitwerking).

1.3 Plangrenzen

In de navolgende afbeelding is de plangrens van het uitwerkingsplan indicatief weergegeven.



Afbeelding: begrenzing plangebied uitwerkingsplan (bron: <https://earth.google.com/>)

De plangrenzen sluiten grotendeels aan de op de grenzen van de bestemming 'Bedrijventerrein - Uit te werken':

- noordzijde: de perceelgrens van het bedrijventerrein Food Center Amsterdam met de Van Hogendorpstraat;
- oostzijde: de perceelgrens van het bedrijventerrein Food Center Amsterdam met Hogendorp Sportcentrum, de Tweede Keucheniusstraat en het Oostelijk Marktkanaal;
- zuidzijde: het verlengde van de voorgevel van de Centrale Markthal, inclusief een verspringing aan de oostzijde;
- westzijde: de oost- en noordgevel van de Centrale Markthal, de west- en noordgevel van het Middengebouw.

De begrenzing aan de noordwestzijde is bepaald door aan de hand van de fasering en het transitieproces voor het FCA (zie ook subparagraaf 2.7.6).

Het plangebied van het voorliggende uitwerkingsplan heeft een omvang van circa 6 hectare.

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 uitwerkingsplannen in dit gebied niet ter hand wordt genomen door het stadsdeel maar door het college van B&W. De bevoegdheid voor het vaststellen van uitwerkingsplannen ligt bij het college van B&W. Het dagelijks bestuur van stadsdeel West is betrokken bij de voorbereiding van het uitwerkingsplan conform hetgeen is vastgelegd in de Verordening op het Lokaal Bestuur.

1.5 Crisis- en herstelwet

De Crisis- en herstelwet beoogt een versnelling in de ontwikkeling en verwezenlijking van ruimtelijke en infrastructurele projecten te bewerkstelligen, teneinde bij te dragen aan de bestrijding van de economische crisis. Hiertoe zijn tijdelijke wijzigingen in de ruimtelijke procedures (zoals een uitwerkingsplan) van toepassing verklaard op verschillende soorten projecten. Zo zijn bijvoorbeeld de behandelingstermijnen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State verkort en dienen alle beroepsgronden in het beroepsschrift te worden opgenomen. De projecten waarvoor dit geldt, zijn opgenomen in bijlage I en II van de Crisis- en herstelwet.

Ingevolge onderdeel 3.1 van bijlage I behorende bij de Crisis- en herstelwet wordt onder ruimtelijke en infrastructurele projecten verstaan ontwikkeling en verwezenlijking van werken en gebieden krachtens afdeling 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening ten behoeve van de bouw van meer dan 11 woningen in een aaneengesloten gebied of de herstructurering van woon- en werkgebieden.

Het voorliggende uitwerkingsplan heeft betrekking op de herstructurering van een woon- en werkgebied als bedoeld in categorie 3.1 van bijlage I van de Crisis- en herstelwet. Het voorliggende uitwerkingsplan valt daarmee onder de werking van de Crisis- en herstelwet.

Hoofdstuk 2 Plankader

2.1 Algemeen

Het bedrijventerrein van het FCA wordt gecomprimeerd doordat er in de toekomst efficiënter met de ruimte zal worden omgegaan en omdat het abattoir en enkele (mainport)bedrijven het FCA inmiddels hebben verlaten of dat op korte termijn gaan doen. Het plan gaat zodoende uit van twee zones: een nieuw ingericht bedrijvendeel aan de zijde van de Haarlemmerweg/Zeebergerweg en een nieuw woongebied aan de zijde van de Jan van Galenstraat. De precieze grens tussen het bedrijvendeel en het woongebied aan de westzijde wordt nog nader uitgewerkt maar in ieder geval bevindt de monumentale Centrale Markthal zich op de overgang tussen het bedrijvendeel en het woongebied. Deze hal neemt een prominente plek in als schakel tussen de beide gebieden.



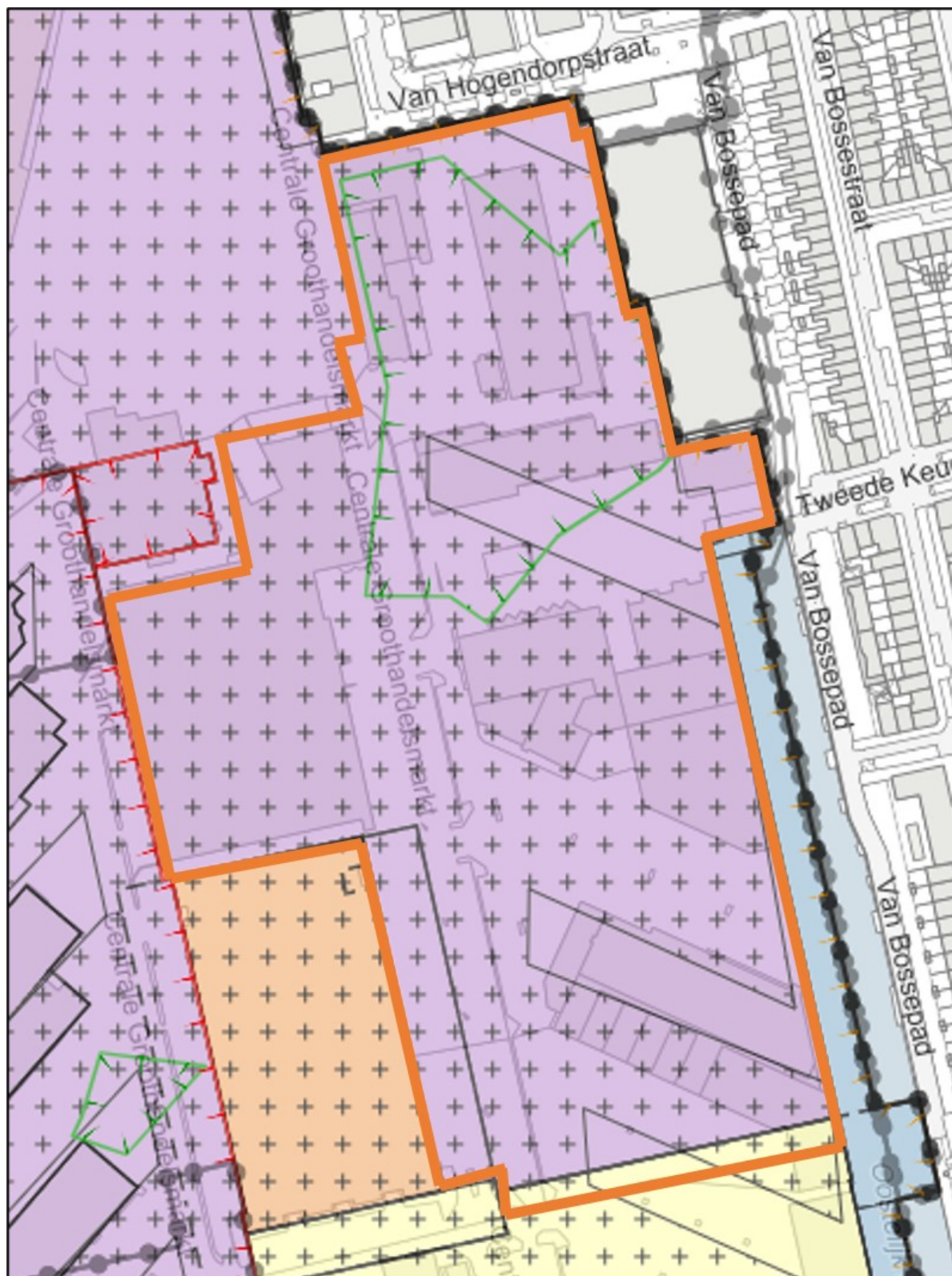
Afbeelding: impressie herontwikkeling FCA en woongebied)

In het navolgende zal eerst in worden gegaan op het geldende bestemmingsplan ter plaatse van het plangebied van het uitwerkingsplan en op de nadien vastgestelde paraplubestemmingsplannen 'Grondwaterneutrale kelders' en 'Darkstores'. Daarna wordt ingegaan op de bestaande situatie en de beoogde invulling van het gehele bedrijvendeel (inclusief het plangebied van het voorliggende uitwerkingsplan).

Voor wat betreft de geschiedenis van het plangebied en de voorgeschiedenis van de planvorming voor de herontwikkeling van het FCA-terrein wordt korthedshalve verwezen naar de toelichting van het bestemmingsplan 'Food Center Amsterdam'.

2.2 Geldend bestemmingsplan 'Food Center Amsterdam'

Voor het gehele FCA-terrein geldt momenteel het bestemmingsplan 'Food Center Amsterdam (2e Herstelbesluit)'. Dit bestemmingsplan is vastgesteld op 1 juni 2016 en inmiddels onherroepelijk. Op 1 juli 2020 is een eerste partiële herziening van het bestemmingsplan vastgesteld met betrekking tot enkele ondergeschikte onderdelen (beleidsneutrale en technische aanpassingen). Deze herziening is inmiddels onherroepelijk.



Afbeelding: uitsnede planverbeelding bestemmingsplan 'Food Center Amsterdam', het plangebied van het voorliggende uitwerkingsplan is aangegeven met een oranje lijn

Het plangebied van dit uitwerkingsplan is in het geldende bestemmingsplan bijna volledig bestemd als 'Bedrijventerrein - Uit te werken' (zie paarse kleur) en grotendeels dubbelbestemd als 'Waarde - Archeologie' (zie de plusarcering). Ook is er deels een gebiedsaanduiding 'milieuzone' aangegeven (zie groen lijn). Een kleine strook aan de zuidkant is bestemd als 'Woongebied - Uit te werken'.

2.2.1 Relevante regels bestemming 'Bedrijventerrein - Uit te werken'

In de uit te werken bestemming zijn regels opgenomen ten aanzien van gebruik en bouwen en uitwerkingsregels. Er geldt een bouwverbod zolang er geen uitwerkingsplan voor de betreffende gronden in procedure is gebracht. Het voorliggende uitwerkingsplan dient te voldoen aan zowel de gebruiksregels, de bouwregels als de uitwerkingsregels en de daaraan gekoppelde overige (algemene) regels uit het bestemmingsplan. In de navolgende beschrijving worden de relevante gebruiksregels, de bouwregels en uitwerkingsregels beschreven. In hoofdstuk 6 van de toelichting wordt nader in gegaan op de toepassing van de diverse regels bij dit uitwerkingsplan.

Gebruik

Volgens artikel 10 van het geldende bestemmingsplan (inclusief herziening) mogen de gronden met de bestemming 'Bedrijventerrein - Uit te werken' onder meer worden gebruikt voor buikbedrijven, servicebedrijven, horeca van categorie 4, (gebouwde) parkeervoorzieningen en verkeersareaal.

In het bestemmingsplan is in artikel 16.3 bepaald dat binnen de bestemming in beginsel uitsluitend bedrijven zijn toegestaan die vallen onder categorie 1, 2 en 3.1 van de Staat van bedrijfsactiviteiten - bedrijventerrein, welke als bijlage bij de regels van het bestemmingsplan is opgenomen. Bedrijven die vallen onder categorie 3.2, 4.1 of 4.2 zijn alleen toegestaan voor zover het betreft:

1. (pluimvee)slachterijen (sbi-code 151-1) met een maximum oppervlak van 1.500 m²;
2. visverwerkingsbedrijven, verwerken anderszins p.o. > 1000 m² (sbi-code 152-4);
3. visverwerkingsbedrijven, verwerken anderszins: p.o. ≤ 1.000 m² (sbi-code 152-5);
4. groente- en fruitconservenfabriek, drogen (sbi-code 1532, 1533-4);
5. brood- en banketbakkerijen, v.c. ≥ 7.500 kg meel/week (sbi-code 1581-2);
6. stalling van vrachtwagens (met koelinstallaties (sbi-code 6321-2);
7. vuiloverslagstations (sbi-code 9002.1-c);
8. afvalverwerkingsverbrandingsinstallatie, thermisch vermogen > 75 MW (sbi-code 9002.2-A6).

Ook kunnen bedrijven worden toegestaan die niet in de Staat van bedrijfsactiviteiten - bedrijventerrein voorkomen mits deze bedrijven in vergelijking met bedrijven die wel vallen onder de toegelaten categorieën een gelijke of mindere milieuhinder veroorzaken. Hetzelfde geldt voor bedrijven die onder een hogere categorie dan 3.1 vallen maar toch een gelijke of mindere milieuhinder blijken te veroorzaken. Ook kunnen bedrijven worden toegestaan indien voor omliggende functies geen sprake zal zijn van onaanvaardbare milieuhinder.

In artikel 16.4 van de regels is vastgelegd dat buik- en servicebedrijven binnen de bestemmingen 'Bedrijventerrein', 'Gemengd' en 'Bedrijventerrein - Uit te werken' een gezamenlijk maximum bruto vloeroppervlak van 90.000 m² mogen hebben (waarvan maximaal 11.000 m² bvo voor servicebedrijven). Het maximum bvo van 90.000 m² kan door toepassing van een afwijkingsbevoegdheid worden verruimd tot 110.000 m² indien op basis van deugdelijk parkeeronderzoek blijkt dat het parkeren vanwege bezoekers, werknemers en vrachtwagens op een aanvaardbare wijze kan plaatsvinden en er aan enkele aanvullende randvoorwaarden wordt voldaan.

Bouwen

Ter plaatse van het voorliggende uitwerkingsplan zijn in het geldende bestemmingsplan een bouwvlak en

een maatvoeringsvlak aangegeven met een maatvoeringsaanduiding van 18 meter voor de maximum bouwhoogte. Het bebouwd grondoppervlak binnen de gehele bestemming mag maximaal 68.000 m² bedragen.

Uitwerkingsregels

Alvorens er kan worden gebouwd dient er voor de gronden eerst een uitwerkingsplan in procedure te worden gebracht conform de uitwerkingsregels in lid 10.2 van de regels. Voor het plangebied van dit uitwerkingsplan zijn de volgende uitwerkingsregels van belang:

- a. het uitwerkingsplan mag uitsluitend kelders dieper dan 1 meter onder peil mogelijk maken indien uit geohydrologisch onderzoek blijkt dat de betreffende kelders geen negatieve effecten hebben op de grondwaterstanden danwel de eventuele negatieve effecten door toepassing van maatregelen voorkomen kunnen worden;
- b. het uitwerkingsplan maakt uitsluitend een aaneengesloten en afsluitbaar bedrijventerrein mogelijk;
- c. in het uitwerkingsplan dient rekening te worden gehouden met de richtafstanden (grootste afstand) als bedoeld in Bijlage 1 van de regels van het bestemmingsplan (Staat van bedrijfsactiviteiten - bedrijventerrein), met dien verstande dat de richtafstand één categorie lager mag zijn vanwege de ligging in gemengd stedelijk gebied;
- d. binnen de uit te werken bestemming dient rekening te worden gehouden met voldoende parkeergelegenheid door toepassing van de volgende parkeernormen:
 1. bezoekers: minimaal 0,52 parkeerplaatsen per 100 m² bvo;
 2. werknemers: minimaal 0,66 parkeerplaatsen voor werknemers per 100 m² bvo;
 3. vrachtwagens: minimaal 0,12 parkeerplaatsen per 100 m² bvo.
- e. in aanvulling op het bepaalde onder d dient het parkeren door bezoekers op maaiveld plaats te vinden;
- f. in aanvulling op het bepaalde onder d dient het parkeren door werknemers op één of meerdere parkeerdaken plaats te vinden;
- g. in afwijking van het bepaalde onder f is het toegestaan om tijdelijk parkeerplaatsen voor werknemers te realiseren op het maaiveld, onder voorwaarde dat:
 1. er wordt voldaan aan de minimum parkeernormen genoemd onder d;
 2. de tijdelijke oplossing niet langer duurt dan dat noodzakelijk is voor de verwezenlijking van de uit te werken bestemming;
- h. een tijdelijke oplossing als bedoeld onder g moet binnen het plangebied van het bestemmingsplan worden gerealiseerd, en mag alleen buiten het plangebied van het uitwerkingsplan worden gerealiseerd indien er binnen het plangebied van het uitwerkingsplan aantoonbaar onvoldoende ruimte is om te voorzien in voldoende parkeerplaatsen conform de minimum parkeernormen genoemd onder d;
- i. burgemeester en wethouders zullen indien nodig aan omgevingsvergunningen die worden verleend op basis van het bestemmingsplan en of het op basis van een uitwerkingsplan voorwaarden verbinden ter verzekering van het bepaalde onder g;
- j. voor de binnen de uit te werken bestemming toegestane functies gelden de volgende regels:
 1. voor buikbedrijven en servicebedrijven geldt een gezamenlijk maximum bruto vloeroppervlak als bedoeld in artikel 16.4 (zie hiervoor onder het kopje 'gebruik');
 2. voor horeca van categorie 4 geldt een maximum van één vestiging met een maximum bruto vloeroppervlak van 100 m², exclusief bijbehorende terrassen;
 3. de onbebouwde gronden mogen slechts worden ingericht en gebruikt ten behoeve van de op grond van de binnen de uit te werken bestemming toegestane functies, zulks met uitzondering van terrassen behorend bij horeca (mits er geen onevenredige overlast voor omwonenden en ondernemers wordt voorzien).

2.2.2 Overige relevante regels

Een groot deel van het plangebied van het voorliggende uitwerkingsplan is dubbelbestemd als 'Waarde - Archeologie'. Binnen deze bestemming gelden ter bescherming van mogelijke archeologische waarden voorwaarden indien bouwen leidt tot grondroerende werkzaamheden van 10.000 m² of meer en dieper dan 3 meter onder peil. In dat geval dient er een inventariserend veldonderzoek te worden uitgevoerd, tenzij uit aanvullend bureauonderzoek blijkt dat er ter plaatse een lage archeologische verwachting is en er geen nader archeologisch onderzoek nodig is. Ook is voor bepaalde grondroerende activiteiten een vergunning nodig.

Vanwege mogelijke bodemvervuiling geldt er voor een zone die is aangeduid als 'milieuzone' dat er allereerst nader bodemonderzoek dient te worden overlegd indien er grondroerende werkzaamheden plaatsvinden die dieper zijn dan 2,40 meter - NAP. Afhankelijk van uitkomsten van het nadere bodemonderzoek kan er een vergunning kan worden verleend.

De regels van de dubbelbestemming zoals beschreven in deze subparagraaf en de algemene regels in hoofdstuk 3 van het geldende bestemmingsplan blijven onverminderd van kracht. Uitwerking van de bestemming leidt niet tot een aanpassing van deze regels: de regels dienen één op één te worden overgenomen in het uitwerkingsplan.

Voor een kleine strook aan de zuidkant geldt de bestemming 'Woongebied - Uit te werken'. Volgens artikel 11 van het geldende bestemmingsplan (inclusief herziening) mogen de gronden met deze bestemming onder meer worden gebruikt voor verkeersareaal.

2.3 Geldend paraplubestemmingsplan 'Grondwaterneutrale Kelders'

Het paraplubestemmingsplan is op 7 oktober 2021 vastgesteld. In het bestemmingsplan is bepaald dat regels die kelders mogelijk maken in het betreffende moederplan (zoals Food Center Amsterdam) komen te vervallen. De gronden ter plaatse van het plangebied zijn mede bestemd voor de bescherming van het belang van grondwaterneutraal bouwen. Het bouwen van nieuwe kelders (ondergrondse bebouwing dieper dan 0,5 meter onder maaiveld) is daarbij niet toegestaan, tenzij toepassing wordt gegeven aan een binnenplanse afwijkingsbevoegdheid. Daarvoor is het noodzakelijk dat de kelder grondwaterneutraal kan worden gebouwd. Om te bepalen of een kelder grondwaterneutraal kan worden gebouwd geldt:

- voor kelders met een totale brutovloeroppervlakte van maximaal 300 m² en een maximale bouwdiepte van 4 meter dat burgemeester en wethouders de aanvraag toetsen aan de beleidsregels "Grondwaterneutrale Kelders Amsterdam";
- voor kelders met een totale brutovloeroppervlakte van meer dan 300 m² of een bouwdiepte van meer dan 4 meter dat op basis van een geohydrologisch onderzoek moet worden aangetoond dat het bouwplan niet strijdig is met het belang van grondwaterneutraal bouwen, zijnde 'het bouwen van een kelder waarbij de stand en stroming van het grondwater buiten het perceel waarop de kelder is geprojecteerd niet of nauwelijks veranderen, waar mogelijk zal verbeteren, en geen negatieve grondwatereffecten optreden. Tot negatieve effecten worden in ieder geval gerekend risico's op opbarsten van de deklaag, welvorming, grondwateroverlast en grondwateronderlast.'.

2.4 Geldend paraplubestemmingsplan 'Darkstores'

Het paraplubestemmingsplan is op 10 mei 2023 vastgesteld voor het gehele grondgebied van de gemeente Amsterdam. In het bestemmingsplan is bepaald dat gronden niet mogen worden gebruikt als darkstore, met uitzondering van enkele specifieke adressen. De uitgezonderde adressen hebben geen betrekking op het plangebied zodat de gronden ter plaatse van het plangebied niet mogen worden gebruikt als darkstore. Daardoor is het verboden om het gebruik van gronden en/of bouwwerken te wijzigen naar vormen van bedrijfsvoering die blijkens hun reclame-uiting, presentatie, assortiment of bedrijfsvoering zijn te kwalificeren als zogenoemde flitsbezorgdiensten vanuit darkstores.

2.5 Voorbereidingsbesluit hyperscale datacenters

Op 8 november 2022 is door het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (opnieuw) het voorbereidingsbesluit 'hyperscale datacenters' genomen voor bijna heel Nederland. Het is daardoor verboden om het gebruik van gronden en bouwwerken zodanig te wijzigen dat een hyperscale datacenter opgericht kan worden. Onder een hyperscale datacenter wordt het volgende verstaan:

- een rekencentrum of datacentrum waar ondersteuning wordt gegeven voor dataverkeer of dataopslag, waarvan de omvang meer dan 10 ha betreft en het elektrisch vermogen 70 megawatt of meer bedraagt; of
- een verzameling van bouwwerken met deze functie die in onderlinge samenhang als één geheel functioneren.

Het voorliggende uitwerkingsplan voorziet niet in de mogelijkheid van hyperscale datacenters.

2.6 Huidige situatie plangebied en omgeving

2.6.1 Food Center Amsterdam

Het Food Center Amsterdam (FCA) is gelegen op een bijzondere locatie in de westelijke binnenstad van Amsterdam. Hoewel het FCA al sinds 1934 de groothandelsmarkt is die winkels, hotels en restaurants in Amsterdam en omgeving voorziet van verse vis, vlees, groente en fruit en overig voedsel en de hoofdentree zich aan de Jan van Galenstraat bevindt, is het bedrijventerrein voor de meeste Amsterdammers een afgesloten en onbekend gebied. FCA is voor de meeste Amsterdammers nu nog vooral bekend vanwege de verkeersstromen die via de Jan van Galenstraat van en naar het FCA rijden.

Het FCA werd in de jaren '30 van de vorige eeuw aangelegd op een nog groot openliggend gebied ten westen van de toenmalige binnenstad. Op de plattegrond van 1920 is ter plaatse van het FCA en omgeving nog een gat te zien in de ringgewijze stedenbouwkundige opbouw van Amsterdam.



Afbeelding: plattegrond Amsterdam in 1920

Tussen de 19e eeuwse schil en de langs de tramlijn naar Haarlem ontwikkelde Admiraal de Ruijterweg/Plan West lag ten zuiden van de Haarlemmerweg een open stuk polder. De omvang van het beschikbare terrein bood de mogelijkheid hier in de jaren 1930 het grootschalige complex van de Centrale Markthallen te bouwen. Aan weerszijden van het terrein werden kanalen gegraven voor het vervoer van goederen via het water. Op het terrein werden insteekhaventen aangelegd voor laden en lossen via schepen. Deze insteekhaventen waren mede bepalend voor de inrichting van het terrein doordat de bebouwing aan de oost- en westflank van het terrein parallel aan de insteekhaventen werd gebouwd waardoor er grotendeels sprake was van een schuine verkaveling. Alhoewel de insteekhaventen in de loop der jaren zijn gedempt is de schuine verkavelingsopzet vanwege de oude insteekhaventen nog steeds kenmerkend voor het circa 23 hectare grootte terrein.



Afbeelding: het huidige FCA-terrein in vogelvlucht, gezien vanuit zuidoostelijke richting (bron: Google Earth)

Slechts een beperkt deel van het FCA is bebouwd aangezien een groot deel wordt gebruikt voor verkeersruimte, parkeren en opslag. Bovendien is er door de schuine verkavelingswijze sprake van veel restruimte. De bebouwing op het terrein van FCA bestaat hoofdzakelijk uit één- tot tweelaagse bedrijfsbebouwing met een plat dak. De markthal is centraal gelegen op het terrein van het FCA en is door de omvang van het gebouw, de kapvorm en het monumentale karakter het meest prominente gebouw op het terrein. Het bruto vloeroppervlak op het FCA bedraagt momenteel circa 75.000 m².

In het plangebied van het voorliggende uitwerkingsplan bevinden zich diverse bedrijfsgebouwen, zoals ook blijkt uit de navolgende afbeelding.



Afbeelding: bestaande gebouwen binnen de begrenzing van het uitwerkingsplan (bron: <https://earth.google.com/>)

Het gaat om de volgende bedrijfsgebouwen:

- A. In het noorden van het plangebied zijn meerdere bedrijfsgebouwen aan elkaar geclusterd. Een deel van de bedrijfsgebouwen is in gebruik als rokerij van zalmhuis Steur, de overige bedrijfsgebouwen waren in gebruik bij groothandelsbedrijf Al Hoceima maar staan al enige tijd leeg. Zalmhuis Steur is inmiddels onderdeel geworden van visvershandel Jan van As (zie onder B).



- B. Iets ten oosten van bedrijfsgebouw A staat een rechthoekig bedrijfsgebouw met een afwijkende kapvorm. Het bedrijfsgebouw is opgedeeld in meerdere units, welke in gebruik zijn bij onder meer visvershandel Jan van As en groothandelsbedrijf Alla Marca Food. Ook staan enkele units leeg.



- C. Ten zuiden van de bedrijfsgebouwen A en B bevindt zich een drietal aan elkaar geclusterde bedrijfsgebouwen. Eén van de bedrijfsgebouwen staat leeg, de andere twee zijn in gebruik bij Wijnhandel Bart.
- D. Het in het westen van het plangebied gelegen gebouw Midden grenst aan de monumentale gebouwen Koelhuis en Centrale Markthal. Het gebouw Midden is één van de grotere gebouwen op het FCA en bevat aan de oostzijde meerdere loadingdocks. Het centraal gelegen gebouw is in gebruik bij onder meer groothandelsbedrijven Vroegop Windig, De Stigter en Gebr. Mooij.



- E. Ten oosten van gebouw Midden vormen enkele bedrijfsgebouwen een driehoekig gebouwencomplex. Dit gebouwencomplex is deels in gebruik bij visvershandel Jan van As terwijl ook Buurtje Horeca Leverancier en Sanvir Groenten en Fruit in het complex zijn gevestigd. De rest van het gebouwencomplex staat leeg.



- F. In het zuidoosten staat een rechthoekig gebouw schuin haaks op het Oostelijk Marktkanaal. In het bedrijfsgebouw zijn meerdere groothandelsbedrijven gevestigd, zoals AGF Overtoom, Alba Food en Ruyken.



2.6.2 Omgeving van het plangebied

Met de functionele en open ruimtelijke opzet neemt het terrein van het FCA een heel eigen positie in ten opzichte van de gesloten blokkenstructuur die in hoge dichtheden in grote delen van Amsterdam is toegepast en ook in de woonbuurten ten oosten en westen van FCA. Alleen het ten noordoosten gelegen bedrijventerrein en de zuidoosten gelegen woonbuurten (Marcantibuurt en de woonbuurt rondom de Van Reigenbergenstraat) hebben net als FCA een afwijkende ruimtelijke opzet doordat hier ook bebouwing in een open structuur is gerealiseerd. In deze gebieden is echter wel in vele hogere dichtheden gebouwd dan op het terrein van het FCA

Het terrein van het FCA bevindt zich op minder dan 500 meter van de Jordaan. De middeleeuwse stadsstructuur met daaromheen de 17e eeuwse grachtengordel en de Jordaan vormen de kern van Amsterdam. Sinds 1999 heeft dit gebied de status van beschermd stadsgezicht en sinds 2010 is de grachtengordel als kernzone opgenomen in de werelderfgoedlijst van UNESCO. Het overige gebied van het beschermd stadsgezicht (waaronder de Jordaan) is op de werelderfgoedlijst van UNESCO aangewezen als bufferzone.

De directe omgeving van het plangebied bestaat voor een groot deel uit het huidige bedrijventerrein FCA (noord-, zuid- en westzijde). Het bedrijvendeel ten noordwesten van het plangebied zal, net als het plangebied van het voorliggende uitwerkingsplan, de komende jaren worden gerevitaliseerd tot het nieuwe FCA (zie beschrijving in paragraaf 2.7). Het huidige bedrijvendeel ten westen van de Centrale Markthal blijft voornamelijk in gebruik als bedrijventerrein conform de huidige opzet aangezien dit deel als laatste is opgenomen in de fasering van de totale gebiedsontwikkeling. In het geldende bestemmingsplan is daar rekening mee gehouden doordat dit deel een conserverende bedrijfsbestemming (Bedrijventerrein) heeft waarbij de bestemming eventueel door middel van een wijzigingsbevoegdheid kan worden omzet naar een uit te werken bestemming voor bedrijventerrein of woongebied. De monumentale Centrale Markthal zal de komende worden getransformeerd en nieuwe publieke functies krijgen als hotel, horeca en detailhandel. Ook het monumentale Koelhuis blijft behouden. Op de Centrale Markthal en het Koelhuis zal nader in worden gegaan in subparagraaf 4.11.1.

Direct ten noorden van het plangebied ligt het bedrijventerrein 'Westerkwartier'. De bedrijventerrein is via de Vredenhofweg en de Van Slingelandtstraat aangesloten op de Haarlemmerweg. Het gebruik van bedrijventerrein is divers en bestaat o.a. uit (perifere) detailhandel, ontwerpstudio's, garagebedrijven en kleinschalige bedrijvigheid. In het oosten van het bedrijventerrein bevindt zich een leidingwaterbedrijf terwijl centraal op het bedrijventerrein een tankstation aanwezig is.

Met name in het noordelijk deel van het bedrijventerrein heeft in de afgelopen jaren herontwikkeling plaatsgevonden. Op het overige deel van het bedrijventerrein, zoals direct ten noorden van het

plangebied, heeft de aanwezige bebouwing geen duidelijke onderlinge samenhang. Bouwhoogte en bouwvolume lopen hier uiteen. De aanwezige bouwhoogte varieert van 3 tot 20 meter.



Afbeelding: een deel van de bedrijfsbebouwing van bedrijfcentrum 'Westerkwartier', op de hoek van de Van Slingelandtstraat en de Van Hogendorpstraat (bron: <https://www.google.nl/maps>)

Ten oosten van het bedrijfcentrum 'Westerkwartier' bevindt zich de Ecowijk op het voormalig GWL-terrein. Deze woonbuurt is in de jaren '90 aangelegd. Het dichtstbij het onderhavige plangebied gelegen woongebouw (Waterpoortweg 201 t/m 431/Van Hogendorpstraat 180) bevindt zich op circa 78 meter. Dit woongebouw zorgt door de positie en omvang voor afscherming van de achtergelegen woningen (ten oosten van het gebouw) met het bedrijfcentrum 'Westerkwartier' (ten westen van het gebouw).



Afbeelding: de ecowijk in vogelvlucht met link het woongebouw Waterpoortweg 201 t/m 431/Van Hogendorpstraat 180, gezien vanuit zuidwestelijke richting (bron: Google Earth)

Het plangebied van het uitwerkingsplan wordt aan de noordoostzijde begrensd door het terrein waarop twee aan elkaar geschakelde sporthallen van het Hogendorp Sportcentrum staan. De sporthallen hebben een bouwhoogte van circa 8 meter.



Afbeelding: sportcomplex 'Hogendorp' (bron: <https://www.amsterdam.nl>)

De rest van de oostelijke begrenzing bestaat grotendeels uit het Oostelijk Marktkanaal. Dit kanaal heeft een breedte van circa 28 meter. Het doodlopende kanaal is niet meer in gebruik waar het ooit voor bedoeld was (aan- en afvoer van goederen) maar in het kanaal bevinden zich aan de oostelijke oever wel diverse woonboten. Deze woonboten zijn één- tot tweelaags en bereikbaar via het Van Bossepad. De afstand tussen de woonboten en het plangebied bedraagt circa 18 meter, met uitzondering van de woonboot op de kop van het Oostelijk Marktkanaal, ter hoogte van de Tweede Keucheniusstraat. Deze woonboot grenst direct aan het plangebied.



Afbeelding: de woonboten op de kop van het Oostelijk Marktkanaal, gezien vanaf het Van Bossepad (bron: <https://www.google.nl/maps>)

Sportcentrum Hogendorp en het Oostelijk Marktkanaal vormen een groot deel van de westelijke rand van de Staatsliedenbuurt. De woonbebouwing aan de westrand van deze buurt is ter hoogte van het plangebied vier- tot vijf-laags waarbij de vierlaagse bebouwing veelal is afgedekt met een kap. Daar waar de Staatsliedenbuurt voornamelijk uit gesloten blokken bestaat zijn de blokken aan de westrand van de buurt halfopen waardoor er in de westrand geen sprake is van volledig gesloten binnenterreinen. De open zijdes van de blokken bevinden zich aan de westzijde, dus de kant van het FCA. De afstand tussen het plangebied en de woongebouwen bedraagt minimaal 47 meter, met uitzondering van de woningen op de Tweede Keucheniusstraat 18. De afstand tussen het plangebied en deze woningen bedraagt 18 meter.



Afbeelding: de halfopen blokken aan de westrand van de Staatsliedenbuurt, gezien vanuit zuidwestelijke richting (bron: Google Earth)

Het huidige bedrijvendeel ten zuiden en zuidwesten van het plangebied zal de komende jaren worden getransformeerd naar een nieuw woongebied. Hiervoor zijn eveneens (separate) uitwerkingsplannen in voorbereiding. De bedrijfsgebouwen op dit deel zijn in gebruik bij groothandelsbedrijven als De Kweker en K. van der Spijk en Zn.



Afbeelding: een ten zuidwesten van het plangebied gelegen bedrijfsgebouw

Direct ten westen van het plangebied staan de de als rijksmonument aangewezen Centrale Markthal en het als gemeentelijk monument aangewezen Koelhuis. Voor de beschrijving van deze gebouwen wordt korthedshalve verwezen naar subparagraaf 4.11.1.

De rest van het gebied ten westen van het plangebied is momenteel ook in gebruik als bedrijventerrein. In de bedrijfsgebouwen zijn groothandelsbedrijven gevestigd, zoals Bidfood. Ook is een gebouw in gebruik als fustcentrale.



Afbeelding: een ten westen van het plangebied gelegen bedrijfsgebouw

2.7 Invulling bedrijvendeel

Het bedrijvendeel zal na de herontwikkeling het nieuwe aaneengesloten bedrijventerrein van FCA vormen, welke fysiek afsluitbaar zal zijn van openbaar gebied. Het doel is om het nieuwe FCA na herontwikkeling een efficiënt ingericht bedrijventerrein te laten zijn dat is gericht op distributie, handel en kennis. Het bedrijvendeel zal primair worden ontsloten aan de noordkant (zijde Haarlemmerweg/Zeebergweg) en secundair aan de zuidkant (zijde Jan van Galenstraat). Het zware vrachtverkeer zal uitsluitend nog via de noordzijde rijden (tenzij er sprake is van een calamiteit), bezoekers/klanten van de bedrijven kunnen ook via de zuidzijde naar het nieuwe bedrijvendeel rijden.

In de toekomstige situatie zal de manier van ondernemen op het FCA veranderen ten opzichte van de huidige situatie doordat er een nieuwe, efficiëntere verkaveling wordt toegepast en de verwerkingsprocessen van de goederen efficiënter worden ingericht. Het FCA krijgt daarom een nieuwe maaiveldinrichting en er zullen diverse nieuwe bedrijfsgebouwen worden gerealiseerd.

In deze paragraaf zal als eerst worden ingegaan op de uitgangspunten en keuzes die leidend zijn geweest voor de herinrichting van het nieuwe FCA. Vervolgens wordt de hoofdopzet, het programma, het parkeren van het nieuwe FCA, de fasering/transitie en het Beeldkwaliteitsplan toegelicht. Daarna zal specifiek worden ingezoomd op het plangebied van het uitwerkingsplan.

2.7.1 Welke keuzes zijn gemaakt voor de herinrichting FCA?

Huidige knelpunten

Zoals beschreven in paragraaf 2.6 is het FCA al bijna 100 jaar op de huidige locatie gevestigd. Bij de aanleg van het terrein speelde aan- en afvoer van goederen via het water een prominente rol. Dit heeft er toe geleid dat aan weerszijden van het FCA een kanaal aanwezig is. Bij de aanleg werden er ook diverse insteekhavens langs deze kanalen aangelegd met bedrijfsgebouwen langs deze insteekhavens. Deze insteekhavens zijn inmiddels gedempt maar de oorspronkelijke verkaveling is nog steeds zichtbaar met kleine, losse en schuine bedrijfsgebouwen aan de randen en enkele grotere bedrijfsgebouwen in het middendeel van het terrein. Aan de oostzijde van het terrein bevindt zich een

bedrijfsstraat waarvan het merendeel van de bezoekers en vrachtwagens gebruik maakt. De ontsluiting van het terrein vindt voornamelijk plaats via de Jan van Galenstraat. Met name het vrachtverkeer dat van deze entree gebruik maakt heeft nadelige gevolgen voor het woon- en leefklimaat langs de Jan van Galenstraat.

Door de huidige verkaveling en opzet wordt het terrein momenteel niet efficiënt gebruikt en is er door de menging van personenauto's en vrachtwagens sprake van een verkeersonveilige situatie. Daarbij levert deze indeling op dat vrachtwagens veelvuldig moeten manoeuvreren om bij de gewenste locatie te komen. Dit levert onnodig verkeersgeluid op (zoals optrekken/afremmen, achteruitrijbeveiliging, toeteren). De huidige verkaveling en het gebruik leiden bovendien tot (geluids)overlast voor de woningen in de directe omgeving.

Ambitie en richtinggevende keuzes

De gemeenteraad heeft via het op 18 februari 2010 vastgestelde Ambitiedocument de ambitie uitgesproken en er principieel voor gekozen om op het FCA terrein woningbouw te gaan ontwikkelen en tegelijkertijd het FCA op deze plek in de stad te behouden vanwege het belang van FCA voor Amsterdam. Teneinde de nadelige gevolgen voor het woon- en leefklimaat ter plaatse van de Jan Van Galenstraat te verminderen is bij deze keuze een belangrijk uitgangspunt geweest dat het nieuwe FCA zijn hoofdentree aan de noordzijde van het terrein diende te krijgen (zijde de Haarlemmerweg). Op die manier worden de Jan van Galenstraat (en de omwonenden) in de toekomst ontlast van het vrachtwagenverkeer. Het zuidelijk deel van het huidige terrein zou worden gebruikt voor woningbouw (circa 50% van het terrein). Gevolg van deze reeds in 2010 gemaakte keuze is dat de bedrijven die thans op het zuidelijk deel zijn gevestigd naar het noordelijk deel moeten worden verplaatst.

Begin 2012 is ten behoeve van de herontwikkeling een bestemmingsplan in procedure gebracht, welke op 28 januari 2014 is vastgesteld. Door enkele zittende ondernemers is beroep bij de Raad van State ingesteld. De uitspraak van de Raad van State leidde er toe dat het bestemmingsplan gerepareerd diende te worden door het opnemen van specifieke parkeernormen voor het toekomstige bedrijvendeel. Middels het 2e Herstelbesluit in 2016 is het moederplan onherroepelijk geworden (zie paragraaf 2.2). In het bestemmingsplan zijn voornoemde gemaakte keuzes met betrekking tot de globale indeling van het nieuwe FCA (bedrijven noordelijk deel en woningen zuidelijk deel) planologisch geborgd en daarmee richtinggevend voor de verdere uitwerking van de plannen.

Uitgangspunten en overwegingen

De bedrijven op het FCA hebben aangegeven dat zij bij de uitwerking van de planvorming belang hechten aan in ieder geval de volgende randvoorwaarden:

- Markt voor de langere termijn op een binnenstedelijke locatie;
- Handelsstraat met alle productgroepen in marktverkoop;
- Open voor gemengde bedrijven: marktverkoop, productie, distributie. FCA heeft zowel een marktfunctie als een distributiefunctie; niet één van de twee.

Om het FCA op een goede en verkeersveilige manier te laten functioneren en om de gewenste intensivering van het ruimtegebruik te realiseren (zodat circa 10 hectare van het huidige FCA beschikbaar komt voor woningbouw) zijn bij de planvorming onder meer de volgende uitgangspunten en overwegingen toegepast:

- a. Behoud van de centraal gelegen cultuurhistorische waardevolle gebouwen Centrale Markthal en Koelhuis (met daarop een muurschildering van de Amerikaanse kunstenaar Keith Haring) waardoor de ontwikkelmogelijkheden van het middendeel beperkt zijn.
- b. Realisatie van een centrale Handelsstraat waarbij het ontvlechten van bezoekers- en vrachtverkeer ter bevordering van de verkeersveiligheid een belangrijke voorwaarde is.

- c. Ondersteunende bedrijven en meer op distributie georiënteerde bedrijven die geen marktfunctie hebben (en waar dus geen klanten komen) meer aan de randen positioneren.
- d. Realiseren van een nieuw aaneengesloten handelsgebouw (in plaats van de huidige losstaande bedrijfsgebouwen), uniforme bedrijfsruimte, verdeeld in duidelijk herkenbare en geordende en vitale deelmarkten met marktfunctie aan de centrale Handelsstraat en bevoorrading aan de andere zijde).
- e. Gescheiden aan- en afvoer in verband met NVWA-voorwaarden (Voedselwarenwet) waarbij verwerkte producten en onverwerkte producten elkaar niet kruisen.
- f. Rekening houden met behoud van het Middengebouw (ten noorden van de Centrale Markthal). Dit gebouw ligt tussen het Koelhuis en de Centrale Markthal in. De twee laatstgenoemde gebouwen blijven behouden in verband met hun monumentale status en zichtbaarheid. Het slopen van alleen het Middengebouw, welke bouwkundig in goede staat is, zou niet leiden tot een efficiëntere indeling van het nieuwe FCA.
- g. Rekening houden met de mogelijke functies in de Centrale Markthal bijvoorbeeld een hotel, maar ook de mogelijkheid om de oostgevel van de Centrale Markthal te gebruiken voor 'kleinere' buikbedrijven.
- h. Voldoende ruimte voor logistiek, marktfunctie (uitstallen producten), wachtruimte, collectieve activiteiten, parkeren en verdere ontwikkeling van het FCA.
- i. Realisatie van ten minste 90.000 m² BVO nieuwe bedrijfsbebouwing ten behoeve van de buik- en servicebedrijven (NB: inmiddels wordt uitgegaan van ten minste 95.000 m² bvo nieuwe bedrijfsbebouwing).

Uitgaande van het 'omklappen' van de zuidelijke hoofdentree naar een noordelijke hoofdentree, de nadrukkelijke eis van de ondernemers voor het clusteren van de marktfuncties en voor de ontmechting van vrachtverkeer en bezoekersverkeer, de beschikbare ruimte aan de westzijde (circa 110 meter tussen het Westelijk Marktkanaal en de te behouden gebouwen in het midden) versus die aan de oostzijde (circa 140 meter tussen het Oostelijk Marktkanaal en de te behouden gebouwen in het midden), heeft dit alles geleid tot een indeling van het nieuwe FCA zoals dat in de navolgende subparagrafen zal worden toegelicht.

2.7.2 Hoofdopzet

Voor de herontwikkeling van het bedrijventerrein FCA is door het Consortium Marktkwartier een Masterplan (d.d. 23 november 2015, gewijzigd in 2018) opgesteld, welke verder is uitgewerkt in een Beeldkwaliteitsplan. Het Beeldkwaliteitsplan voor het bedrijvendeel is 26 april 2021 vastgesteld door de gemeenteraad (zie ook subparagraaf 2.7.7).

Uitgangspunt is dat de in het middendeel gelegen monumentale gebouwen Centrale Markthal en Koelhuis en het eveneens in het middendeel gelegen Middengebouw worden gehandhaafd. Op het overige deel van het bedrijventerrein worden (grotendeels) nieuwe gebouwen met bedrijfsunits gerealiseerd. Voor een efficiënte en hygiënische bedrijfsvoering is het van belang dat de aanvoer van goederen aan de ene zijde van de bedrijfsunit plaatsvindt en de afvoer (handel) aan de andere zijde. Elke bedrijfsunit wordt daardoor gerealiseerd volgens het doorstroomprincipe. Dat houdt in dat aangevoerde producten direct in koel-/diepvriescel worden opgeslagen of als voorraad op pallets worden gezet. Vandaar worden de producten vervolgens naar de voorzijde van de bedrijfsunits verplaatst voor de dagelijkse handel/markt. Het kan ook zijn dat er na aanvoer van de producten eerst een verwerkingshandeling plaatsvindt en vervolgens de eindproducten in de handelszone geplaatst worden.

Om het bezoekers- en vrachtverkeer zoveel mogelijk van elkaar te scheiden wordt uitgegaan van handelsstraten en expeditiestraten. Het vrachtverkeer wordt grotendeels afgewikkeld via een expeditiestraat zodat de bedrijven aan de achterzijde van hun units kunnen worden bevoorrad. Voor de

breedte van een expeditiestraat is ruim 30 meter benodigd zodat er naast een tweebaans rijweg ook voldoende ruimte is voor draaicirkels en vrachtwagens haaks op de loadingdocks. Aan het eind van de rijbaan is tevens een draaicirkel nodig voor de vrachtwagens om te keren, zodat zij terug kunnen rijden naar de noordelijke entree.

Bezoekersverkeer rijdt via een handelsstraat naar de voorzijde van de bedrijfsunits. Voor de marktfunctie van het groothandelsterrein is het noodzakelijk om een luifel te hebben (circa 7 meter diep) waaronder een deel van de producten overdag wordt uitgesteld om aan de klanten te tonen én de producten te beschermen tegen de invloeden van zon, wind, regen of hagel. Voor de marktfunctie is het daarnaast van groot belang dat klanten in de directe nabijheid van de bedrijfsunits kunnen parkeren zodat zij de gekochte producten gemakkelijk en snel in hun voertuigen kunnen laden. Klanten willen zo min mogelijk tijd kwijt zijn aan rondrijden/lopen en voor hen is het daarom ook efficiënt als alle groothandelaren met marktfunctie aan een centraal plein zitten. Voor ondernemers is dat ook beter voor hun zichtbaarheid.

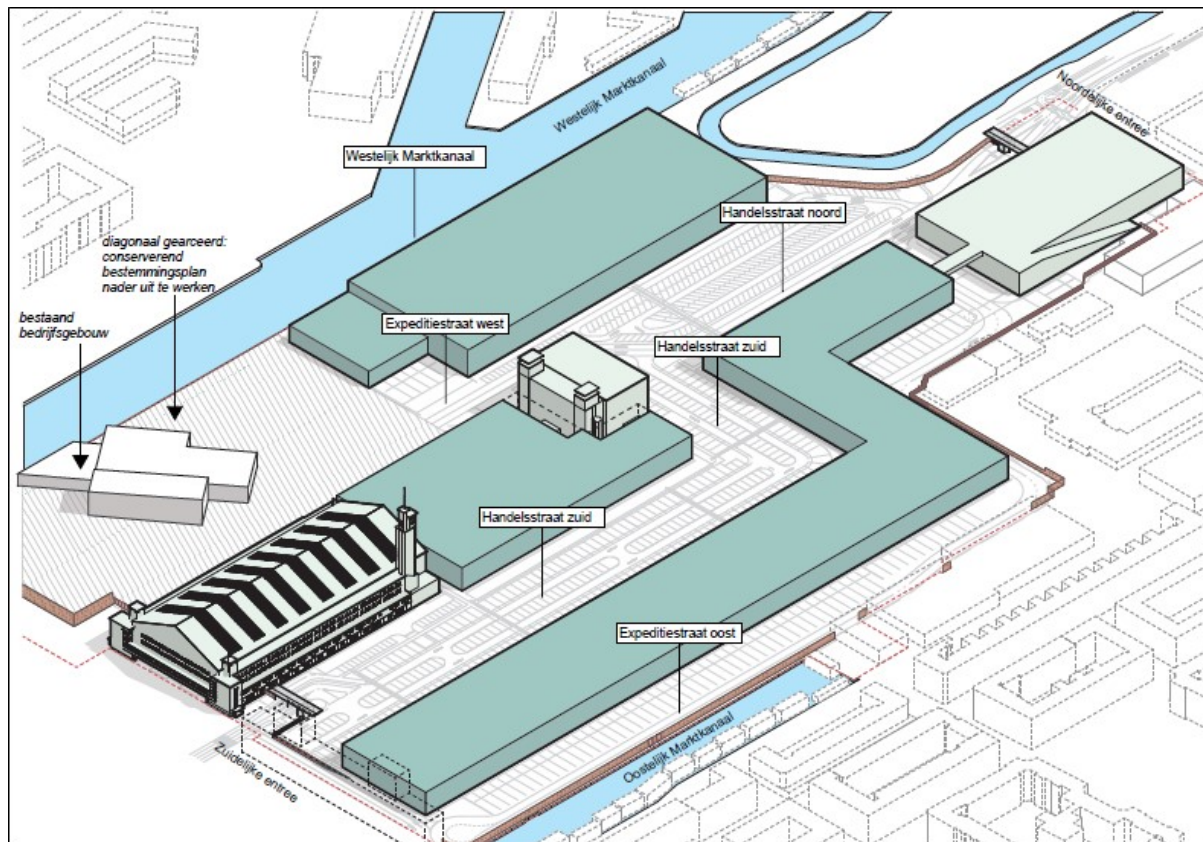
Het Food Center zal uit drie verschillende architectonische elementen bestaan: de bedrijfsgebouwen, accenten en verschillende vormen van omheining. De bedrijfsgebouwen bevinden zich langs handelsstraten en expeditiestraten. De accenten zijn gebouwen op een bijzondere positie of bestaande gebouwen met historische waarde. De omheining bevindt zich logischerwijs langs de randen van het Food Center en bestaat uit poorten, hekken en geluidschermen.

Voor de zone ten westen/noordwesten van de Centrale Markthal is nog niet definitief bekend welke invulling deze zone gaat krijgen. Deze zone wordt ingericht ten behoeve van het nieuwe FCA maar een klein deel van de zone aan de zuidzijde zou eventueel onderdeel van het nieuwe woongebied kunnen worden.

De zone aan de oostzijde van de Centrale Markthal maakt zowel onderdeel uit van het nieuwe FCA als van de buitenruimte die toekomt aan de Centrale Markthal. Door gebruik te maken van nader te bepalen venstertijden in combinatie met aanpasbare omheining fungeert de oostzijde van de Centrale Markthal als onderdeel van het maaiveld-parkeren voor de bezoekers van het nieuwe FCA tijdens reguliere openingstijden. Buiten nader af te stemmen reguliere openingstijden van het nieuwe FCA kan de oostzijde van de Centrale Markthal eventueel worden benut voor semi-openbaar gebruik. De exacte invulling staat ter onderzoek en wordt beïnvloed door de uiteindelijke invulling van de oostzijde van de Centrale Markthal door de pandeigenaar.

Logistiek en collectieve voorzieningen

De inrichting van het nieuwe FCA wordt mede ingegeven door de wens om de verkeersstromen voor het nieuwe FCA al zoveel mogelijk buiten de poort van het bedrijventerrein van elkaar te scheiden. Door het grotendeels ontvechten van vrachtverkeer (zwaar verkeer) en het overige verkeer (licht verkeer) wordt de verkeersveiligheid op het terrein en de Zeebergweg bevorderd. Voor voedselverwerkingsbedrijven is het bovendien verplicht om de aan- en afvoerstromen te scheiden, daarbij in het bijzonder de afvalstromen. Het ophalen van voedsel door klanten en de afvalinzameling mogen elkaar zodoende niet kruisen.



Afbeelding: logistieke structuur nieuwe bedrijvendeel

De scheiding van verkeersstromen wordt bereikt door aan de zijde van de Zeebergweg een gebouw (Kopgebouw) te realiseren met aan weerszijden entrees met voldoende capaciteit (noordelijke entree). De Zeebergweg zal bovendien worden heringericht waarbij er een knip wordt aangebracht om het verkeer voor de entrees zoveel mogelijk van elkaar te scheiden. Het verkeer voor de oostelijke entree zal voornamelijk via de Van Slingelandtstraat-Zeebergweg aan- en afrijden terwijl het verkeer voor de westelijke entree via de Vredenhofweg-Zeebergweg aan- en af rijdt. De Centrale Verkeerscommissie (CVC) heeft op 14 januari 2020 een positief advies ten aanzien van het ontwerp Zeebergweg / Noordelijke ontsluiting Foodcenter. Over dit ontwerp volgt nog een inspraaktraject waarna het bestuurlijk wordt vastgesteld. Aan de navolgende afbeelding van het ontwerp kunnen daarom nog geen rechten worden ontleend, maar het biedt op hoofdlijnen wel een goed beeld van de toekomstige herinrichting van de Zeebergweg.



Afbeelding: voorlopig ontwerp herinrichting Zeebergweg met links van het Kopgebouw de westelijke entree en rechts de oostelijke entree

De noordelijke entree aan de oostzijde van het Kopgebouw is bedoeld voor werknemers van alle bedrijven op het FCA. Via een hellingbaan rijden werknemers die met de auto komen direct naar één van de parkeerdaken in de oostelijke helft van het nieuwe FCA. De daken van de verschillende gebouwen zullen onderling worden verbonden door één of meerdere bruggen. Werknemers van het FCA parkeren uitsluitend op een parkeerdak in de oostelijke helft van het nieuwe FCA en dus niet op maaiveldniveau. Parkeren op straatniveau is uitsluitend bedoeld voor klanten van de bedrijven en voor expeditieverkeer.

Bezoekers/klanten van de bedrijven en expeditieverkeer (vrachtwagens) zullen gebruik maken van de noordelijke entree aan de westzijde van het Kopgebouw. Bezoekers/klanten (en vrachtverkeer in geval van een calamiteit) kunnen ook van de zuidelijke entree gebruik maken:

- Bezoekers/klanten van de bedrijven kunnen vanaf de noordelijke entree de Handelsstraat (officiële straatnamen: Groothandelsmarkplein en Centrale Groothandelsmarkt) oprijden. De Handelsstraat is een nieuwe ontsluitingsweg welke een slinger over het bedrijventerrein maakt. Deze Handelsstraat krijgt zowel aan de noordzijde als de zuidzijde een entree van/naar het openbaar gebied. Alle bedrijfsgebouwen aan de Handelsstraat komen met de voorgevel aan de Handelsstraat te liggen. Bezoekers/klanten kunnen hun voertuig bij de te bezoeken bedrijfsunit parkeren. Er komen op de Handelsstraat zowel parkeerplaatsen voor auto's, bestelwagens als voor (kleine) solovrachtwagens. De parkeerplaatsen worden zodanig gesitueerd dat bezoekers/klanten hun ingekochte goederen gemakkelijk kunnen inladen. Het zuidelijk deel van de Handelsstraat

(Handelsstraat zuid) wordt zodanig ingericht dat deze in principe alleen toegankelijk is voor auto's, bestelwagens en (kleine) vrachtwagens en niet voor (middelgrote/grote) vrachtwagens van 8 meter of meer. Dit wordt geborgd door een verkeersmaatregel die voorziet in een verbod op het inrijden van FCA via de zuidpoort door motorvoertuigen langer dan 8 meter én zwaarder 3,5 ton. Alleen in geval van een calamiteit kan het vrachtverkeer gebruiken maken van de Handelsstraat zuid. Het noordelijk deel van de Handelsstraat (Handelsstraat noord) zal vanwege expeditie van en naar de bedrijfsgebouwen in de middenstrook en de westzijde wel toegankelijk zijn voor zwaar verkeer (zie hierna, onder 2).

- Het expeditieverkeer zal bestaan uit verkeer naar de bedrijfsgebouwen in de oostelijke helft en verkeer naar de bedrijfsgebouwen in het middendeel en het westelijk deel.
 1. Het expeditieverkeer van en naar de bedrijfsgebouwen in de oostelijke helft zal via een aparte expeditiestraat (officiële straatnaam: Expeditiestraat Oost) naar de achterzijde van de bedrijfsgebouwen aan de oostzijde rijden om daar de bedrijven te bevoorraden. Het expeditieverkeer kruist de verkeersstroom van werknemers daarbij niet op hetzelfde niveau aangezien het expeditieverkeer uitsluitend op maaiveldniveau rijdt terwijl werknemers via een hellingbaan al direct op een hoger niveau rijden. Aan het einde van de Expeditiestraat Oost kan het expeditieverkeer via een keervoorziening weer terugrijden naar de hoofdentree. Het expeditieverkeer voor de oostelijke bedrijfsgebouwen zal, behalve bij de noordelijke entree, volledig gescheiden zijn van het overige verkeer.
 2. Het expeditieverkeer van en naar de bedrijfsgebouwen in het middendeel en aan de westzijde van het bedrijventerrein rijdt naar het betreffende bedrijfsgebouw om daar te laden en lossen. Het expeditieverkeer voor deze gebouwen maakt deels gebruik van de Handelsstraat en wordt niet gescheiden van het overige verkeer. Vanaf de Handelsstraat komt er een aparte aantakking tussen de bedrijfsgebouwen in de middenstrook en aan de westzijde. (officiële straatnaam: Expeditiestraat West)

De centraal gelegen Handelsstraat is dus gericht op kleiner verkeer en bezoek van handelaren en vraagt een andere aanpak dan de Expeditiestraat. De zuidelijke entree grenst aan de woongebouwen van het Marktkwartier en mag daarom alleen in geval van een calamiteit worden gebruikt door vrachtverkeer. Hiervoor komt een actieplan van het parkmanagement. Uitgangspunt daarin zal zijn om bij een calamiteit een aantal parkeerplaatsen langs de calamiteitenroute leeg te maken / vrij te houden waardoor de vrachtwagens tijdelijk gebruik kunnen maken van de zuidelijke poort, onder begeleiding van het parkmanagement. Een calamiteitenroute voor vrachtwagens via het zuidelijk deel van de Handelsstraat is daarmee mogelijk.

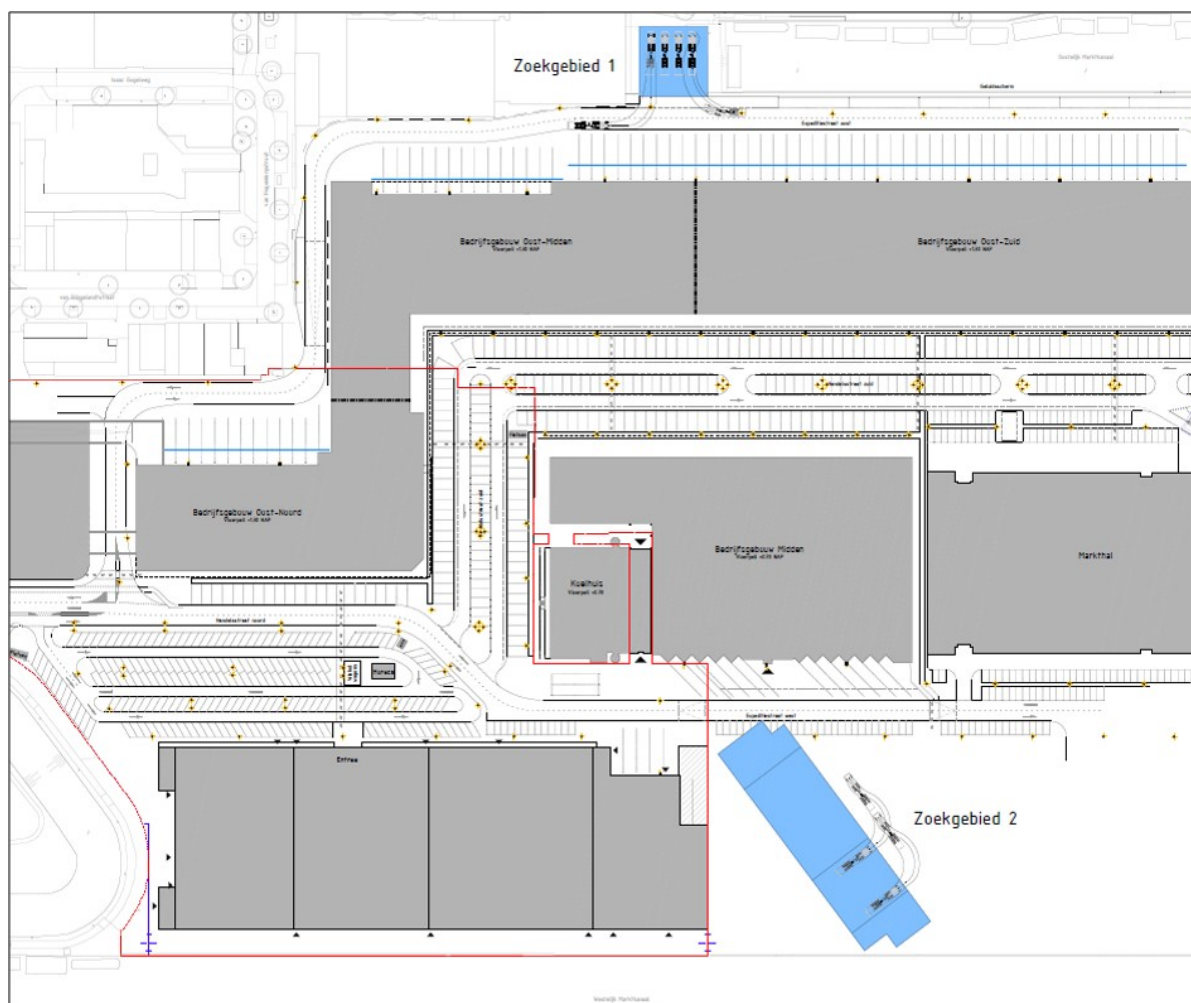
De Noordelijke entree vormt de hoofdentree voor vrachtverkeer en werknemers.

Ten behoeve van het nieuwe FCA als geheel worden op het terrein collectieve voorzieningen gerealiseerd. Deze voorzieningen staan ten dienste van algemene functioneren van het nieuwe FCA en het schoon en veilig houden van het terrein. Naast de hiervoor genoemde infrastructuur gaat het onder meer om faciliteiten ten behoeve van de beveiliging en toegangscontrole, zoals de toegangspoorten en de portiersloge, (vrachtwagen)parkeren, een milieuplein voor afvalinzameling, opstelruimte voor de schoonmaakdienst en de machinekamer voor een collectief koudesysteem.

Het eventuele vrachtwagenparkeren met (ingeschakelde en door diesel aangedreven) koelinstallaties, niet zijnde laden en lossen, zal inpandig plaatsvinden zodat overlast voor omwonenden wordt voorkomen. De exacte locatie van het gebouw voor het vrachtwagenparkeren wordt nog nader bepaald maar de voorkeur gaat voornamelijk uit naar een locatie aan de oostzijde van FCA, op de kop van het Oostelijk Marktkanaal. Deze locatie heeft de voorkeur omdat het op de logistieke route ligt van het overgrote deel van de vrachtwagens (hierdoor worden onnodige verkeersbewegingen voorkomen), het perceel niet geschikt is voor het huisvesten van buik- of servicebedrijven (ondernemers kunnen hier niet hun handel bedrijven) en deze locatie in combinatie met schoonmaakservice een geschikte mogelijkheid

biedt voor ondersteunende diensten voor het FCA. Om het vrachtwagenparkeren op deze locatie mogelijk te maken is echter wel eerst een planologische procedure nodig. Deze eventuele procedure zal in een later stadium worden opgestart.

Omdat de beoogde locatie planologisch nog niet mogelijk is wordt in de planvorming zekerheidshalve ook rekening gehouden met een (tijdelijke) alternatieve locatie aan de westzijde van het FCA. Dit betreft het huidige fustgebouw voor inname en uitgifte van emballage. Dat gebouw aan de westzijde van FCA blijft voorlopig behouden en zal voorlopig dienst doen als locatie voor vrachtwagenparkeren, totdat bijvoorbeeld de voorkeurslocatie in gebruik is genomen



Afbeelding: de voorkeurslocatie voor het parkeren van vrachtwagens met koelinstallaties (zoekgebied 1) en de alternatieve locatie (zoekgebied 2)

Bouwvolumes

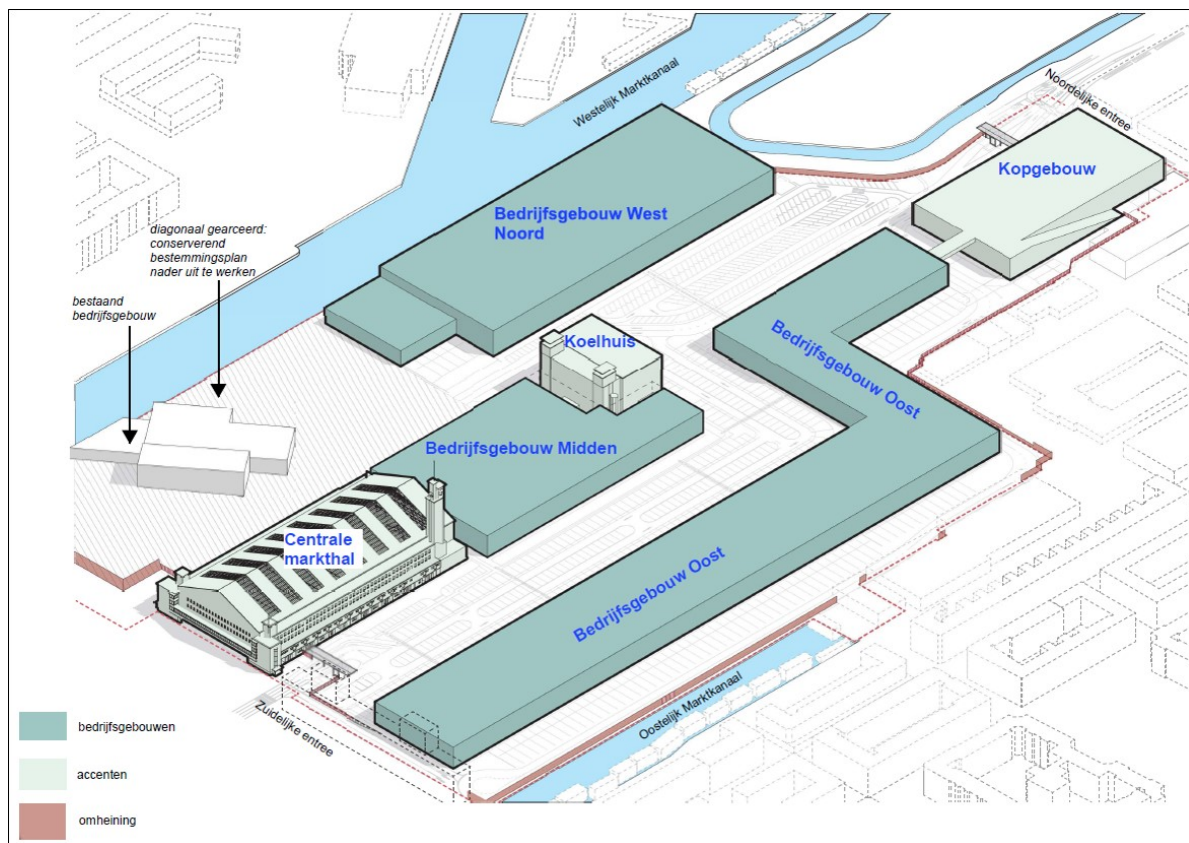
De nieuwe bedrijfsgebouwen volgen de contouren van de kavelgrenzen waarbij:

- aan de westzijde bebouwing op een afstand van ten minste 8 meter van de kavelgrens/waterkant komt vanwege een ruimtelijke reservering voor kabels en leidingen;
- aan de oostzijde bebouwing op voldoende afstand van de kavelgrens komt om de Expeditiestraat en het insteken van vrachtverkeer bij laad- en losdocks mogelijk te maken.

Tussen de Expeditiestraat oost en de Handelsstraat komt een haakvormig bedrijfsbebouw (Bedrijfsgebouw Oost) met aan de westzijde parkeerplaatsen voor klanten en aan de oostzijde laad- en

losdocks voor expeditieverkeer. In dit bedrijfsgebouw komen diverse units waarbij elke unit met de entree aan de Handelsstraat zal zijn gelegen en er aan de zijde van de expeditiestraat diverse laad- en losdocks komen. De units krijgen een diepte van circa 50 meter om zo goed uitvoering te kunnen geven aan het doorstroompincipe.

Het noordelijk deel van het Bedrijfsgebouw Oost komt in het verlengde van het Kopgebouw te liggen. Het Kopgebouw en het noordelijk deel van het Bedrijfsgebouw Oost zullen fysiek van elkaar worden gescheiden door de aansluiting van de expeditiestraat op de entreezone ten westen van het Kopgebouw. Het Bedrijfsgebouw Oost krijgt een bouwhoogte van maximaal 15 meter terwijl het Kopgebouw vanwege de bijzondere positie (hoofdentree) een bouwhoogte krijgt van maximaal 18 meter. De gevels van Bedrijfsgebouw Oost die grenzen aan de Handelsstraat zuid krijgen een lange doorlopende luifel. Deze vormt het herkenbare architectonische element dat de bedrijven aan de voor klanten toegankelijke zijde aaneenschakelt.



Afbeelding: opzet nieuw bedrijvendeel FCA, waarbij de zone ten westen/noordwesten van de Centrale Markthal gearceerd is weergegeven

De Centrale Markthal en het Koelhuis zijn twee markante gebouwen die als monument aangewezen zijn en dus behouden blijven. Deze bestaande gebouwen bevinden zich in de middenstrook van het FCA. In de middenstrook blijft het bestaande bedrijfsgebouw tussen het Koelhuis en de Centrale Markthal voornamelijk behouden (Bedrijfsgebouw Midden). Het momenteel circa 10,5 meter hoge bedrijfsgebouw zal worden gerenoveerd en deels worden vernieuwd. Dit bedrijfsgebouw grenst aan de noord- en oostzijde aan de Handelsstraat zuid en zal aan deze gevel evenals Bedrijfsgebouw Oost van een luifel worden voorzien. De westzijde van het Bedrijfsgebouw Midden zal worden gebruikt voor expeditie. De bouwhoogte van het Bedrijfsgebouw Midden kan in de toekomst maximaal 12 meter worden. Voor het Koelhuis en de Centrale Markthal wordt uitgegaan van de bestaande goot- en bouwhoogtes: bouwhoogte van 32 meter voor het Koelhuis en een goot- en bouwhoogte van respectievelijk 15 en 29

meter voor de Centrale Markthal.

Ten aanzien van de westzijde is op dit moment bekend dat in ieder geval de noordwestzijde tot het nieuwe FCA zal gaan behoren. Hier is een nieuw bedrijfsgebouw voorzien voor een groothandel (Bedrijfsgebouw West-noord). Dit bedrijfsgebouw bestaat uit een rechthoekig deel met een maximum bouwhoogte van 10 meter en een iets lager en terugliggend deel. Vanwege de zichtbaarheid van de muurschildering van Keith Haring vanuit de woonwijk Landlust zal het lagere en terugliggende gebouwdeel een maximum bouwhoogte van 9 meter krijgen.

De oostelijke gevel van het rechthoekige deel krijgt een luifel, welke ter hoogte van de entree hoger en dieper zal zijn dan de rest van de luifel. De entreeluifel wordt 15 meter hoog en een deel van de luifel loopt door in het rechthoekige gebouwdeel. De laad- en losdocks van het gebouw zijn voorzien bij het terugliggende en rechthoekig gebouwdeel. Aan de zijde van het Westelijk Marktkanaal ligt het volledige bedrijfsgebouw minimaal 8 meter terug ten opzichte van de kademuur. Dit vanwege een ruimtelijke reservering voor kabels en leidingen.

De daken van de nieuwe gebouwen aan de oostzijde zullen worden benut voor parkeren door werknemers. Bovenop een parkeerdak kan een pergola constructie worden voorzien die esthetisch functioneert als kroon en dienst doet als draagconstructie voor PV panelen boven de geparkeerde auto's. De daken waarop niet wordt geparkeerd kunnen eventueel worden gebruikt voor onder meer PV panelen.

De nieuwe gebouwen op het nieuwe FCA zullen lager worden dan het Koelhuis en de Centrale Markthal om deze markante gebouwen afleesbaar te houden. Het grondoppervlak van alle gebouwen tezamen zal niet meer dan 68.000 m² bedragen (exclusief de Centrale Markthal).

2.7.3 Programma

De bedrijfsgebouwen op het toekomstige FCA zullen plek bieden aan buikbedrijven, aanverwante bedrijvigheid (servicebedrijven) en bijbehorende functies (zoals parkeervoorzieningen en een kleine horecavoorziening). Enkele (mainport)bedrijven die niet in de beoogde formule van het toekomstige FCA passen zijn recentelijk van het terrein verdwenen door verhuizing. De nog resterende mainportbedrijven zullen hun bedrijf transformeren naar een buik- of servicebedrijf of zij zullen verhuizen naar andere locaties in of buiten Amsterdam.

In de planvorming voor het nieuwe FCA is in eerste instantie uitgegaan van een bedrijventerrein van 15 hectare met 100.000 m² bruto vloeroppervlak (bvo) bedrijfsruimte, inclusief een gedeeltelijke invulling van de Centrale Markthal met 2.000 m² bvo buik- en servicebedrijven, 6.000 m² bvo buik- en servicebedrijven in het Koelhuis en de voorsnog te behouden zone ten zuidwesten van het Koelhuis (9.404 m²). Daarnaast worden er luifels gemaakt met een oppervlak van circa 5.000 m². Gelet op de wijze van meten volgens het bestemmingsplan tellen deze luifels niet mee in het bvo, tenzij de luifels worden voorzien van zijwanden.

Het bruto vloeroppervlak van 100.000 m² is 10.000 m² hoger dan de 90.000 m² die binnen het geldende bestemmingsplan bij recht al mogelijk is. Deze toename met 10.000 m² (en een eventuele verdere toename met maximaal 10.000 m²) is mogelijk indien op basis van een gedegen parkeeronderzoek kan worden vastgesteld dat sprake is van voldoende parkeergelegenheid op maaiveld voor bezoekers en vrachtwagens en dat er eveneens sprake is van voldoende parkeergelegenheid op parkeerdaken voor werknemers. De verruiming met nu 10.000 m² en later wellicht nog maximaal 10.000 m² kan via toepassing van een afwijkingsbevoegdheid in het geldende bestemmingsplan worden vergund. Naar verwachting zal door Marktkwartier in het vierde kwartaal van 2023 een aanvraag worden ingediend om het bvo te verruimen van 90.000 naar 95.000 m². Deze aanvraag zal onder meer worden voorzien van een gedegen parkeeronderzoek. Vanwege deze in voorbereiding zijnde aanvraag wordt in het voorliggende

uitwerkingsplan verder uitgegaan van een totaal bvo van 95.000 m².

2.7.4 Parkeren

Ten behoeve van de bedrijfsfuncties zal er op het toekomstige terrein van FCA voldoende parkeergelegenheid moeten worden gerealiseerd, aangezien dit van belang is voor het functioneren van de bedrijven. Het gaat daarbij niet alleen om het parkeren vanwege de functies in de nieuwe bedrijfsgebouwen maar ook om het parkeren van de bedrijfsfuncties in de (voorlopig) te handhaven gebouwen, zoals de Centrale Markthal, het Koelhuis en de overige bedrijfsgebouwen aan de westzijde. Vanwege de geslotenheid van het FCA zullen uitsluitend werknemers, bezoekers en vrachtwagens op het bedrijventerrein parkeren. In de in voorbereiding zijnde planvorming wordt zoveel mogelijk uitgegaan van een scheiding van parkeren door werknemers, bezoekers en vrachtverkeer. Uitgangspunt is dat bezoekers voor de deur van de bedrijven (op maaiveldniveau) parkeren terwijl werknemers op één of meerdere (gedeeltes van) parkeerdaken in de oostelijke helft van het bedrijvendeel zullen parkeren. De parkeerdaken zullen worden voorzien van afscherming en pergola's. De totale parkeercapaciteit van de parkeerdaken zal 630 parkeerplaatsen bedragen, uitgaande van een totaal bvo van 95.000 m² bvo buik- en servicebedrijven en 1 vestiging van 100 m² horeca van categorie 4. Eventueel kan deze parkeercapaciteit in de toekomst (via toepassing van een afwijkingsbevoegdheid) worden verruimd indien het totale bvo van het FCA wordt verruimd van 95.000 m² tot maximaal 110.000 m² of als blijkt dat het Kopgebouw niet als parkeerdak in gebruik zal worden genomen.

Vrachtwagens komen doorgaans alleen voor laden en lossen van goederen en vertrekken daarna weer naar hun volgende bestemming. Maar in sommige gevallen zullen vrachtwagens ook op het FCA parkeren. Dat zal gebeuren in speciaal daarvoor bedoelde zones. Vanwege de bederfelijke inhoud zullen sommige vrachtwagens tijdens het parkeren hun koeling aan laten. Om overlast voor de omgeving te voorkomen zullen geparkeerde vrachtwagens met ingeschakelde koeling uitsluitend zijn toegestaan in een gebouwde voorziening aan de oostzijde van het nieuwe FCA. De locatie van dit parkeergebouw is voorzien op de kop van het Oostelijk Marktkanaal, aangezien dit gebouw langs de route van vrachtwagens ligt (Expeditiestraat oost) waardoor onnodige verkeersbewegingen worden voorkomen. Deze voorkeurslocatie is planologisch nog niet mogelijk waardoor er ook rekening is gehouden met een alternatieve locatie aan de westzijde van het FCA. Dit betreft het bestaande gebouw waarin momenteel nog de fustcentrale is gehuisvest (zie ook de nadere toelichting in paragraaf 2.7.2). Het bestaande gebouw kan direct vanaf de ingebruikname van het nieuwe FCA worden benut voor vrachtwagenparkeren.

In paragraaf 4.2 wordt nader ingegaan op parkeren van zowel gemotoriseerde voertuigen als fietsen en scooters op het nieuwe FCA. Er wordt in die paragraaf ook nader ingegaan op het parkeren tijdens de transitie van het FCA.

2.7.5 Beperken overlast omgeving

Het huidige FCA is in de jaren '30 van de vorige eeuw in gebruik genomen. De bestaande bedrijven zoals deze sinds jaar en dag in exploitatie zijn veroorzaken milieueffecten en kennen milieurisico's. Het gaat daarbij met name om emissie van geluid maar onder meer ook om verbrandingsgassen van stookinstallaties en met geur belaste afvallucht. Elk bedrijf doet in het kader van het Activiteitenbesluit een individuele melding bij het bevoegd gezag. De effecten van bronnen die zich buiten de terreingrens van een individueel bedrijf bevinden (collectieve voorzieningen en rijbewegingen van en naar de bedrijven) worden daarbij buiten beschouwing gelaten.

Bij een middenin de stad gelegen bedrijventerrein als FCA hebben met name verkeer en geluid een belangrijke impact op de omgeving:

- Verkeer: De verkeersimpact hangt vooral samen met het feit dat de hoofdtoegang van het

bedrijfsterrein momenteel aan de Jan van Galenstraat is gelegen waardoor veel verkeer ook via deze weg naar het bedrijfsterrein rijdt. Door de ingebruikname van de noordelijke entree en de beoogde herontwikkeling zal het verkeer van en naar het FCA in de toekomst vooral via de noordzijde rijden. Dat heeft gunstige effecten op de leefbaarheid langs en de verkeersveiligheid op de Jan van Galenstraat.

- Geluid: Om een beeld te krijgen van de huidige geluidsbelasting zijn in 2022 door M+P geluidsmetingen verricht. Via deze geluidsmetingen is nagegaan wat de actuele geluidsbelasting in de omgeving is (rapportnummer: M+P.AVEC.22.01, d.d. 14 augustus 2022, zie bijlage 1). De geluidsmetingen zijn uitgevoerd op drie meetpunten aan de Visseringstraat en het Van Bossepad. Tevens zijn referentiemetingen uitgevoerd voor de oostgevel van het pand Schaepmanstraat 172-178. De meetresultaten zijn samengevat in onderstaande tabel. Het betreft de gemeten waarden gedurende 10 minuten effectieve meettijd.

Gemeten geluidsniveaus in dB(A)				
17 juni				
Periode	Meetpunt	L _{Aeq}	L _{Amax}	L ₉₅
Dag	Mp 1	52 ^{4 min}	68	
	Mp 2	52 ^{1 min}	57	
28 juni				
periode	Meetpunt	L _{Aeq}	L _{Amax}	L ₉₅
Nacht	Mp 1 (2x)	48/49	52/65	
	Mp 2 (2x)	50/58	64/74	
	Mp 3 (2x)	50/55	67/75	
	Referentiepunt (2x)			39/41
Dag	Mp 1	51	60	
	Mp 2	53	69	
	Mp 3	54	65	
	Referentiepunt			42
1 juli				
Avond	Mp 1	50	59	
	Mp 2	50 ^{3 min}	55	
	Mp 3	51 ^{1 min}	57	
	Referentiepunt			42

Tabel: gemeten geluidsniveaus in dB(A) in juni en juli 2022

Er zijn al geruime tijd plannen om het bedrijfsterrein FCA te transformeren. Op 14 december 2005 heeft de gemeenteraad de Ontwikkelingsstrategie Food Center Amsterdam vastgesteld en nadien op 17 februari 2010 het Ambitiedocument Herstructurering Food Center Amsterdam. De keuze is daarbij expliciet gemaakt om het FCA in gecomprimeerde vorm te behouden op het noordelijk deel van de huidige locatie, om daarmee zuinig met de schaarse ruimte om te gaan. Hierbij past volgens de gemeenteraad een intensief en meerlaags ruimtegebruik, waarbij ook parkeerfuncties mogelijk zijn op de daken van de gebouwen.

De (her)ontwikkeling van bestaande (en te behouden) bedrijfsgebouwen, geheel nieuw te bouwen bedrijfsgebouwen en de inrichting van de buitenterreinen ter plaatse van het nieuwe FCA heeft gevolgen voor de omgeving. Met name ten westen en ten oosten van het gebied zijn bestaande woonwijken gesitueerd terwijl ten zuiden van het nieuwe FCA de nieuwe woonbuurt Marktkwartier wordt gerealiseerd. De uitdaging is dan ook om het FCA op een zo'n goed mogelijke manier in te passen in de omgeving, met zo min mogelijk overlast voor omwonenden. Dit is gedaan door te kijken naar alternatieve invullingen, de oprichting van een coöperatie, toepassing van milieuzonering en door diverse bron- en overdrachtsmaatregelen.

Alternatieve invullingen FCA

In het kader van de planvorming is gekeken naar meerdere varianten voor de invulling van het nieuwe FCA, mede omdat deze mogelijk minder effect hebben op de omgeving. Uiteindelijk is gekozen voor de hoofdopzet zoals in subparagraaf 2.6.2 is omschreven aangezien de alternatieve invullingen om meerdere redenen niet de voorkeur hebben. De twee alternatieve varianten zijn:

1. Expeditiestraat, bedrijfsgebouw met bedrijfsunits en centrale handelsstraat aan de westzijde van het FCA (in plaats van aan de oostzijde).
2. Spiegelen expeditiestraat, bedrijfsgebouw met bedrijfsunits en centrale handelsstraat zodat klanten aan de rand van het FCA parkeren.

Ad 1: Aan de oostzijde is er tussen de bestaande te handhaven gebouwen in het middendeel en de kade van het Oostelijk Marktkanaal ruimte met een breedte van 140 meter beschikbaar. Aan de westzijde bedraagt de beschikbare ruimte tussen de bestaande te handhaven gebouwen in het middendeel en de kade van het Westelijk Marktkanaal 110 meter. Dat betekent dat er aan de westzijde 30 meter minder ruimte is. Bij positionering van de expeditiestraat, het bedrijfsgebouw met bedrijfsunits en de centrale handelsstraat aan de westzijde zou er onvoldoende ruimte overblijven voor parkeren door de klanten. De expeditiestraat heeft namelijk een minimale breedtemaat van 30 meter terwijl de bedrijfsunits ook voldoende diepte moeten hebben vanwege het doorstroomprincipe (zie het begin van deze subparagraaf). Indien de bedrijfsunits ondieper (smaller) gemaakt worden (bijvoorbeeld 30 meter in plaats van 50 meter) dan wordt het minimaal te bouwen m² BVO bedrijfsbebouwing aan de westzijde kritiek (lees: er kunnen onvoldoende units worden gerealiseerd) waardoor uiteindelijk een groter ruimtebeslag van het FCA nodig zou zijn en er ook aan de andere zijde (in dit geval de oostzijde) rekening moet worden gehouden met gescheiden aan- en afvoer van producten. Deze inpassing komt de efficiëntie niet ten goede en er zou veel ruimte verloren gaan aan extra verkeersruimte waardoor de totale footprint van het FCA onevenredig groot wordt. Het aan de westzijde positioneren van de expeditiestraat, het bedrijfsgebouw met bedrijfsunits en de centrale handelsstraat zou er bovendien toe leiden dat de reservering van 8 meter voor kabels en leidingen komt te vervallen.

Ad 2: Er is ook onderzocht of de expeditiestraat/bedrijfsunits gespiegeld zou kunnen worden aan de oostzijde zelf. Hierdoor zou de marktfunctie aan de kadezijde komen te liggen, inclusief het parkeren van de klanten en het laden van de gekochte producten. In de zone tussen de bestaande gebouwen in het middendeel en Bedrijfsgebouw Oost ontstaat dan een gemengd verkeersgebied. De oostzijde van de Centrale Markthal en het Middengebouw bevatten namelijk marktfuncties waar klanten komen (en daar ook willen parkeren) en tegelijkertijd zouden daar dan ook de vrachtwagens komen om de bedrijfsunits in Bedrijfsgebouw Oost te bevoorraden. Dit is vanuit verkeersveiligheid een ongewenste situatie omdat er kruisend verkeer is en de veiligheid van de klanten voor de gebouwen in het middendeel in het geding is. Een dergelijke situatie is nu al de praktijk op het huidige FCA en wordt als onveilig beschouwd. In de toekomstige situatie, waarbij het bedrijvendeel beduidend kleiner is dan nu, zal de beschikbare ruimte voor het verkeer kleiner zijn dan in de huidige situatie. Te meer reden om vanuit oogpunt van verkeersveiligheid voor gescheiden rijbanen te kiezen (vrachtverkeer en marktverkeer). Bijkomend nadeel van deze alternatieve invulling is dat de marktfunctie in dat geval niet meer geclusterd

zal zijn en meer verspreid over het FCA zal plaatsvinden.

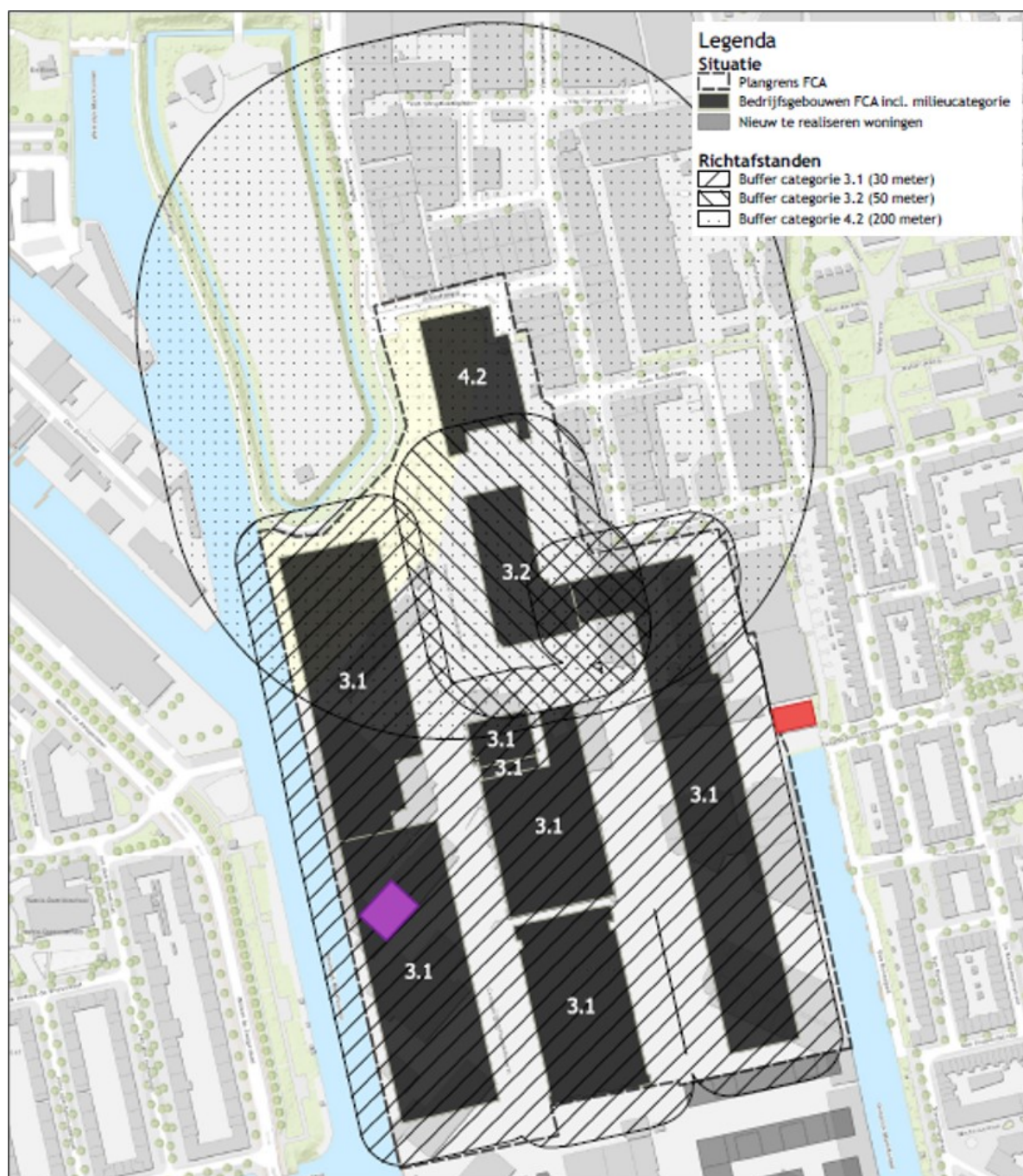
Oprichting coöperatie voor nieuwe FCA

De (her)ontwikkeling leidt, ten opzichte van de bestaande situatie, tot andere milieurisico's en andere milieueffecten (bijvoorbeeld de emissie van geur of de emissie van geluid uit stationaire en mobiele bronnen). De bedrijven maken, net als in de huidige situatie, gebruik van collectieve voorzieningen waardoor de bedrijven op het FCA een duidelijke technische, organisatorische en functionele binding hebben die ook nog eens in elkaars nabijheid liggen. Door de aanwezigheid van collectieve voorzieningen en de binding van de bedrijven is het voornemen om het nieuwe FCA als een collectieve inrichting zoals bedoeld in de milieuwetgeving te beschouwen. De verantwoordelijke drijver van de collectieve inrichting is zal bestaan uit een coöperatie. De effecten van bronnen die zich buiten de terreingrens van een individueel bedrijf bevinden (collectieve voorzieningen en rijbewegingen van en naar de bedrijven) maken nadrukkelijk onderdeel uit van de te beschouwen activiteiten (zie ook subkopje hierna en paragraaf 4.4).

De wens is dat er straks één centraal aanspreekpunt voor het bevoegd gezag is, zijnde een coöperatie van het nieuwe FCA. De coöperatie ziet toe op het beheer van het nieuwe FCA en het naleven van de gebruiksregels op het terrein. Aangezien de coöperatie in de statuten en huishoudelijk reglement ook zaken op kan nemen die te maken hebben met het marktreglement, is dit hier op een logische en eenvoudige wijze in onder te brengen. Met de ondernemers worden hierover afspraken gemaakt om dit juridisch te borgen. Eventueel kan de toekomstige coöperatie sancties opleggen aan bedrijven die de regels overtreden.

Milieuzonering

De meeste bedrijven op het toekomstige FCA behoren tot maximaal milieucategorie 3.1. Er zijn echter ook enkele bedrijven die tot een hogere categorie (maximaal 4.2) behoren, zoals visverwerkingsbedrijven. Om overlast voor omliggende woningen zoveel mogelijk te voorkomen dienen de bedrijven die tot een hogere categorie behoren verder van woningen te worden gesitueerd dan de bedrijven in een lagere milieucategorie. Aangezien het Kopgebouw in het noordoostelijk deel van het toekomstige FCA op enige afstand van de meeste bestaande en toekomstige woningen is gelegen is dit gebouw van het bestaande bedrijventerrein gereserveerd voor bedrijven die tot maximaal milieucategorie 4.2 behoren. In het noordelijk deel van Bedrijfsgebouw Oost is plek voor bedrijven die tot maximaal categorie 3.2 behoren. Het overige deel van het toekomstige FCA is bedoeld voor bedrijven tot maximaal milieucategorie 3.1. Ook zijn er enkele collectieve voorzieningen nodig, zoals vrachtwagenparkeren, fustageopslag en perscontainers (zie subparagraaf 2.7.2).



Afbeelding: beoogde milieuzonering met milieucategorieën (bron: onderzoek milieuzonering FCA, het paars gekleurde vlak is de locatie voor vrachtwagenparkeren die planologisch al mogelijk is terwijl het rood gekleurde vlak de beoogde toekomstige locatie voor vrachtwagenparkeren betreft)

In paragraaf 4.4 wordt nader ingegaan op milieuzonering. Korteidshalve wordt naar deze paragraaf verwezen voor een verdere toelichting op het begrip milieuzonering.

Bron- en overdrachtsmaatregelen

Om overlast van het nieuwe FCA voor de omgeving zoveel mogelijk te beperken zijn en zullen diverse

bron- en overdrachtsmaatregelen worden genomen:

- Bronmaatregelen:
 1. Indeling nieuwe FCA: Door de gekozen indeling worden de verkeerstromen voor het aan- en afvoeren van goederen zoveel mogelijk gescheiden. De aanvoer gaat via de expeditiestraten aan de randen van het nieuwe FCA (zie ook subparagraaf 2.7.2). Op de centraal gelegen Handelsstraat vindt de afvoer door klanten plaats. Door deze gehanteerde opzet:
 - a. worden de transportroutes efficiënter ingericht omdat het expeditieverkeer en het klantenverkeer van elkaar worden gescheiden waardoor het stoppen/optrekken wordt verminderd en er dus minder geluid optreedt dan als het verkeer niet van elkaar zou zijn gescheiden;
 - b. is er minder inzet nodig van heftrucks, palletwagens, containerwagens en winkelwagens omdat er een centrale plek (Handelsstraat) is voor de afvoer van goederen aan de voorzijde van de bedrijven waardoor er minder hoeft te worden gereden en er minder geluid optreedt;
 - c. kunnen de vrachtwagens voor de aanvoer van goederen direct parkeren aan de achterzijde van de bedrijven bij de loadingdocks en overheaddeuren waardoor de laad- en losactiviteiten op het buitenterrein zoveel mogelijk worden beperkt. De zones waar laden en lossen door vrachtwagens zijn binnen het voorliggende uitwerkingsplan vastgelegd (zie ook hoofdstuk 6).
 2. Hoofdentree: In de toekomstige situatie wordt de noordelijke entree de hoofdingang en mogen er geen (middel)grote vrachtwagens (8 meter of langer) meer via de zuidelijke entree rijden. Dit wordt geborgd door een verkeersmaatregel die voorziet in een verbod op het inrijden van FCA via de zuidpoort door motorvoertuigen langer dan 8 meter én zwaarder 3,5 ton. Hierdoor rijdt er minder vrachtverkeer op de Jan van Galenstraat waarlangs zich veel woningen bevinden. Er zal door het verplaatsen van de hoofdentree meer (vracht)verkeer over de Vredenhofweg rijden dan nu het geval is. Langs deze weg bevindt zich slechts één geluidgevoelige functie in de omgeving, zijnde een bedrijfswoning op Vredenhofweg 5A.
 3. Koeling en warmte bedrijfsgebouwen: De koeling en warmte van de bedrijfsgebouwen Midden en Oost, en mogelijk ook het Koelhuis, wordt met een centrale koel- en warmte installatie geregeld. Doordat de koeling/warmte bij deze gebouwen via een gesloten systeem plaatsvindt zijn er geen koelroosters of afzuigingen voorzien in de bedrijfsunits van deze gebouwen. Hierdoor hoeven de bedrijven in de betreffende bedrijfsgebouwen geen eigen koel- en warmte installaties te hebben, waarmee het geluid naar de omgeving wordt beperkt. De nieuwe centrale koel- en warmte installatie wordt tussen het Koelhuis en het te behouden Bedrijfsgebouw Midden in gebouwd, in het midden van het nieuwe FCA. Hierdoor worden de geluidbronnen van deze centrale koel- en warmte installatie voor een groot deel afgeschermd. In het aangrenzende uitwerkingsplan (1e uitwerking) is via een aanduiding op de verbeelding en een bepaling in de regels geborgd dat de voorziene centrale koel- en warmte installatie (dan wel een vergelijkbare voorziening) alleen in de zone tussen het Koelhuis en Bedrijfsgebouw Midden mag worden gerealiseerd. Via een voorwaardelijke verplichting is daarnaast vastgelegd dat Bedrijfsgebouw Oost (voor zover gelegen in het plangebied van dit uitwerkingsplan) uitsluitend in gebruik mag worden genomen indien het warmte/koelingsysteem van dit gebouw via een centrale koel en/of warmte installatie met gesloten systeem plaatsvindt dan wel via een vergelijkbare voorziening. Ook is in gebruiksregels vastgelegd dat de geluidsbelasting vanwege de centrale koel- en warmte installatie (of een vergelijkbare voorziening) niet meer dan 50 dB(A) mag bedragen bij omliggende woningen en woonschepen. Voor de bedrijfsgebouwen West-Noord en het Kopgebouw geldt vooralsnog dat deze een eigen, individueel warmte/koelingsysteem krijgen. Bij deze gebouwen is daarmee wel sprake van geluid als gevolg van het warmte/koelingsysteem. Het totale bronvermogen van de condensoren van het warmte/koelingsysteem bedraagt maximaal 84 dB(A) in geval van het Kopgebouw en maximaal 50 dB(A) in geval van Bedrijfsgebouw West-Noord. De maxima van deze totale bronvermogens zijn vastgelegd in de regels van het betreffende uitwerkingsplan. De locatie van de condensoren van het Kopgebouw is

- daarbij gefixeerd om te voorkomen dat de condensors te dicht bij omliggende woningen komen.
4. Heftrucks: Op het terrein van FCA worden alleen nog elektrische heftrucks ingezet. Deze zijn circa 10 à 15 dB(A) stiller dan een dieselheftruck. Het gebruik van uitsluitend elektrische heftrucks is vastgelegd via de regels van dit uitwerkingsplan.
 5. Wegdek: De aan- en afvoerwegen op het terrein worden egaal uitgevoerd (asfalt).
 6. Nachtparkeren: De koelwagens die, in afwachting van vroeg laden en lossen, overnachten zijn onderdeel van het logistiek systeem van het FCA. Voor de vrachtwagens die vanwege hun lading dienen te overnachten met draaiende koeling wordt een gebouwde voorziening gerealiseerd (zie ook subparagraaf 2.7.2). Hierbij zullen de koelmachines via een stroomvoorziening elektrisch worden aangedreven, waardoor er geen afzuiginstallaties nodig zijn op het dak. De geluidwering van deze voorziening zal zodanig zijn dat de geluidemissie van het gebouw en dak verwaarloosbaar is. Binnen de bouwvlakken in het plangebied van het voorliggende uitwerkingsplan is vrachtwagenparkeren niet toegestaan. In de regels van het voorliggende uitwerkingsplan is verder bepaald dat de onbebouwde gronden niet mogen worden gebruikt voor het parkeren van vrachtwagens met ingeschakelde koelinstallatie.
 7. Gedrags- en verbodregels: Het wordt verboden om onder meer te claxonneren, muziek op een hoog volume af te spelen en onnodig te schreeuwen. Deze en eventuele andere gedrags- en verbodregels zullen in het huishoudelijk reglement van de coöperatie worden opgenomen en worden vastgelegd via een voorschrift en daar waar mogelijk via een voorwaardelijke verplichting. Om het kleppen van de lepels van de heftrucks te voorkomen tijdens rijden zonder goederen, wordt in het reglement ook opgenomen dat deze moet worden gefixeerd (vastgezet).
- Overdrachtsmaatregelen:
 1. Geluidschermen: Langs het Oostelijk Marktkanaal komt een geluidscherm. Dit geluidscherm komt langs de Expeditiestraat oost, ter hoogte van onder meer Bossepad 2 en 16-22, en krijgt grotendeels een hoogte van 6 meter, inclusief een schuine afscherming in de vorm van een luifel. Dit geluidscherm wordt aan beide zijden voorzien van absorberend materiaal om reflecties tegen het geluidscherm te voorkomen. Om weerkaatsing van het geluid door de activiteiten op de expeditiestraat oost tegen het Bedrijfsgebouw oost te voorkomen zal er absorberend materiaal op de oostelijke gevel van het Bedrijfsgebouw Oost worden toegepast. Het geluidscherm krijgt aan de oostzijde (dus richting het water en het Bossepad) een groene aankleding/inrichting conform het Beeldkwaliteitsplan. Langs het deel van de expeditiestraat dat evenwijdig aan de Van Hogendorpstraat ligt komt nog een geluidscherm van 3 meter. Ook elders op het FCA komen geluidschermen. Zo komt er een geluidscherm van 3 en 4,5 meter aan de noordwestzijde en komen er 1 en 2 meter hoge geluidschermen op de hellingbaan en het parkeerdak. Het realiseren van de binnen het plangebied gelegen geluidschermen is als voorwaardelijke verplichting gesteld. Gebouwen en/of parkeerdaken kunnen daardoor pas in gebruik worden genomen als het betreffende geluidscherm is gerealiseerd.
 2. Afschermende bebouwing: het Bedrijfsgebouw West-noord zorgt deels voor afscherming van het geluid richting de woonboten aan het Vredenhofpad. In het naastgelegen uitwerkingsplan (1e uitwerking) is daarom via een voorwaardelijke verplichting bepaald dat dit bedrijfsgebouw eerst in voldoende mate aanwezig dient te zijn voordat andere bedrijfsgebouwen in het plangebied van de 1e uitwerking in gebruik mogen worden genomen. Als het bedrijfsgebouw West-noord onverhoopt later wordt gerealiseerd dan is het nodig om een tijdelijke alternatieve maatregel te realiseren zolang het Bedrijfsgebouw West-noord er nog niet staat. Er dient daarbij wel door middel van aanvullend akoestisch onderzoek te worden aangetoond dat de tijdelijke alternatieve maatregel voldoende geluidsreductie oplevert.

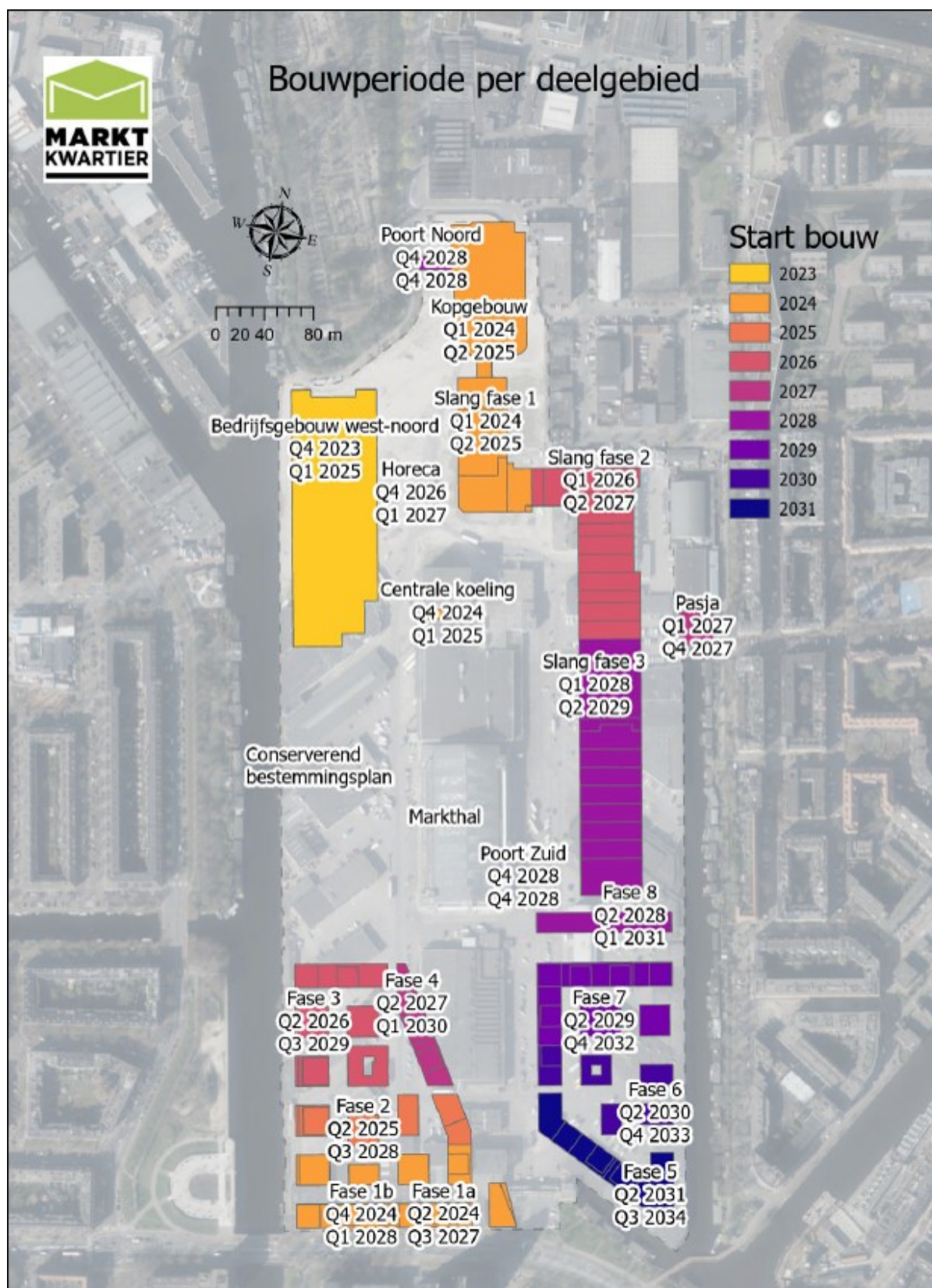
Met de nieuwe inrichting van het FCA, waarbij aan de oostzijde de aanvoer van goederen direct de units kunnen worden ingereden via de loadingdocks en overheaddeuren, zullen piekniveaus door het ruw omgaan met pallets niet aan de oostzijde plaatsvinden. Piekniveaus aan de westzijde (Handelsstraat) worden richting het oosten afgeschermd door het Bedrijfsgebouw Oost. De piekniveaus ten gevolge van deze 'vallende' pallets door ruw omgaan zijn vermijdbare piekniveaus en voldoen niet in een zorgvuldige

bedrijfsvoering. In het huishoudelijk reglement wordt voorgeschreven dat dit voorkomen moet worden. Bij klachten zal de coöperatie FCA de betreffende ondernemer hierop moeten aanspreken en handhaven.

Voor de bron- en overdrachtsmaatregelen die via een voorwaardelijke verplichting in het voorliggende uitwerkingsplan zijn vastgelegd kan enige mate van flexibiliteit nodig zijn. Zo kan in een later stadium blijken dat een geluidsscherm minder hoog hoeft te worden dan nu is voorgeschreven omdat de geluidsemissie vanaf het nieuwe FCA minder is dan waar nu van uit is gegaan, bijvoorbeeld omdat er uitsluitend nog elektrische vrachtwagens op het nieuwe FCA mogen komen. In het uitwerkingsplan is hier rekening mee gehouden via een afwijkingsbevoegdheid. Er dient dan door middel van een deugdelijk akoestisch onderzoek te worden aangetoond dat er ook na verlaging van het geluidsscherm sprake zal zijn van een goed woon- en leefklimaat.

2.7.6 Fasering en transitie

De herontwikkeling van toekomstige FCA zal als eerste zijn gericht op een snelle bouw van de nieuwe bedrijfsbebouwing aan de noordzijde van het toekomstige FCA alsmede op het realiseren van de definitieve noordelijke hoofdentree in de vorm van het Kopgebouw met aan weerszijden entrees. De ruimte hiervoor ontstaat grotendeels door gebruik te maken van de gronden van het KET (kermisexploitantenterrein) en het abattoir. Het KET is van de gemeente en al beschikbaar (doordat de kermisexploitanten zijn verplaatst naar een andere locatie) terwijl de leegstaande bebouwing van het voormalige abattoir begin 2018 is gesloopt. Ook andere bebouwing in het noordelijke deel is of zal op korte termijn worden gesloopt. Door op deze vrijgekomen gronden de nieuwbouw van het Kopgebouw, het noordelijk deel van het haakvormige bedrijfsgebouw en bedrijfsgebouw aan de noordwestzijde het te realiseren ontstaat er, samen met enkele momenteel leegstaande bedrijfsgebouwen elders op het terrein en de Centrale Markthal, voldoende schuifruimte om een deel van de huidige bedrijven op het FCA tijdelijk dan wel definitief te kunnen gaan verplaatsen. Het nieuwe FCA-terrein zal daarbij vanuit het noorden richting het zuiden worden ontwikkeld. Door vooral grote bedrijven naar het noorden te verplaatsen zal het verkeer van en naar dergelijke bedrijven steeds meer via de noordelijke ingang gaan verlopen (en niet meer via de zuidelijke ingang aan de Jan van Galenstraat). Op die manier komt er bovendien steeds meer ruimte vrij in het zuidelijk deel van het huidige FCA-terrein (daar waar het nieuwe woongebied is voorzien). Het nieuwe woongebied zal ook gefaseerd worden gerealiseerd, waarbij gestart zal worden met de westelijk helft.



Afbeelding: de voorgenomen bouwfaserings

Tijdens de transitie is zal ook sprake zijn van tijdelijke parkeeroplossingen. Deze worden toegelicht in paragraaf 4.2.

2.7.7 Beeldkwaliteitsplan Food Center Amsterdam (BKP FCA)

Op 26 april 2021 heeft de gemeenteraad het beeldkwaliteitsplan voor het bedrijvendeel Food Center Amsterdam goedgekeurd, zie bijlage 2. In het plan staan de contouren van de gewenste ruimtelijke uitstraling van het gebied. Tegelijkertijd met het beeldkwaliteitsplan voor het bedrijvendeel is er ook een beeldkwaliteitsplan vastgesteld voor het woongebied Marktkwartier.

Het beeldkwaliteitsplan (BKP FCA) legt de ruimtelijke kaders vast voor de uitwerking van de gebouwen en de inrichting van het nieuwe FCA. Het BKP FCA heeft als doel de ruimtelijke kwaliteit van het plan te waarborgen en de architectonische samenhang binnen het gebied zeker te stellen. Het stuurt op de aansluiting op de stedelijke context en de balans tussen efficiëntie en architectonische kwaliteit van het bedrijventerrein.

Het BKP FCA geldt samen met de Welstandsnota als toetsingskader voor de welstandsbeoordeling van de omgevingsvergunningen voor de activiteit 'bouwen'. Deze omgevingsvergunningen moeten daarnaast ook planologisch worden getoetst aan de uitwerkingsplannen. Het voorliggende uitwerkingsplan is één van die uitwerkingsplannen.

In het BKP FCA zijn onder meer de uitgangspunten uit de stedenbouwkundige visie toegelicht en hoe deze uitgangspunten zijn vertaald naar het BKP FCA. De elementen en principes van het sturen op ruimtelijke kwaliteit van de bedrijfsgebouwen van het FCA zijn beschreven middels de onderwerpen bouwenvolp, beeldkwaliteit en bouwregels. Ook zijn de accenten, de omheining en de leidingbruggen op het terrein omschreven.

Bij het opstellen van het voorliggende uitwerkingsplan is rekening gehouden met de kaders die zijn vastgelegd in het BKP FCA.

2.7.8 Plangebied uitwerkingsplan

Transitie

Het uitwerkingsplan heeft betrekking op het centrale en oostelijke deel van het plangebied van het bestemmingsplan. De gronden zijn nu nog bebouwd met diverse bedrijfsgebouwen zodat er rekening dient te worden gehouden met het al dan niet tijdelijk verplaatsen van de huidige bedrijven die ook een plek op het nieuwe FCA zullen krijgen. De bedrijfsgebouwen aan de oostzijde van het plangebied zullen allemaal worden gesloopt, het Middengebouw ten noorden van de Centrale Markthal blijft behouden maar wordt wel gerenoveerd.

In de te slopen bedrijfsgebouwen in het plangebied bevinden zich enkele bedrijven die zullen vertrekken van het FCA. De overige bedrijven krijgen een nieuwe plek op het FCA. Een deel van deze bedrijven in de te slopen bedrijfsgebouwen kunnen direct verhuizen naar hun permanente nieuwe plek op het FCA, namelijk één van de nieuwe bedrijfsgebouwen in het plangebied van de 1e uitwerking. De te slopen bedrijfsgebouwen in het plangebied van het voorliggende uitwerkingsplan zullen namelijk pas gesloopt gaan worden als de nieuwbouw in het plangebied van de 1e uitwerking gereed is én in gebruik kan worden genomen. Voor de te verplaatsen bedrijven die geen plek in het plangebied van de 1e uitwerking zullen krijgen is een tijdelijke oplossing gezocht door de betreffende bedrijven tijdelijk te verplaatsen naar vrijgekomen en in de toekomst te slopen bedrijfsbebouwing zodat het bedrijf na het gereed komen

van de nieuwbouw definitief kan worden verplaatst. Op dit moment gaat het om drie tot zes (groot)handelsbedrijven. Alle bedrijven worden voorzien in tijdelijke huisvesting aan de zuidoostzijde van het huidige FCA-terrein.

Bouwvolumes en programma

In het plangebied van de 2e uitwerking zullen de volgende gebouwen en collectieve voorzieningen worden gerealiseerd:

- het oostelijke en zuidelijke deel van Expeditiestraat oost;
- het oostelijke en zuidelijke deel van het haakvormige bedrijfsgebouw (een deel van het bedrijfsgebouw Oost-midden en het bedrijfsgebouw Oost-zuid, inclusief een deel van het parkeerdak);
- het oostelijke en zuidelijke deel van de Handelsstraat.

Daarnaast is het bestaande bedrijfsgebouw Midden al aanwezig. In het plangebied van het voorliggende uitwerkingsplan is maximaal 28.600 m² grondoppervlak aan gebouwen geprojecteerd. Gelet op het maximum bebouwd grondoppervlak van 68.000 m² als bedoeld in het bestemmingsplan, het maximum grondoppervlak zoals dat in de 1e uitwerking is vastgelegd (26.500 m²) en het grondoppervlak van het Koelhuis (1.200 m²) resteert er nog maximaal 11.700 m² grondoppervlak aan gebouwen voor de overige eventueel nog uit te werken delen van het bedrijventerrein (resterend deel van de bestemming 'Bedrijventerrein').

Bedrijfsgebouw Oost wordt maximaal 15 meter hoog terwijl bedrijfsgebouw Midden maximaal 12 meter hoog wordt. Er is in totaal een bruto vloeroppervlak van maximaal 42.000 m² bedrijven het plangebied van dit uitwerkingsplan mogelijk gemaakt, waarvan maximaal 1.000 m² servicebedrijven. Voor het nieuwe FCA geldt een maximum bruto vloeroppervlak van 90.000 m² als bedoeld in het bestemmingsplan. Rekening houdend met het bruto vloeroppervlak zoals dat in de 1e uitwerking is vastgelegd (40.200 m²), het bruto vloeroppervlak van het Koelhuis (6.000 m²), het toegestane oppervlak in de Centrale Markthal (2.000 m²) en de bestaande bedrijfsgebouwen binnen de bestemming 'Bedrijventerrein' (9.404 m²) leidt het voorliggende uitwerkingsplan tot een overschrijding van het maximum bruto vloeroppervlak van 90.000 m². Dit maximum bruto vloeroppervlak kan via toepassing van een binnenplanse afwijkingsbevoegdheid worden verruimd naar (maximaal) 110.000 m², mits op basis van deugdelijk parkeeronderzoek blijkt dat het parkeren vanwege bezoekers, werknemers en vrachtwagens op een aanvaardbare wijze kan plaatsvinden waarbij parkeren door bezoekers op maaiveld dient plaats te vinden en parkeren door werknemers op één of meerdere parkeerdaken. De bedoeling is om maximum bruto vloeroppervlak te verruimen met 5.000 m² bvo. Hiervoor wordt momenteel door Marktkwartier een aanvraag voorbereid.

In het plangebied is rekening gehouden met zonering. De bedrijven in het plangebied betreffen uitsluitend buik- en servicebedrijven die tot maximaal milieucategorie 3.1 behoren. Er zijn binnen het plangebied geen bedrijven die tot een hogere milieucategorie behoren.

In het plangebied zijn geen kelders voorzien.

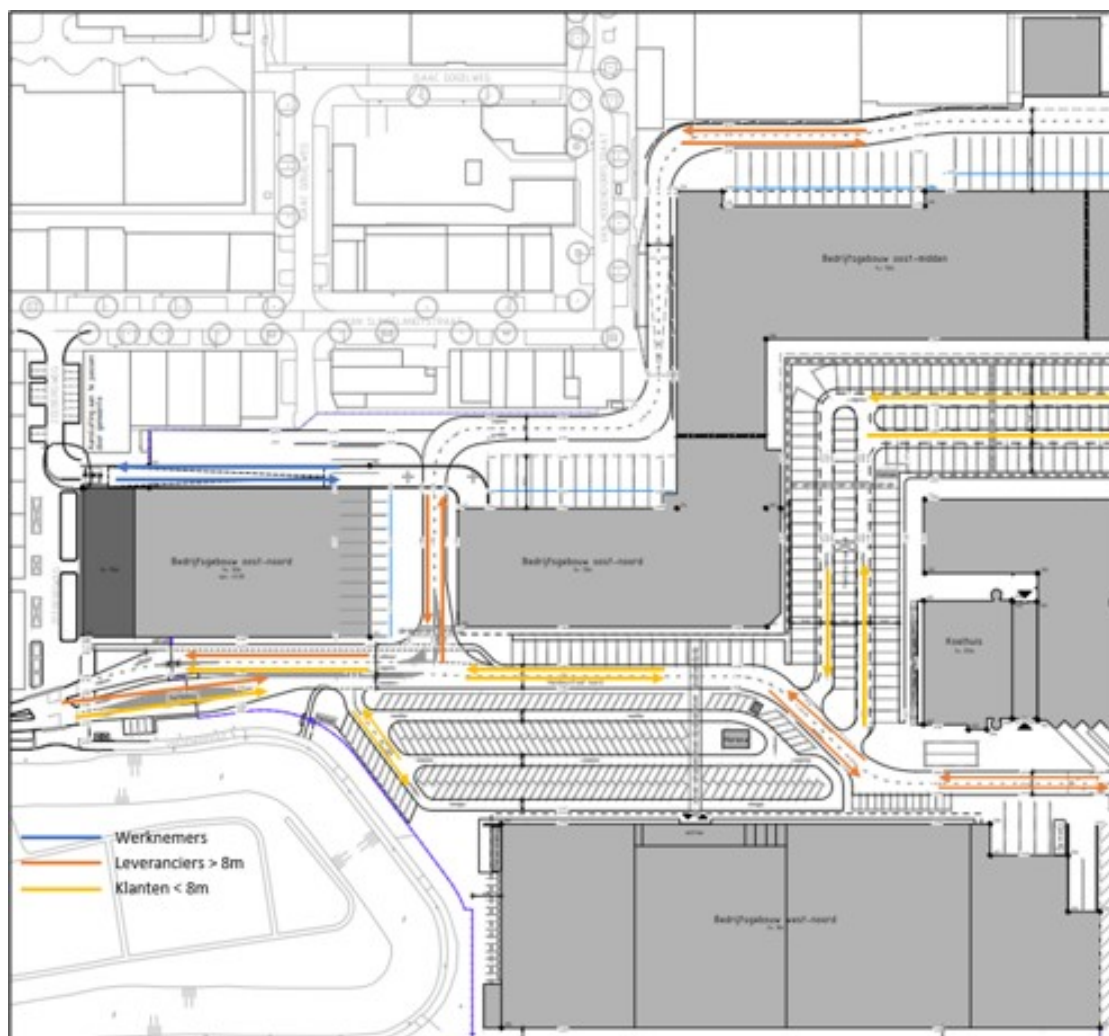
Infrastructuur

Werknemers van de diverse bedrijven zullen parkeren op het dak van bedrijfsgebouw Oost. De parkeerplekken op dit dak zijn voor auto's bereikbaar via een hellingbaan bij het in het plangebied van de 1e uitwerking gelegen Kopgebouw. Tussen het Kopgebouw en bedrijfsgebouw Oost komen één of meerdere bruggen. Voetgangers van en naar het parkeerdak kunnen gebruik maken van meerdere trappenhuizen aan de zijde van de Handelsstraat. Deze trappenhuizen zullen uitsteken ten opzichte van de gevellijn van bedrijfsgebouw Oost. Het totale oppervlak aan trappenhuizen bedraagt binnen het

plangebied maximaal 120 m². Het gaat vanwege brandveiligheid om vier tot vijf trappenhuisen met ieder een grondoppervlak van circa 20-30 m².

Net als in het plangebied van de 1e uitwerking worden leveranciers (vrachtwagens) en bezoekers (klanten) van de bedrijven zoveel mogelijk gescheiden. De klanten kunnen via de Handelsstraat naar de bedrijven toe rijden en daar vervolgens hun voertuig parkeren. Bij de Handelsstraat zal voldoende ruimte beschikbaar zijn voor het inladen van de door de klanten gekochte producten. Klanten en overige bezoekers kunnen overigens ook nog gebruik maken van een zuidelijke entree, welke vanaf de Jan van Galenstraat te bereiken zal zijn via de Marktstraat in het nieuwe woongebied.

Tussen het Kopgebouw en het haakvormige bedrijfsgebouw komt een doorsteek naar de expeditiestraat aan de achterzijde van het haakvormige bedrijfsgebouw. Via deze doorsteek en expeditiestraat zullen leveranciers naar de loadingsdock van de bedrijven in het Kopgebouw en het haakvormige bedrijfsgebouw rijden.



Afbeelding: verkeersroutes binnen plangebied uitwerkingsplan)

Het expeditieverkeer van en naar bedrijfsgebouw Midden zal deels via de Handelsstraat rijden. Laden en lossen vindt plaats bij enkele loadingdocks aan de westkant van het gebouw.

Op het parkeren in zowel de tijdelijke als definitieve situatie wordt nader ingegaan in paragraaf 4.2. Aan de zuidkant van het plangebied is tenslotte nog een gebouwde fietsparkeervoorziening voorzien voor bezoekers en werknemers van de Centrale Markthal.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) is op 15 september 2020 vastgesteld en richt zich op vier prioriteiten. Deze onderwerpen hebben onderling veel met elkaar te maken en ze hebben gevolgen voor hoe we onze fysieke leefomgeving inrichten. De NOVI helpt bij het maken van de noodzakelijke keuzes:

1. Ruimte maken voor de klimaatverandering en energietransitie.
2. De economie van Nederland verduurzamen en ons groeipotentieel behouden.
3. Onze steden en regio's sterker en leefbaarder maken.
4. Het landelijk gebied toekomstbestendig ontwikkelen.

Conclusie

De beoogde herontwikkeling heeft betrekking op een herstructurering van een bestaand bedrijventerrein binnen bestaand stadsgebied waardoor ook bij kan worden gedragen aan het verbeteren van de duurzaamheid door het treffen van energie neutrale maatregelen. Het voorliggende uitwerkingsplan is in overeenstemming met de NOVI.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

De nationale belangen die juridische borging vragen, zijn geborgd in de Amvb Ruimte. Deze Amvb wordt aangeduid als het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Deze Amvb is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf. Het Barro is op 30 december 2011 in werking getreden en op 1 oktober 2012 aangevuld.

In het Barro zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van o.a. Rijkswaardwegen, Defensie, Hoofdwegen en hoofdspoorwegen, Elektriciteitsvoorziening, Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, Ecologische hoofdstructuur, Primaire waterkeringen buiten het kustfundament en Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde.

Conclusie

De in het Barro geregelde onderwerpen hebben geen betrekking op het plangebied.

3.1.3 Nationaal waterplan 2016-2021

Met het Nationaal Waterplan zet het kabinet een volgende stap in het robuust en toekomstgericht inrichten van het watersysteem, gericht op een goede bescherming tegen overstromingen, het voorkomen van wateroverlast en droogte en het bereiken van een goede waterkwaliteit en een gezond ecosysteem als basis voor welzijn en welvaart.

Bij de ontwikkeling van locaties in de stad wordt ernaar gestreefd dat de hoeveelheid groen en water per saldo gelijk blijft of toeneemt. Dit moet stedelijk gebied aantrekkelijk en leefbaar maken en houden.

Conclusie

De toepassing van de uitwerkingsbevoegdheid leidt niet tot een significante afname van groenvoorzieningen of een afname van de hoeveelheid open water aangezien het plangebied grotendeels verhard is er en geen open water of relevante groenvoorzieningen aanwezig zijn. De herontwikkeling treft daarmee geen landelijke belangen.

3.2 Provinciaal en regionaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie NH2050

Op 19 november 2018 heeft Provinciale Staten de Omgevingsvisie NH2050 'Balans tussen economische groei en leefbaarheid' vastgesteld. De Omgevingsvisie NH2050 wil zorgen voor balans tussen economische groei en leefbaarheid. In de visie zijn 5 bewegingen met ontwikkelprincipes beschreven voor de ontwikkeling van de leefomgeving:

5. Dynamisch schiereiland. Hierin is het benutten van de unieke ligging van Noord-Holland, te midden van water, leidend.
6. Metropool in ontwikkeling. Hierin wordt beschreven hoe de Metropoolregio Amsterdam steeds meer als één stad functioneert.
7. Sterke kernen, sterke regio's, gaat over de ontwikkeling van centrumgemeenten die de gehele regio waarin ze liggen vitaal houden.
8. Nieuwe energie, benut de economische kansen van de energietransitie.
9. Natuurlijk en vitaal landelijke omgeving, staan het ontwikkelen van natuurwaarden en een economisch duurzame agrarische sector centraal.

Ten aanzien van de metropool Amsterdam wordt geconstateerd dat deze zich snel ontwikkelt. De vraag naar woningen en ruimte voor bedrijven houdt aan, evenals de ruimtevraag voor recreatie en andere functies. Tegelijkertijd wil de provincie de landschappen in de metropool sparen. De bebouwingsopgave moet dan ook zoveel mogelijk binnen de bestaande kernen plaatsvinden, met een voorkeur voor knooppunten van openbaar vervoer. Verdichting vraagt steeds meer inventiviteit en bestuurskracht. De bebouwde omgeving wordt steeds intensiever gebruikt, de plancapaciteit binnenstedelijk blijkt door een andere kijk op stad en stedelijkheid een stuk groter te zijn dan lang is gedacht. En zowel bij bestaande bouw als nieuwbouw moeten worden ingezet op besparing van energie, een klimaatadaptieve ruimtelijke inrichting en bij nieuwbouw ook op circulair bouwen. Dit alles moet samen gaan met de verdere verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarbij onderkent de provincie dat verdichting in de kernen leidt tot toenemende druk op het landschap.

Wonen en werken worden binnenstedelijk geconcentreerd (transformeren, bundelen, verdichten). Hierbij dient oog te worden gehouden voor behoud en versterking van de leefbaarheid in bestaande en nieuwe gebieden. Ook dient er een vinger aan de pols te worden gehouden voor wat betreft de kwalitatieve en kwantitatieve ontwikkeling van de vraag door er voor te zorgen dat regionale afspraken over stedelijke ontwikkelingen bij de vraag blijven aansluiten.

Conclusie

Het voorliggende uitwerkingsplan heeft betrekking op het binnenstedelijk concentreren van bestaande bedrijven. Behoud en versterking van de leefbaarheid zijn daarbij belangrijke uitgangspunten aangezien de verkeersroute wordt verlegd van de Jan van Galenstraat naar de Haarlemmerweg en er rekening wordt gehouden met een goed woon- en leefklimaat (zie hoofdstuk 4).

3.2.2 Omgevingsverordening NH2020

De provincie heeft op 22 oktober 2020 een verordening vastgesteld, zijnde de Omgevingsverordening NH2020. De Omgevingsverordening is nadien enkele malen gewijzigd. In de Omgevingsverordening NH2020 worden de eerste stappen gezet om de sturingsfilosofie uit de Omgevingsvisie NH2050 te vertalen in juridische regels. Deze sturingsfilosofie luidt als volgt: We gaan uit van het principe 'Lokaal wat kan, regionaal wat moet', gelet op de diversiteit aan regio's, om ruimte te bieden aan maatwerk en om vorm te kunnen geven aan een wendbare samenleving. Hierbij staat de opgave centraal. Dat bepaalt de wijze van sturing en samenwerking.

Deze verordening is het aangewezen instrument als het gaat om algemene regels omtrent de inhoud van bestemmingsplannen. Wel zal hierin duidelijk het provinciaal belang naar voren moeten komen. Het uitgangspunt daarbij is dat de bevoegdheden ter doorwerking van het ruimtelijk beleid zoveel mogelijk proactief worden ingezet en het provinciale beleid daarbij zoveel mogelijk eenduidig wordt geregeld.

Voor het plangebied zijn alleen de regels met betrekking tot 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' relevant. Een ruimtelijk besluit of plan kan uitsluitend voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als deze ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken. Onder een nieuwe stedelijke ontwikkeling wordt een ontwikkeling verstaan als bedoeld in artikel 1.1.1 eerste lid onder i van het Besluit ruimtelijke ordening: ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.

Conclusie

Het voorliggende uitwerkingsplan heeft betrekking op een herontwikkeling van een bestaand bedrijventerrein in het stedelijk gebied van Amsterdam. Het programma dat via het uitwerkingsplan mogelijk wordt gemaakt is niet aan te merken als een nieuwe stedelijke ontwikkeling waarover regionale afspraken nodig zijn aangezien het plangebied van het uitwerkingsplan in zowel het geldende bestemmingsplan als het daarvoor geldende bestemmingsplan al als bedrijventerrein is bestemd. Het voorliggende uitwerkingsplan leidt ten opzichte van het huidige en voorgaande planologisch kader niet tot een uitbreiding van het oppervlak aan buik- en servicebedrijven. Bovendien is in het kader van het Plabeka op regionaal gebied uitgegaan van behoud van minimaal 12 hectare FCA (zie de navolgende subparagraaf). Het voorliggende uitwerkingsplan voldoet daar aan.

3.2.3 Uitvoeringsstrategie "Ruimte voor werken in de MRA van morgen 2017-2030; Plabeka 3.0"

De Uitvoeringsstrategie (US 3.0) van de Metropoolregio Amsterdam richt zich op een gezonde kantoren- en bedrijventerreinmarkt in de gehele Metropoolregio. Daar waar in eerdere Plabeka-afspraken met succes de reductie van het planaanbod centraal stond, is nu gekozen voor meer flexibiliteit zodat in regionaal verband goed ingespeeld kan worden op de economische dynamiek. Het doel is om voldoende ruimte én kwaliteit van werkmilieus in de MRA te creëren, om zo bij te dragen aan de internationale concurrentiepositie van de MRA.

De MRA behoort binnen Nederland tot de economisch goed presterende regio's. Zowel in bevolking als in banen wordt op langere termijn een groei verwacht die op of boven die voor Nederland als geheel ligt. Maar binnen de MRA nemen de verschillen toe. De werkgelegenheid groeit hard in Amsterdam en in iets mindere mate in Amstel-Meerlanden (met name Haarlemmermeer), maar daar staat een krimp tegenover in de regio's Haarlem en Gooi en Vechtstreek. De behoefte aan bedrijventerreinen is lager in vergelijking tot de periode voor de crisis en op de kantorenmarkt is er een flinke leegstand, al neemt die in sommige deelregio's snel af en met name in Amsterdam. Kwalitatief is – mede onder invloed van schaalverkleining in het bedrijfsleven, digitalisering en verduurzaming – een toenemende populariteit waar te nemen van meer gemengde multifunctionele gebieden: centrumgebieden, gemengde woon-werklocaties, knooppuntlocaties en third places als koffiégelegenheden en dergelijke – in vergelijking tot traditionele, meer monofunctionele en op functiescheiding gerichte formele werklocaties (bedrijventerreinen en formele kantorenlocaties). De toenemende vraag naar multifunctionele gebieden vertaalt zich in de US3.0 onder meer in een flinke transformatie-opgave voor zowel kantoren als bedrijventerreinen, als substantieel en min of meer nieuw element in de US 3.0. Het voornemen is om ruim 500 ha bedrijventerrein te gaan transformeren, vooral in Amsterdam en Zaanstad.

Conclusie

Het FCA is in de US 3.0 aangemerkt als een bedrijventerrein waarvan 11,8 hectare (netto) tot 2030 kan

worden getransformeerd naar een andere functie. Dat betreft het zuidelijk deel van het plangebied van het bestemmingsplan, welke in het geldende bestemmingsplan een (uit te werken) woonbestemming heeft gekregen. Aangezien het huidige FCA een oppervlak van 23,6 hectare heeft blijft er 11,8 hectare over als bedrijventerrein. Het plangebied van dit uitwerkingsplan heeft een oppervlak van circa 6 hectare en is het tweede uitwerkingsplan dat voor het bedrijvendeel in procedure zal worden gebracht. Het plangebied van het uitwerkingsplan maakt zodoende onderdeel uit van het planaanbod van 11,8 hectare waarvoor regionale afstemming niet meer nodig is. Het uitwerkingsplan past binnen de Uitvoeringsstrategie van de MRA.

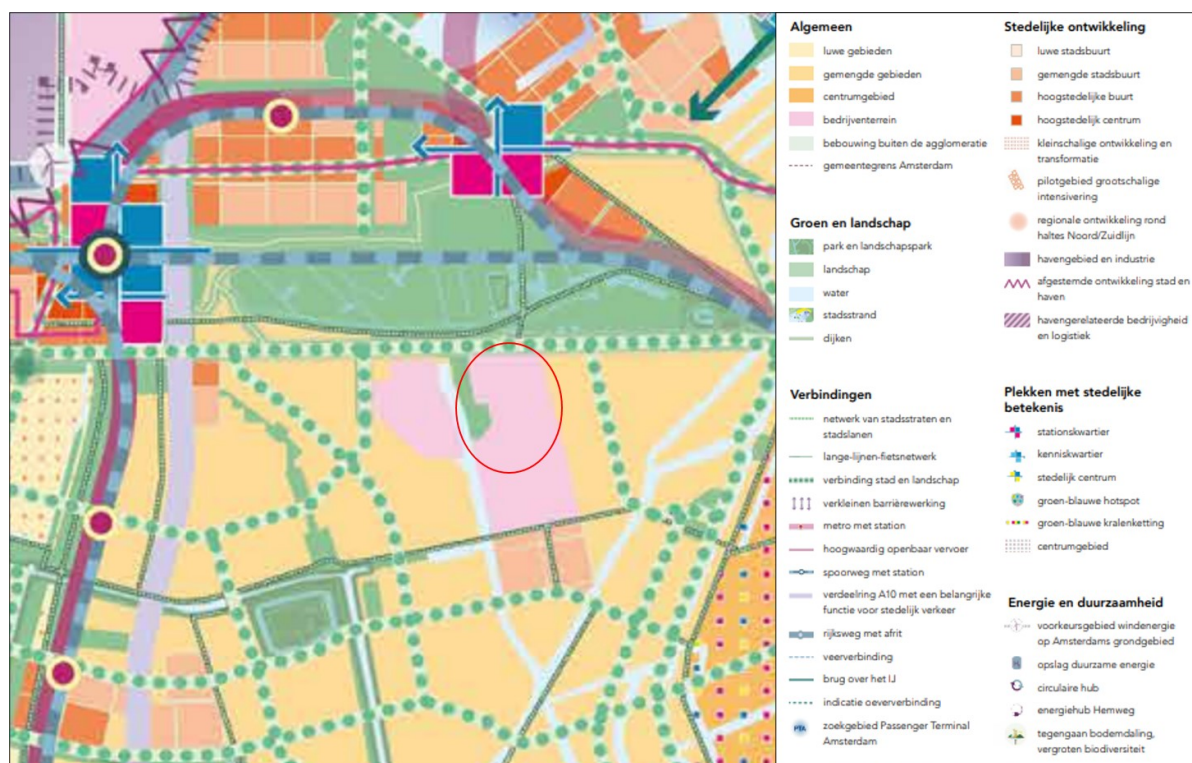
3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Omgevingsvisie Amsterdam 2050: Ruimte voor overmorgen

Op 8 juli 2021 is de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 vastgesteld in de gemeenteraad. Deze vervangt de Structuurvisie Amsterdam 2040 en is een wettelijk verplicht instrument van de nieuwe Omgevingswet. Hierop zijn twee uitzonderingen: de Hoofdgroenstructuur en het hoogbouwbeleid, die integraal opgenomen waren in de structuurvisie. Deze blijven van kracht tot vervangend beleid is vastgesteld.

De Omgevingsvisie is gebaseerd op 5 strategische keuzes.

1. **Meerkernige ontwikkeling:** Amsterdam is uit balans met één centrum waar alles op gericht is. Eén van de hoofddoelen van de visie is een stad en regio te worden met meer stedelijke kernen. Deze ingreep in de structuur van de stad is mogelijk door bedrijventerreinen te ontwikkelen tot bruisende stadsbuurten.
2. **Groeien binnen grenzen:** Amsterdam streeft naar minimaal 150.000 woningen erbij voor 250.000 nieuwe inwoners in 2050, plus 200.000 nieuwe arbeidsplaatsen. Deze groei mag alleen plaatsvinden binnen de huidige stadsgrenzen. Op die manier wordt de kwaliteit van bestaande buurten versterkt, kunnen overal woningen en bedrijfsgebouwen worden verduurzaamd en blijven de kwetsbare landschappen open. Dit kan door bedrijventerreinen om te bouwen tot gebieden waar zowel gewoond als gewerkt wordt. Daarnaast is er ruimte voor groei in de naoorlogse wijken van Nieuw-West, Zuidoost en Noord, waar op een slimme manier verdicht kan worden. Een goede woonkwaliteit, met leefbare straten en pleinen en veel plek voor ontmoeting, staat hierbij voorop. Hoogbouw (gebouwen hoger dan 70 meter) concentreert zich rond grotere stations als Bijlmer ArenA, Amstel, Zuid en Sloterdijk en langs het IJ. De stad wordt ingericht op hergebruik van materialen en grondstoffen en op een andere, meer zelfvoorzienende energieopwekking zoals stadsverwarming en zonne- en windenergie.
3. **Duurzaam en gezond bewegen:** om ruimte te houden voor groen, spelen en verblijven en voor de fietser en voetganger, moet de auto een stap terug doen. Door verdichting wordt draagvlak gecreëerd voor ov in de hele stad en komen voorzieningen op loop- en fietsafstand. Buurten worden verbonden door een netwerk van veilige fietsroutes en openbaar vervoer.
4. **Rigoreus vergroening:** Verdichting wordt gecombineerd met vergroening van de stad. Daarbij is meer en vooral beter groen het doel, door minder verharding en meer groen aan en op gebouwen. Een ander belangrijk doel is tegengaan van hittestress en vergroten van het waterbergend vermogen van de stad.
5. **Samen stadmaken:** De omgevingsvisie combineert ruimtelijke inrichting met doelen op groen, wonen, werken, duurzaamheid, leefomgeving. Het stadsbestuur gaat sturen op hoofdlijnen. De principiële keuze daarbij is dat de regels zo worden dat naast de klassieke partijen als ontwikkelaars en woningcorporaties, Amsterdammers ook zelf aan de slag kunnen.



Afbeelding: uitsnede visiekaart Amsterdam 2050 waarbij het gebied van het nieuwe FCA indicatief met een ovaal is weergegeven

Het plangebied van het voorliggende uitwerkingsplan is op de visiekaart aangewezen als 'bedrijventerrein'.

Bedrijventerreinen

Waar kantoormilieus gebaat zijn bij menging van functies en concentratie, is dit voor bedrijfslocaties en bedrijventerreinen minder het geval. Veel grootschalige productie, logistiek en ondersteunende diensten als schoonmaak- en bouwbedrijven zijn meer gebaat bij een bereikbare en betaalbare plek dan bij een gemengde, centrale locatie. Daarom heeft de gemeente een aantal plekken in de stad aangewezen waar bedrijvigheid niet met woningbouw wordt gemengd.

Het grootste deel van de bestaande bedrijventerreinen in de stad (die nog niet aangewezen zijn als transformatiegebied) blijft behouden om ruimte te behouden in de stad voor bedrijven die een functie vervullen in de stedelijke economie. Wel is ook op deze terreinen een opgave om efficiënt met de ruimte om te gaan en indien mogelijk de werkfunctie flink te verdichten. Dat betekent compacte bebouwing en een differentiatie in terreinen, afhankelijk van de ligging in de stad.

Het noordelijk deel van het huidige FCA-terrein is in de Omgevingsvisie aangemerkt als een binnenstedelijk bedrijventerrein. Op een dergelijk bedrijventerrein is plek voor maakbedrijven en stadsverzorgende bedrijvigheid. Ze worden geïntensiveerd en verduurzaamd, waarbij de bedrijfsruimte bereikbaar en betaalbaar moet blijven. Er is daarbij geen ruimte voor woningbouw.

Hoofdgroenstructuur

Het plangebied is niet gelegen in of nabij de Hoofdgroenstructuur.

Hoogbouw

De nieuwbouw in het voorliggende plangebied is niet aan te merken als hoogbouw aangezien de bebouwing lager dan 30 meter wordt.

Infrastructuur

In de Omgevingsvisie is een nieuwe oost-westfietsverbinding over het huidige Food Centerterrein en langs het Erasmuspark aangemerkt als een belangrijk element voor stadsdeel West. Deze verbinding is in gebied ten zuiden van het plangebied voorzien, in het openbare woongebied.

Conclusie

Door de voorgenomen herontwikkeling kan het noordelijk deel van het huidige FCA, inclusief het plangebied van het uitwerkingsplan, verder worden verdicht tot een binnenstedelijk bedrijventerrein. Door intensivering en het duurzaam inrichten kan het nieuwe FCA verder uitgroeien tot een belangrijke schakel in de voedselketens van Amsterdam. Het nieuwe FCA zal zodoende een belangrijke bijdrage leveren aan de stedelijke economie.

3.3.2 Bedrijvenstrategie 2020-2030: Amsterdam duurzaam productief

Op 20 mei 2020 is de bedrijvenstrategie voor de periode 2020-2030 vastgesteld. FCA is één van de bedrijventerreinen in de stad met transformatieplannen naar wonen-werken. Het gaat daarbij om het zuidelijk deel van het huidige FCA. Het noordelijk deel van het huidige FCA, waaronder het plangebied van het voorliggende uitwerkingsplan, is expliciet benoemd als bedrijventerrein waar geen woningbouw is toegestaan. Voor bedrijventerreinen als het nieuwe FCA is het beleid om het bedrijventerrein te behouden voor bedrijfsfuncties en deze terreinen te intensiveren en te verduurzamen. Intensivering moet echter niet ten koste gaan van de bedrijvenfunctie en de bedrijventerreinen moeten voldoende bereikbaar zijn voor de functies die zij herbergen. Voor Food Center bedraagt het planaanbod circa 100.000 m² bedrijfsruimte.

Conclusie

Het voorliggende uitwerkingsplan voorziet in 42.000 m² bedrijfsruimte. Daarmee wordt bijgedragen aan behoud van het bedrijventerrein FCA en de ambitie om het bedrijventerrein te intensiveren.

3.3.3 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:

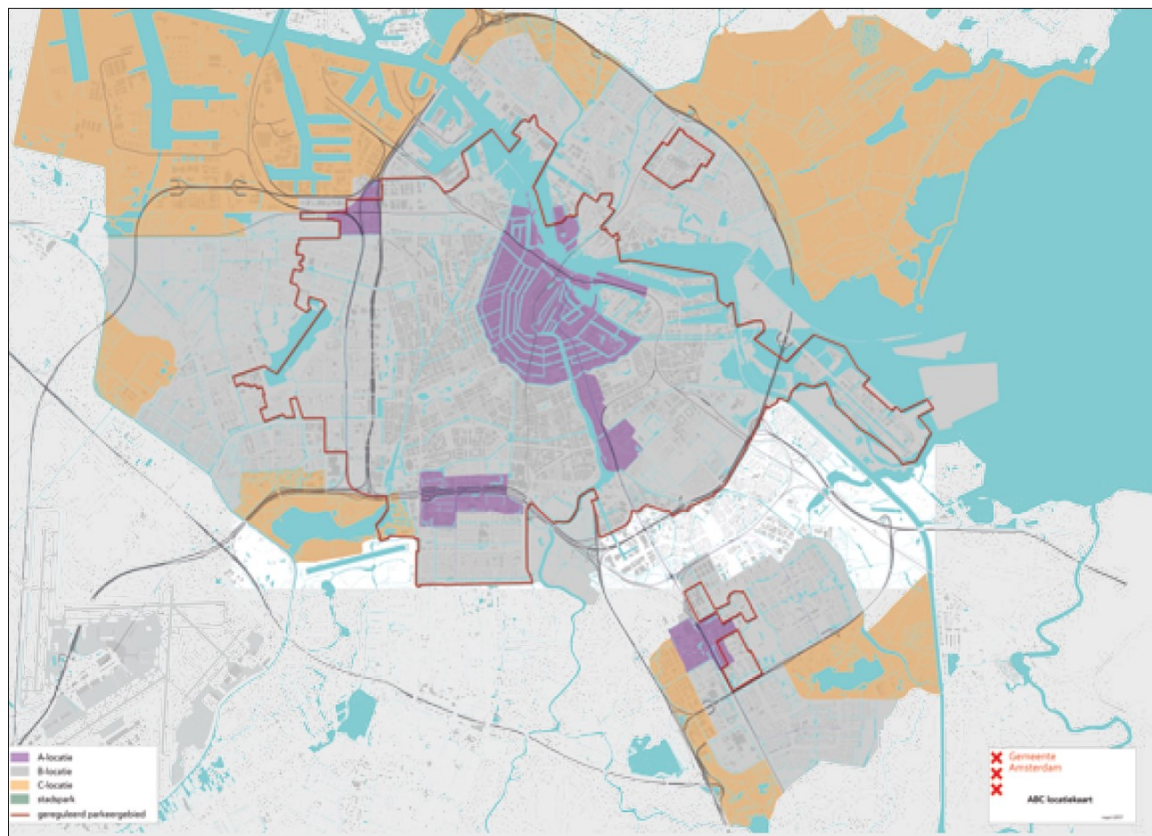
- Autobezit: In Amsterdam is sinds deze eeuw sprake van een bescheiden afname van het gemiddelde autobezit van 29% in 2000 naar 27% in 2013. De afname van het autobezit bij jongeren

(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 nieuwbouwpoging 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

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.



Afbeelding: 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 intercitystations af.

Parkeernormen

Voor de ABC-locaties zijn in de nota minimale en maximale parkeernormen voor woningen opgenomen. Voor overige functies moet maatwerk worden toegepast. In het geldende bestemmingsplan is het maatwerk voor het nieuwe FCA al toegepast doordat specifieke parkeernormen zijn opgenomen voor bezoekers, werknemers en vrachtwagens in het bedrijvendeel. Deze parkeernormen zijn (uiteraard) ook in het uitwerkingsplan van toepassing.

Conclusie

Voor het uitwerkingsplan zijn conform het geldende bestemmingsplan specifieke parkeernormen van toepassing. In subparagraaf 4.2.1 wordt nader ingegaan op deze specifieke parkeernormen en de wijze waarop deze worden toegepast.

3.3.4 Nota Parkeernormen 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 van het uitwerkingsplan is gelegen in zone 1. In deze zone is het fietsgebruik hoog.

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. Als gevolg van de herziening van het bestemmingsplan dient in het voorliggende uitwerkingsplan rekening te worden gehouden met parkeernormen voor fietsen bij niet-woonfuncties.

Conclusie

Voor het plangebied gelden parkeernormen voor fietsen en scooters. In paragraaf 4.2.2 wordt nader ingegaan op fiets- en scooterparkeren.

3.3.5 Uitvoeringsagenda Stedelijk Logistiek Amsterdam

In Amsterdam speelt goederenvervoer een belangrijke rol. De gemeente heeft daarom een Uitvoeringsagenda opgesteld om stedelijke logistiek (goederenvervoer) in goede banen te leiden met als doel het verbeteren van de doorstroming en handhaving van het goederenvervoer. Het FCA is daarbij genoemd als één van de bestaande generieke maatregelen aangezien FCA één van de drie bestaande distributiecentra (cargohub) in de stad is. Een cargohub is een distributiecentrum, bij voorkeur aan de rand van de stad en op een goed bereikbare locatie, waar goederen kunnen worden overgeslagen op schoon (liefst elektrisch) natransport de stad in.

Conclusie

Door de herontwikkeling van het plangebied zal het FCA worden verduurzaamd zodat het FCA een nog belangrijkere rol kan spelen als cargohub.

3.3.6 Uitvoeringsagenda Uitstootvrije Mobiliteit Amsterdam 2023-2026

Het Actieplan Schone Lucht uit 2019 gaat over uitstootvrije mobiliteit in Amsterdam. De uitvoeringsagenda Uitstootvrije Mobiliteit, die op 6 juni 2023 is vastgesteld door het college, is een uitwerking hiervan. De agenda geeft een overzicht van de maatregelen die vanaf nu tot en met 2026 op stapel staan. Eén van de doelstelling van die maatregelen is een uitstootvrije zone vanaf 2025 binnen de Ring A10 voor taxi's, bestelauto's en vrachtwagens, met een overgangsregeling voor niet-uitstootvrije bestelauto's en vrachtwagens.

Deze uitvoeringsagenda is nog niet definitief. Hiervoor moet in het najaar 2023 nog een (ontwerp) verkeersbesluit ter inzage worden gelegd waarover zienswijzen kunnen worden ingediend.

3.3.7 Agenda Duurzaamheid

De Agenda Duurzaamheid is in november 2015 vastgesteld en verwoordt de ambitie, de richting, de samenhang en de aanpak ten aanzien van duurzaamheid. In de Agenda zijn voor de stad vier transitiepaden benoemd: duurzame energie, schone lucht, circulaire economie en klimaatbestendige stad. Voor elk transitiepad geldt dat 'omdenken' de essentie is om te komen tot nieuwe manieren van productie, consumptie en distributie om zo te verduurzamen. Om de diverse doelstellingen te kunnen realiseren zal o.a. meer duurzame energie moeten worden opgewekt, meer gebruik moeten worden gemaakt van duurzame warmte en er zal sprake moeten zijn van een regenbestendige stad (o.a. rainproof, zie subparagraaf 3.3.8).

Conclusie

Duurzaamheid staat hoog op de agenda van de gemeente Amsterdam en ook bij de herontwikkeling van het FCA speelt duurzaamheid een belangrijke rol. In paragraaf 4.14 is nader ingegaan op de wijze waarop duurzaamheid tot uiting komt bij het toekomstige FCA-terrein.

3.3.8 Rainproof

Het hoofddoel van Amsterdam Rainproof is om de stad Amsterdam regenbestendiger te maken. Dit vraagt om veranderingen op vier vlakken: op het mentale, het economische, het fysieke en het organisatorische vlak. Vanuit het programma Ruimte voor de Stad onderzoekt de gemeente de fundamentele vragen die de verdichting en groei naar de stad van de toekomst met zich meebrengen en geeft daarmee richting aan projecten en beleid. Het rapport Regenbestendige Gebiedsontwikkeling, biedt alle betrokken bij gebiedsontwikkeling, van opdrachtgever, planeconoom, tenderschrijver, stedenbouwkundige, civieltechnisch projectleider, wateradviseur en jurist informatie en handvaten. Zo bevat het katern 'juridisch instrumentarium' bijvoorbeeld nieuwe inzichten voor bestemmingsplannen, een hemelwaterverordening en de omgevingswet. Het biedt ook voorbeeldteksten die in bepaalde instrumenten opgenomen kunnen worden.

Op gebouw-/perceelniveau kunnen maatregelen worden getroffen om te voorzien in een minimale waterverwerkingscapaciteit van hemelwater door middel van waterberging, hergebruik en/of infiltratie. Een ander aspect is om ervoor te zorgen dat bouwwerken minder snel wateroverlast ondervinden, door bijvoorbeeld een minimaal bouw-/vloerpeil, een maximale diepte van ondergrondse constructies en de verhouding verhard/onverhard oppervlak.

Op 26 april 2021 is de Hemelwaterverordening Amsterdam vastgesteld. Als gevolg van deze Hemelwaterverordening dienen bouwplannen voor nieuwbouw, uitbreiding of grondige renovatie te voorzien in voldoende waterbergingsvoorzieningen als bedoeld in de Hemelwaterverordening. Uitzondering hierop zijn gebouwen waarvoor eerder dan zes weken na inwerkingtreding van deze verordening selectieprocedures voor gronduitgifte, en alle overeenkomsten waaruit de intentie tot

(her)ontwikkeling van een gebouw blijkt, zijn gestart of zijn aangegaan.

Conclusie

Het toepassen van voldoende maatregelen voor waterverwerking is van belang om de stad regenbestendiger te maken, ook ter plaatse van het plangebied. In het uitwerkingsplan zijn geen regels met betrekking tot waterverwerking opgenomen aangezien er al voor de inwerkingtreding van de Hemelwaterverordening een overeenkomst over de gebiedsontwikkeling was gesloten. In de planvorming is bij de diverse gebouwen overigens wel rekening gehouden met rainproofmaatregelen, zie subparagraaf 4.9.4 en 4.14.5.

3.3.9 Afwegingskader grondwaterneutrale kelders Amsterdam

Op 20 januari 2021 is het 'Afwegingskader grondwaterneutrale kelders Amsterdam' vastgesteld, met als doel het voorkomen van negatieve effecten van (cumulatieve) aanleg van kelders op de stand en de stroom van het grondwater.

Dit afwegingskader is juridisch verankerd in het paraplubestemmingsplan 'Grondwaterneutrale kelders' dat op 7 oktober 2021 is vastgesteld (zie paragraaf 2.3).

Conclusie

Voor het bouwen van kelders gelden regels om grondwateroverlast te voorkomen. In subparagraaf 4.9.6 zal hier verder op worden ingegaan.

3.3.6 Rainproof

Het hoofddoel van Amsterdam Rainproof is om de stad Amsterdam regenbestendiger te maken. Dit vraagt om veranderingen op vier vlakken: op het mentale, het economische, het fysieke en het organisatorische vlak. Vanuit het programma Ruimte voor de Stad onderzoekt de gemeente de fundamentele vragen die de verdichting en groei naar de stad van de toekomst met zich meebrengen en geeft daarmee richting aan projecten en beleid. Het rapport Regenbestendige Gebiedsontwikkeling, biedt alle betrokken bij gebiedsontwikkeling, van opdrachtgever, planeconoom, tenderschrijver, stedenbouwkundige, civieltechnisch projectleider, wateradviseur en jurist informatie en handvaten. Zo bevat het katern 'juridisch instrumentarium' bijvoorbeeld nieuwe inzichten voor bestemmingsplannen, een hemelwaterverordening en de omgevingswet. Het biedt ook voorbeeldteksten die in bepaalde instrumenten opgenomen kunnen worden.

Op gebouw-/perceelniveau kunnen maatregelen worden getroffen om te voorzien in een minimale waterverwerkingscapaciteit van hemelwater door middel van waterberging, hergebruik en/of infiltratie. Een ander aspect is om ervoor te zorgen dat bouwwerken minder snel wateroverlast ondervinden, door bijvoorbeeld een minimaal bouw-/Moerpeil, een maximale diepte van ondergrondse constructies en de verhouding verhard/onverhard oppervlak.

Op 26 april 2021 is de Hemelwaterverordening Amsterdam vastgesteld. Als gevolg van deze Hemelwaterverordening dienen bouwplannen voor nieuwbouw, uitbreiding of grondige renovatie te voorzien in voldoende waterbergingsvoorzieningen als bedoeld in de Hemelwaterverordening. Uitzondering hierop zijn gebouwen waarvoor eerder dan zes weken na inwerkingtreding van deze verordening selectieprocedures voor gronduitgifte, en alle overeenkomsten waaruit de intentie tot (her)ontwikkeling van een gebouw blijkt, zijn gestart of zijn aangegaan.

Conclusie

Het toepassen van voldoende maatregelen voor waterverwerking is van belang om de stad regenbestendiger te maken, ook ter plaatse van het plangebied. In het uitwerkingsplan zijn geen regels met betrekking tot waterverwerking opgenomen aangezien er al een voor de inwerkingtreding van de Hemelwaterverordening geldende overeenkomst over de gebiedsontwikkeling was gesloten. In de planvorming is bij de diverse gebouwen rekening gehouden met rainproofmaatregelen, zie subparagraaf 4.9.4.

3.3.7 Afwegingskader grondwaterneutrale kelders Amsterdam

Op 20 januari 2021 is het 'Afwegingskader grondwaterneutrale kelders Amsterdam' vastgesteld, met als doel het voorkomen van negatieve effecten van (cumulatieve) aanleg van kelders op de stand en de stroom van het grondwater.

Dit afwegingskader wordt juridisch verankerd in het paraplubestemmingsplan 'Grondwaterneutrale kelders' dat met ingang van 3 juni op 7 oktober 2021 als ontwerp ter inzage is gelegd vastgesteld (zie paragraaf 2.3).

Conclusie

Voor het bouwen van kelders gelden regels om grondwateroverlast te voorkomen. In subparagraaf 4.9.6 zal hier verder op worden ingegaan.

Hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten

4.1 Verkeer

4.1.1 Verkeersafwikkeling omliggende wegen

Op basis van het (maximale) programma dat in het geldende bestemmingsplan mogelijk is gemaakt is in het kader van het bestemmingsplan een verkeersonderzoek uitgevoerd (2013). Uit dat onderzoek blijkt dat de herontwikkeling van het gehele FCA-terrein geen nadelige gevolgen heeft voor de verkeersafwikkeling van omliggende wegen. Omdat er sinds 2015 een nieuw gemeentelijk verkeersmodel van toepassing is (VMA) en het eerdere onderzoek al meer dan 10 jaar oud is, is het verkeersonderzoek door Goudappel Coffeng geactualiseerd (kenmerk 004639.20190730.R1.06, d.d. 7 februari 2020, zie bijlage 3). Daarbij zijn de volgende situaties in beeld gebracht:

1. Huidige situatie (2015);
2. Autonome situatie (2030);
3. Plansituatie (2030), op basis van het (maximale) programma volgens het geldende bestemmingsplan.

Om een zo actueel mogelijk beeld te krijgen zijn tevens tellingen uitgevoerd bij de in- en uitgangen van FCA en is de specifieke verkeersgeneratie voor de (mogelijke) invulling van de Centrale Markthal bepaald.

Ten aanzien van de verkeersgeneratie blijkt uit de actualisatie van het verkeersonderzoek het volgende:

- In de plansituatie is voornamelijk aan de zuidkant, door de woningontwikkeling en de nieuwe invulling van de Markthal een toename van verkeer waar te nemen. In totaal maken er op etmaalbasis ongeveer 5.300 mvt per etmaal gebruik van de noordelijke ontsluiting. Aan de zuidkant zijn ongeveer 6.700 mvt per etmaal terug te vinden. Met behulp van de ontwerprichtlijnen dient samen met de gemeente gekeken te worden naar een goed profiel voor de zuidelijke ontsluiting.
- In het netwerk rondom het plangebied van de gehele planontwikkeling zijn de effecten van de planontwikkeling maar beperkt waar te nemen. Het verkeer verdeelt zich redelijk snel over het netwerk, waardoor de toename van verkeer procentueel minimaal is.

Kruispunten zijn maatgevend als het gaat om de verkeersafwikkeling. De toekomstige ontwikkelingen zorgen voor een verandering van de verkeersstromen. Om te toetsen of de verkeersafwikkeling rondom het plangebied gegarandeerd kan blijven ten gevolge van de verandering van verkeersstromen, is op vier relevante kruispunten de verkeersafwikkeling bepaald:

- Kruispunt 1: Haarlemmerweg - Vredenhofweg (geregeld).
- Kruispunt 2: Jan van Galenstraat - ingang Food Center (ongeregeld).
- Kruispunt 3: Jan van Galenstraat – Willem de Zwijgerlaan (geregeld).
- Kruispunt 4: Jan van Galenstraat – Admiraal de Ruyterweg (geregeld).

Het kruispunt Jan van Galenstraat – Hugo de Grootplein (ongeregeld) is niet doorgerekend, maar hiervan zijn wel kwalitatief de effecten beschreven. Vanuit beleidsintenties van de gemeente (stad autoluwer maken) is het namelijk niet wenselijk dit kruispunt meer capaciteit voor autoverkeer te geven.

De in het kader van de actualisatie uitgevoerde tellingen hebben als uitgangspunt gediend bij het bepalen van de intensiteiten op de kruispunten 1 en 2 in de huidige, autonome en plansituatie. Deze zijn vervolgens voor de autonome en plansituatie opgehoogd met intensiteiten uit het verkeersmodel. Daarbij is voor de plansituatie een correctie doorgevoerd voor het verschuiven van de hoofdingang van het Food Center naar de noordelijke ingang. Voor de andere kruispunten zijn alleen modelgegevens beschikbaar.

Kruispunt 1, 3 en 4 zijn geregeld en daarom doorgerekend met COCON. Hieruit is gebleken dat de cyclustijden in zowel de huidige, autonome als plansituatie voor kruispunt 1 en 4 beneden de maximale toegestane hoeveelheid zit, wat betekent dat de kruispunten zorg dragen voor een goede verkeersafwikkeling. Voor kruispunt 3 lijkt dit niet het geval en zijn aanpassingen aan het kruispunt nodig om een goede doorstroming in de toekomstige situatie te kunnen garanderen. Hierin is het verschil tussen de autonome en plansituatie minimaal, waarmee geconcludeerd kan worden dat het mogelijke verkeersknelpunt vooral veroorzaakt wordt, door de autonome groei. Nader onderzoek met tellingen op het kruispunt moet uitwijzen of het kruispunt daadwerkelijk een knelpunt is, of dat komt door een overschatting van de intensiteiten in het verkeersmodel. Het is aannemelijk dat een knelpunt voorkomen kan worden met fysieke aanpassingen van het kruispunt of met aanpassingen in de verkeerslichtenregeling.

De verkeersafwikkeling op het ongeregelde kruispunt 2 is in beeld gebracht met VISSIM. Op de hoofdrichting (Jan van Galenstraat) blijft de gemiddelde verliestijd van het verkeer binnen de 25 seconden waarmee een goede verkeersafwikkeling voor alle situaties gegarandeerd blijft. In de avondspits is in de plansituatie een kleine toename op de westelijke tak van de Jan van Galenstraat waarneembaar. Dit komt door de hogere hoeveelheid verkeer richting het plangebied. Er is echter voldoende opstelruimte waardoor het doorgaande verkeer niet wordt gehinderd.

Op de zijrichtingen (entree Food Center en Marcantilaan) is het effect groter. De gemiddelde verliestijd per voertuig duidt op een matige verkeersafwikkeling in de ochtendspits en een slechte afwikkeling in de avondspits. In beide spitsen is sprake van wachtrijen met pieken tot boven de 100 meter (in de avondspits zelfs tot boven de 150 meter). Op basis van deze resultaten dient te worden geconcludeerd dat de huidige aansluiting van het plangebied onvoldoende capaciteit biedt om het plangebied in 2030 (met name de avondspits) met een goede verkeersafwikkeling te ontsluiten. Een mogelijke oplossing is het regelen van het kruispunt met verkeerslichten (een dergelijke oplossing is te beschouwen als worst-casevariant).

Op basis van de actualisatie van het verkeersonderzoek kan worden geconcludeerd dat het voorliggende uitwerkingsplan geen nadelige gevolgen heeft voor de verkeersafwikkeling in de omgeving van het plangebied. Een groot deel van het verkeer van het naar het plangebied van dit uitwerkingsplan zal via de kruising Haarlemmerweg - Vredenhofweg rijden. Hier zijn geen knelpunten aan de orde. Om de doorstroming van kruispunt 2 (Jan van Galenstraat - ingang Food Center/toekomstige Marktstraat) te waarborgen zal de kruising worden heringericht. In mei 2021 heeft de Centrale Verkeerscommissie (CVC) besloten dat de kruising vorm zal worden gegeven door een verkeersplein. De aanleg van dit verkeersplein volgt in een later stadium. Het verkeersplein is niet nodig voor de herontwikkeling van het voorliggende plangebied.

In aanvulling op het hiervoor beschreven verkeersonderzoek is door Goudappel een notitie opgesteld met een nadere toelichting op de verkeersintensiteiten op het FCA- terrein zelf en de verbindingswegen tussen het FCA en de Jan van Galenstraat en de Haarlemmerweg (kenmerk 008776.20210210.N1.08, d.d. 1 april 2021, zie bijlage 4). Deze wegen zijn minder relevant voor de verkeersafwikkeling en voor deze wegen is een hoger detailniveau nodig dan het gemeentelijk verkeersmodel kan bieden. Deze verbindingswegen en de verkeersaantallen op FCA zijn echter wel relevant als input voor het akoestisch onderzoek en het onderzoek luchtkwaliteit.

Zoals in subparagraaf 2.7.2 van deze toelichting is beschreven is er in het huidige herinrichtingsplan een knip voorzien in de Zeebergweg om zo het verkeer voor de entrees van elkaar te scheiden. Het verkeer voor de oostelijke entree zal dan hoofdzakelijk via de Van Slingelandtstraat-Zeebergweg aan- en afrijden terwijl het verkeer voor de westelijke entree via de Vredenhofweg-Zeebergweg aan- en afrijdt. Autoverkeer vanuit de richting Van Slingelandtstraat richting de Vredenhofweg (via de Zeebergweg) blijft daarbij wel mogelijk. In het hiervoor beschreven verkeersonderzoek (zie bijlage 3) is er van uitgegaan dat het verkeer

van en naar de noordelijke entree grotendeels via de route Vredenhofweg-Zeebergweg zal rijden. Indien er een knip wordt aangebracht in de Zeebergweg dan zal de hoeveelheid verkeer over de route Vredenhofweg-Zeebergweg verminderen aangezien werknemers dan hoofdzakelijk via de Van Slingelandtstraat-Zeebergweg zullen rijden. In het hiervoor beschreven verkeersonderzoek is daarmee voor wat betreft de route Vredenhofweg-Zeebergweg uitgegaan van een maximale variant (namelijk bijna al het verkeer). Dit is te beschouwen als worst-case. Voor de route Van Slingelandtstraat-Zeebergweg is echter uitgegaan van een te lage verkeersintensiteit (namelijk nauwelijks verkeer via die route). Naar aanleiding van de opmerking in een zienswijze is door Goudappel een oplegnotitie opgesteld waarin is ingegaan op de verkeersafwikkeling van werknemers via de Zeebergweg als gevolg van de beoogde knip (kenmerk: 014269.20230614.N1.06, d.d. 7 augustus 2023, zie bijlage 5). In de oplegnotitie is rekening gehouden met verschillende scenario's met aankomend en vertrekkend werknemersverkeer in de ochtendspits en avondspits. Uit berekeningen blijkt dat het werknemersverkeer de verkeersafwikkeling in zekere mate wel beïnvloedt, maar dat het relevante kruispunt Van Slingelandtstraat – Haarlemmerweg het verkeer nog prima kan afwikkelen. De cyclustijd voldoet in alle gevallen aan de gestelde richtlijnen van de gemeente Amsterdam. De wachtrijen rondom het kruispunt kunnen door het extra verkeer mogelijk iets langer worden, maar deze blijven binnen de beschikbare ruimte zonder andere kruispunten te hinderen. Door de goede verkeersafwikkeling is een wachtrij in één cyclus volledig af te wikkelen. Daarmee kan geconcludeerd worden dat de beoogde knip in de Zeebergweg geen nadelige gevolgen heeft voor de verkeersafwikkeling.

4.1.2 Verkeersafwikkeling op FCA

De nieuwe entrees aan weerszijden van het Kopgebouw en de inrichting van het bedrijvendeel zijn belangrijk voor de verkeersafwikkeling van het FCA en daarom, net als de parkeercapaciteit (zie paragraaf 4.2), van groot belang voor het functioneren van FCA. In het kader van het geldende bestemmingsplan is het Masterplan indertijd op deze onderdelen getoetst. Omdat de planvorming inmiddels verder is uitgewerkt (niveau schetsontwerp) heeft Goudappel de planvorming opnieuw uitgevoerd (kenmerk: 014269.20230309.N1.08, d.d. 21 juli 2023, zie bijlage 6). Hieruit blijkt het volgende:

A. Verkeersafwikkeling:

1. De verkeersgeneratie voor het FCA zal 7.809 ritten per werkdag etmaal bedragen. Voor een werkdag is de intensiteit 6.841 ritten per etmaal. Bij een verdeling dat circa 75% van de noordelijke entree gebruik gaat maken zullen er 5.860 mvt/etmaal/werkdag gebruik maken van de noordelijke entree, waarvan 4.470 bezoekers en 1.390 werknemers.
2. Maatgevend in de analyse naar de kwaliteit van de verkeersafwikkeling is de verkeersbelasting in het drukste uur. Kijkend naar de verkeersbelasting en voertuigverdeling in de huidige situatie komen tussen 6.00 en 7.00 uur de meeste voertuigen aan. In dat uur komt circa 7% van het totale verkeer over de dag aan. Het aandeel vertrekkend verkeer in het drukste uur bedraagt circa 6% van het totaal. Op basis van deze gegevens zijn de verkeersintensiteiten naar voertuigsoort voor de toekomstige situatie uitgewerkt per zijde (noord- en zuidzijde). Voor de noordzijde is daarbij onderscheid gemaakt in werknemers en bezoekers, omdat werknemers een eigen toegang hebben. Dit is weergegeven in de navolgende tabel.

	percentage drukste uur	aansluiting	drukste uur	personenauto /bestelbus	lichte vracht	zware vracht
6.00 – 7.00 uur	7%	Noordzijde bezoekers	313	289	13	10
		Noordzijde werknemers	97	97		
		Zuidzijde	137	126	6	4
14.00 – 15.00 uur	6%	Noordzijde bezoekers	268	249	11	8
		Noordzijde werknemers	83	83		
		Zuidzijde	117	108	5	4

- De kwaliteit van de verkeersafwikkeling wordt bij de entrees van het Food Center bepaald door het aantal beschikbare toegangspoorten in combinatie met het type parkeerbeheersysteem dat bij een toegangspoort aanwezig is. De verwerkingscapaciteit van een toegangspoort bedraagt circa 250 tot 300 motorvoertuigen (mvt) per uur bij een traditioneel systeem en 300 tot 350 mvt/uur bij een tag/voorhoudpas. Ten aanzien van de hellingbaan is de maximale verwerkingscapaciteit gelijk aan een rijbaan, zoals een wegvak in een ongehinderde situatie. In theorie kunnen hierop circa 1.800 mvt/uur worden afgewikkeld.
- De verkeersgeneratie van de werknemers die gebruik maken van de noordelijke entree bedraagt volgens de verkeerstellingen circa 100 motorvoertuigen in het drukste uur, maar conform de NEN-norm 2443:2013 kan bij een werklocatie tot 100% van de parkeercapaciteit in 1 uur aankomen en/of vertrekken. Bij 100% aankomst of vertrek van de parkeercapaciteit in 1 uur geeft dat een toe- of uitstroom van maximaal 630 auto's in het drukste uur. Op een dergelijke parkeercapaciteit lijkt dit niet reëel en daarom is aangenomen dat maximaal 504 voertuigen van werknemers in 1 uur aankomen of vertrekken (maximaal 80% van de parkeercapaciteit voor werknemers). Hiervoor is één ingaande en één uitgaande toegangspoort beschikbaar. Bij de toestroom van 504 mvt/uur en een verwerkingscapaciteit van 350 mvt/uur bedraagt de gemiddelde wachtrij meer dan 100 meter. Dat is geen kwaliteit voor werknemers die dagelijks van/naar het FCA rijden. Uitgaande van een traditioneel parkeerbeheersysteem (beschreven in de NEN2443:2013) zijn ten minste twee ingaande en twee uitgaande rijstroken noodzakelijk. Vanwege de concentratie van het aankomende verkeer in de ochtend, en het vertrekkende verkeer in de avond kan ook gewerkt worden met een wisselpoort, zodat in de ochtend twee ingaande en één uitgaande rijstrook beschikbaar is en in de avond andersom. Alternatief is de verwerkingscapaciteit van de apparatuur te vergroten middels bijvoorbeeld kentekenherkenning maar een systeem met slechts één ingaande en één uitgaande rijstrook is erg kwetsbaar in geval van een (technisch) mankement of bij een incident. Om de kwaliteit van de verkeersafwikkeling te allen tijde te garanderen en ook naar de toekomst toe een voldoende robuust systeem te hebben wordt ook bij kentekenherkenning geadviseerd om uit te gaan van een wisselpoort, waardoor er in de ochtend twee ingaande rijstroken en in de avond twee uitgaande rijstroken beschikbaar zijn.
De voorgaande aanbeveling is inmiddels overgenomen in het ontwerp en daarmee is één ingaande, één uitgaande en een wisselpoort toegepast voor de toegang van het parkeerdek van de werknemers.
- Indien de berekende verkeersbelasting van de bezoekers zich evenredig verdeelt over de aanwezige toe- en uitgangen bedraagt de gemiddelde verkeersbelasting aan de noordzijde voor het ingaande verkeer circa 150 voertuigen per uur per slagboom (313/2). Op een verkeersaanbod van circa 150 motorvoertuigen in het drukste uur bedraagt de wachtrij circa 25

tot 30 meter, uitgaande van een traditioneel parkeerbeheersysteem. De wachttijd dat het verkeer daarmee oploopt is vergelijkbaar met dat bij een relatief rustig kruispunt voorzien van verkeerslichten. Daarmee is sprake van een acceptabele situatie, waarin sprake is van restcapaciteit. Een systeem met tag/voorhoudpas zou dit nog efficiënter maken.

Aan de zuidzijde is de verkeersintensiteit vanwege bezoekers lager dan aan de noordzijde.

Omdat aan de zuidzijde één poort beschikbaar is voor ingaand en één poort voor uitgang, is de verkeersbelasting nagenoeg gelijk aan de situatie aan de noordzijde. In het drukste uur bedraagt het verkeersaanbod circa 130 motorvoertuigen. Dit leidt, uitgaande van een traditioneel parkeerbeheersysteem, tot een wachtrij van circa 20 meter. Daarmee is sprake van een acceptabele situatie, waarin sprake is van restcapaciteit.

B. Voetgangersoversteken:

1. Op het terrein zijn enkele voetgangersoversteken voorzien. Deze maken het mogelijk voor voetgangers de rijbaan en de parkeervakken te kruisen. Aanbevolen wordt om het zicht op deze oversteken te verbeteren en de oversteken meer te accentueren of om de oversteken weg te laten om zo schijnveiligheid te voorkomen.

C. Fietsverkeer:

1. Aan de noordkant van het FCA-terrein voegt het fietsverkeer in op de rijbaan en is een kruispunt voorzien om het gebouw aan de noordkant en de gebouwen aan de oostkant te bereiken. Het huidige ontwerp van het kruispunt is redelijk onoverzichtelijk, waardoor de kans op ongelukken bestaat. Fietsers moeten zonder rugdekking invoegen op de rijbaan. Vanaf het parkeerterrein aan de westkant moet in één keer worden overgestoken en ingevoegd op de rijbaan. Fietsverkeer vanuit de zuidkant dient eerst uit te voegen om daarna weer in te voegen op de rijbaan aan de noordkant. Daarbij komt dat de fietser voorrang heeft als hij gewoon doorrijdt met het autoverkeer, wanneer de fietser uitvoegt is deze ineens uit de voorrang. Om de verkeersveiligheid te verbeteren is door Goudappel een opzet voor een aangepast ontwerp opgesteld. Hierin zijn verschillende wijzigingen aangebracht in de rijlijnen, de locatie van het middeneiland en de routing van het fietsverkeer. Dit maakt het kruispunt overzichtelijker.

D. Parkeren:

1. De voor werknemers te realiseren parkeerdaken zijn eenvoudig vanaf de hoofdentree, via een eigen ingang, te bereiken en zijn centraal op het terrein gelegen. Hierdoor is de loopafstand tot de verschillende functies relatief beperkt.
2. Vanwege het efficiënte logistieke proces zal de verblijftijd van bezoekers relatief beperkt zijn, circa 25 tot 30 minuten. Alleen de gemiddelde verblijftijd bij De Kweker wordt hoger geschat, namelijk op 45 tot 60 minuten. De bezoekers van de bedrijven op FCA maken enkel gebruik van de Handelsstraat, waarop in het oostelijk deel aan weerszijden parkeervakken zijn gerealiseerd voor bakwagens (solovrachtwagens) en/of bestelbusjes en in de midden-berm voor bestelbusjes en/of personenauto's. Bij het westelijk deel van de Handelsstraat parkeren de bezoekers van de bedrijven die grenzen aan het Westelijk Marktkanaal (o.a. De Kweker) in parkeervakken haaks op de gevel van deze bedrijven. Deze parkeervakken zijn geschikt voor personenauto's, bakwagens (solovrachtwagens) en bestelbusjes.
3. Aan de hand van het matenplan is aangetoond dat de beoogde parkeervoorzieningen voor bezoekers, werknemers en vrachtwagens voldoen aan de normen in het geldende bestemmingsplan en uitvoerbaar zijn.
4. In het concept matenplan is waar te nemen dat de parkeervakken de gewenste verkeerskundige maten hebben conform de NEN 2443:2013 (2,5 m bij 5,13 m bij haaks parkeren). Ook hebben de rijbanen voldoende breedte (minimaal 6 meter) om inrijden van de parkeervakken mogelijk te maken. Ook zijn meerdere grotere parkeerplekken opgenomen met een maat van 3,0 m bij 6,0 m zodat bestelbusjes eenvoudiger kunnen parkeren. Goudappel adviseert om in de definitieve uitwerking van het matenplan een volledige NEN toets uit te laten voeren om op die manier elk parkeervak afzonderlijk te beoordelen en optimaliseren. Dit zal niet direct tot aanpassingen in de aantallen parkeerplekken zorgen, maar eerder tot een optimalisatie van het terrein.

Geconcludeerd wordt dat de kwaliteit van de verkeersafwikkeling op het FCA-terrein op basis van het concept matenplan voldoende geborgd wordt, al is er een aantal aandachtspunten. Ook zijn voldoende parkeerplaatsen aanwezig, conform de geldende parkeernormen. Uit het onderzoek blijkt dat er bij 95.000 m² bvo sprake is van voldoende parkeergelegenheid op maaiveld voor bezoekers en vrachtwagens en er eveneens sprake is van voldoende parkeergelegenheid op parkeerdaken voor werknemers.

4.2 Parkeren

Bij de herontwikkeling van het nieuwe FCA dient rekening te worden gehouden met het realiseren van voldoende parkeergelegenheid. Dit is essentieel voor het goed functioneren van het bedrijventerrein en om overlast in de omgeving van het plangebied te voorkomen. In de regels van het bestemmingsplan zijn daarom minimum parkeernormen voor auto's en vrachtwagens opgenomen voor het bedrijvendeel (zie paragraaf 4.2 van de toelichting van het bestemmingsplan voor de nadere uitleg over de totstandkoming van de parkeernormen). De parkeernormen in de bestemming 'Bedrijventerrein - Uit te werken' zijn bij toepassing van de uitwerkingsbevoegdheid automatisch van toepassing op de gronden binnen het uitwerkingsplan zodat gewaarborgd is dat er voldoende parkeergelegenheid komt in het bedrijvendeel. Daarnaast is via de herziening van het bestemmingsplan bepaald dat er ook voldoende parkeergelegenheid dient te worden gerealiseerd voor fietsen en scooters.

4.2.1 Auto's en vrachtwagens

Parkeren FCA totaal

Zoals in subparagraaf 2.7.3 is aangegeven wordt in de planvorming voor het nieuwe FCA op dit moment uitgegaan van een bedrijventerrein van 15 hectare met 95.000 m² bruto vloeroppervlak (bvo) bedrijfsruimte, inclusief een gedeeltelijke invulling van de Centrale Markthal met 2.000 m² bvo buik- en servicebedrijven). In het geldende bestemmingsplan zijn de volgende parkeernormen opgenomen:

1. bezoekers: minimaal 0,52 parkeerplaatsen per 100 m² bvo;
2. werknemers: minimaal 0,66 parkeerplaatsen voor werknemers per 100 m² bvo;
3. vrachtwagens: minimaal 0,12 parkeerplaatsen per 100 m² bvo;

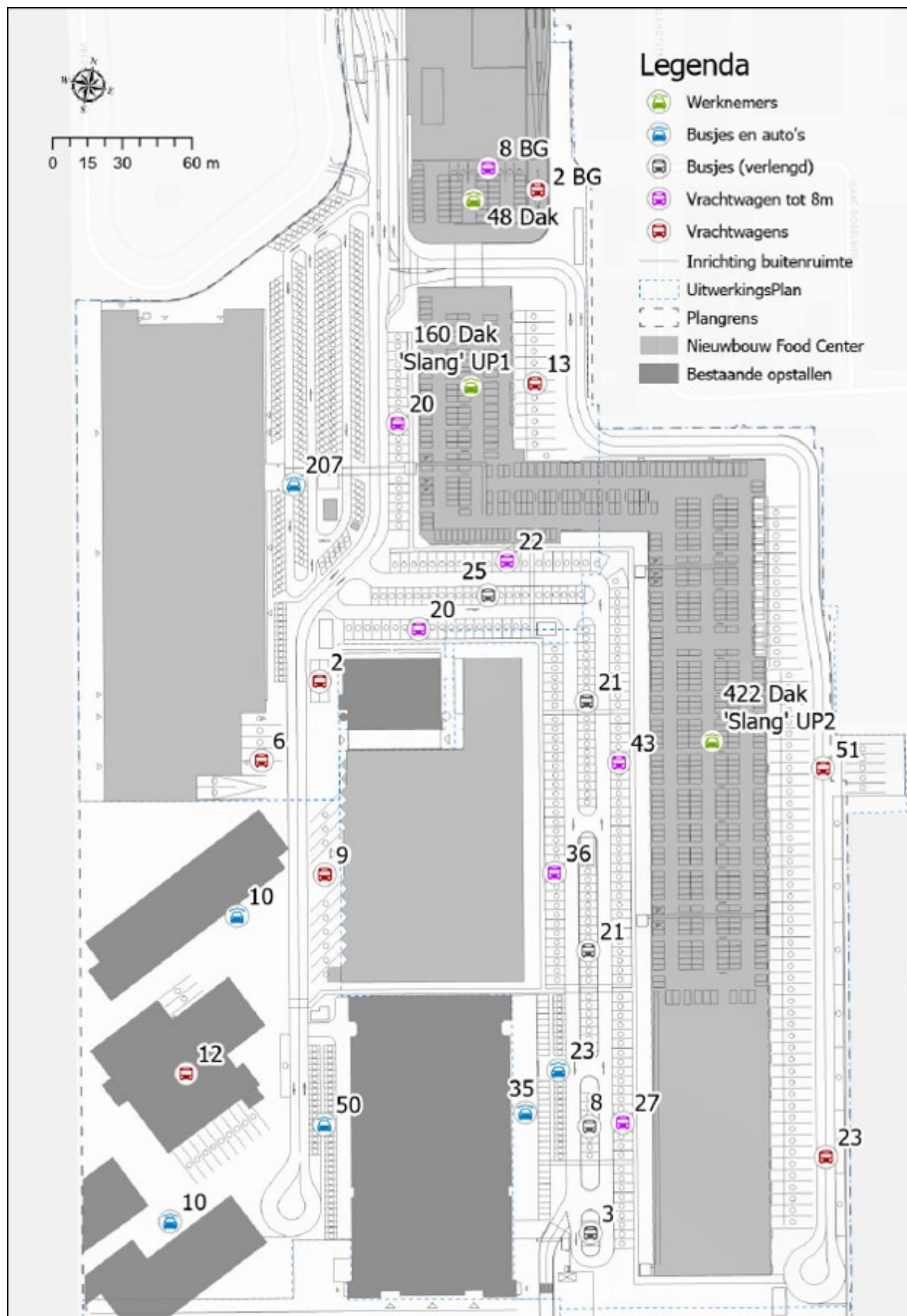
Parkeren door bezoekers is uitsluitend op maaiveld toegestaan, het parkeren door werknemers uitsluitend op één of meerdere parkeerdaken. Gelet op de parkeernormen en eisen zijn in het nieuwe FCA de volgende minimum aantal parkeerplaatsen nodig, uitgaande van de maximale invulling tot 95.000 m² bvo buik- en servicebedrijven (inclusief Centrale Markthal en Koelhuis) en 1 vestiging van 100 m² bvo horeca van categorie 4:

- bezoekers: 495 parkeerplaatsen op maaiveld;
- werknemers: 628 parkeerplaatsen op parkeerdak(ken);
- vrachtwagens: 114 vrachtwagenparkeerplaatsen.

In de planvorming voor het nieuwe FCA wordt rekening gehouden met voldoende parkeergelegenheid en de gestelde eisen. In het nieuwe FCA zijn voorsnog de volgende aantallen voorzien, zoals ook blijkt uit de navolgende afbeelding:

- bezoekers: 589 parkeerplaatsen op maaiveld, waarvan 70 parkeerplaatsen zijn gelegen binnen de conserverende bestemming 'Bedrijventerrein' van het bestemmingsplan (westzijde FCA);
- werknemers: 630 parkeerplaatsen op parkeerdak(ken);
- vrachtwagens: 118 vrachtwagenparkeerplaatsen, waarvan 21 vrachtwagenparkeerplaatsen zijn

gelegen binnen de conserverende bestemming 'Bedrijventerrein' van het bestemmingsplan (westzijde FCA).



Afbeelding: parkeren nieuw bedrijvendeel FCA conform inrichting openbare ruimte (d.d. april 2022).

Het beoogde aantal parkeerplaatsen voldoet aan hetgeen dat op basis van de minimum parkeernormen nodig is. Daarnaast is er nog voldoende fysieke ruimte beschikbaar om extra parkeerplaatsen te maken die nodig zijn indien door toepassing van de afwijkingsbevoegdheid in het geldende bestemmingsplan nog extra bruto vloeroppervlak wordt gerealiseerd (dus meer dan 95.000 m² bvo). Het gaat dan om maximaal 15.000 m² extra bvo ten opzichte van de 95.000 m² bvo waar momenteel van uit wordt gegaan. Dat leidt, gelet op de parkeernormen, tot het volgende aantal extra parkeerplaatsen:

- bezoekers: 78 parkeerplaatsen op maaiveld (waardoor het totaal op 572 parkeerplaatsen uitkomt);
- werknemers: 99 parkeerplaatsen op parkeerdaken (waardoor het totaal op 729 parkeerplaatsen uitkomt);
- vrachtwagens: 18 vrachtwagenparkeerplaatsen (waardoor het totaal op 132 parkeerplaatsen uitkomt).

Parkeren bedrijfsgebouwen plangebied uitwerkingsplan

In het uitwerkingsplan is maximaal 42.000 m² bvo aan buik-en servicebedrijven toegestaan. Gelet op de parkeernormen zijn ten behoeve van alleen het toegestane bvo in het uitwerkingsplan het volgende aantal parkeerplaatsen nodig:

- bezoekers: 219 parkeerplaatsen op maaiveld;
- werknemers: 278 parkeerplaatsen op parkeerdak(ken);
- vrachtwagens: 51 vrachtwagenparkeerplaatsen.

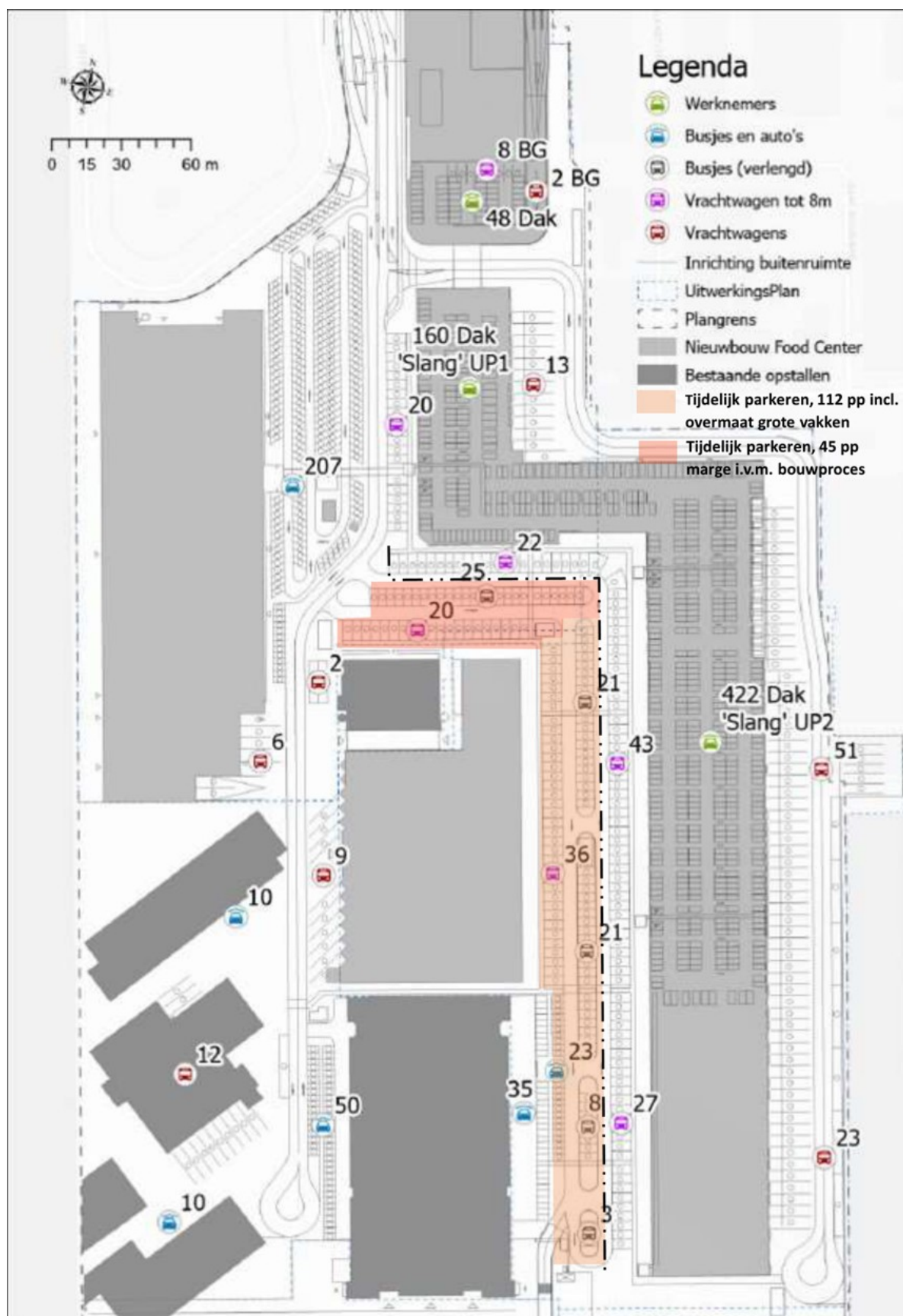
In de in voorbereiding zijnde plannen zijn op de binnen het plangebied van het voorliggende uitwerkingsplan gelegen parkeerdak maximaal 420 parkeerplaatsen voorzien. Er wordt daarmee ruimschoots voldaan aan de minimum parkeernorm voor werknemers. Het parkeerdak zal echter ook plek gaan bieden aan werknemers van bedrijfsgebouwen buiten het plangebied van deze 2e Uitwerking. Het gaat daarbij om 56 parkeerplaatsen voor werknemers waarvoor geen plek is op het parkeerdak in het plangebied van de 1e uitwerking en om 84 parkeerplaatsen voor werknemers van de bedrijfsgebouwen die buiten het plangebied van de 1e of 2e Uitwerking zijn gelegen, zoals de Centrale Markthal en het Koelhuis. Het aantal van 420 parkeerplaatsen binnen het plangebied van het voorliggende uitwerkingsplan kan eventueel nog worden uitgebreid indien het totale bvo verder wordt verruimd (tot maximaal 110.000 m² bvo) en/of als het Kopgebouw (in het plangebied van de 1e Uitwerking) in de praktijk toch niet van een parkeerdak wordt voorzien. Deze eventuele extra parkeerplaatsen zijn alleen mogelijk na toepassing van een afwijkingsbevoegdheid.

Marktkwartier heeft de wens om een deel van het parkeerdak in de toekomst openbaar te maken ten behoeve van parkeren door bezoekers van de Centrale Markthal en eventueel de bezoekers van het woongebied. Het openbaar maken van (een deel van) het parkeerdak is echter niet mogelijk binnen de uitwerkingsregels van het geldende (moeder)bestemmingsplan. In het voorliggende uitwerkingsplan is het parkeren op daken door niet-werknemers dan ook op geen enkele manier mogelijk gemaakt. Of Marktkwartier in de toekomst daadwerkelijk een verzoek zal doen om (een deel van) het parkeerdak openbaar te stellen en in welke vorm is nu nog niet zeker. Om het openbaar stellen van (een deel van) het parkeerdak eventueel planologisch mogelijk te maken zal te zijner tijd eerst een separate planologische procedure moeten worden gevolgd. Om deze procedure in gang te zetten zal in dat geval door Marktkwartier een aanvraag moeten worden ingediend om af te kunnen wijken van het voorliggende uitwerkingsplan. Voor de gemeente is daarbij van groot belang dat onder andere goed kan worden onderbouwd dat er geen onevenredige nadelige gevolgen voor omwonenden ontstaan als gevolg van het (deels) openbaar maken van het parkeerdak. Bij het eventueel (deels) openbaar maken van het dak dienen er bovendien vooraf duidelijke afspraken tussen de gemeente, Marktkwartier en de beheerder te zijn gemaakt over de exploitatie van het dak. Privaatrechtelijk is er nog geen goedkeuring verleend voor het openbaar maken van een deel van het parkeerdak.

Parkeren tijdelijke situatie

In de situatie dat het parkeerdak in het voorliggende uitwerkingsplan nog niet (volledig) in gebruik is zal het parkeren door werknemers tijdelijk op maaiveld plaatsvinden. Dat speelt met name bij het Bedrijfsgebouw Midden aangezien er bij dit gebouw geen dakparkeren is voorzien en bij de 56 parkeerplaatsen waarvoor geen ruimte is op het parkeerdak in het plangebied van de 1e uitwerking. Werknemers van het Bedrijfsgebouw Midden en de werknemers voor de 56 parkeerplaatsen kunnen dus pas op het dak parkeren zodra het haakvormige bedrijfsgebouw gereed is en dat parkeerdak is opengesteld. Tot die tijd zullen werknemers tijdelijk parkeren op maaiveldniveau.

Aangezien het Bedrijfsgebouw Midden een bruto vloeroppervlak van circa 9.000 m² zal krijgen zijn er 60 tijdelijke parkeerplaatsen voor werknemers van het Bedrijfsgebouw Midden nodig. Samen met de 56 tijdelijke parkeerplaatsen voor werknemers die nog niet op het parkeerdak van de 1e uitwerking kunnen parkeren komt dat neer op 118 tijdelijke parkeerplaatsen. Deze 118 parkeerplaatsen kunnen worden gerealiseerd op maaiveld, bijvoorbeeld in de zone waar de Handelsstraat is voorzien (zie de navolgende afbeelding). Nadat het parkeerdak is gerealiseerd en in gebruik is genomen zullen de werknemers alsnog op het parkeerdak parkeren zodat alle parkeerplaatsen op maaiveld weer beschikbaar zijn voor bezoekers.



Afbeelding: parkeren tijdelijke situatie FCA zolang het parkeerdak in het voorliggende uitwerkingsplan nog niet in gebruik is.

Verder zijn er binnen het plangebied 68 vrachtwagenparkeerplaatsen voorzien (en 7 voor bedrijfsgebouw Midden binnen het plangebied van de 1e uitwerking) en circa 245 parkeerplaatsen voor bezoekers. Dit is ook voldoende om te voorzien in de parkeerbehoefte vanwege de nieuwe bedrijfsgebouwen in het plangebied.

4.2.2 Fietsen en scooters

In de Nota Parkeernormen Fiets en Scooter is voor bedrijven geen specifieke norm aangegeven.

Het FCA is daarnaast een bedrijventerrein waar sprake is van een uitzonderlijke situatie omdat het geen openbaar bedrijventerrein betreft. Het bedrijventerrein is alleen toegankelijk voor werknemers en klanten. Voor het FCA dient daarom maatwerk te worden toegepast. Door Goudappel is onderzoek gedaan naar een realistisch fietsparkeerkencijfer voor FCA (kenmerk Onderzoek fietsparkeerkencijfer Food Center Amsterdam, d.d. 26 januari 2022, zie bijlage 7). Ten behoeve van het onderzoek is een schouw van het FCA verricht en de huidige stallingsvraag is bepaald. Voor de huidige stallingsvraag is uitgegaan van een cameratelling en het toepassen van correcties wegens coromamaatregelen (ten tijde van de cameratelling) en seizoensverschillen. Ook is een marge toegepast voor het gebruik van stallingen in de praktijk. Met de resultaten uit de cameratelling, correcties en benodigde marge, is bepaald dat in de huidige situatie in totaal 223 stallingsplaatsen benodigd zijn. Gerelateerd aan het huidige bvo van 75.000 m² is er momenteel sprake van 0,3 stallingsplaatsen per 100 m² bvo. Een dergelijk getal is vergelijkbaar met de stallingsvraag van een bouwmarkt of tuincentrum. Dit is een aannemelijk getal, aangezien het bij beide type functies gaat om functies met een relatief laag aantal werknemers per vierkante meter oppervlak en om de verkoop van goederen die vaak niet eenvoudig met de fiets zijn te verplaatsen. Voor de toekomstige situatie is een kencijfer van 0,3 stallingsplaatsen per 100 m² bvo reëel, rekening houdend met een bandbreedte van 0,27 tot 0,38 stallingsplaatsen per 100 m² bvo. De onderkant van de bandbreedte is van toepassing bij een optimale benutting van alle stallingen en geen verwachte groei in het fietsgebruik. De bovenkant van de bandbreedte gaat uit van een sterke inzet op een modalschift, waarbij het gecombineerde fietsgebruik van werknemers en bezoekers toeneemt met circa 25 procent. Een aandachtspunt bij het nastreven van een modalschift is de mate waarin het mogelijk is om ruimte voor de auto uit te wisselen met ruimte voor de fiets op het terrein. Dit geldt eveneens indien distributie vaker met bakfietsen zal plaatsvinden.

De door Goudappel aanbevolen verdeling van stallingstypen voor werknemers en bezoekers is als volgt (op volgorde van ruimtegebruik per gestald voertuigtype):

- 53% geschikt voor reguliere fietsen
- 25% geschikt voor buitenmodell fietsen
- 18% geschikt voor brom- of snorfietsen
- 4% geschikt voor bakfietsen

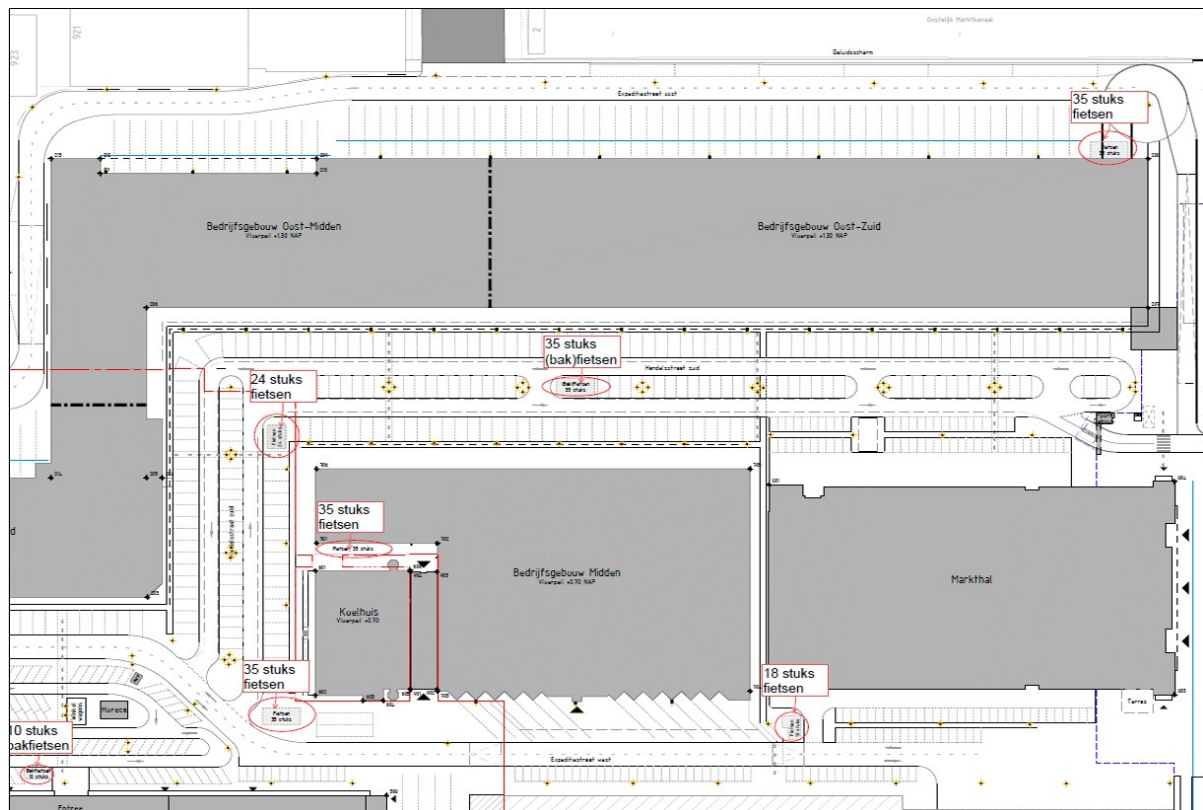
Zoals in subparagraaf 2.7.3 is aangegeven wordt in de planvorming voor het nieuwe FCA vooralsnog uitgegaan van een bedrijventerrein van 15 hectare met 95.000 m² bruto vloeroppervlak (bvo) bedrijfsruimte, inclusief een gedeeltelijke invulling van de Centrale Markthal en het Koelhuis met buik- en servicebedrijven). Gelet op het kencijfer van 0,3 stallingsplaatsen per 100 m² bvo komt dat neer 285 stallingsplaatsen voor fietsen van werknemers en bezoekers voor het gehele FCA.

In het uitwerkingsplan is maximaal 42.000 m² bvo aan buik- en servicebedrijven toegestaan. Gelet op de parkeernormen zijn ten behoeve van de bedrijfsgebouwen in het uitwerkingsplan 126 stallingsplaatsen voor fietsen van werknemers en bezoekers nodig. Daarbij gelden de volgende uitgangspunten:

- De benodigde parkeerplaatsen voor fietsen en scooters dienen bij voorkeur op eigen terrein van de

- bedrijven (en het liefst inpandig) te worden opgelost;
- De parkeerbehoefte van bezoekers/klanten mag in de openbare ruimte (in het onbebouwde deel van het plan) worden opgelost, met dien verstande dat klanten over het algemeen niet met de fiets komen maar vooral met auto's en bestelwagens.

In de planvorming voor het plangebied van het uitwerkingsplan zijn op dit moment circa 130 fiets- en scooterparkeerplekken voor het nieuwe FCA voorzien.



Afbeelding: voorlopige planvorming fietsparkeren nieuw bedrijvendeel FCA

Het is de bedoeling dat ten zuiden van Bedrijfsgebouw Oost een openbare fietsenstalling komt voor bezoekers en werknemers van de Centrale Markthal. Deze openbare fietsenstalling is volledig in het plangebied van het voorliggende uitwerkingsplan gelegen.

4.3 Geluid

Het voorliggende uitwerkingsplan heeft geen betrekking op geluidsgevoelige functies zodat een onderzoek naar wegverkeerslawaai en/of industrielawaai als bedoeld in de Wet geluidhinder vanuit dat oogpunt niet nodig is. Ook is er als gevolg van het voorliggende uitwerkingsplan geen sprake van reconstructie van een stedelijke weg en is het FCA geen gezoneerd industrieterrein als bedoeld in de Wet geluidhinder. Wel zal het toekomstige FCA, net als in de huidige situatie, geluid produceren en zodoende gevolgen hebben voor bestaande en toekomstige woningen in de omgeving. Op dit geluid zal in subparagraaf 4.4.4 nader worden ingegaan.

4.4 Milieuzonering

Bedrijven zijn milieubelastende functies die hinder ten opzichte van milieugevoelige bestemmingen (waaronder wonen) kunnen veroorzaken. Om deze hindersituaties te voorkomen dient bij een bestemmingsplan(wijziging/uitwerking) waarin milieubelastende en/of milieugevoelige bestemmingen in elkaars nabijheid mogelijk worden gemaakt in principe uit te worden gegaan van scheiding van functies. Daartoe is in de VNG-brochure Bedrijven en Milieuzonering (versie 2009; hierna te noemen B&M) een categorie-indeling opgesteld met bijbehorende richtafstanden. Deze afstanden geven voor gemiddelde functies aan op welke afstand geen hinder te verwachten is. De meer fijne afstemming voor de voorkoming van milieuhinder vindt vervolgens plaats in het kader van de Wet milieubeheer dan wel het Activiteitenbesluit.

De afstanden in B&M zijn naast de factoren aard en omvang van het bedrijf mede afhankelijk van de omgeving. Voor een rustige woonomgeving gelden andere afstanden (strengere eisen) dan voor andere gebieden, zoals drukke woonwijken, gemengde stedelijke gebieden en landelijke gebieden. De bestaande woongebieden rondom FCA en het nieuwe woongebied ten zuiden van het toekomstige FCA zijn vanwege de drukke wegen in de omgeving en het voorkomen van meerdere functies te karakteriseren als een gemengd stedelijk gebied. Dat houdt in dat het aanvaardbaar is om een kortere afstand te hanteren dan in B&M is aangegeven. De afstand in B&M mag daarom met één stap worden verkleind. De betreffende VNG-publicatie vormt geen wettelijk kader. De in de publicatie opgenomen afstanden betreffen richtafstanden. In de uitwerkingsregels van het bestemmingsplan is vastgelegd dat er rekening dient te worden gehouden met richtafstanden. In subparagrafen 4.4.1 en 4.4.2 zal daarom nader in worden gegaan op de richtafstanden in relatie tot het plangebied van dit uitwerkingsplan. Met name het aspect geluid is daarbij relevant en in mindere mate geur.

Naast diverse bedrijven zullen er op het toekomstige FCA ook diverse collectieve voorzieningen worden gerealiseerd die nodig zijn voor het algemeen functioneren als bedrijventerrein, zoals vrachtwagenparkeren, expeditiestraten, fustageopslag, de entrees, etc (zie ook paragraaf 2.7). Deze collectieve voorzieningen kunnen leiden tot geluid op de gevels van bestaande en nieuwe woningen. Met de collectieve voorzieningen is in de navolgende subparagrafen ook rekening gehouden.

Door Aveco de Bondt is nader ingegaan op milieuzonering (referentie: 16021209_R_JOA_0892, d.d. 22 juni 2023, zie bijlage 8).

4.4.1 Bedrijven en bestaande woningen

Binnen de nieuwe bedrijfsgebouwen in het plangebied van het voorliggende uitwerkingsplan worden buik- en servicebedrijven toegestaan die tot maximaal categorie 3.1 behoren. De richtafstand in het B&M bedraagt 50 meter voor bedrijven die tot deze categorie behoren. Deze richtafstand mag vanwege de ligging in gemengd stedelijk gebied worden verkleind naar 30 meter. Binnen 30 meter van de nieuwe bedrijfsgebouwen in het plangebied van het uitwerkingsplan bevinden zich in de omgeving enkele bestaande woningen en woonboten.

De overige woningen in de omgeving bevinden zich op een afstand van 30 meter of meer waardoor bij die woningen wordt voldaan aan de richtafstand. Voor de woningen op een afstand van 30 meter of meer is het aannemelijk dat zij geen onevenredige overlast zullen ondervinden van het nieuwe FCA. Voor de woningen en woonboten op minder dan 30 meter afstand is dat niet op voorhand uit te sluiten. Doordat woningen en woonboten zijn gelegen binnen de richtafstand is nader onderzoek noodzakelijk om te bezien of een kortere afstand aanvaardbaar is. Dit betreft de aspecten geluid en geur. Voorwaarde is dat het nieuwe FCA niet tot onevenredige overlast leidt. In subparagraaf 4.4.3 wordt ingegaan op het nadere onderzoek naar geur en in subparagraaf 4.4.4 naar het nadere onderzoek naar geluid. In de nadere

onderzoeken dient rekening te worden gehouden met het totale FCA, dus niet alleen het bedrijvendeel dat door het voorliggende uitwerkingsplan mogelijk wordt gemaakt.

4.4.2 Bedrijven en nieuwe woningen

Ten zuiden van het toekomstige FCA komt een nieuw woongebied. De afstand tussen de nieuwe bedrijfsgebouwen in het plangebied van het uitwerkingsplan en de toekomstige woningen ten zuiden van het FCA bedraagt slechts enkele meters. Gelet op het gestelde in subparagraaf 4.4.1 wordt als gevolg van dit voorliggende uitwerkingsplan voor het nieuwe woongebied niet voldaan aan de richtafstanden ten aanzien van gemengd stedelijk gebied. Voor een deel van het nieuwe woongebied is nader onderzoek noodzakelijk om te bezien of een kortere afstand aanvaardbaar is. Ook hierbij gaat het om de aspecten geur en geluid.

4.4.3 Geur

Door Buro Blauw is een nader onderzoek verricht naar geur (rapportnummer BL2021.10080.01-V01, d.d. juli 2021, zie bijlage 9). Uit het geuronderzoek blijkt het volgende:

- Van de te vestigen bedrijven op het FCA terrein is het bedrijf 'Jan van As' als het meest geurrelevant te beschouwen aangezien bij dit bedrijf visverwerking plaatsvindt en het bedrijfsoppervlak groter is dan 1.000 m². Het bedrijf behoort daarmee tot milieucategorie 4.2 en is uitsluitend mogelijk gemaakt in het plangebied van de 1e uitwerking (en dus niet in het plangebied van het voorliggende uitwerkingsplan). Andere mogelijk geurrelevante bedrijven betreffen twee vismarkten (Mooijer en Sier) en drie bedrijven die vlees portioneren (Chateau Briand, MeVana en Emin). Deze vijf andere mogelijke geurrelevante bedrijven zijn qua bedrijfsvoering dusdanig anders (alleen verpakken en handel) en oppervlak kleiner (circa 300 m² – 500 m²) dat geen of verwaarloosbare geuremissies worden veroorzaakt. Ook deze bedrijven zijn uitsluitend mogelijk gemaakt in het plangebied van de 1e uitwerking.
- Op basis van de voormalige bijzondere regeling voor vleesverwerkende bedrijven is voor het bedrijf Jan van As een worstcase diffuse geuremissie berekend van 2,3 Mou_E/u, gedurende de bedrijfstijd van 7.800 uur per jaar. Daarnaast treedt er een worstcase geuremissie op tijdens de afvoer van visafval van 12 Mou_E/u gedurende 150 uur per jaar.
- In het onderzoek zijn voor de vestiging van het bedrijf Jan van As vier locaties beschouwd. Naar aanleiding van de berekeningen wordt geconcludeerd dat wanneer Jan van As op één van de geplande locatie(s) wordt gevestigd er bij bestaande en nieuwe woningen in de omgeving sprake is van een goed woon- en leefklimaat voor geur, volgens de criteria van de VNG en het geurbeleid van de provincie Noord-Holland (d.d. 12 november 2014). Het visverwerkingsbedrijf gedraagt zich als een categorie 3.1 bedrijf.
- Andere geurrelevante bedrijven kunnen zich vestigen in Bedrijfsgebouw oost als zij een geuremissie hebben van maximaal 1,8 Mou_E/u. Hiervan kan in specifieke gevallen worden afgeweken als voor die situatie aangetoond wordt dat de geurconcentratie bij bestaande woningen en de nieuwbouw gelijk of lager is dan 0,5 ou_E/m³ als 98 percentiel en 2 ou_E/m³ als 99,9 percentiel.

Op basis van het geuronderzoek kan worden geconcludeerd dat voor het aspect geur sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Uit de resultaten van het nader onderzoek blijkt dat geurhinder niet te verwachten is. In het plangebied van het voorliggende uitwerkingsplan zijn bovendien geen functies als visverwerkingsbedrijven toegestaan.

4.4.4 Geluid

Beschrijving toetsingskader

Om te kunnen beoordelen of er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat als gevolg van

geluid kan uit worden gegaan van de VNG-handreiking 'Bedrijven en milieuzonering'. Deze handreiking bestaat uit vier stappen, waarbij per stap de geluidsbelasting groter wordt en daarmee de onderzoeks- en motiveringsplicht:

- Stap 1: beoordeling richtafstanden van de toegestane milieucategorieën:
De eerste stap houdt in dat wordt getoetst aan de richtafstanden. Indien de richtafstand voor het aspect geluid bij in dit geval gemengd gebied (30 meter) niet wordt overschreden kan verdere toetsing voor het aspect geluid in beginsel achterwege blijven. Inpassing is dan mogelijk.
- Stap 2: beoordeling geluidniveaus aan richtwaarden:
Vanaf deze stap is een geluidonderzoek noodzakelijk indien stap 1 niet toereikend is. Bij een geluidsbelasting op woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen in gebiedstype gemengd gebied bedraagt de geluidsbelasting ten hoogste:
 1. langtijdgemiddeld beoordelingsniveau van 50 dB(A) in de dagperiode (07:00-19:00), 45 dB(A) in de avondperiode (19:00-23:00) en 40 dB(A) in de nachtperiode (23:00-07:00);
 2. maximaal geluidniveau (L_{Amax} , piekgeluiden) van 70 dB(A) in de dagperiode, 65 dB(A) in de avondperiode en 60 dB(A) in de nachtperiode;
 3. verkeersaantrekkende werking van 50 dB(A) in de dagperiode, 45 dB(A) in de avondperiode en 40 dB(A) in de nachtperiode;Indien aan deze geluidsbelastingen wordt voldaan is inpassing mogelijk.
- Stap 3: beoordeling geluidniveaus aan maximale richtwaarden:
Indien stap 2 niet toereikend is bedraagt de geluidbelasting op woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen in gebiedstype gemengd gebied ten hoogste:
 1. langtijdgemiddeld beoordelingsniveau van 55 dB(A) in de dagperiode (07:00-19:00), 50 dB(A) in de avondperiode (19:00-23:00) en 45 dB(A) in de nachtperiode (23:00-07:00);
 2. maximaal geluidniveau (L_{Amax} , piekgeluiden) van 70 dB(A) in de dagperiode, 65 dB(A) in de avondperiode en 60 dB(A) in de nachtperiode;
 3. verkeersaantrekkende werking van 65 dB(A) in de dagperiode, 60 dB(A) in de avondperiode en 55 dB(A) in de nachtperiode;Indien aan deze geluidsbelastingen wordt voldaan is inpassing mogelijk. Het bevoegd gezag dient echter te motiveren waarom het deze geluidbelasting in de concrete situatie acceptabel acht, waarbij tevens de cumulatie met eventueel reeds aanwezige geluidbelasting moet worden betrokken. Het bevoegd gezag kan daarbij gebruik maken van gemeentelijk geluidbeleid, indien de te verwachten geluidbelasting voldoet aan de in dat gemeentelijk geluidbeleid vastgestelde grenswaarden voor het betreffende gebied. Cumulatie met eventueel reeds aanwezige geluidbelasting moet worden betrokken bij de motivering.
- Stap 4: afwijken van richtwaarden op basis van bestuurlijke afweging:
Bij een hogere geluidbelasting dan aangegeven in stap 3 zal buitenplanse inpassing doorgaans niet mogelijk zijn. Indien het bevoegd gezag niettemin tot inpassing wil overgaan, dient het dit grondig te onderzoeken, onderbouwen en motiveren waarbij tevens de cumulatie met eventueel reeds aanwezige geluidbelasting moet worden betrokken.

Toetsing stap 1 (richtafstanden)

Binnen de richtafstanden vanwege de bedrijfsactiviteiten op het FCA bevinden zich bestaande en nieuwe (bedrijfs)woningen en woonboten (zie ook paragrafen 4.4.1 en 4.4.2). Stap 1 van het voorgaande toetsingskader is daardoor niet toereikend.

Toetsing stap 2 (akoestisch onderzoek)

Doordat stap 1 niet toereikend is, is door Aveco de Bondt akoestisch onderzoek verricht (projectnummer: 16021207, d.d. 24 augustus 2023, zie bijlage 10). In het akoestisch onderzoek is rekening gehouden met zowel fasering in de realisatie als de eindvariant. Daarbij zijn diverse uitgangspunten ten aanzien van de relevante geluidbronnen gehanteerd. Deze geluidbronnen zijn

gebaseerd op reële aannames met betrekking tot het toekomstige gebruik van het nieuwe FCA (representatieve bedrijfssituatie). Ook is uitgegaan van de diverse bronmaatregelen zoals genoemd in subparagraaf 2.7.5 en het uitgangspunt dat alle bronnen op het FCA gezamenlijk worden beschouwd.

Door middel van een rekenmodel zijn de etmaalwaarde van de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus $L_{Ar,LT}$, de maximale geluidniveaus L_{Amax} en, voor zover aan de orde, de geluidsbelasting van het wegverkeer van en naar het FCA op de bestaande woningen en woonschepen in de omgeving berekend, alsmede de nieuwe woningen in het Marktkwartier. Daaruit blijkt dat de $L_{Ar,LT}$, L_{Amax} en L_{den} bij woningen en woonschepen in de situatie zonder overdrachtsmaatregelen (geluidschermen) als volgt is:

- Bij de woonschepen ten oosten van het nieuwe FCA bedraagt het $L_{Ar,LT}$ ten hoogste 66 dB(A) etmaalwaarde en het L_{Amax} ten hoogste 78 dB(A) in de nachtperiode. Bij de middelhoogbouw ten oosten van het nieuwe FCA bedraagt het $L_{Ar,LT}$ ten hoogste 60 dB(A) etmaalwaarde en het L_{Amax} ten hoogste 66 dB(A) in de nachtperiode. In totaal is bij 228 woonschepen en woningen sprake van een geluidbelasting $L_{Ar,LT}$ van meer dan de richtwaarde van 50 dB(A) als bedoeld bij stap 2 van de handreiking. Bij 158 woonschepen en woningen is sprake van een geluidbelasting L_{Amax} van meer dan de richtwaarde van 60 dB(A) in de nachtperiode als bedoeld bij stap 2 van de handreiking.
- Bij de bedrijfswoningen aan de Van Slingelandstraat bedraagt het $L_{Ar,LT}$ ten hoogste 62 dB(A) etmaalwaarde en het L_{Amax} ten hoogste 70 dB(A) in de nachtperiode. Er wordt voor 4 bedrijfswoningen niet voldaan aan de richtwaarden van respectievelijk 50 dB(A) en 60 dB(A) in de nachtperiode als bedoeld bij stap 2 van de handreiking.
- Bij de woonschepen aan het Vredenhofpad bedraagt het $L_{Ar,LT}$ ten hoogste 54 dB(A) en bij de woonschepen aan de Willem de Zwijgerlaan is het $L_{Ar,LT}$ ten hoogste 50 dB(A). Het L_{Amax} bedraagt voor alle woonschepen ten hoogste 59 dB(A) in nachtperiode. Het $L_{Ar,LT}$ is bij de woonschepen aan het Vredenhofpad bedraagt meer dan de richtwaarde van 50 dB(A) als bedoeld bij stap 2 van de handreiking. Bij de woonschepen aan de Willem de Zwijgerlaan wordt wel voldaan aan de richtwaarde van 50 dB(A) als bedoeld bij stap 2 van de handreiking. Het L_{Amax} voldoet bij alle woonschepen aan de richtwaarde van 60 dB(A) in de nachtperiode als bedoeld bij stap 2 van de handreiking.
- Bij een deel van de nieuwe woningen bedraagt het $L_{Ar,LT}$ tot ten hoogste 64 dB(A) terwijl het L_{Amax} ten hoogste 60 dB(A) in de nachtperiode bedraagt, met uitzondering van enkele blokken waar het L_{Amax} ten hoogste 78 dB(A) bedraagt. Bij de woningen waar het $L_{Ar,LT}$ meer dan 50 dB(A) bedraagt en/of het L_{Amax} meer dan 60 dB(A) wordt niet voldaan aan de richtwaarden als bedoeld bij stap 2 van de handreiking.
- De bedrijfswoning aan de Vredenhofweg zal als gevolg van het langsrijdend verkeer een geluidsbelasting L_{etm} van 70,8 dB(A) ondervinden. Hiermee wordt niet voldaan aan de richtwaarden van 50 dB(A) als bedoeld bij stap 2 van de handreiking.

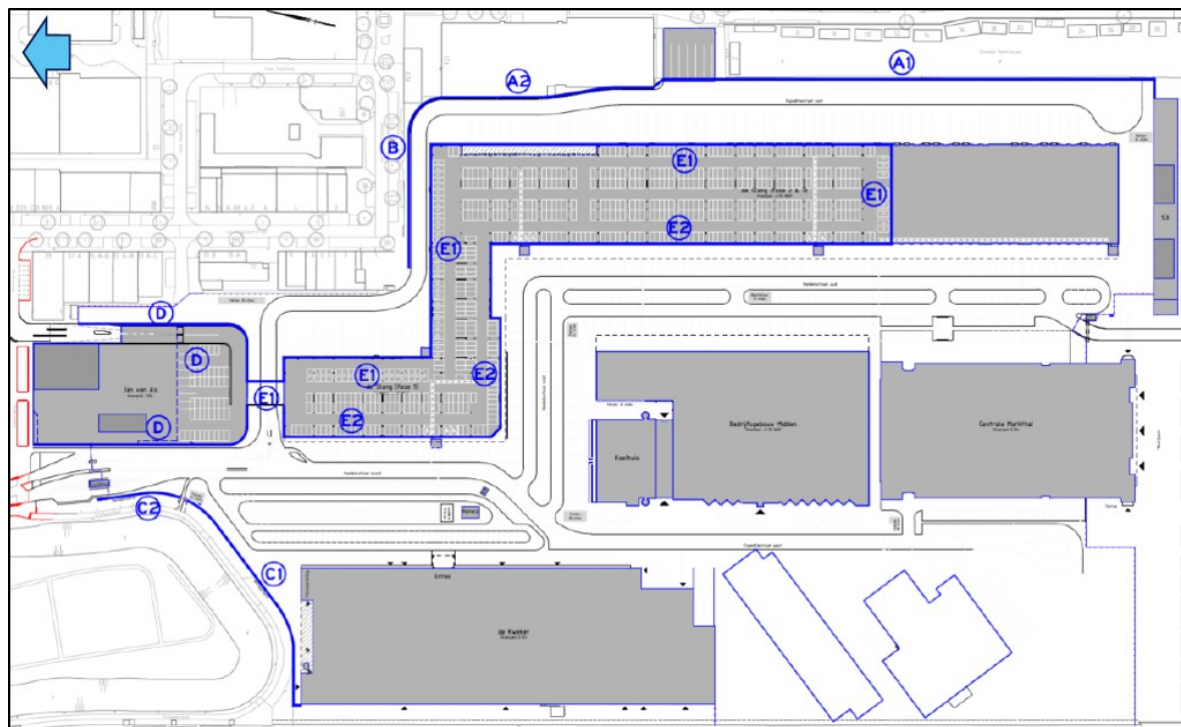
Zonder aanvullende maatregelen zullen diverse woningen en woonschepen dus een $L_{Ar,LT}$, L_{Amax} en/of L_{den} ondervinden die hoger is dan de richtwaarden als bedoeld bij stap 2 van de handreiking.

Omdat de berekende geluidniveaus zonder aanvullende maatregelen niet voldoen aan stap 2, is in het akoestisch onderzoek nagegaan welke maatregelen redelijkerwijs kunnen worden getroffen en wat de geluidniveaus zijn na het treffen van de maatregelen. Het gaat daarbij om (realistische) overdrachtsmaatregelen in de vorm van geluidschermen:

- Scherm B: hoogte is 3,0 meter;
- Scherm C1: hoogte is 4,5 meter;
- Scherm C2: hoogte is 4,0 meter;
- Scherm D parkeerdak en hellingbaan kopgebouw: hoogte is 1,0 meter;
- Scherm E1 parkeerdak Bedrijfsgebouw oost: hoogte is 2,0 meter;

- Scherm E2 parkeerdak Bedrijfsgebouw oost: hoogte is 1,0 meter.

Daarnaast zijn voor overdrachtsmaatregelen A1 t/m A4 vier varianten onderzocht (zie uitleg na de afbeelding). De posities van de overdrachtsmaatregelen A1 t/m E2 zijn in de navolgende afbeelding weergegeven.



Afbeelding: de beoogde afschermingen van bronnen op het FCA-terrein (bron: akoestisch onderzoek)

De vier onderzochte varianten voor de overdrachtsmaatregelen A1 t/m A2 zijn (1) een geluidscherm van 6 meter hoog waarvan 4,5 meter rechtopstaand en 1,5 meter met een luifeloverhang van 4 meter, (2) een geluidscherm van 6 meter hoog waarvan 4,5 meter rechtopstaand en 1,5 meter met een luifeloverhang van 4 meter én geluidabsorptie bij de oostgevel van het slanggebouw, (3) een geluidscherm van 10 meter hoog (rechtopstaand) en (4) een 7 meter hoge overkapping van de expeditiestraat. Verder is er uitgegaan van het op korte termijn te realiseren geluidscherm van 1,5 meter op het dakterras van de bedrijfswoningen van Van Slingelandtstraat 7. Voor de overdrachtsmaatregelen A1 t/m A2 en B is uitgegaan van een geluidwering van minimaal 30 kg/m², voor de overige overdrachtsmaatregelen is uitgegaan van een geluidwering van minimaal 20 kg/m².



Afbeelding: visualisatie geluidscherm met luifel overhang langs de oostelijke expeditiestraat

In hoofdstuk 5 van het akoestisch onderzoek is berekend wat de geluidsbelastingen in de verschillende varianten zijn ter plaatse van de (bedrijfs)woningen en woonschepen in de omgeving. Daaruit blijkt dat er in de onderzochte varianten met maatregelen bij alle woonschepen in het Oostelijk en Westelijk Marktkanaal wordt voldaan aan de richtwaarden als bedoeld bij stap 2 van de handreiking. Bij enkele woningen in de middelhoogbouw ten oosten van het FCA is nog wel sprake van overschrijding van de richtwaarden als bedoeld bij stap 2 van de handreiking. In de navolgende tabellen is weergegeven hoeveel woningen en woonschepen aan de oostzijde een $L_{Ar,LT}$ en L_{Amax} ondervinden die hoger is dan de richtwaarden van respectievelijk 50 dB(A) en 60 dB(A) in de nachtperiode, zoals bedoeld bij stap 2 van de handreiking. Dat de geluidsbelasting bij een deel van de woningen hoger is komt deels doordat volledigheidshalve rekening is gehouden met het kleppen van de lepels van heftrucks. Deze lepels zullen conform het huishoudelijk reglement worden gefixeerd (zie ook subparagraaf 2.7.5).

Dosismaat	Aantal woningen				
$L_{Ar,LT}$ [dB(A)] Eetmaal	Variant 0 Zonder schermen	Variant 1 Luifel 6m	Variant 2 Luifel 6m + absorptie gevel	Variant 3 Scherm 10m	Variant 4 Overkapping
51 dB(A)	20	11	9	20	4
52 dB(A)	20	9	13	1	1
53 dB(A)	21	8	42	0	0
54 dB(A)	23	44	12	0	0
55 dB(A)	42	14	0	0	0
>55 dB(A)	102	0	0	0	0
Totaal Oost	228	86	76	21	5

Tabel: aantal woningen/woonschepen oostzijde met een $L_{Ar,LT}$ hoger dan de richtwaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde

Dosismaat	Aantal woningen				
L_{Amax} [dB(A)] nachtperiode	Variant 0 Zonder schermen	Variant 1 Luifel 6m	Variant 2 Luifel 6m + absorptie gevel	Variant 3 Scherm 10m	Variant 4 Overkapping
61 dB(A)	31	7	2	0	0
62 dB(A)	29	2	0	0	0
63 dB(A)	59	0	0	0	0
64 dB(A)	20	0	0	0	0
65 dB(A)	2	0	0	0	0
>65 dB(A)	17	0	0	0	0
Totaal	158	9*	2*	0	0

* deze piekniveaus worden veroorzaakt door het klepperen van de lepels van de heftrucks en zijn voor de volledigheid ook inzichtelijk gemaakt. Omdat deze lepels worden gefixeerd (zie paragraaf 4.2), treden deze piekniveaus niet meer op bij de woningen.

Tabel: aantal woningen/woonschepen oostzijde met een L_{Amax} hoger dan de richtwaarde van 60 dB(A) in de nachtperiode

Daarnaast is bij 3 bedrijfswoningen op de Van Slingelandtstraat, de bedrijfswoning aan de Vredenhofweg (indirecte gevolgen wegverkeer) en een aantal nieuwe woningen in het gebied Marktkwartier nog sprake van een overschrijding van de richtwaarde $L_{Ar,LT}$ van 50 dB(A). Bij 3 bedrijfswoningen op de Van Slingelandtstraat en een aantal nieuwe woningen is sprake van een overschrijding van de richtwaarde L_{Amax} van 60 dB(A) in de nachtperiode.

De overschrijding van de richtwaarden als bedoeld in stap 2 van de handreiking vindt met name plaats aan de oostzijde van het FCA, als gevolg van de expeditiestraat. De ligging van de expeditiestraat is een gevolg van de hoofdopzet zoals die in subparagraaf 2.7.2 is omschreven, mede omdat alternatieve invullingen van het terrein om meerdere redenen niet de voorkeur hebben (zie subparagraaf 2.7.5 voor een uitgebreidere toelichting). Voor de afscherming van het bedrijfsgeluid aan de oostzijde zijn daarom vier varianten met overdrachtsmaatregelen onderzocht. Deze vier varianten zijn vervolgens beoordeeld op basis van onder meer de volgende aspecten:

- Juridisch uitvoerbaarheid, zowel planologisch als stedenbouwkundig (Beeldkwaliteitsplan (BKP));
- Bouwkundige uitvoerbaarheid;
- Financiële uitvoerbaarheid;
- Belang van de ondernemers;
- Aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

De resultaten van deze beoordeling is samengevat in de navolgende tabel:

Geluidsmaatregel	Variant 1 (luifel 6 m)	Variant 2 (luifel 6 m + absorptie gevel)	Variant 3 (scherm 10 m)	Variant 4 (overkapping)
Planologisch	Is bij recht toegestaan	Is bij recht toegestaan	Niet toegestaan, moet gebruik worden gemaakt van een binnenplanse afwijkingsbevoegdheid	Niet toegestaan, een overkapping is een gebouw en telt mee in max. te bouwen m ² uit bestemmingsplan waardoor er onvoldoende ruimte overblijft voor ondernemers. Planologische procedure nodig om m ² te verruimen
Stedenbouwkundig	Sluit niet volledig aan bij het BKP, echter is de 'kleine' knik een beperkte aanpassing.	Sluit niet volledig aan bij het BKP, echter is de 'kleine' knik een beperkte aanpassing. Toepassen geluidswerende maatregelen gevel is eveneens een beperkte aanpassing op het BKP.	Sluit niet aan bij het BKP. Het overschrijdt de geplande hoogten voor geluidswerende maatregelen. Daarbij dienen er voorzieningen te worden getroffen voor de lichtinval bij de woonboten.	Sluit niet aan bij het BKP. Het brengt een significante overschrijding van de bouwvolumes met zich mee en overschrijdt de geplande hoogten voor geluidswerende maatregelen.
Bouwkundig/constructief	Bouwkundig/constructief redelijk goed uitvoerbaar. Extra aandacht vereist bij de uitvoering van de fundering en 'knik'-constructie.	Bouwkundig/constructief redelijk goed uitvoerbaar. Extra aandacht vereist bij de uitvoering van de fundering en 'knik'-constructie. Gevelmaterialen hebben geen aanvullende technische eisen.	Bouwkundig/constructief redelijk uitvoerbaar. Wel bijzondere aandacht vereist bij de uitvoering van de fundering en constructie i.v.m. windbelastingen, etc.	Bouwkundig/constructief redelijk uitvoerbaar. Oplossing vraagt een significante extra inspanning van aannemer en adviseurs. Extra aandacht nodig voor constructieve, bouwfysische en installatietechnische vereisten. Brandveiligheid en vluchtrouting heeft een grote impact op ontwerp en uitvoering.

Financieel	Verwachte kosten liggen rondom €2,4mln.	Verwachte kosten liggen rondom €2,6mln.	Verwachte kosten liggen rondom €2,4mln.	Verwachte kosten liggen rondom €23mln. Naast de te verwachten kosten voor de realisatie van de verschillende maatregelen, zullen kosten moeten worden gemaakt voor het onderhoud en beheer van de maatregelen. De bedrijven op het terrein zullen in de toekomst worden geconfronteerd met aanzienlijk hogere kosten beheer/onderhoud voor de overkapping dan de overige maatregelen.
Eigendomstructuur	Geluidsscherm wordt onderdeel van de openbare inrichting.	Geluidsscherm wordt onderdeel van de openbare inrichting. Aangepaste gevel wordt eigendom van de ondernemers.	Geluidsscherm wordt onderdeel van de openbare inrichting.	Overkapping wordt eigendom van de gezamenlijke ondernemers of van de gemeente.
Woon- en leefklimaat	85 woningen hebben een overschrijding van de richtwaarde, variërend van 51 dB(A) tot 55 dB(A).	75 woningen hebben een overschrijding van de richtwaarde, variërend van 51 dB(A) tot 54 dB(A).	32 woningen hebben een overschrijding van de richtwaarde, variërend van 51 dB(A) tot 53 dB(A).	9 woningen hebben een overschrijding van de richtwaarde, variërend van 51 dB(A) tot 52 dB(A).

Belang ondernemers	Er zijn vanuit bedrijfsvoering geen 'bezwaren' tegen deze maatregel.	Bezwaar van de ondernemers is dat de geluidsdempende gevel extra onderhoud vergt én dat het mogelijk ongedierte aantrekt die hun bedrijfsvoering kan beperken.	Er zijn vanuit bedrijfsvoering geen 'bezwaren' tegen deze maatregel.	Bezwaar van de ondernemers is dat er in de overkapping mogelijk oververhitting ontstaat (hetgeen ongewenst is vanwege voedselbederf.) Ook vrezen de bedrijven voor verrommeling. Daarbij zijn er grote zorgen over het eigendom, verzekering, onderhoud en beheer van de overkapping.
--------------------	--	--	--	---

Tabel: samenvatting afweging varianten aanvullende geluidmaatregelen

Alle standpunten afwegend lijken de varianten 1, 2 en 3 de meest realistische oplossingen die kunnen bijdragen aan het reduceren van de geluidsoverlast van het nieuwe FCA. Daarbij moet gezegd worden dat een 'keuze' voor variant 4 (overkapping expeditiestraat) weliswaar leidt tot een verdere beperking van het aantal woningen waar een overschrijding plaatsvindt, maar het bijbehorende kostenplaatje is onevenredig hoog. Dit betreft namelijk de overkapping van de gehele expeditiestraat door een bouwwerk van 388 meter lang en een vrije overspanning van circa 33 á 35 meter. Door wet- en regelgeving dient deze overkapping strenger uitgevoerd te worden voor wat betreft brandveiligheid dan een tunnel. Deze variant zou inhouden dat er een substantiële investering dient te worden gepleegd voor de realisatie van een variant die nog steeds leidt tot een overschrijding van de richtwaarde. Daar komen ook nog eens de kosten van beheer bovenop. Verder is het belangrijk om in ogenschouw te nemen dat er in het huidige milieuzoneringsbeleid van de gemeente Amsterdam er stapsgewijs naar een uitstootvrije zone wordt gewerkt tot aan de ring A10 vanaf 2025. De kans is daardoor aanwezig dat er vanaf medio 2030 voornamelijk elektrische of waterstof vrachtwagens richting het FCA rijden, met wellicht een uitzondering voor de allerschoonste hybride varianten. Dit beleid zal naar verwachting in de toekomst verder worden doorgetrokken waardoor de grootste geluidsbronnen (dieselmotoren van vrachtwagens) van het FCA in principe al 'automatisch' worden weggenomen. De verwachting is dat het geluid door de elektrificatie op termijn flink zal worden gereduceerd. Intensieve bouwkundige geluidmaatregelen staan daardoor nog minder in verhouding tot het mogelijke voordeel.

Vanuit zowel ondernemersbelangen als woon- en leefklimaat is er een gewogen keuze gemaakt voor variant 2. Deze variant leidt ten opzichte van variant 1 tot meer geluidreductie maar is ten opzichte van variant 3 planologisch, stedenbouwkundig en bouwkundig oogpunt beter inpasbaar.

Gelet op de berekende geluidsniveaus en uitgaande van het toepassen van geluidschermen op diverse plekken (waaronder variant 2: luifel + absorptie gevel) leidt het bedrijfsgeluid bij in totaal bij 76 woningen in de middelhoogbouw ten oosten van FCA tot een overschrijding van de richtwaarde voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus $L_{Ar,LT}$. Dit geldt ook voor 3 bedrijfswoningen en een aantal nieuwe woningen voor de richtwaarde van het $L_{Ar,LT}$ en L_{Amax} . Uit deze overschrijdingen blijkt dat stap 2 als bedoeld in de handreiking niet toereikend is en dat stap 3 nodig is. Stap 3 is ook nodig voor de bedrijfswoning aan de Vredenhofweg.

Toetsing stap 3

Uit de beoordeling van de geluidniveaus aan de maximale richtwaarden als bedoeld bij stap 3 blijkt dat bij alle bestaande woningen van de middelhoogbouw ten oosten van FCA wordt voldaan aan stap 3 als bedoeld in de handreiking. Bij deze woningen is er geen sprake van cumulatie met andere relevante geluidbronnen die moet worden betrokken in de afweging.

Op een aantal gevels van de nieuwe woningen in het toekomstig woongebied wordt bij de blokken S3, W3 en W6 in de dag- en nachtperiode niet voldaan aan de richtwaarden van stap 3 voor het $L_{Ar,LT}$ en in de nachtperiode voor het L_{Amax} . Bij deze woonblokken zal bij de verdere uitwerking van het ontwerp nader worden onderzocht welke bouwkundige maatregelen nodig zijn om het geluid te beperken tot de richtwaarden van stap 3. In de uitwerkingsplannen voor het woongebied zal worden gewaarborgd dat de nieuwe woningen voldoen aan het geluidbeleid en de richtwaarden. Dit is naar verwachting met reguliere maatregelen oplosbaar (zoals bijvoorbeeld balkonschermen of loggia's).

Voor de 3 bedrijfswoningen op de Van Slingelandstraat wordt voldaan aan de richtwaarde voor het $L_{Ar,LT}$ bij stap 3. Omdat deze woningen zijn gelegen langs de Van Slingelandtstraat, moet ook het geluid van deze weg worden betrokken in de cumulatie. Op de Van Slingelandstraat rijden, volgens het gemeentelijk verkeersmodel, 1.620 mv/etmaal. De cumulatie van het geluid van wegverkeer (zonder aftrek artikel 110g Wgh) en het bedrijfsgeluid van FCA is uitgevoerd conform de systematiek zoals opgenomen in artikel 110f Wgh.

Uit de berekening van de cumulatie blijkt dat het geluid door het wegverkeer op de Van Slingelandtstraat maatgevend is en dat met het geluid door het FCA de gecumuleerde geluidbelasting beperkt met 1 dB toeneemt. Volgens het geluidbeleid van de gemeente Amsterdam is een gecumuleerde geluidbelasting van meer dan 3 dB hoger dan de hoogste van de maximaal toegestane ontheffingswaarde onaanvaardbaar. In dit geval gaat het om wegverkeerslawaaï met een maximale ontheffingswaarde van 68 dB (na toepassing aftrek 110g Wgh). De waarde van 71 dB ($68 + 3$ dB) wordt niet overschreden.

Bij de 3 bedrijfswoningen op de Van Slingelandstraat wordt nog niet voldaan aan de richtwaarde voor het L_{Amax} in de nachtperiode en is stap 4 nodig. De piekniveaus zijn ten hoogste 65 dB(A) in de nachtperiode.

Ook voor de bedrijfswoning aan de Vredenhofweg geldt dat er niet wordt voldaan aan de richtwaarde van 65 dB(A). Hierbij wordt opgemerkt dat in de autonome ontwikkeling (dus zonder herontwikkeling FCA) de geluidbelasting L_{etm} 67,4 dB(A) bedraagt en dus ook al hoger is dan 65 dB(A).

Toetsing stap 4

Voor 3 bedrijfswoningen op de Van Slingelandstraat moet stap 4 worden toegepast vanwege de piekniveaus die optreden in de nachtperiode. Er zijn redelijkerwijs geen maatregelen mogelijk om de piekniveaus door het rijden van de vrachtwagens en de akoestische achteruitsignalering te beperken. Omdat dit gaat om bedrijfswoningen (niet reguliere woningen) die al lang in het gebied aanwezig zijn, krijgen deze bedrijfswoningen niet dezelfde bescherming als reguliere burgerwoningen. Het gaat om bestaande bedrijfswoningen die in de bestaande situatie al een hoge geluidbelasting ondervinden door het wegverkeer op de Van Slingelandtstraat.

Voor het L_{Amax} is er een mogelijkheid om 65 dB(A) toe te staan in de nachtperiode. Hierbij is aansluiting gezocht op ontheffingsmogelijkheden uit de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening 1998. Bij deze 3 bedrijfswoningen wordt voldaan aan 65 dB(A) in de nachtperiode voor het L_{Amax} . Dat is zeker voor een bestaande bedrijfswoning niet onaanvaardbaar.

Ten aanzien van de bedrijfswoning aan de Vredenhofweg geldt dat de geluidbelasting L_{den} in de autonome ontwikkeling is berekend. Deze bedraagt 64,8 dB op de bedrijfswoning. In de plansituatie is

de geluidbelasting L_{den} 68,1 dB. De geluidbelasting neemt dus toe met 3,3 dB(A). Er is sprake van een toename van 1,5 dB of meer en er dient te worden onderzocht of geluidmaatregelen mogelijk zijn. De grenswaarde van 73 dB (70 dB volgens Omgevingswet) wordt niet overschreden en ook bedraagt de toename niet meer dan 5,5 dB.

Conclusie toetsing stap 1 t/m 4

Met alle bronmaatregelen die worden getroffen en de realistische geluidschermen die worden aangelegd om het geluid redelijkerwijs te kunnen reduceren, kan gelet op de VNG handreiking worden gesteld dat bij alle woningen sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Om dit te borgen zijn in het uitwerkingsplan diverse voorwaardelijke verplichtingen opgenomen (zie ook paragraaf 2.7.5). Verder kan nog worden gesteld dat de geluidssituatie in de omgeving als gevolg van het nieuwe FCA, mede door het treffen van geluidbeperkende maatregelen, niet verslechterd ten opzichte van de huidige situatie (zie het in paragraaf 2.7.5 beschreven en in bijlage 1 opgenomen meetrapport). Uit het meetrapport van M+P blijkt dat er in de huidige situatie veel piekgeluiden onder andere worden veroorzaakt door vermijdbare handelingen, zoals het vallen van pallets, rolgeluid karren enz. In de nieuwe situatie zullen deze piekgeluiden door een efficiëntere inrichting van het terrein en door het naleven van gedragsregels in het huishoudelijk reglement van de coöperatie FCA minder optreden, dan wel worden voorkomen. Daarnaast zullen handelingen met karren en pallets zich verplaatsen naar het middengebied van FCA., waardoor piekniveau's richting het oosten worden afgeschermd door het Bedrijfsgebouw Oost, waardoor deze niveaus in de woonomgeving zullen afnemen.

Het gestelde in de voorgaande alinea is nader gemotiveerd in het vervolg van deze subparagraaf.

- Motivering stap 3 VNG handreiking

Bij stap 3 dient het bevoegd gezag (het college) volgens de Handreiking te motiveren waarom hij deze geluidsbelasting in deze concrete situatie acceptabel acht, mede rekening houdend met eventuele cumulatie van andere geluidsbronnen. Deze motivering luidt als volgt.

De berekende geluidniveaus worden in deze concrete situatie aanvaardbaar geacht om de volgende redenen.

1. **Situering en indeling terrein:** Allereerst is hierbij relevant dat de keuze voor het behoud van het FCA bedrijventerrein vanwege het belang voor de stad en hier tegelijk woningbouw te realiseren tot gevolg heeft dat de bedrijven naar het noordelijk deel verplaatst moeten worden waardoor de bedrijfsactiviteiten geconcentreerd moeten worden in een kleiner gebied. Dit is een uitgangspunt voor de uitwerking, zodat alternatieve locaties die minder geluidbelastend zijn hier niet betrokken kunnen worden.
Daarnaast zijn er ook geen alternatieven voor beperking van het bedrijfsgeluid in de vorm van een andere indeling van bedrijventerrein mogelijk gebleken, zoals wordt beschreven in paragraaf 2.7.2 van deze toelichting.
2. **Geluidbeperkende maatregelen:** Verder is van belang dat er een breed pakket van maatregelen wordt genomen om de geluidsoverlast voor de omgeving te beperken, zoals maatregelen in de bedrijfsvoering, maatregelen aan de bron (centrale koelinstallatie op afgeschermd locatie, elektrische heftrucks, geen nachtparkeren vrachtwagens met koeling) en diverse overdrachtsmaatregelen, zoals geluidschermen en het toepassen van absorberend materiaal. Deze maatregelen zijn zoveel mogelijk geborgd door het opnemen van voorwaardelijke verplichtingen in de regels van het uitwerkingsplan.
Ten aanzien van de berekende geluidbelasting van maximaal 54 dB(A) bij bestaande woningen is relevant dat een goed onderhouden woning in de praktijk een geluidwering heeft van gemiddeld 20 dB(A), zodat een binnenniveau van 35 dB(A) conform het Activiteitenbesluit redelijkerwijs te borgen

is. Bij de nog uit te voeren gevelopnames van de betreffende woningen zal dit nader worden onderzocht. Mochten er aanvullende gevelmaatregelen nodig zijn aan een bestaande woning dan zal dit goed uitvoerbaar zijn.

3. Geluidmetingen: Er zijn metingen uitgevoerd van de huidige geluidssituatie bij de woningen langs de oostzijde van het FCA. Hieruit blijkt, ondanks het indicatieve karakter, dat de huidige geluidbelasting niet lager is dan de berekende toekomstige geluidbelasting. Het is in dat verband aannemelijk dat met de herinrichting van het terrein en met de beperkende maatregelen de geluidbelasting bij een groot aantal woningen en met name bij de woonschepen en de lager gelegen woningen aan de oostzijde zal afnemen ten opzichte van de huidige situatie. Gezien de geluidsmetingen ligt het niet in de verwachting dat woningen een hogere geluidbelasting gaan ondervinden dan nu reeds het geval is.

Op basis van bovenstaande feiten en omstandigheden kan worden geconcludeerd dat de FCA-herstructurering voldoet aan de onderzoeks- en motiveringsplicht van de VNG-Handreiking en kan het berekende bedrijfsgeluid van maximaal 54 dB(A) etmaalwaarde aanvaardbaar worden geacht als maximale geluidbelasting.

Er is dan ook sprake van een goede ruimtelijke ordening uit oogpunt van geluid.

- Motivering stap 4 VNG handreiking

Ook de geluidpieken bij de 3 bedrijfswoningen aan de Van Slingelandtstraat worden aanvaardbaar geacht, gezien het karakter van deze woningen en omdat geen maatregelen mogelijk zijn om de piekgeluiden te beperken en verdere afscherming van het geluid geen reële oplossing is. Dit geldt ook voor de geluidbelasting op de gevel van de bedrijfswoning aan de Vredenhofweg. Om een aanvaardbaar woon- en leefklimaat te bij deze woning te borgen, zal Marktkwartier met de bewoner/eigenaar van deze bedrijfswoning afspraken maken. Dit kunnen bijvoorbeeld gevelmaatregelen zijn om de geluidbelasting in de woning te compenseren tot de geluidtoename en waar mogelijk meer. Het geluid van de Vredenhofweg is dermate hoog en maatgevend dat bij deze woning geen sprake is van een significante bijdrage aan de cumulatie van een andere geluidbronnen.

- Advies Omgevingsdienst (OD)

Aangezien de berekende geluidbelasting ten gevolge van FCA hoger is dan de richtwaarden van het beoordelingskader voor geluid uit de VNG Handreiking 'Bedrijven en milieuzonering' en hoger dan de grenswaarden uit het Activiteitenbesluit, heeft de OD desgevraagd advies uitgebracht, waartoe het de akoestische- en meetonderzoeken heeft beoordeeld, alsmede de onderbouwing in deze toelichting van de aanvaardbaarheid van het berekende bedrijfsgeluid.

De rapportages zijn volgens de OD volledig en geven voldoende informatie voor een afgewogen besluit over de herontwikkeling FCA en over de aanvaardbaarheid van het toekomstig geluid.

De OD concludeert dat er sprake is van een goede onderbouwing van de gekozen inrichting van het FCA terrein en dat de keuze van de te treffen geluidmaatregelen goed wordt gemotiveerd. Er wordt voldaan aan stap 3 uit de handreiking van de VNG en het uitwerkingsplan is voldoende onderbouwd en gemotiveerd.

Aan de OD is ook gevraagd of het op voorhand aannemelijk is dat een maatwerkvoorschrift voor een hogere geluidbelasting dan 50 dB(A) verleend zou kunnen worden. De OD concludeert hierover dat de onderzoeken en de gemaakte afwegingen over geluidmaatregelen een voldoende onderbouwing opleveren voor het opleggen van maatwerkvoorschriften voor een geluidbelasting tussen 51 en 54 dB(A) bij maximaal 75 woningen (inmiddels maximaal 76 woningen). De OD vindt het aannemelijk dat dit

maatwerk goed verdedigbaar is in eventueel beroep.

Hiermee is het uitwerkingsplan uit oogpunt van geluid uitvoerbaar. Het advies van de OD is bijgevoegd (zie bijlage 11).

4.5 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. In het bodemonderzoek was op basis van vooronderzoek onderscheid gemaakt in 9 verschillende deellocaties. Uit het bodemonderzoek bleek dat er in het bestemmingsplangebied op enkele plekken bodemverontreinigingen waren aangetoond. De meeste verontreinigingen vormden echter geen belemmering voor de voorgenomen functie die mogelijk is gemaakt in het bestemmingsplan. Ter plaatse van het plangebied van het uitwerkingsplan was één relevante verontreiniging relevant.

In de afgelopen periode hebben er voorbereidende werkzaamheden plaatsgevonden. Met het oog op de herontwikkeling van het plangebied van het bestemmingsplan is alle relevante informatie over de milieuhygiënische bodemkwaliteit verzameld en opgenomen in het bodemdossier. De bodeminformatie wordt tevens bijgehouden in het GIS-systeem op het project om overzicht te hebben in de risico's én toegang te hebben tot alle achterliggende rapporten met de detailinformatie.

Door DIBEC Milieutechnisch advies is een memo opgesteld met een beknopte samenvatting van de belangrijkste in het bodemdossier / -systeem opgenomen informatie ten aanzien van de beoogde herontwikkeling, alsmede een conclusie ten aanzien van de bodemgeschiktheid (kenmerk: 55.799/817.025-001, d.d. 30 september 2020, zie bijlage 12). Uit de memo blijkt dat er sinds de eerder uitgevoerde bodemonderzoeken geen veranderingen (nieuwe bronnen) in het plangebied hebben opgetreden die hebben kunnen leiden tot bodemverontreiniging. Alle verdachte activiteiten in het verleden die mogelijk hebben geleid tot bodemverontreiniging zijn reeds onderzocht. De uitgevoerde bodemonderzoeken geven dus nog steeds een actueel beeld van de bodemkwaliteit ter plaatse en derhalve nog goed bruikbaar en representatief.

Op basis van het opgebouwde bodemdossier kan worden geconcludeerd dat er vanuit milieuhygiënisch oogpunt (Wet bodembescherming) geen bezwaren zijn voor herontwikkeling van het plangebied van het bestemmingsplan tot het geplande vernieuwde bedrijventerrein Food Center en het geplande woningbouwdeel Marktkwartier. Met betrekking tot de bekende spots in de ondergrond dient bepaald te worden of de noodzakelijke grondroerende werkzaamheden in de verontreinigde laag plaatsvinden. Afhankelijk van de werkzaamheden dient tevens bepaald te worden of aanvullend onderzoek noodzakelijk en/of zinvol is.

Om de grondroerende werkzaamheden te mogen uitvoeren in de verontreinigde ondergrond is toestemming van het bevoegd gezag noodzakelijk. Hiertoe wordt een raamsaneringsplan opgesteld en ingediend ter instemming. Per bouwveld en/of specifieke grondroering wordt vervolgens bepaald met een detailplan welke maatregelen en eisen van toepassing zijn.

4.6 Luchtkwaliteit

Op basis van het (maximale) programma dat in het bestemmingsplan mogelijk is gemaakt is in het kader van het bestemmingsplan in 2013 een onderzoek naar luchtkwaliteit uitgevoerd. Uit dat onderzoek bleek dat de luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor de herontwikkeling van het gehele FCA-terrein. Omdat er een nieuw gemeentelijk verkeersmodel geldt (VMA) en het eerdere onderzoek al 10 jaar oud is, is een nieuw luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd door Aveco de Bondt (projectnummer 16021209, d.d. 18 mei 2021, zie bijlage 13).

Het door Aveco de Bondt uitgevoerde onderzoek is mede gebaseerd op actuele verkeersintensiteiten die

voortkomen uit het verkeersonderzoek (zie bijlage 3) en een aanvullende notitie met betrekking tot verkeersintensiteiten van de Marktstraat en Vredenhofweg (zie bijlage 4). Voor wat betreft de toekomstige situatie is rekening gehouden met het (maximale) programma zoals dat in het geldende bestemmingsplan mogelijk is gemaakt. De conclusie van het onderzoek, op basis van berekeningen voor het maatgevend jaar 2020, is dat de herontwikkeling voldoet aan de jaargemiddelde concentraties en het toegestane aantal overschrijdingen van uur- en 24-uurgemiddelde concentraties voor NO₂ en PM₁₀. Er wordt daarmee ook voldaan aan de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie PM_{2,5}.

Vanwege zorgen bij enkele omwonenden is door buro Blauw aanvullend onderzoek verricht naar enkele activiteiten op het nieuwe FCA, namelijk het vrachtverkeer op de expeditiestraat en het parkeren van auto's van werknemers op het parkeerdak. Deze beide voorzieningen op het nieuwe FCA liggen relatief dicht bij bestaande woonboten en woningen. Uit het aanvullende onderzoek (kenmerk 11256-fdbr-notitie-1351-V03, d.d. 22 juni 2023, zie bijlage 14) blijkt dat voor de onderzochte componenten wordt voldaan aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer.

Gelet op de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek en het aanvullende onderzoek kan worden geconcludeerd dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor de uitvoering van het plan, inclusief het voorliggende uitwerkingsplan.

4.7 Externe veiligheid

4.7.1 Inrichtingen

Het plangebied van het uitwerkingsplan bevindt zich buiten het invloedsgebied van een inrichting waar gevaarlijke stoffen worden geproduceerd of opgeslagen. Externe veiligheid vanwege inrichtingen heeft daarmee geen gevolgen voor het plangebied van dit uitwerkingsplan. Er is dan ook geen onderzoek nodig.

4.7.2 Transport

In de nabijheid van het plangebied van het uitwerkingsplan 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 het uitwerkingsplan.

4.8 Luchthavenindelingbesluit

Het plangebied van het uitwerkingsplan 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 146 meter NAP vanwege vliegverkeer en 59 tot 60 meter NAP vanwege radar. Het uitwerkingsplan heeft geen betrekking op dergelijke hoogtes en voldoet dus aan het Luchthavenindelingbesluit.

4.9 Water

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

Het plangebied van het uitwerkingsplan valt binnen het beheersgebied van het waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Waternet voert de zorg voor het oppervlaktewatersysteem uit in opdracht van AGV. In opdracht van Amsterdam voert Waternet overige watertaken uit, met name de grondwaterzorgtaak, de zorg voor afvoer en behandeling van afvalwater, de drinkwatervoorziening en het nautisch toezicht in de Amsterdamse stadsboezem.

4.9.1 Keur AGV 2019

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

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

Om deze doelen te kunnen realiseren beschikken de waterschappen over een eigen verordening, die van oudsher de Keur heet. De Keur kent "verboden" en "geboden" voor de manier van inrichten, gebruik en onderhoud van waterkeringen, oevers en wateren. De Keur is een belangrijk instrument voor een waterschap/hoogheemraadschap om activiteiten in en rond het watersysteem in goede banen te leiden en te zorgen dat ze geen gevaar op kunnen leveren voor het watersysteem. Dit maakt het mogelijk om het watersysteem en de keringen voor méér te gebruiken dan alleen voor bescherming tegen wateroverlast en het creëren van een ecologisch gezond watersysteem. Sinds 1 november 2019 is de Integrale Keur AGV 2019 vigerend.

4.9.2 Waterpeil

Het plangebied ligt in de Stadsboezem Amsterdam. Het waterpeil ter plaatse van het plangebied bedraagt -0,40 meter NAP.

4.9.3 Waterkering

In of nabij het plangebied van het uitwerkingsplan bevindt zich geen waterkering.

4.9.4 Waterberging

Bij een toename van het oppervlakte verharding van 1.000 m² of meer geldt gelet op de Keur AGV 2019 specifiek voor die toename, een vergunningplicht waarbij deze moet worden gecompenseerd in de vorm van 10-20% oppervlaktewater of alternatieve vormen van waterberging. Demping van oppervlaktewater moet voor 100% worden gecompenseerd. Als binnen het plangebied geen mogelijkheid is voor het creëren van compensatie dient elders in hetzelfde peilvak gecompenseerd te worden.

Het plangebied is momenteel volledig verhard met gebouwen, asfalt en klinkers. Het uitwerkingsplan leidt zodoende niet tot een relevante toename van verharding. Wel geldt voor iedere vorm van versneld afstromen die negatieve gevolgen kan hebben voor het behalen van de normen voor wateroverlast een zorgplicht op grond van artikel 2.2 van de Keur AGV 2019.

Voor de herontwikkeling van het gehele FCA-terrein is een Masterplan openbare ruimte vastgesteld. Het maaiveldontwerp van de buitenruimte zoals opgenomen in het Masterplan openbare ruimte is gemodelleerd in het programma Tygron. Naast het hoogteontwerp is aan de nieuw aan te leggen bebouwing een berging van 40 mm toegevoegd. Deze berging kan bijvoorbeeld worden gevonden op het dak, inpandig in een waterberging in de parkeergarage of in infiltratiekratten onder de verharding van de buitenruimte. Ook is het uitgangspunten dat 20 mm wordt geborgd in het HWA-stelsel. Deze uitgangspunten zijn vastgelegd in de rapportage 'Rainproof Masterplan Amsterdam Food Center' (d.d. 23 maart 2021 met kenmerk 194695_R_TVR_0575, zie bijlage 15), welke door IB en Waternet is geaccordeerd. De maatregelen worden in de verdere ontwerpstappen verder uitgedetailleerd.

4.9.5 Waterkwaliteit

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

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

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

4.9.6 Grondwater

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

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

Kelders, parkeergarages en andere ondergrondse bouwwerken moeten waterdicht worden uitgevoerd. Ondergrondse werken mogen een vrije afstroming van grondwater naar het oppervlaktewater niet

belemmeren. Met een geohydrologisch onderzoek moet worden aangetoond dat de ondergrondse constructie geen nadelige gevolgen heeft op de grondwaterstanden in de omgeving. De resultaten van het onderzoek worden beschikbaar gesteld aan Waternet.

Om grondwateroverlast te voorkomen draagt de gemeente zorg om maatregelen te treffen om nadelige gevolgen door ontwikkelingen te voorkomen. Nieuwe kelders moeten voldoen aan het Afwegingskader Grondwaterneutrale kelders. Grondwaterneutraal is: *Het bouwen van een kelder waarbij de stand en stroming van het grondwater buiten het perceel waarop de kelder is geprojecteerd niet of nauwelijks veranderen, waar mogelijk zal verbeteren, en geen negatieve grondwatereffecten optreden. Tot negatieve effecten worden in ieder geval gerekend risico's op opbarsten van de deklaag, welvorming.*

De herontwikkeling van het plangebied van dit uitwerkingsplan leidt niet tot de realisatie van ondergrondse bebouwing (dieper dan 0,5 meter) maar wel tot verdiepte laad- en losdocks. De laad- en losdocks langs het bedrijfsverzamelgebouw aan de oostkant worden met een maximale diepte tot NAP -0,8 meter aangelegd. Dit is 2 meter minder diep dan de (parkeer)kelders. Aangezien er onder dit niveau nog een meter doorlatend zand aanwezig is zullen de laadkuilen geen opstuwend effect hebben. Daarnaast hebben de laad- en loskuilen een klein oppervlak, waardoor het effect op het grondwater zeer gering zal zijn. De laad- en loskuilen dienen daarom niet nader te worden onderzocht. Dit blijkt uit geohydrologisch onderzoek dat door Aveco de Bondt is uitgevoerd (projectnummer: 205114, d.d. 4 maart 2021, zie bijlage 16).

4.10 Ecologie

Voor de bescherming van diersoorten en natuurgebieden is per 1 januari 2017 de Wet natuurbescherming in werking getreden. Bij de beoordeling van de toelaatbaarheid van nieuwe bouwwerken en/of andere activiteiten zal rekening worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van te beschermen planten en diersoorten en de effecten op natuurgebieden. Indien uit gegevens of onderzoek blijkt dat er sprake is van (een) beschermde soort(en) en het bouwwerk en/of de activiteit beschadiging of vernieling van voortplantings- of rustplaatsen dan wel ontworteling of vernieling veroorzaakt, zal de betreffende bouwwerkzaamheid c.q. activiteit pas kunnen plaatsvinden na ontheffing c.q. vergunning.

4.10.1 Beschermde soorten

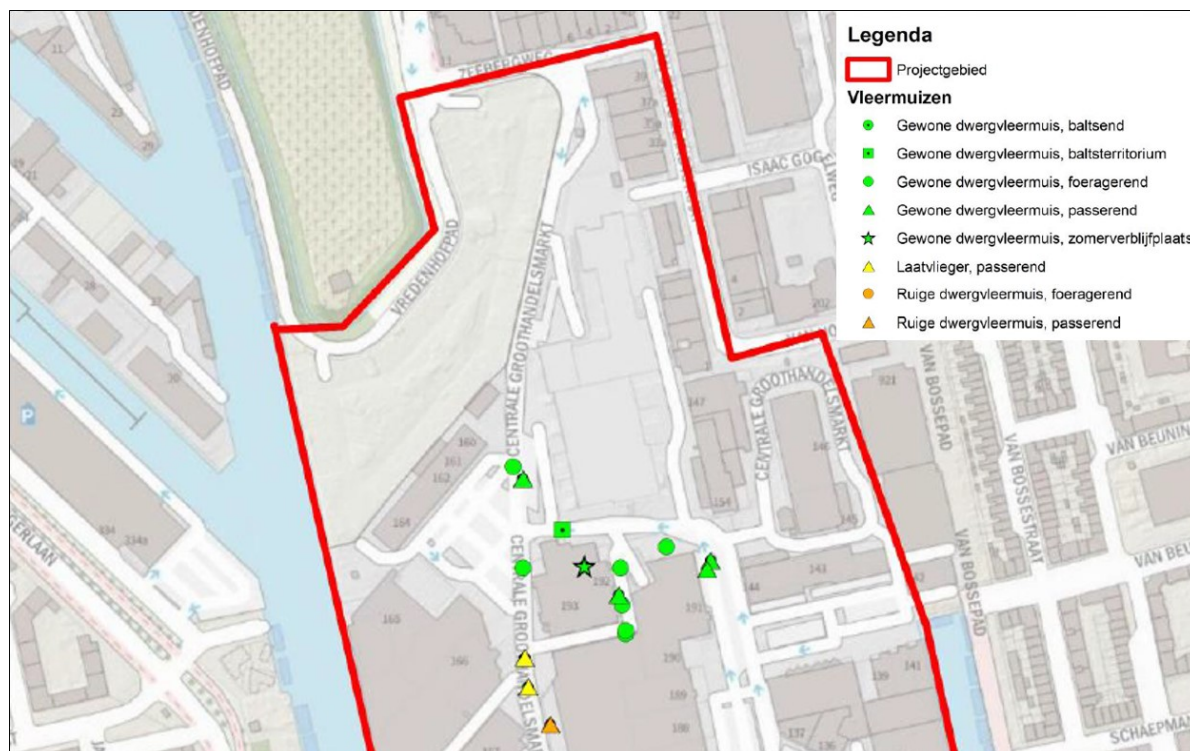
In het kader van het bestemmingsplan is onderzoek naar flora en fauna uitgevoerd (2011). Uit dat onderzoek blijkt er geen beperkingen waren voor de herontwikkeling van het FCA-terrein, met uitzondering van eventuele werkzaamheden in en rond de groenstrook bij de Vredenhofweg. Vanwege de mogelijke aanwezigheid van broedvogels mocht het groen daar alleen buiten het broedseizoen worden verwijderd of gewijzigd. Omdat het onderzoek inmiddels verouderd is en niet kan worden uitgesloten dat zich in de tussentijd nieuwe soorten in het plangebied hebben gevestigd is actualisatie van het onderzoek nodig. Door Primum is daarom een quick scan ecologie uitgevoerd (projectnummer 160200203, d.d. 20 april 2020, zie bijlage 17). Uit deze quick scan blijkt dat ter plaatse van het huidige FCA de volgende beschermde soorten aanwezig kunnen zijn:

- Vleermuizen (diverse soorten);
- Algemene broedvogels;
- Rugstreeppadden.

Voor de vleermuizen en rugstreeppadden is naar aanleiding van de quickscan een (actualisatie van het) vervolgonderzoek uitgevoerd. Ook is nog specifiek onderzoek gedaan naar muurplanten, rekening houdend met de Gedragscode Flora- en faunawet van Amsterdam.

Vleermuizen

Door E.C.O. Logisch B.V. is een nader onderzoek uitgevoerd naar vleermuizen (projectcode AVVL2009, d.d. 26 augustus 2021, zie bijlage 18). Tijdens het nadere onderzoek zijn de gewone dwergvleermuis, de laatvlieger en de ruige dwergvleermuis op het terrein van FCA waargenomen. Deze soorten zijn ook in of in de nabijheid van het plangebied van het voorliggende uitwerkingsplan aangetroffen.



Afbeelding: overzicht resultaten vleermuizen in noordelijk deel FCA terrein

In een scheur in de noordelijke gevel van het Koelhuis is één zomerverblijfplaats van de gewone dwergvleermuis aanwezig. Kraamverblijfplaatsen zijn niet aangetroffen. In het gebied nabij de zomerverblijfplaats is ook een baltsterritorium van de gewone dwergvleermuis aangetroffen. Het baltsterritorium vertegenwoordigt de aanwezigheid van een paarverblijfplaats in de directe omgeving. Het baltsterritorium is in de buurt van de locatie van de bekende zomerverblijfplaats waargenomen, namelijk die in de noordelijke gevel van het Koelhuis. Het is echter niet met zekerheid vast te stellen dat de paarverblijfplaats zich op dezelfde locatie als de zomerverblijfplaats bevindt. Derhalve is er uitgegaan van twee separate verblijfplaatsen in de noordelijke gevel van het Koelhuis.

De aangetroffen zomerverblijfplaats en paarverblijfplaats van de gewone dwergvleermuis kan mogelijk door één of enkele individuen als winterverblijfplaats worden gebruikt onder zachte omstandigheden. Tijdens de inventarisatierondes naar de aanwezigheid van zwermlocaties in het kader van winterverblijfplaatsen zijn er geen zwermende vleermuizen waargenomen. Een massawinterverblijfplaats wordt derhalve niet verwacht voor te komen.

Op het FCA terrein zijn geen vliegroutes van vleermuizen waargenomen. Duidelijke foerageergebieden zijn eveneens niet waargenomen. De foeragerende individuen zijn over het algemeen kortstondig waargenomen. Het gaat daarbij om één baltzende gewone dwergvleermuis en verschillende foeragerende en passerende individuen van de gewone dwergvleermuis. In het plangebied van het uitwerkingsplan is verder een passerend individu van de ruige dwergvleermuis waargenomen ten westen van het Middengebouw. Daarnaast zijn er in dezelfde zone twee individuen van de laatvlieger passerend

waargenomen.

De herontwikkeling van het Koelhuis kan gevolgen hebben voor de verblijfplaats van de gewone dwergvleermuis waarbij individuen kunnen worden verstoord. Daarvoor is een ontheffing van de Wet natuurbescherming nodig en er zullen mitigerende maatregelen moeten worden getroffen. Deze ontheffing is alleen nodig voor de herontwikkeling van het Koelhuis, welke buiten de grenzen van dit uitwerkingsplan is gelegen. Voor de foeragerende en passerende vleermuizen is geen ontheffing nodig aangezien er geen sprake is van vliegroutes en foerageergebieden.

Rugstreeppadden

Door Primum is nader onderzoek uitgevoerd naar rugstreeppadden (projectnummer 160200203, d.d. 12 augustus 2020, zie bijlage 19). Uit het nadere onderzoek blijkt dat er op het terrein van FCA geen rugstreeppadden zijn aangetroffen.

Muurplanten

Door adviesbureau E.C.O.Logisch is nader onderzoek uitgevoerd naar muurplanten (projectcode: AVVW2012, d.d. 28 februari 2022, zie bijlage 20). Binnen het onderzoeksgebied zijn twee middels de Gedragscode Flora- en faunawet van Amsterdam beschermde soorten planten waargenomen, verdeeld over vier locaties. Het betreft in totaal negen exemplaren van de steenbreekvaren en zes exemplaren van de tongvaren. Overige beschermde planten zijn bij de inventarisatie niet waargenomen. De aangetroffen soorten bevinden zich buiten de grenzen van het voorliggende uitwerkingsplan.

4.10.2 Gebiedsbescherming

Een herontwikkeling kan leiden tot een toename van stikstofdepositie ter plaatse van beschermde Natura 2000-gebieden. Het huidige FCA-terrein is gelegen op circa 7,0 kilometer van 'Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske'. De overige Natura 2000 gebieden bevinden zich op meer dan 13 kilometer afstand. Voor de bouw- en de gebruiksfase dient te worden nagegaan of er sprake is van een toename van stikstofdepositie op deze beschermde Natura 2000-gebieden.

Door Aveco de Bondt is aan de hand van een AERIUS-berekening onderzoek naar stikstofdepositie uitgevoerd (projectnummer 230308, d.d. 11 september 2023, zie bijlage 21). In het onderzoek is op basis van het voorgenomen plan berekend dat de stikstofemissie niet leidt tot significant negatieve effecten op de 2000-gebieden aangezien de stikstofdepositie niet hoger is dan 0,00 mol/ha/jaar). Gesteld kan worden dat de stikstofdepositie geen belemmering oplevert voor de planontwikkeling, inclusief het plangebied van het voorliggende uitwerkingsplan. Om dit te waarborgen zijn in het voorliggende uitwerkingsplan wel enkele voorwaardelijke verplichtingen opgenomen. Het betreft de bouwfaserings die is gebruikt als uitgangspunt voor de berekeningen en de aanname dat alle hijsbewegingen worden uitgevoerd door elektrisch aangedreven hijskranen/bouwkransen. Van deze voorwaardelijke verplichtingen kan alleen worden afgeweken nadat er een actueel onderzoek is uitgevoerd dat is gebaseerd op een gewijzigde faserings en/of een werkwijze met niet (volledig) elektrisch aangedreven kranen. Uit het geactualiseerde onderzoek dient te blijken dat dit niet leidt tot significante negatieve effecten.

Medio oktober 2023 wordt een geactualiseerde versie van de AERIUS-calculator verwacht. Het onderzoek naar stikstofdepositie zal hier na de terinzagelegging van het voorliggende uitwerkingsplan op worden aangepast.

4.11 Cultuurhistorie en archeologie

4.11.1 Cultuurhistorie

In het plangebied van het uitwerkingsplan bevindt zich geen cultuurhistorisch waardevol element. De monumentale Centrale Markthal en het monumentale Koelhuis grenzen beide aan het plangebied van dit uitwerkingsplan.

Centrale Markthal

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



Afbeelding: de Centrale Markthal

De buiten het plangebied gelegen Centrale Markthal zal zoveel mogelijk in oude luister worden hersteld. Door de open ruimte van de Marktweide voor de Centrale Markthal krijgt de hal een gezicht aan de Jan van Galenstraat en zal vanuit diverse posities goed zichtbaar worden. Ook het voorliggende uitwerkingsplan heeft positieve gevolgen voor de zichtbaarheid van het bestaande rijksmonument, aangezien de zone direct ten oosten van de hal vrij blijft van gebouwen of andere verstorende bebouwing. Het voorliggende uitwerkingsplan heeft zodoende geen negatieve gevolgen voor de als rijksmonument aangewezen Centrale Markthal.

Koelhuis met muurschildering Keith Haring

Dit gebouw is in april 2021 aangewezen gemeentelijk monument. Op de westelijke gevel van het Koelhuis is in 1986 door Keith Haring (1958-1990) een muurschildering aangebracht als onderdeel van zijn expositie in het Stedelijk Museum. Deze muurschildering is circa 30 jaar aan het zicht onttrokken geweest door een metalen gevelbeplating. Deze beplating is inmiddels verwijderd waardoor het kunstwerk weer zichtbaar is. De muurschildering blijft behouden en het is de bedoeling om deze in de toekomst ook aan het publiek te tonen. Het idee daarbij is om een voorziening als een uitkijkplatform te

realiseren waardoor het publiek de muurschildering op redelijk korte afstand kan aanschouwen. Omdat een dergelijke voorziening vanwege het openbare karakter daarvan niet past binnen de regels van het bestemmingsplan zal daarvoor te zijner tijd een separate planologische procedure worden gevolgd.

In het voorliggende uitwerkingsplan is rekening gehouden met het kunstwerk van Keith Haring doordat leidingbruggen tussen gebouwen zodanig worden gesitueerd dat deze rekening houden met de zichtbaarheid van het kunstwerk.



Afbeelding: de in 1986 aangebrachte muurschildering van Keith Haring, welke onlangs weer zichtbaar is gemaakt

De toepassing van de uitwerkingsbevoegdheid heeft gelet op het voorgaande geen nadelige gevolgen voor cultuurhistorie.

4.11.2 Archeologie

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

Als gevolg van de archeologische dubbelbestemming gelden er voorwaarden indien bouwen leidt tot grondroerende werkzaamheden van 10.000 m² of meer en dieper dan 3 meter onder peil. In dat geval dient er een inventariserend veldonderzoek te worden uitgevoerd, tenzij uit aanvullend bureauonderzoek blijkt dat er ter plaatse een lage archeologische verwachting is en er geen nader archeologisch onderzoek nodig is. Ook is voor bepaalde grondroerende activiteiten een vergunning nodig.

De nieuwe bedrijfsgebouwen zijn niet voorzien van ondergrondse bebouwing. Deze kelder is echter kleiner dan 10.000 m² zodat er op voorhand geen inventariserend veldonderzoek nodig is. Bovendien blijkt uit een archeologische waardestelling van Monumenten en Archeologie (QS 16-030, d.d. 9 februari 2016, zie bijlage 22) dat de verwachting voor het gehele plangebied van het bestemmingsplan inmiddels is bijgesteld naar negatief. Er hoeft daarom geen verder archeologisch onderzoek plaats te vinden. Wel geldt conform de Monumentenwet/Erfgoedwet een vondstmeldingsplicht tijdens de uitvoering van werkzaamheden.

4.12 M.e.r.-beoordeling

In de bijlagen C en D bij het Besluit M.e.r. is aangegeven wanneer het uitvoeren van een m.e.r. (bijlage C) of een m.e.r. beoordeling (bijlage D) verplicht is. Het plangebied van het uitwerkingsplan maakt onderdeel uit van het plangebied van het eerder vastgestelde bestemmingsplan. Het plangebied van het bestemmingsplan heeft een oppervlak van 23,6 hectare. Het project FCA als geheel zou onder meerdere categorieën gerangschikt kunnen worden die in bijlagen C en D van het Besluit M.e.r. voorkomen. De herontwikkeling van het plangebied leidt echter niet tot de plicht om een m.e.r. of m.e.r. beoordeling uit te voeren, mede doordat in het bestemmingsplan grenzen zijn gesteld aan de omvang van de geplande ontwikkelingen. Om de mogelijke effecten van de beoogde ontwikkeling van het gehele FCA goed in beeld te kunnen brengen is in het kader van het bestemmingsplan indertijd wel een vormvrije m.e.r.-beoordeling uitgevoerd (2013). Daaruit blijkt dat de herontwikkeling van FCA op basis van de kenmerken van het project, de plaats van het project en de potentiële effecten van het project met name tot positieve milieugevolgen zal leiden en dat er geen milieueffectrapport nodig is. Omdat de functionele invulling van het plangebied planologisch gezien nog steeds hetzelfde is als waar ten tijde van de vormvrije m.e.r.-beoordeling van uit is gegaan, is actualisatie van de vormvrije m.e.r.-beoordeling niet nodig.

4.13 Behoefte

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. Het uitwerkingsplan heeft ten opzichte van het geldende en voorgaande bestemmingsplan geen extra programma tot gevolg zodat er geen gevolgen zijn voor de behoefte. Bovendien is in de Uitvoeringsstrategie (US 3.0) van de Metropoolregio Amsterdam uitgegaan van een planaanbod van 11,8 hectare waarvoor regionale afstemming niet meer nodig is. Het plangebied van dit uitwerkingsplan heeft een oppervlak van circa 6 hectare en is het eerste uitwerkingsplan dat in procedure zal worden gebracht. Het plangebied maakt zodoende onderdeel uit van het planaanbod.

4.14 Duurzaamheid

4.14.1 Algemeen

Het huidige terrein van het FCA wordt duurzaam herontwikkeld. De transformatie leidt tot een energiezuinig, toekomstbestendig bedrijventerrein en een duurzame, groene woonwijk. De duurzame realisatie hiervan verloopt via de thema's Energie, Mobiliteit, Grondstoffen, Water en groen, Gezondheid en Management.

Op het bedrijventerrein zijn de aansprekende aspecten: duurzame koudevoorziening, het opzetten van duurzame logistiek en afvalinzameling, en de realisatie van een grote hoeveelheid zonnepanelen op de daken. Voor het woningdeel zijn in het oog springende zaken: woningbouw met een collectieve warmte-koude voorziening, natuurinclusief en groen ontwerpen, een klimaatadaptieve en gezonde buitenruimte. Vanaf 1 januari 2022 gelden in Amsterdam de landelijke BENG-eisen voor nieuwbouw woningen. Alle duurzaamheidsthema's spelen op zowel het woningdeel als het bedrijvendeel. Hierna wordt per thema beschreven welke doelen gerealiseerd worden.

4.14.2 Energie

De restwarmte die de koelcentrale van de bedrijven produceert, kan gebruikt worden voor de verwarming van de bedrijfspanden en mogelijk ook uitgekoppeld worden met andere functies op of buiten het FCA. Zonnepanelen op de daken zorgen ervoor dat duurzame energie wordt opgewekt. De CO₂-footprint van het FCA zal met 70% worden gereduceerd door het mijden van fossiele brandstoffen en door de inkoop van groene stroom.

4.14.3 Mobiliteit

Wandelen en fietsen is geborgd in de ontwikkeling van het gebied, en het plangebied is goed bereikbaar met het OV. Het faciliteren van duurzame mobiliteit is noodzakelijk voor een toekomstbestendige ontwikkeling. De bedrijven onderzoeken de haalbaarheid van gezamenlijke, duurzame logistiek en afvalinzameling. Voor werknemers, bezoekers en bewoners wordt elektrisch laden gefaciliteerd in parkeerkelders en/of op het parkeerdek.

4.14.4 Grondstoffen

Er wordt zorgvuldig omgegaan met materiaalstromen, en waar dat haalbaar is worden kringlopen gesloten. Daarbij wordt in de realisatiefase van de bedrijven rekening gehouden met de grondstofstromen die vrijkomen tijdens de sloop. Daar waar mogelijk wordt materiaal hergebruikt, zowel direct in originele staat (re-use) als in indirecte toepassing (re-purpose). Bij gebruik van materialen in de openbare ruimte wordt toepassing van circulaire materialen gerealiseerd via de Puccini-methode. En in de woningbouw wordt een pilot gerealiseerd door één van de palazzino's circulair te ontwerpen. Het resultaat hiervan wordt gemeten en het proces beschreven om het kopieerbaar en opschaalbaar te maken.

Voor de herontwikkeling geldt verder nog het volgende:

- 100% hergebruik van vrijkomende granulaten in het werk.
- Tot 100% PR in asfalt;
- Minder dan 2% restafval;
- Scheiding naar 6 stromen tijdens de realisatie en exploitatiefase.
- Het ontwerp en de realisatie worden gebaseerd op C2C filosofie

4.14.5 Water en groen

Het terrein wordt Rainproof ontworpen, o.a. door waterbuffering op daken en bergingscapaciteit op het hele terrein. Groen wordt vooral in het woningdeel voorzien. Op het bedrijventerrein is via specifiek soortenonderzoek bekeken of groen langs de omheining bij kan dragen aan de biodiversiteit van het terrein. Dit wordt versterkt door de inrichting van de openbare ruimte van het woningdeel met begroeiing die de nu al aanwezige soorten behoudt en de juiste omgeving biedt om te leven, zoals bijen en vogels. Het groen voorkomt ook hittestress en wordt waar mogelijk ook toegepast en op daken van de woningen.

4.14.6 Gezondheid

De groene omgeving en openbare ruimte nodigt uit tot ontspanning, wat belangrijk is voor welbevinden en een gezonde levensstijl. Door natuurinclusief ontwerpen en bouwen wordt de natuurbeleving versterkt. Dit wordt gerealiseerd door nestkasten voor vogels en insecten aan gevels. Ecologisch en natuurvriendelijk onderhoud stimuleert condities voor verschillende soorten. Stadslandbouw, bijvoorbeeld via de aanplant van fruitbomen, is een mogelijkheid in het naastgelegen woongebied. Dat sluit goed aan bij het thema dat centraal staat op het bedrijventerrein: voedsel.

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 ook niet nodig bij het voorliggende uitwerkingsplan.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

5.2.1 Participatie

In voorbereidingsfase van het voorliggende uitwerkingsplan (en daarmee samenhangend ook de andere plandelen) is er op verschillende momenten en manieren met belanghebbenden en betrokkenen contact geweest. Daarbij gaat het om de volgende activiteiten die in opdracht van Marktkwartier zijn georganiseerd:

- Op reguliere basis afstemming met de Vereniging Herstructurering over de invulling van het toekomstig bedrijventerrein Foodcenter;
- Op reguliere basis ontwerpessies met individuele ondernemers over uitwerking van nieuwe gebouwen passend binnen de kaders van de 1e uitwerking;
- Maart 2020: openbare informatieavond over de planuitwerking gehele plangebied, waaronder ook het plangebied van het voorliggende uitwerkingsplan;
- 2022-2023: met specifieke bewonersgroep diverse overleggen over ruimtelijke aspecten als geluid en luchtkwaliteit (gevolgen ontwikkelingen plangebied voorliggende uitwerkingsplan en plangebied aangrenzende 2e uitwerkingsplan op directe leefomgeving)

Al deze contactmomenten hebben bijgedragen aan de keuzes bij de planuitwerking en hebben geleid tot aanvullende onderzoeken waarmee de uitvoerbaarheid van het voorliggende uitwerkingsplan is onderbouwd.

Er is geen aparte participatie- of inspraakprocedure tijdens de voorbereiding van dit uitwerkingsplan gevoerd. De Algemene inspraakverordening heeft namelijk als uitgangspunt dat geen inspraak wordt verleend op plannen/besluiten waar de uniforme (openbare) voorbereidingsprocedure (hierna: UOV) van de Algemene wet bestuursrecht op van toepassing is.

De Wet ruimtelijke ordening bepaalt dat de UOV van toepassing is bij de vaststelling van uitwerkingsplannen. Uwerkingsplannen worden daarom niet opengesteld voor inspraak, maar doorlopen de wettelijke zienswijzenprocedure, zoals hierna wordt toegelicht in paragraaf 5.2.4.

5.2.2 Vooroverleg artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening

Er is afgezien van een apart vooroverleg over het uitwerkingsplan Food Center Amsterdam - 2e uitwerking. Vanwege de samenhang is hiervoor volstaan met het reeds gevoerde overleg over het voorontwerp uitwerkingsplan Food Center Amsterdam- 1e uitwerking.

De ontvangen reacties van Waternet en VRA over de 1^e uitwerking hebben geleid tot aanvullingen van de toelichting bij het 1^e uitwerkingsplan en deze reacties zijn vanwege samenhang ook verwerkt in de voorliggende toelichting bij het 2e uitwerkingsplan.

5.2.3 Advies stadsdeel West

Het ontwerp van dit uitwerkingsplan zal gelijktijdig met de terinzagelegging worden voorgelegd aan het dagelijks bestuur van stadsdeel west voor advies.

5.2.4 Zienswijzen op ontwerputwerkingsplan

Overeenkomstig het bepaalde in de Wet ruimtelijke ordening (hierna: Wro) zal de ontwerputwerking met de daarop betrekking hebbende stukken ter inzage worden gelegd. Daarvoor heeft een publicatie plaatsgevonden in de digitale Staatscourant en op de website van de gemeente Amsterdam.

De ontwerputwerking wordt gedurende zes weken ter inzage gelegd op het stadsloket van stadsdeelkantoor West en zal tevens digitaal raadpleegbaar zijn via www.ruimtelijkeplannen.nl.

Hoofdstuk 6 Juridische planbeschrijving

6.1 Algemeen

De geldende bestemming 'Bedrijventerrein - Uit te werken' ter plaatse van het plangebied maakt het mogelijk om een uitwerkingsplan op te stellen om zo (een deel van) de geldende bestemming uit te werken. Daarbij dient te worden voldaan aan de uitwerkings- en bouwregels die zijn aangegeven in de uit te werken bestemming:

- a. *het uitwerkingsplan mag uitsluitend kelders dieper dan 1 meter onder peil mogelijk maken indien uit geohydrologisch onderzoek blijkt dat de betreffende kelders geen negatieve effecten hebben op de grondwaterstanden danwel de eventuele negatieve effecten door toepassing van maatregelen voorkomen kunnen worden:* In het uitwerkingsplan zijn geen kelders toegestaan, ook niet indien uit wordt gegaan van kelders als bedoeld in het paraplubestemmingsplan. Er is zodoende geen sprake van negatieve effecten op de grondwaterstanden. Er wordt daarmee voldaan aan de uitwerkingsregel onder a.
- b. *het uitwerkingsplan maakt uitsluitend een aaneengesloten en afsluitbaar bedrijventerrein mogelijk:* Het uitwerkingsplan is het twee uitwerkingsplan dat in procedure wordt gebracht en sluit exact aan de het uitwerkingsplan dat al eerder in procedure is gebracht. In het zuiden van het plangebied van het uitwerkingsplan komt de zuidelijke entree. Het uitwerkingsplan zorgt er daardoor voor dat het bedrijventerrein aaneengesloten is en aan de zuidzijde afsluitbaar. In de specifieke gebruiksregels van de bestemming 'Bedrijventerrein - 2' is bovendien bepaald dat de gronden binnen de bestemming uitsluitend worden gebruikt ten behoeve van een aaneengesloten en afsluitbaar bedrijventerrein, inclusief de overige gronden die in het bestemmingsplan als 'Bedrijventerrein', 'Gemengd' of 'Bedrijventerrein - Uit te werken' zijn bestemd. Opstelvakken en andere verkeersruimte ten behoeve van de toegankelijkheid van het bedrijventerrein worden daarbij als onderdeel van het bedrijventerrein gezien. Er wordt daarmee voldaan aan de uitwerkingsregel onder b.
- c. *in het uitwerkingsplan dient rekening te worden gehouden met de richtafstanden (grootste afstand) als bedoeld in Bijlage 1 van de regels van het bestemmingsplan (Staat van bedrijfsactiviteiten - bedrijventerrein), met dien verstande dat de richtafstand één categorie lager mag zijn vanwege de ligging in gemengd stedelijk gebied:* In het kader van het uitwerkingsplan is beoordeeld hoe de bedrijvigheid zich in vergelijking met omliggende woningen en woonschepen verhoudt tot de richtafstanden (zie paragraaf 4.4). Naar aanleiding daarvan is voor de aspecten geur en geluid onderzocht of er sprake is van een goed woon- en leefklimaat. Daar is sprake van, mits er vanwege geluid enkele bron- en overdrachtsmaatregelen worden uitgevoerd (zoals het plaatsen van diverse geluidschermen). Om te waarborgen dat de bron- en overdrachtsmaatregelen daadwerkelijk worden uitgevoerd zijn in de regels van dit uitwerkingsplan diverse voorwaardelijke verplichtingen opgenomen.
- d. *binnen de uit te werken bestemming dient rekening te worden gehouden met voldoende parkeergelegenheid door toepassing van de volgende parkeernormen:*
 1. *bezoekers: minimaal 0,52 parkeerplaatsen per 100 m² bvo;*
 2. *werknemers: minimaal 0,66 parkeerplaatsen voor werknemers per 100 m² bvo;*
 3. *vrachtwagens: minimaal 0,12 parkeerplaatsen per 100 m² bvo.*

De parkeernormen zijn één op één overgenomen in de regels van de bedrijfsbestemming in het uitwerkingsplan en daardoor toetsingskader bij aanvragen voor omgevingsvergunningen bouwen. Uit subparagraaf 4.2.1 blijkt dat er binnen het nieuwe FCA voldoende parkeerplaatsen kunnen worden gerealiseerd conform de parkeernormen.
- e. *in aanvulling op het bepaalde onder d dient het parkeren door bezoekers op maaiveld plaats te vinden:* De parkeereis is één op één overgenomen in de regels van het uitwerkingsplan en daardoor toetsingskader bij aanvragen voor omgevingsvergunningen voor de activiteit bouwen.
- f. *in aanvulling op het bepaalde onder d dient het parkeren door werknemers op één of meerdere parkeerdaken plaats te vinden:* De parkeereis is één op één overgenomen in de regels van het

uitwerkingsplan en daardoor toetsingskader bij aanvragen voor omgevingsvergunningen voor de activiteit bouwen.

- g. in afwijking van het bepaalde onder f is het toegestaan om tijdelijk parkeerplaatsen voor werknemers te realiseren op het maaiveld, onder voorwaarde dat:*
 - 1. er wordt voldaan aan de minimum parkeernormen genoemd onder d;*
 - 2. de tijdelijke oplossing niet langer duurt dan dat noodzakelijk is voor de verwezenlijking van de uit te werken bestemming:*

De mogelijkheid om tijdelijk af te kunnen wijken van de parkeereis onder f is één op één overgenomen in de regels van het uitwerkingsplan en kan daardoor tijdelijk worden toegepast bij aanvragen voor omgevingsvergunningen voor de activiteit bouwen.
- h. een tijdelijke oplossing als bedoeld onder g moet binnen het plangebied van het bestemmingsplan worden gerealiseerd, en mag alleen buiten het plangebied van het uitwerkingsplan worden gerealiseerd indien er binnen het plangebied van het uitwerkingsplan aantoonbaar onvoldoende ruimte is om te voorzien in voldoende parkeerplaatsen conform de minimum parkeernormen genoemd onder d:* De mogelijkheid om tijdelijk af te kunnen wijken van de parkeereis onder f is één op één overgenomen in de regels van het uitwerkingsplan en kan daardoor tijdelijk worden toegepast bij aanvragen voor omgevingsvergunningen voor de activiteit bouwen. Daar is sprake van voor wat betreft een deel van het parkeren door werknemers (zie subparagraaf 4.2.1).
- i. burgemeester en wethouders zullen indien nodig aan omgevingsvergunningen die worden verleend op basis van het bestemmingsplan en of het op basis van een uitwerkingsplan voorwaarden verbinden ter verzekering van het bepaalde onder g;* De mogelijkheid om tijdelijk af te kunnen wijken van de parkeereis onder f is één op één overgenomen in de regels van het uitwerkingsplan en kan daardoor worden toegepast bij aanvragen voor omgevingsvergunningen voor de activiteit bouwen.
- j. voor de binnen de uit te werken bestemming toegestane functies gelden de volgende regels:*
 - 1. voor buikbedrijven en servicebedrijven geldt een gezamenlijk maximum bruto vloeroppervlak als bedoeld in artikel 16.4 (90.000 m² waarvan maximaal 11.000 m² bvo voor servicebedrijven):* In het voorliggende uitwerkingsplan is maximaal 45.000 m² bvo aan buik- en servicebedrijven toegestaan, waarvan 1.000 m² servicebedrijven. Het voorliggende uitwerkingsplan is de 2e uitwerking. Samen met de bebouwing in de 1e uitwerking, de bebouwing van het te handhaven Koelhuis en de bestaande gebouwen op de westflank wordt er niet voldaan aan het gestelde maximum, tenzij toepassing wordt gegeven aan de afwijkingsbevoegdheid om het bruto vloeroppervlak te verruimen tot 110.000 m². P.M.
 - 2. voor horeca van categorie 4 geldt een maximum van één vestiging met een maximum bruto vloeroppervlak van 100 m², exclusief bijbehorende terrassen:* Het uitwerkingsplan voorziet niet in horeca aangezien deze al in het plangebied van de 1e uitwerking mogelijk is gemaakt.
 - 3. de onbebouwde gronden mogen slechts worden ingericht en gebruikt ten behoeve van de op grond van de binnen de uit te werken bestemming toegestane functies, zulks met uitzondering van terrassen behorend bij horeca, tenzij er geen onevenredige overlast voor omwonenden en ondernemers wordt voorzien:* De regel is één op één overgenomen in de regels van het uitwerkingsplan en daardoor toetsingskader bij aanvragen voor omgevingsvergunningen voor de activiteit bouwen.
- k. In de bouwregels is bepaald dat het maximum bebouwd grondoppervlak niet meer dan 68.000 m² mag bedragen en de maximum bouwhoogte niet meer dan 18 meter. In het uitwerkingsplan is bepaald dat het maximum grondoppervlak niet meer dan 28.600 m² mag bedragen terwijl de maximum bouwhoogte op 12 tot 15 meter is gesteld. Er wordt daarmee voldaan aan de bouwregels.*

Het uitwerkingsplan bestaat uit een GML-bestand, regels en een toelichting. Het GML-bestand bevat de verbeelding (plankaart), waaraan de regels zijn gekoppeld. Deze vormen het juridisch bindende deel van het uitwerkingsplan. Het uitwerkingsplan maakt na vaststelling onderdeel uit van het geldende bestemmingsplan (zie paragraaf 2.2).

In het voorliggende uitwerkingsplan zijn enkele verwijzingen opgenomen naar andere bestemmingen dan de bestemmingen in het uitwerkingsplan zelf. Deze verwijzingen zijn gedaan omdat het voorliggende

uitwerkingsplan onderdeel wordt van het geldende bestemmingsplan. De verwijzingen hebben (uiteraard) geen gevolgen voor andere bestemmingen die geen onderdeel zijn van het voorliggende uitwerkingsplan.

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. Het plangebied van het uitwerkingsplan is aan de hand van een plangrens (bolletjeslijn) op de plankkaart weergegeven.

Nagenoeg het gehele plangebied is bestemd als 'Bedrijventerrein - 2'. Op de verbeelding is door middel van bouwvlakken aangegeven waar gebouwen mogen worden gebouwd en waar niet. Deze bouwvlakken zijn gebaseerd op de digitale onderlegger van de huidige planvorming. Er is daarbij rekening gehouden met enige marge zodat er nog wat (beperkte) schuifruimte is voor de toekomstige bedrijfsgebouwen. De weergegeven bouwvlakken vormen daarmee de uiterste grenzen van de bedrijfsgebouwen, met uitzondering van ondergeschikte bouwdelen als luifels en trappenhuizen, etc., waarvoor specifieke bouwaanduidingen zijn opgenomen.

6.3 Regels

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

In het voorliggende uitwerkingsplan zijn enkele vanuit het moederbestemmingsplan meegegeven regels doorgehaald. Deze regels gelden strikt genomen wel maar zijn in de praktijk niet meer van toepassing. Zo is de archeologische dubbelbestemming doorgehaald omdat inmiddels de archeologische verwachting voor de gronden is bijgesteld (zie subparagraaf 4.11.2).