Gemeente Amsterdam

Uitwerkingsplan

Food Center Amsterdam – 4e Uitwerking

toelichting



Colofon

Opdrachtgever	G & O
Opdrachtnemer	RVE Ruimte en Duurzaamheid
IMRO_idn	NL.IMRO.0363.E2301BPGST-VG01
Datum	11 februari 2026
Planstatus	uitwerkingsplan (vastgesteld)

Inhoudsopgave

Toelichting		**5**
Hoofdstuk 1	**Inleiding**	**7**
1.1	Aanleiding	7
1.2	Doel	8
1.3	Plangrenzen	9
1.4	Bevoegdheden	10
1.5	Crisis- en herstelwet	10
1.6	Omgevingswet	10
Hoofdstuk 2	**Plankader**	**11**
2.1	Algemeen	11
2.2	Geldend bestemmingsplan 'Food Center Amsterdam'	12
2.3	Geldend paraplubestemmingsplan 'Grondwaterneutrale Kelders'	17
2.4	Geldend paraplubestemmingsplan 'Darkstores'	17
2.5	Geldend paraplubestemmingsplan 'Datacenters'	17
2.6	Huidige situatie plangebied en omgeving	18
2.7	Herontwikkeling woongebied	28
Hoofdstuk 3	**Beleidskader**	**47**
3.1	Rijksbeleid	47
3.2	Provinciaal beleid	47
3.3	Gemeentelijk beleid	49
Hoofdstuk 4	**Omgevingsaspecten**	**63**
4.1	Verkeer	63
4.2	Parkeren	66
4.3	Geluid	71
4.4	Milieuzonering	72
4.5	Bodem	81
4.6	Luchtkwaliteit	82
4.7	Externe veiligheid	82
4.8	Luchthavenindelingbesluit	82
4.9	Water	83
4.10	Ecologie	86
4.11	Cultuurhistorie en archeologie	90
4.12	Hoogbouweffectrapportage	95
4.13	M.e.r.-beoordeling	99
4.14	Behoefte	99
4.15	Duurzaamheid	101
Hoofdstuk 5	**Uitvoerbaarheidsaspecten**	**103**
5.1	Economische uitvoerbaarheid	103
5.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	104
Hoofdstuk 6	**Juridische planbeschrijving**	**107**
6.1	Algemeen	107
6.2	Verbeelding	110

6.3 Regels 111

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

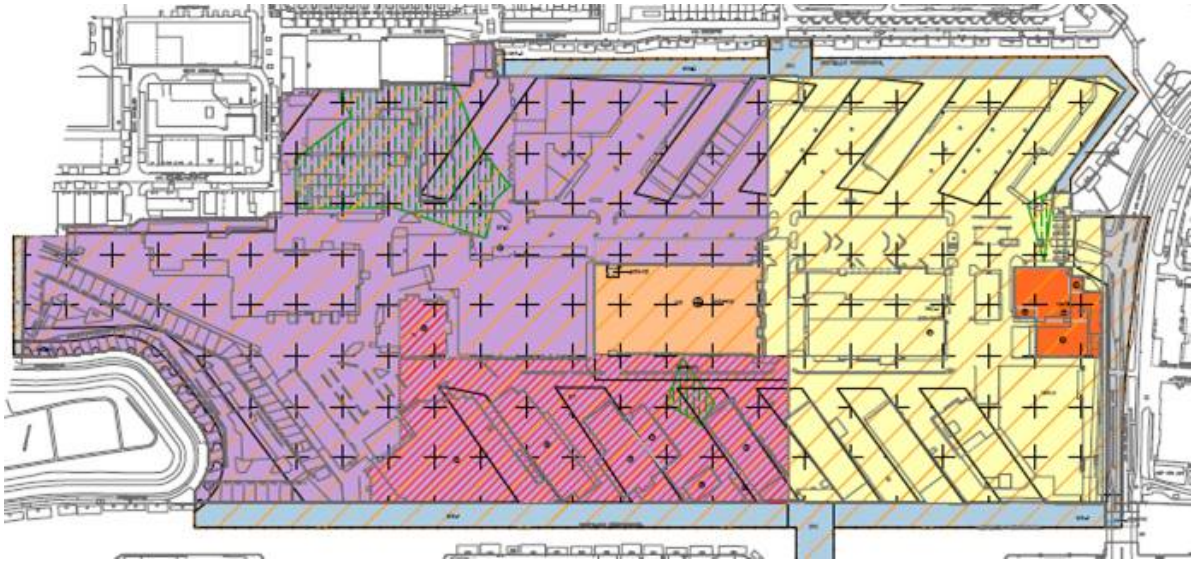
1.1 Aanleiding

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 weergeven 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 tot een modern en efficiënt ingericht bedrijvendeel. De bestaande bedrijven in het zuidelijk deel kunnen dan worden verplaatst naar het nieuw ingerichte bedrijvendeel aan de noordzijde. De vrijkomende gronden in het zuidelijk deel van het huidige FCA-terrein kunnen vervolgens worden herontwikkeld tot woongebied. Om de herontwikkeling van het oostelijk deel van het woongebied 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 toekomstige woongebied binnen het plangebied van het geldende bestemmingsplan. Met dit uitwerkingsplan wordt de oostelijke helft van de huidige bestemming 'Woongebied - Uit te werken' uitgewerkt in zogenaamde eindbestemmingen. Het uitwerkingsplan zal vervolgens het toetsingskader worden voor aanvragen omgevingsvergunningen bouwen in de oostelijke helft van het woongebied. Door eindbestemmingen voor dit deel van het woongebied vast te leggen kan straks dus worden gestart met de realisatie van het nieuwe woongebied Marktkwartier.

Voor het noordwestelijke bedrijvendeel is op 3 oktober 2023 een 1e uitwerking van het bestemmingsplan vastgesteld, welke op 26 maart 2025 na uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van Stateonherroepelijk is geworden. Op 25 november 2024 is voor het oostelijke bedrijvendeel de 2e uitwerking vastgesteld. Deze uitwerking is nog niet onherroepelijk. Voor het westelijk deel van het toekomstige woongebied is op 2 juli 2024 de 3e uitwerking vastgesteld. Deze 3e uitwerking is op 6 augustus 2025 na uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State onherroepelijk geworden. Het voorliggende uitwerkingsplan voor de oostelijke helft van het woongebied is de 4e en laatste 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 huidige grenzen van de oostelijke helft van de bestemming 'Woongebied - Uit te werken':

- noordzijde:(het verlengde van) de voorgevel van de Centrale Markthal;
- oostzijde: de westelijke kade van het Oostelijk Marktkanaal;
- zuidzijde: de enige nog resterende insteekhaven van het Oostelijk Marktkanaal en de Jan van Galenstraat;
- westzijde: de oostelijke rand van de toekomstige centrale ontsluitingsweg door het woongebied.

De begrenzing aan de westzijde is mede bepaald aan de hand van de fasering en het transitieproces voor het FCA (zie subparagraaf 2.7.5).

Het plangebied van het voorliggende uitwerkingsplan heeft een omvang van circa 3 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 de stadsdelen en het stadsgebied Amsterdam 2022.

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 beroepschrift 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 bouw van meer dan 11 woningen 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.

1.6 Omgevingswet

Het voorliggende uitwerkingsplan is opgesteld binnen het kader van de Wet ruimtelijke ordening (hierna: Wro). Op 1 januari 2024 is de Omgevingswet in werking getreden. Op grond van artikel 4.6, lid 2, van de Invoeringswet Omgevingswet blijft bij de vaststelling van het uitwerkingsplan het oude recht, de Wro, van toepassing. Voorwaarde daarbij is dat het een uitwerkingsplan voor 1 januari 2024 als ontwerp ter inzage dient te zijn gelegd. Het voorliggende uitwerkingsplan is op 21 december 2023 als ontwerp ter inzage gelegd. Het voorliggende uitwerkingsplan met de daarop betrekking hebbende stukken heeft vanaf 21 december 2023 als ontwerp ter inzage gelegen.

Zodra het voorliggende uitwerkingsplan van kracht is, wordt het uitwerkingsplan onderdeel van het tijdelijk deel van het omgevingsplan. Dit volgt uit artikel 4.6, lid 1, van de Invoeringswet Omgevingswet.

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 de mainportbedrijven van het FCA zullen verdwijnen. 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 westflank 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.



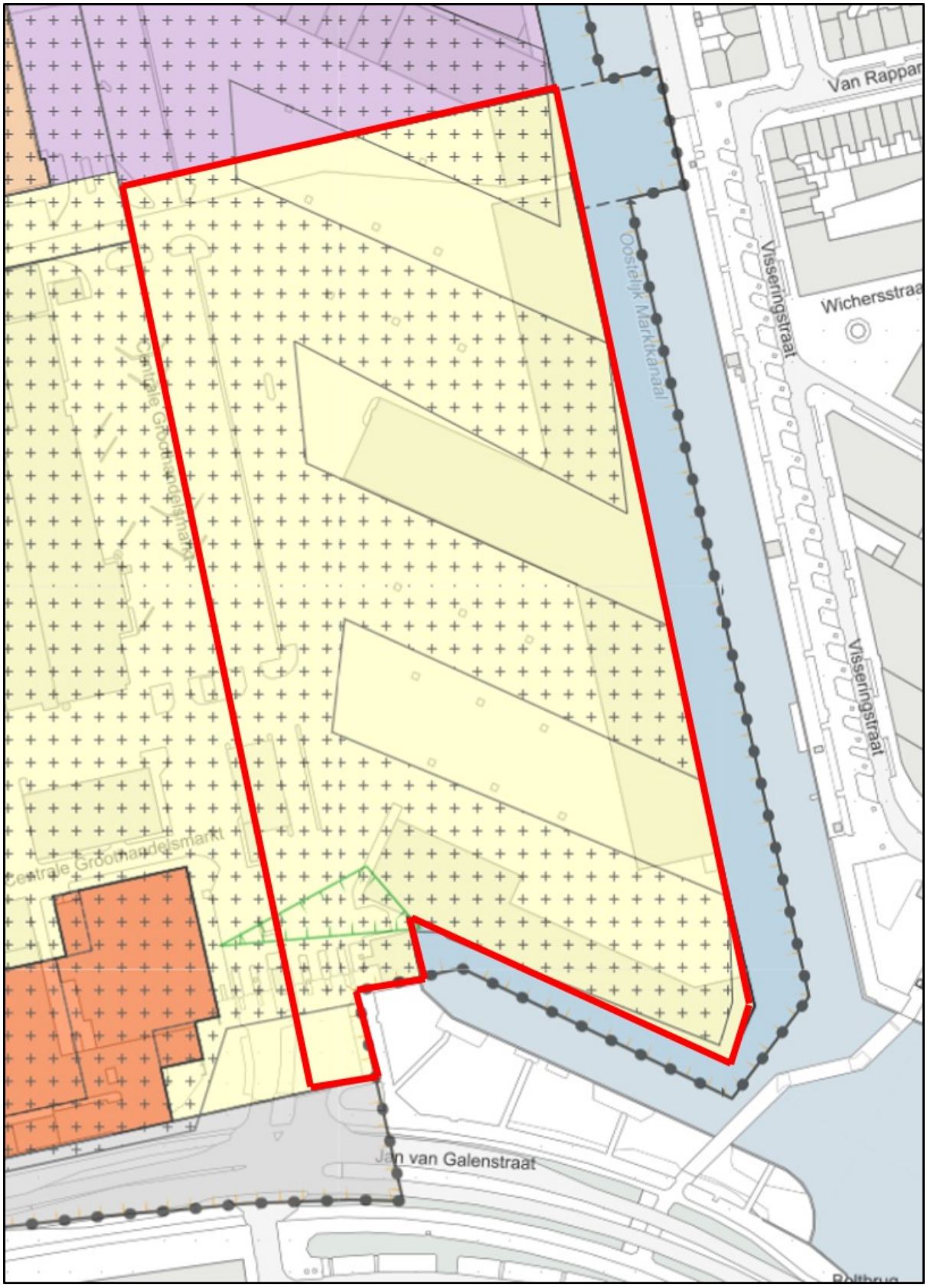
Afbeelding: impressie herontwikkeling FCA en woongebied)

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', 'Darkstores' en 'Datacenters'. Daarna wordt ingegaan op de invulling van het toekomstige woongebied, inclusief de fasering en transitie van de bestaande bedrijven in het plangebied van het uitwerkingsplan.

Voor wat betreft de voorgeschiedenis van de planvorming voor de herontwikkeling van het FCA-terrein wordt kortheidshalve 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)' met identificatienummer NL.IMRO.0363.E1204BPSTD-VG03. Dit bestemmingsplan is vastgesteld op 1 juni 2016 en onherroepelijk. Er is nadien op 1 juli 2020 een eerste partiële herziening van het bestemmingsplan met identificatienummer NL.IMRO.0363.E1901BPGST-VG01 vastgesteld met betrekking tot enkele ondergeschikte onderdelen (beleidsneutrale en technische aanpassingen). Deze herziening is ook onherroepelijk.



Gemeente Amsterdam

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

Het plangebied van het voorliggende uitwerkingsplan is in het geldende bestemmingsplan volledig bestemd als 'Woongebied - Uit te werken' (zie gele kleur) en grotendeels dubbelbestemd als 'Waarde -Archeologie' (zie de plusarcering). Ook is er deels een gebiedsaanduiding 'milieuzone' aangegeven (zie groen het met groene lijn begrensde vlak).

2.2.1 Relevante regels bestemming 'Woongebied - 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 11 van het geldende bestemmingsplan (inclusief herziening) mogen de gronden met de bestemming 'Woongebied - Uit te werken' onder meer worden gebruikt voor woningen inclusief ruimten ten behoeve van praktijk- of vrije beroepsuitoefening aan huis / bedrijf aan huis, detailhandel, (consumentverzorgende en publieksgerichte zakelijke) dienstverlening in de eerste bouwlaag, de kelder en het souterrain, maatschappelijke voorzieningen, horeca van categorie 3 en 4, gebouwde parkeervoorzieningen, groenvoorzieningen, (dak)tuinen en verkeersareaal.

In artikel 16.4 van de regels zijn voor diverse functies de volgende maxima opgenomen:

1. 1.700 woningen;
2. een gezamenlijk maximum bruto vloeroppervlak van 3.000 m² voor detailhandel, publieksgerichte zakelijke dienstverlening, horeca van categorie 3 en horeca van categorie 4 en maatschappelijke voorzieningen, waarvan:
   a. een gezamenlijk maximum bruto vloeroppervlak van 750 m² en een maximum bruto vloeroppervlak van 250 m² per vestiging voor detailhandel binnen de als 'Gemengd' bestemde Centrale Markthal en de bestemming 'Woongebied - Uit te werken', waarbij het maximum bruto vloeroppervlak voor de Centrale Markthal door middel van een binnenplanse afwijkingsbevoegdheid onder bepaalde voorwaarden kan worden verruimd tot 2.000 m²;
   b. een maximum bruto vloeroppervlak van 450 m² voor horeca van categorie 3 en horeca van categorie 4;
3. In aanvulling op het bepaalde onder 2 is naast het genoemde gezamenlijk maximum bruto vloeroppervlak van 3.000 m² tevens een gezamenlijk maximum bruto vloeroppervlak van 3.500 m² aan maatschappelijke voorzieningen in de vorm van een Integraal Kind Centruml (school, kinderopvang, naschoolse opvang, voorschool en gymzaal) toegestaan binnen de als 'Woongebied - Uit te werken' bestemde gronden. (NB: binnen het onderwijsveld wordt inmiddels gesproken over 'Integraal Kind Centrum' in plaats van de 'Brede School', waar ten tijde van het geldende bestemmingsplan nog sprake van was).

In het bestemmingsplan is in artikel 16.3 verder bepaald dat binnen de bestemming in beginsel uitsluitend bedrijven zijn toegestaan die vallen onder categorie A en B van de Staat van bedrijfsactiviteiten - gemengd gebied, welke als bijlage bij de regels van het bestemmingsplan is opgenomen. Bedrijven die niet in de bijlage voorkomen zijn alleen toegestaan indien 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 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.

Bouwen

Ter plaatse van het voorliggende uitwerkingsplan zijn in het geldende bestemmingsplan een bouwvlak en een bijbehorend maatvoeringsvlak aangegeven met een maatvoeringsaanduiding van 18 meter als maximum bouwhoogte. Ook is een 'specifieke bouwaanduiding - hoogteaccenten 35 meter' aangegeven. Het bouwvlak, het maatvoeringsvlak en de specifieke bouwaanduiding hebben betrekking op de gehele bestemming, met uitzondering van een strook ten zuiden en zuidwesten van de voorgevel van de Centrale Markthal.
In de bouwregels is bepaald dat het op de verbeelding aangegeven bouwvlak voor 75% mag worden bebouwd met gebouwen tot een maximum bouwhoogte van 18 meter. Daarbij zijn voor 10% van de gronden met een aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - hoogteaccenten 35 meter' gebouwen met een hogere maximum bouwhoogte toegestaan, namelijk 35 meter. Dit aanduidingsvlak heeft een oppervlak van 81.055,2 m², In de bouwregels is verder vastgelegd dat de eerste bouwlaag van de gebouwen die grenzen aan openbaar toegankelijk gebied minimaal 3,50 meter hoogt dient te zijn, gemeten tussen de bovenkant van de afgewerkte vloer van de eerste bouwlaag en de bovenkant van de afgewerkte vloer van de tweede bouwlaag. De minimale bouwhoogte van 3,50 meter dient over een diepte van minimaal 5 meter vanaf de gevel aan openbaar toegankelijk gebied te worden gerealiseerd en te worden gehandhaafd. Vanwege een niveauverschil in het maaiveld in een zone nabij de brug van de Jan van Galenstraat over het Westelijk Marktkanaal mag de bouwhoogte van de gebouwen worden gemeten vanaf een peil van +3,14 meter NAP. De afwijkende peilmaat is bedoeld om het langs de Jan van Galenstraat beoogde volume van zes, tien en twaalf bouwlagen te kunnen realiseren, zonder dat daarbij sprake is van een extra bouwlaag.
In de uit te werken bestemming zijn ook bouwregels opgenomen met betrekking tot dakterrassen, daktoegangsgebouwen en overige bouwwerken.

Uitwerkingsregels

Alvorens er kan worden gebouwd dient er voor de gronden in het woongebied eerst een uitwerkingsplan in procedure te worden gebracht conform de uitwerkingsregels in lid 11.2 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 mag uitsluitend gebouwen hoger dan 30 meter mogelijk maken indien uit een hoogbouweffectrapportage blijkt dat de betreffende bouwhoogte ruimtelijk inpasbaar is;
c. het uitwerkingsplan mag niet leiden tot een onaanvaardbare negatieve invloed op de windsituatie bij houtzaagmolen 'De Otter' aan de Gillis van Ledenberchstraat 78A;
d. in het uitwerkingsplan dient rekening te worden gehouden met een zichtlijn vanaf de Jan van Galenstraat op de zuidgevel van het rijksmonument Centrale Markthal (monumentnummer: 526739);
e. 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;
f. in het uitwerkingsplan dient rekening te worden gehouden met voldoende parkeergelegenheid zoals bedoeld in de gemeentelijke parkeernota's 'Nota Parkeernormen Auto' (zie subparagraaf 3.3.5) en 'Nota Parkeernormen Fiets en Scooter' (zie subparagraaf 3.3.6)', met dien verstande dat ook

rekening wordt gehouden met voldoende parkeergelegenheid voor de op grond van artikel 4 van het geldende bestemmingsplan toegestane functies in de Centrale Markthal, tenzij hiervoor buiten het plangebied van het uitwerkingsplan wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid;

g. indien binnen een zone van 50 meter vanaf de bestemming Water - 2 woningen worden gerealiseerd dient in het uitwerkingsplan voor de betreffende zone rekening te worden gehouden met openbare kades langs het Oostelijk Marktkanaal, waarbij de openbare kades een breedte van minimaal 10 meter vanaf de bestemming Water - 2 dienen te hebben;
h. het bouwen van woningen en andere geluidgevoelige gebouwen is uitsluitend toegestaan indien de gevels die zijn gelegen binnen de geluidzones voor wegen:
    1. een geluidbelasting ten gevolge van elk van deze zones ondervinden die lager of gelijk is aan de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting (voorkeursgrenswaarde) dan wel de vastgestelde hogere waarde, of;
    2. als dove gevel als bedoeld in artikel 1 b vierde lid Wet geluidhinder worden uitgevoerd voor zover de geluidsbelasting op de betreffende gevel hoger is dan de vastgestelde hogere waarde, dan wel dat de gevel wordt voorzien van een vliesgevel of andere vergelijkbare maatregel die de geluidsbelasting op de gevel kan terugbrengen tot maximaal de vastgestelde hogere waarde;
i. er wordt naar gestreefd om zoveel mogelijk woningen te voorzien van een stille zijde;
j. het uitwerkingsplan voorziet in een voor auto- en vrachtverkeer geschikte verkeersontsluiting met een minimale breedte van 6 meter tussen het plandeel met de bestemming Bedrijventerrein - Uit te werken en de Jan van Galenstraat dan wel het uitwerkingsplan belemmert een dergelijke ontsluiting niet;
k. het uitwerkingsplan voorziet in een oost-westverbinding voor fietsers en voetgangers dan wel belemmert een dergelijke verbinding niet;
l. voor maatschappelijke voorzieningen geldt dat medische voorzieningen, onderwijsvoorzieningen en kinderopvangvoorzieningen in een zone van 45 meter vanaf de grens met de bestemming 'Verkeer' niet zijn toegestaan in de eerste lijnsbebouwing langs de Jan van Galenstraat;
m. voor maatschappelijke voorzieningen die geen onderdeel zijn van een brede school (NB: de term 'brede school' is inmiddels vervangen door de term 'integraal kind centrum') geldt een maximum aantal van één kinderopvangvoorziening per bouwblok, met een maximum vloeroppervlak van 250 m². Een kinderopvangvoorziening is daarbij niet toegestaan als zich in hetzelfde bouwblok reeds een school bevindt waarvan de speelplaats grenst aan de binnentuin van woningen;
n. de onbebouwde gronden mogen slechts worden ingericht en gebruikt als tuin en ten behoeve van de op grond van artikel 11 toegestane functies, alsmede ten behoeve van terrassen behorend bij horeca, tenzij er 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 bodemverwuiling geldt er voor een zone nabij de huidige entree 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.

2.3 Geldend paraplubestemmingsplan 'Grondwaterneutrale Kelders'

Het paraplubestemmingsplan is op 7 oktober 2021 vastgesteld en inmiddels onherroepelijk. 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.'.

In het voorliggende uitwerkingsplan zijn de relevante regels uit het paraplubestemmingsplan overgenomen.

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 Geldend paraplubestemmingsplan 'Datacenters'

Het paraplubestemmingsplan 'Datacenters' is op 12 juni 2025 vastgesteld. In het bestemmingsplan is een verbodsbepaling opgenomen voor het realiseren van een datacenter, of de uitbreiding van een bestaand datacenter (al dan niet geclusterd) met een bruto vloeroppervlakte van meer dan 2.000 m² en een maximaal aansluitvermogen van meer dan 5 MVA. Onder een datacenter wordt het volgende verstaan: 'een reken- of datacenter, waar ondersteuning wordt gegeven voor dataverkeer of dataopslag en dat daartoe hoofdzakelijk gericht is op het digitaal opslaan en verwerken van (digitale) informatie en informatietechnologie op servers, met de daarbij behorende noodzakelijke installaties en apparatuur zoals koelsystemen, elektriciteit- en energievoorzieningen, onderhoudsruimtes, kantoorruimtes en /of veiligheidssystemen; welke,

a. binnen een gebouw of bouwwerk meer dan 2000 m² bruto vloeroppervlak beslaat en waarvan het elektrisch aansluitvermogen meer dan 5 MVA bedraagt; dan wel,
b. binnen een verzameling van bouwwerken die in onderlinge samenhang als één geheel functioneren,

meer dan 2000 m² bruto vloeroppervlak beslaat en waarvan het elektrisch aansluitvermogen meer dan 5 MVA bedraagt.

Afwijking van de verbodsbepaling is alleen mogelijk via toepassing van een afwijkingsbevoegdheid.

Het voorliggende uitwerkingsplan voorziet niet in de mogelijkheid van 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 Ruiterweg/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 insteekhavens aangelegd voor laden en lossen via schepen. Deze insteekhavens waren mede bepalend voor de inrichting van het terrein doordat de bebouwing aan de oost- en westflank van het terrein parallel aan de insteekhavens werd gebouwd waardoor er grotendeels sprake was van een schuine verkaveling. Alhoewel de insteekhavens in de loop der jaren zijn gedempt is de schuine verkavelingsopzet vanwege de oude insteekhavens nog steeds kenmerkend voor het circa 23 hectare grote terrein.



Afbeelding: het zuidoostelijke deel van het huidige FCA-terrein in vogelvlucht, gezien vanuit zuidelijke 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.

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



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

Het gaat om de volgende bedrijfsgebouwen:

A. Een drietal geclusterde bedrijfspanden ten zuidoosten van de Centrale Markthal is in gebruik als magazijn en werkplaats voor de firma's Kuyl, Karsten en Pieter van Meel (wild en gevogelte). Ondernemer Pieter van Meel verlaat deze transitiepanden na oplevering van fase I van bedrijfsgebouw Noordoost. Ondernemer Kuyl verhuist na oplevering van fase II van bedrijfsgebouw Oost. Firma Karsten verhuist na oplevering van fase III van bedrijfsgebouw Oost.



B. Het gebouwencomplex bestaande uit bedrijfsunits (werkplaatsen & magazijnen) op de kade van het Oostelijk Marktkanaal is in gebruik bij diverse ondernemers. Het betreft zowel ondernemers met herhuisvestingsrechten als ondernemers zonder rechten. Het gaat om de ondernemers Van der Meij, Food Destination, Van der Spijk, Enes Impex, Vanka Kawat, Buffing en Global Choice.



C. Schuin op het gebouwencomplex als bedoeld onder B bevindt zich een bedrijfspand. Het pand is in eigendom van Marktkwartier en kan ingezet worden voor tijdelijke huisvesting van ondernemers met een transitievraag



D. Op de kade van de enige resterende insteekhaven bevinden zich enkele geclusterde bedrijfspanden, in de zuidoosthoek van het FCA-terrein. De bedrijfspanden zijn in gebruik bij diverse ondernemers. Het betreft ondernemers met herhuisvestingsrechten (Nanhoe en van der Spijk) en ondernemers zonder (Van der Meij). Leegstaande panden worden ingezet voor transitiedoeleinden.



E. Direct naast de hoofdingang staat een kantoorpand dat in gebruik is bij Marktkwartier en PCH (parkbeheerder). Het pand doet ook dienst als informatiecentrum voor geïnteresseerde kopers van het woningbouwprogramma.



In 2024 is bij de hoofdingang een loopbrug gerealiseerd zodat bezoekers veilig kunnen lopen naar de Centrale Markthal.

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 (noordzijde en nu nog westzijde). De ten noordwesten van het plangebied gelegen monumentale Centrale Martkhal zal de komende jaren worden getransformeerd en nieuwe publieke functies krijgen als een hotel, horeca en detailhandel. Op de Centrale Markthal zal nader in worden gegaan in subparagraaf 4.11.1. De bedrijvenzone ten westen van de Centrale Markthal blijft vooralsnog in gebruik als bedrijventerrein conform de huidige opzet aangezien dit deel als laatste is opgenomen in de fasering van de totale gebiedsontwikkeling. In het bestemmingsplan 'Food Center Amsterdam (2e Herstelbesluit)' is daar rekening mee gehouden doordat deze zone 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.

Het huidige bedrijvendeel ten westen van het plangebied zal de komende jaren, net als het plangebied

van het voorliggende uitwerkingsplan, worden getransformeerd naar een nieuw woongebied. De planvorming voor het westelijk deel van het nieuwe woongebied zit eerder in de tijd dan die voor het oostelijk woongebied. Voor het westelijk deel van het nieuwe woongebied is eerder al een separaat uitwerkingsplan vastgesteld (3e uitwerking) en onherroepelijk geworden. De bedrijfsgebouwen op dit deel zijn in gebruik bij o.a. groothandelsbedrijven als De Kweker. De bedrijfsgebouwen aan de zuidzijde, langs de Jan van Galenstraat, zijn in de periode 2024/2025 gesloopt.



Afbeelding: een ten westen van het plangebied gelegen bedrijfsgebouw

Direct ten zuiden van het plangebied liggen de enige nog resterende insteekhaven van het Oostelijk Marktkanaal en de Jan van Galenstraat. De strook tussen de insteekhaven en de Jan van Galenstraat is grotendeels in gebruik als groenstrook en voor een klein als tuin van enkele woonboten die aan de zuidelijke oever zijn gelegen. Tussen de woonboten bevindt zich nog de voor langszaamverkeer bestemde Buysbrug tussen de Jan van Galenstraat en de Buyskade. De woonboten zijn één- tot tweelaags.



Afbeelding: zicht vanaf de Buysbrug op de nog resterende insteekhaven van het Oostelijk Marktkanaal en de daarin gelegen woonboten (bron: https://www.google.nl/maps)

De Jan van Galenstraat is een stadsstraat (S105) die een belangrijke verbindingsweg is in het westelijk deel van de binnenstad van Amsterdam. Deze straat is op iets meer dan 1,5 kilometer afstand via een op- en afrit met de A10 verbonden. Aan de overzijde van de Jan van Galenstraat ligt de woonbuurt Marcanti. Deze woonbuurt bestaat grotendeels uit vijflaagse noord-zuidgerichte appartementenblokken met een bouwhoogte van circa 15 meter. Alleen langs de Jan van Galenstraat is afwijkende bebouwing gerealiseerd in de vorm van een rechthoekig schoolgebouw met een bouwhoogte van circa 20 meter en een piramidevormig woongebouw met een bouwhoogte van circa 50 meter. De afstand tussen het plangebied en de bebouwing in de Marcantibuurt bedraagt minimaal 50 meter.



Afbeelding: de aan de overzijde van de Jan van Galenstraat gelegen woonbebouwing in de Marcantibuurt (bron: https://www.google.nl/maps)

Ten oosten van het plangebied bevindt zich het Oostelijk Marktkanaal. Dit kanaal heeft een breedte van circa 28 meter. Ter hoogte van de Jan van Galenstraat wordt het verkeer via de Beltbrug over het kanaal geleid. Het Oostelijk Marktkanaal is doodlopend en niet meer in gebruik waar het ooit voor bedoeld was (aan- en afvoer van goederen). In het kanaal bevinden zich aan de oostelijke oever wel diverse woonboten. Deze woonboten zijn één- tot tweelaags en bereikbaar via de Visseringstraat. De afstand tussen de woonboten en het plangebied bedraagt circa 20 meter.



Afbeelding: de woonboten langs de Visseringstraat (bron: https://www.google.nl/maps)

Het Oostelijk Marktkanaal vormt 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 vijflaags waarbij de vierlaagse bebouwing veelal is afgedekt met een kap. De bebouwing aan de rand van de buurt ter hoogte van het plangebied bestaat grotendeels uit gesloten bouwblokken met binnenterreinen, Op de hoek van de Visseringstraat met de Buyskade bevindt zich een gebouw dat hoger is dan de rest van de bebouwing. Het betreft een getrapt appartementencomplex van maximaal tien bouwlagen.



Afbeelding: een deel van de gesloten blokken aan de westrand van de Staatsliedenbuurt, gezien vanaf de hoek Visseringstraat-Buyspad (bron: Google Earth)



Afbeelding: het tienlaagse appartementencomplex op de hoek Visseringstraat-Buyskade (bron: https://www.google.nl/maps)

De afstand tussen het plangebied en de bestaande woongebouwen bedraagt minimaal 53 meter, met uitzondering van de woningen op de Van Rappardstraat 12-14AD. De afstand tussen het plangebied en deze woningen bedraagt 41 meter.

2.7 Herontwikkeling woongebied

De vraag om een nieuwe invulling voor het FCA biedt een ongekende kans het huidige verouderde terrein te transformeren van een afgesloten enclave naar een nieuw veelvormig deel van de stad. Een hart voor de omliggende buurten, waar verbindingen samenkomen en nieuwe ontmoetingen mogelijk worden.

De bestaande bedrijven in het zuidelijk deel van het huidige FCA-terrein zullen worden verplaatst naar het noordelijk deel van het huidige FCA-terrein of zullen naar een andere locatie buiten het FCA-terrein verhuizen. Het noordelijk deel van het huidige bedrijventerrein zal het nieuwe aaneengesloten bedrijventerrein van FCA gaan vormen en fysiek afsluitbaar zijn van het openbaar gebied. Het vrijkomende deel aan de zuidkant kan vervolgens gefaseerd worden getransformeerd naar een nieuw woon- en werkgebied. De ambitie is om een woon- en werkgebied te creëren met een gedifferentieerd en groen karakter dat niet langer een afgesloten gebied is, maar een verbinding legt met alle omliggende buurten. In het nieuwe woongebied 'Marktkwartier' zijn daarom, naast woningen, openbare ruimte en groenvoorzieningen, ook een 'Integraal Kind Centrum' (de nieuwe term voor brede school) voorzien en commerciële ruimtes in enkele plinten van de woongebouwen. De verbinding tussen de omliggende woonwijken en de Centrale Markthal zal verder worden verbeterd doordat er via het Westelijk Marktkanaal, het nieuwe woongebied en het Oostelijk Marktkanaal een nieuwe oost-westverbinding komt voor langzaam verkeer. Deze oost-westverbinding voert langs de zuidgevel van de Centrale Markthal. De relatie met het water van de beide Marktkanalen zal verder worden versterkt door het openbaar maken van de oevers. Er zal tenslotte nog een (secundaire) verkeersontsluiting worden gerealiseerd tussen het bedrijvendeel en de Jan van Galenstraat. Het nieuwe FCA-terrein zal daardoor in de toekomst ook nog via de zuidkant bereikbaar zijn voor auto's, bestelbusjes en ander vervoer met een lengte van maximaal 8 meter. Voertuigen met een lengte van meer dan 8 meter zullen alleen in geval van een calamiteit gebruik maken van de zuidzijde.

In deze paragraaf zal achtereenvolgens worden ingegaan op de stedenbouwkundige hoofdopzet, het programma, verkeer & openbare ruimte en de parkeeroplossing van en voor het nieuwe woongebied. Aangezien de fasering en transitie belangrijke componenten vormen voor de herontwikkeling zal daar

ook nader op in worden gegaan. Tenslotte zal in worden gezoomd op het plangebied van dit uitwerkingsplan.

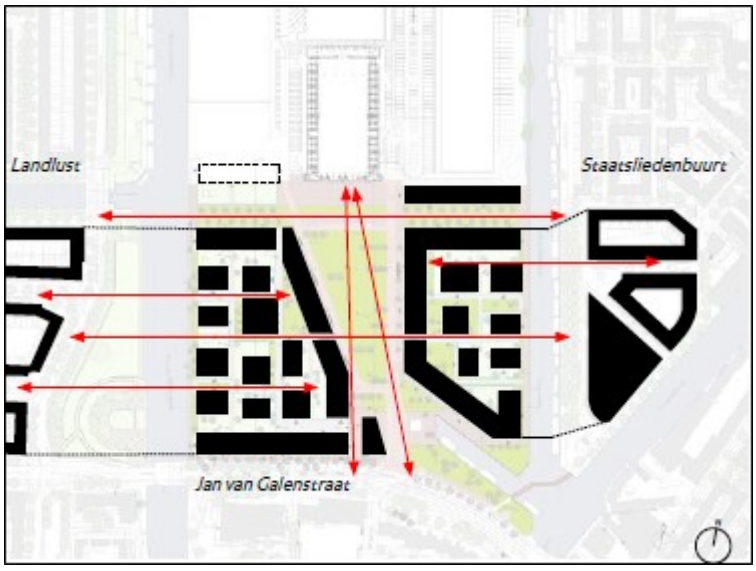
2.7.1 Stedenbouwkundige hoofdopzet

De basis voor de transformatie van het gebied is gelegd in de stedenbouwkundige visie 'Food Center Amsterdam - Eten Verbindt' uit 2017 en herzien in 2019. De stedenbouwkundige visie is vervolgens uitgewerkt in een Beeldkwaliteitsplan. Het Beeldkwaliteitsplan voor het woongebied is 26 april 2021 goedgekeurd door de gemeenteraad (zie ook subparagraaf 2.7.6).

Verkavelingsopzet

Belangrijk uitgangspunt bij de verkaveling van het nieuwe woongebied is dat er een duidelijke zichtlijn ontstaat tussen de Jan van Galenstraat en de Centrale Markthal. In de verkaveling is daarom vanaf de Jan van Galenstraat richting de zuidgevel van de Centrale Markthal een wigvormige zone zonder gebouwen voorzien. In deze centrale zone komt een groene ruimte welke zal gaan fungeren als buurtpark "Marktweide".

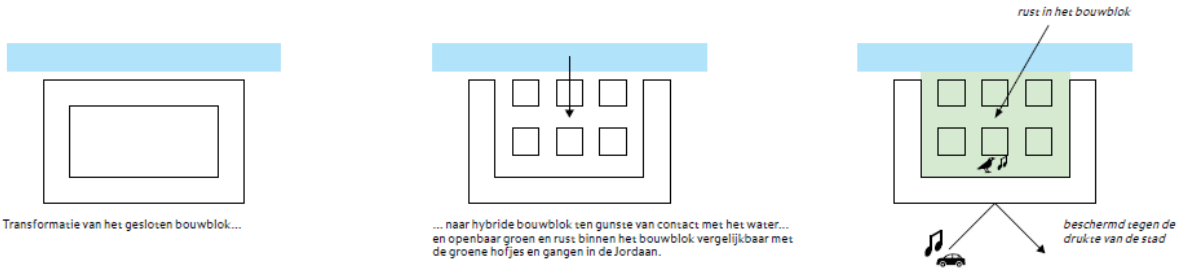
De Centrale Markthal vormt zowel ruimtelijk als functioneel de aanjager van de herontwikkeling en zal zoveel mogelijk in oude luister worden hersteld. Door de ruimte voor de Markthal open te houden krijgt de Markthal een gezicht aan de Jan van Galenstraat en zal de hal vanuit diverse posities goed zichtbaar worden.



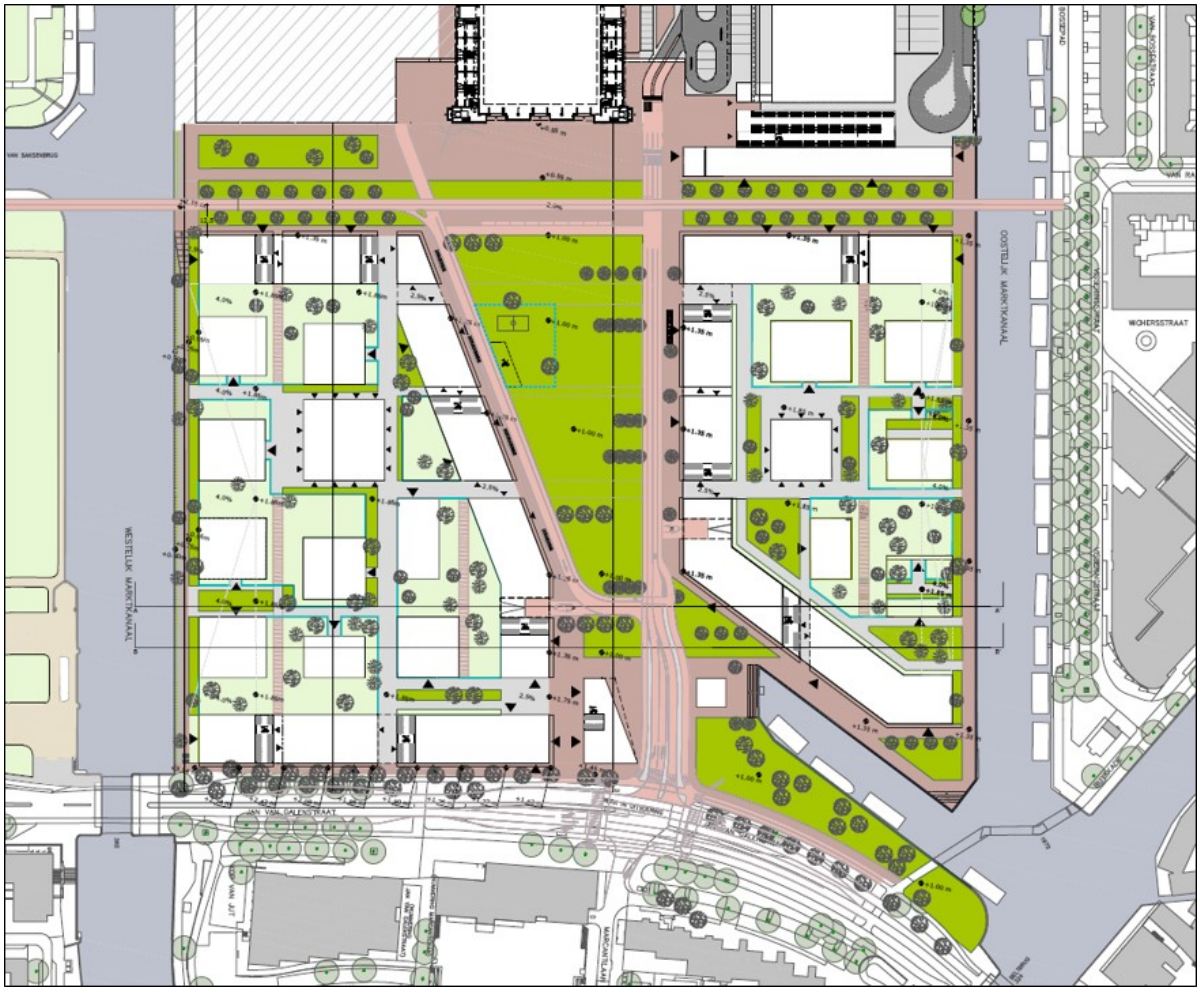
Vanwege de bijzondere positie in de stad is uitgebreid gekeken naar de stedenbouwkundige aansluiting van dit nieuwe stuk stad op de bestaande stad. Het Marktkwartier vormt qua ligging een scharnierpunt tussen de 19e eeuwse en vroeg 20e eeuwse verkavelingsstructuren in de omgeving. Dit kenmerkt zich door het gesloten bouwblok. Uitgangspunt voor het ruimtelijk ontwerp van het stedenbouwkundig plan voor het Marktkwartier is continuïteit en verbinding. Om dit te realiseren is de structuur van de aangrenzende bestaande woonwijken als basis genomen voor de herstructurering van dit gebied en de gedeeltelijke transformatie van bedrijventerrein naar woongebied.

Als uitgangspunt voor het stedenbouwkundig ontwerp is het gesloten bouwblok gehanteerd dat in maatvoering en positionering zoveel mogelijk aansluit op de aangrenzende blokverkavelingen van de Staatsliedenbuurt en Landlust. De ligging van de bouwblokken aan het Westelijk en Oostelijk

Marktkanaal geeft het plan echter de potentie contact met het water te zoeken. Om veel toekomstige bewoners contact met het water te laten ervaren is het gesloten bouwblok getransformeerd naar een hybride bouwblok met open structuur ten gunste van het contact met de waterkant. Een herinterpretatie van het gesloten bouwblok, gerelateerd aan locatiespecifieke kwaliteiten. Er zullen daardoor aaneengesloten woongebouwen worden gesitueerd langs de Jan van Galenstraat, de nieuwe oost-west fietsverbinding en de centraal gelegen Marktweide. Deze aaneengesloten woongebouwen zullen stedelijke wanden gaan vormen die rustige woongebieden met kleinschaligere vrijstaande woongebouwen in groene woonhoven omringen.



Zowel het Oostelijk als het Westelijk Marktkanaal zal de taak als grens en afscheiding van het FCA grotendeels verliezen en onderdeel worden van het toekomstige woongebied. De Jan van Galenstraat en de zich naar de Markthal openende wandgebouwen langs de nieuwe centrale Marktweide krijgen een sterke continuïteit. De Jan van Galenstraat legt door de ononderbroken wand nog sterker verbinding tussen Amsterdam West en de binnenstad en bevat mede hierdoor de potentie te transformeren naar de gewenste stadstraat (zie ook subparagraaf 3.3.1).



Afbeelding: opzet nieuw woongebied (bron: Masterplan Marktkwartier)

Op sommige plekken komt aan de straatzijde, tegen de gevel van de wandgebouwen, een openbare margestrook die zichtbaar verschilt ten opzichte van het openbare trottoir (zie ook subparagraaf 2.7.3). Deze margestroken zijn nader uit te werken in het in voorbereiding zijnde Masterplan openbare ruimte.

Bebouwing

De nieuwe stedelijke wanden zullen worden gevormd door een aaneenschakeling van individuele woongebouwen welke met behulp van een sterk sculpturaal silhouet een eigentijdse, diverse en herkenbare uitstraling krijgen. Door hun overeenkomstige vormtaal zullen zij ook een eenheid blijven. Een grote diversiteit aan woningtypen kunnen in deze woongebouwen worden gehuisvest zoals maisonnettes, appartementen, studio's, woningen met werkruimte en penthouses.

De vrijstaande gebouwen, de "palazzino's", tussen de stedelijke wanden en het westelijk en oostelijk Marktkanaal komen in een groene ruimte. Verspringende daklijnen en gevels met een diverse plastiek zullen het idee van individuele gebouwen versterken. De relatie met het water zal voelbaar aanwezig zijn doordat de palazzino's zodanig worden gepositioneerd dat het uitzicht op het water maximaal is.

De gebouwen in de wand zullen een basishoogte krijgen van zes bouwlagen (18 meter, welke eventueel met toepassing van een afwijkingsbevoegdheid kan worden verruimd tot 20 meter). De hogere

bebouwing in het plan is onderdeel van de wandbebouwing langs de stedelijke wanden. De ligging van deze bebouwing aan grotere open ruimtes zoals de Marktweide en de brede Jan van Galenstraat maakt hogere bebouwing legitiem. De wanden worden gevormd door een precies op elkaar afgestemd ensemble van individuele gebouwen variërend in bouwhoogte, materialisering en een eigen entree. Verticaal gezien bestaat de wandbebouwing uit een drietal hoofdonderdelen:

1. Een doorgaande stedelijke laag van 6 bouwlagen (18- 20 meter) hoog vormt de basis. De hoogte van de dakrand is in het gehele plan hetzelfde.
2. De stedenbouwkundige koppen en knikken in de bebouwingsstructuur vormen de aanleiding voor hoogteaccenten in het plan. De hoogteaccenten hebben een hoogte van 12 bouwlagen (maximaal 35-37 m).
3. Tussen de hoogteaccenten van twaalf bouwlagen bevinden zich lagere, terugliggende hoogteaccenten: de zogenaamde ‘setbacks’. Deze accenten liggen ongeveer 2,5 meter terug ten opzichte van de straatgevel en hebben een hoogte van maximaal 10 bouwlagen.

2.7.2 Programma

2.7.2 Programma

In het woongebied Marktkwartier worden de komende jaren maximaal 1.700 woningen gerealiseerd, waarvan iets meer dan 900 woningen in de westelijk helft en iets minder dan 800 woningen in de oostelijk helft. Conform de privaatrechtelijke overeenkomst (REOK) die tussen het consortium en de gemeente is gesloten zal minimaal 25% van het totaal aantal woningen in het nieuwe woongebied (westelijk en oostelijk woonhof) tot de sociale huur behoren.

Naast woningen zijn in de plinten van de wandbebouwing langs de Jan van Galenstraat, de Marktweide en de nieuwe oost-west fietsverbinding enkele commerciële ruimtes voor horeca, detailhandel, dienstverlening en maatschappelijke voorzieningen voorzien. Deze commerciële ruimtes krijgen een totaal oppervlak van maximaal 3.000 m², waarvan maximaal 450 m² horeca. Ook komt er een integraal kind centrum (voorheen brede school) in de westelijk helft van het woongebied.

De Centrale Markthal zal als overgang tussen het woongebied en het bedrijvendeel gaan fungeren met een commercieel programma van maximaal 16.000 m² waarvan onder meer maximaal 2.400 m² horeca, maximaal 3.000 m² hotel en maximaal 8.000 m² bedrijven. Ook is binnen de Centrale Markthal detailhandel toegestaan. De detailhandel in de Centrale Markthal en de detailhandel in het woongebied mogen in beginsel gezamenlijk maximaal 750 m² bvo bedragen.

2.7.3 Verkeer en openbare ruimte

Het woongebied grenst aan de Jan van Galenstraat en zal dan ook via deze stadsstraat (S105) worden ontsloten. De aansluiting van het woongebied op de Jan van Galenstraat zal via een nog aan te leggen rotonde plaatsvinden. Deze rotonde komt ter hoogte van de huidige aantakking van het FCA op de Jan van Galenstraat.

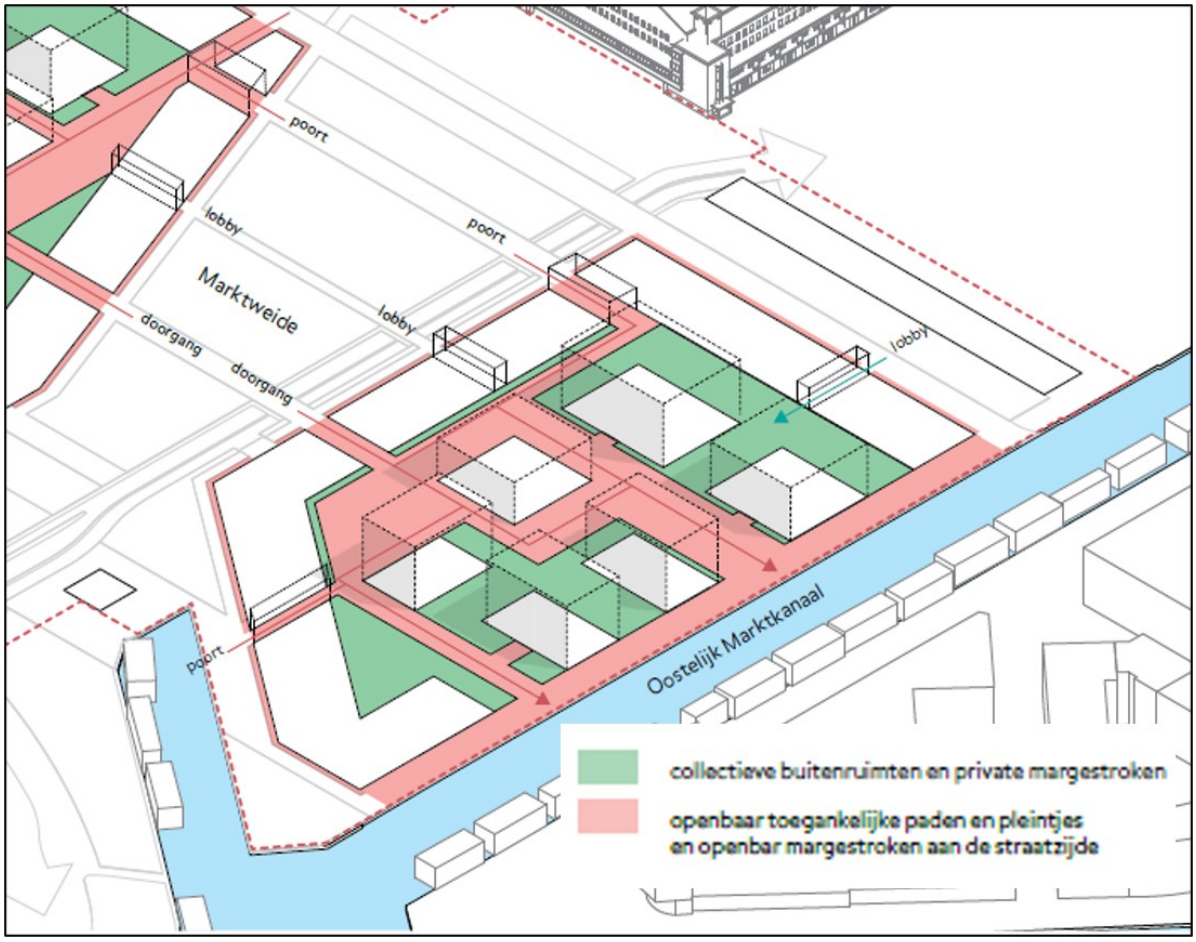
Al het gemotoriseerde verkeer van en naar het woongebied en/of de zuidelijke toegangspoort van het FCA zal gebruik maken van de aansluiting via de rotonde. Vanaf deze rotonde wordt een nieuwe straat (Vanillestraat, voorheen bekend onder de werknaam Marktstraat) aangelegd naar de zuidelijke toegangspoort van het FCA. Deze straat wordt de hoofdroute in het woongebied. Verkeer van en naar FCA dat via de zuidelijke ingang toegang heeft zal zodoende via de Vanillestraat gaan rijden maar ook auto's van en naar de woonhoven zullen gebruik maken van de Vanillestraat.

Langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) krijgen naast de hoofdroute via de Jan van Galenstraat nog

meerdere mogelijkheden om het woongebied te bereiken. Zo zullen er voor voetgangers diverse doorgangen en poorten vanaf de Jan van Galenstraat worden gecreëerd en aan de noordzijde van het woongebied komt een brug over zowel het Westelijk Marktkanaal als het Oostelijk Marktkanaal. De brug over het Westelijk Marktkanaal zal het woongebied verbinden met de Willem de Zwijgerlaan en de woonbuurt 'Landlust' terwijl de brug over het Oostelijk Marktkanaal zorgt voor een verbinding tussen het woongebied en de woonbuurt 'Buyskade e.o.'. Op die manier wordt een ontbrekende oost-westverbinding in het fijnmazige fietsnetwerk van Amsterdam gerealiseerd waarmee bijvoorbeeld de route tussen het centrum van Amsterdam en Plein '40-'45 wordt verbeterd. De beide bruggen gaan deel uitmaken van het hoofdnet fiets. Beide bruggen dienen veilig te zijn voor voetganger en fietser waarbij beide gebruikers elkaar gemakkelijk dienen te kunnen passeren.

In het hart van het woongebied zijn de Marktweide en een plein voor de Centrale Markthal (genaamd Salieplein) voorzien. De groene open ruimte van de Marktweide en het plein zorgen voor openheid vanaf de Jan van Galenstraat richting de zuidelijke gevel van de Centrale Markthal. Aan weerszijden van de Marktweide komen ontsluitingen van de parkeergarages in het westelijk en oostelijk woonhof (zie volgende subparagraaf).

In de woonhoven komen openbaar toegankelijke paden en pleintjes en openbare margestroken. De overige gronden in de woonhoven worden uitgegeven als collectieve buitenruimten en private margestroken. In de wandgebouwen zijn openbaar toegankelijke poorten en doorgangen ingepast ten gunste van de toegankelijkheid vanuit het openbaar gebied naar de kades en de woonhoven. Deze poorten en doorgangen hebben een vast gemaatvoerde positie per architectonische eenheid. Een 'poort' is een minimaal twee bouwlagen hoog openbaar toegankelijk niet-afsluitbaar gat in een wandgebouw dat toegang biedt tot de woonhoven, met een breedte van circa 7 meter. Een 'doorgang' is een gebouwhoge niet afsluitbare snede, een steeg, in een wandgebouw die toegang biedt tot de woonhoven. De breedte van een 'doorgang' varieert. Zo is de doorgang tussen het wandgebouw en het vrijstaande gebouw 'Special 1' (S1) in het westelijk woonhof (3e uitwerking) minimaal 13,5 meter breed. De kades langs de beide kanalen zullen tenslotte volledig openbaar worden (minimaal 10 m breed).



Afbeelding: opzet nieuw woongebied (bron: Beeldkwaliteitsplan Marktkwartier)

Er is een Masterplan openbare ruimte opgesteld waarin de globale uitgangspunten voor de inrichting van de openbare ruimte nader zijn uitgewerkt. Er is inmiddels gestart met uitwerking van de volgende planfase.

Het nieuwe woongebied krijgt een groene invulling. Zo zal de open ruimte van de Marktweide in de definitieve vorm het groene hart van het woongebied gaan vormen doordat deze ruimte een groene en wijdse uitstraling krijgt. Ook in de woonhoven zelf zal het nodige groen worden aangebracht. Er komen diverse collectieve buitenruimten die een groene invulling krijgen en een deel van de daken zal als groen dak worden uitgevoerd. De collectieve buitenruimten worden openbaar toegankelijk.



Afbeelding: impressie woonhof (bron: Beeldkwaliteitsplan Marktkwartier)

Op het terrein van het FCA zijn momenteel nauwelijks bomen aanwezig. Als gevolg van de herontwikkeling zal er een groot aantal bomen in en bij het woongebied worden toegevoegd.

2.7.4 Parkeren

Bij de herontwikkeling van de Centrale Markthal en het woongebied dient rekening te worden gehouden met het realiseren van voldoende parkeergelegenheid conform het actuele gemeentelijk parkeerbeleid (momenteel de Nota Parkeernormen Auto en Nota Parkeernormen Fiets en Scooter, zie subparagrafen 3.3.5 en 3.3.6). Dit is noodzakelijk voor het goed functioneren van zowel de Centrale Markthal als het woongebied én om overlast in de omgeving te voorkomen. In het woongebied zal het parkeren van auto's, fietsen en scooters door bewoners vooral plaatsvinden door middel van gebouwde ondergrondse parkeervoorzieningen. In de huidige plannen is uitgegaan van twee grote ondergrondse parkeergarages die vanwege hun omvang voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor de bewoners (auto's, fietsen en scooters). De parkeergarages komen ieder onder een woonhof: één onder het woonhof in de westelijke helft van het woongebied en één in de oostelijke helft van het woongebied. De parkeercapaciteit voor auto's, fietsen en scooters wordt afgestemd op de dan geldende parkeernormen (zie ook paragraaf 4.2 van deze toelichting).

Auto's werknemers Centrale Markthal en bezoekers

Voor de parkeerplaatsen van de auto's van bezoekers aan het Marktkwartier en van de Centrale Markthal wordt uitgegaan van parkeren in de ondergrondse parkeervoorziening in de oostelijke helft van het woongebied. Wel wordt bekeken of het parkeren door werknemers en bezoekers van de Centrale Markthal wellicht op een andere manier kan worden ingevuld, bijvoorbeeld door (gedeeltelijk) gebruik te maken van de parkeerdaken van de bedrijfsgebouwen in het bedrijvendeel. De omvang van deze bedrijfsgebouwen is zodanig dat deze voldoende ruimte bieden voor het parkeren op het dak door het personeel van de bedrijven én het parkeren op het dak door personeel en bezoekers van de Centrale Markthal. Het parkeren op de parkeerdaken door personeel en bezoekers van de Centrale Markthal op

de parkeerdaken van de bedrijfsgebouwen is planologisch nu echter nog niet mogelijk aangezien het bestemmingsplan en dus ook de uitwerkingsplannen daar niet in voorzien. Om delen van de parkeerdaken van de bedrijfsgebouwen eventueel toegankelijk te maken voor personeel en bezoekers van de Centrale Markthal zal eerst een separate planologische procedure met bijbehorende participatie moeten worden doorlopen. Indien het gebruik van de parkeerdaken van de bedrijfsgebouwen bij uitwerking van de planvorming niet goed uitvoerbaar blijkt te zijn en/of planologisch niet haalbaar of onwenselijk is dan zullen de parkeerplaatsen voor personeel en bezoekers van de Centrale Markthal uitsluitend in de ondergrondse parkeervoorziening in het oostelijk deel van het woongebied worden gerealiseerd. Deze ondergrondse parkeervoorziening kan tweelaags worden gerealiseerd en daarmee voldoende capaciteit bieden voor bewoners, werknemers en bezoekers van het woongebied en de Centrale Markthal.

De gebouwde parkeervoorzieningen in het woongebied zullen in fases worden gerealiseerd. Uitgangspunt is dat de betreffende delen van de parkeervoorziening telkens tijdig beschikbaar zijn bij de ingebruikname van de bovengelegen woningen en commerciële ruimtes. Bewoners van de gereed zijnde woningen en werknemers van de commerciële ruimtes kunnen dan parkeren in de parkeervoorziening. Alleen bij de eerste twee bouwfases gaat dat voor een beperkt aantal woningen wellicht nog niet lukken. Deze bewoners zullen dan tijdelijk elders moeten parkeren. Daarnaast zullen bezoekers van het woongebied en bezoekers van de Centrale Markthal geen gebruik maken van de gebouwde parkeervoorziening in het westelijk deel van het woongebied. Zoals in de vorige alinea is beschreven is het de bedoeling dat deze hun auto in de definitieve situatie parkeren op een andere plek (een gebouwde parkeervoorziening van twee lagen in het oostelijke deel van het woongebied of dakparkeren in het bedrijvendeel).

Los van de nog te maken keuze ten aanzien van de definitieve locatie voor het parkeren door werknemers en bezoekers van de Centrale Markthal zal er hoe dan ook sprake zijn van een tijdelijke situatie. Zowel de gebouwde parkeervoorziening in het oostelijk woongebied als het alternatieve dakparkeren zullen namelijk nog niet gelijk (volledig) gereed zijn als de woningen en voorzieningen in het westelijk deel en de eerste woningen in het oostelijk deel in gebruik worden genomen. In de eerste twee bouwfases van het westelijk woonhof zullen ook enkele bewoners nog niet gelijk in de gebouwde parkeervoorziening kunnen parkeren. Daarnaast is ook parkeergelegenheid nodig vanwege de ingebruikname van de Centrale Markthal. Er zal daardoor een tijdelijke situatie zijn waarbij de bezoekers van het woongebied en de Centrale Markthal (alsmede de eerste bewoners van het westelijk deel en in een later stadium de eerste bewoners van het oostelijk deel) hun auto op een tijdelijk parkeerterrein parkeren. Dit tijdelijke parkeerterrein zal in eerste instantie worden aangelegd op de plek waar in de definitieve planvorming de Marktweide is voorzien. Het tijdelijke parkeerterrein zal voldoende capaciteit bieden voor het parkeren van auto's van bezoekers (zie ook subparagraaf 2.7.5 en 4.2.1). Indien het tijdelijke parkeerterrein ter plaatse van de Marktweide op een gegeven moment niet meer beschikbaar is zal er elders in het oostelijke deel van het woongebied een tijdelijke aanvullende parkeeroplossing gerealiseerd worden. Deze ruimte komt beschikbaar doordat de parkeervraag van de nu nog aanwezige bedrijven in het plangebied dan is komen te vervallen (door verhuizing of beëindiging). Er is ook tijdens de bouw voldoende ruimte beschikbaar voor een parkeerterrein op maaiveld. In combinatie met de gefaseerde aanleg van een tweelaagse parkeerkelder (dan wel het alternatieve dakparkeren) is er daarmee voldoende parkeergelegenheid beschikbaar.

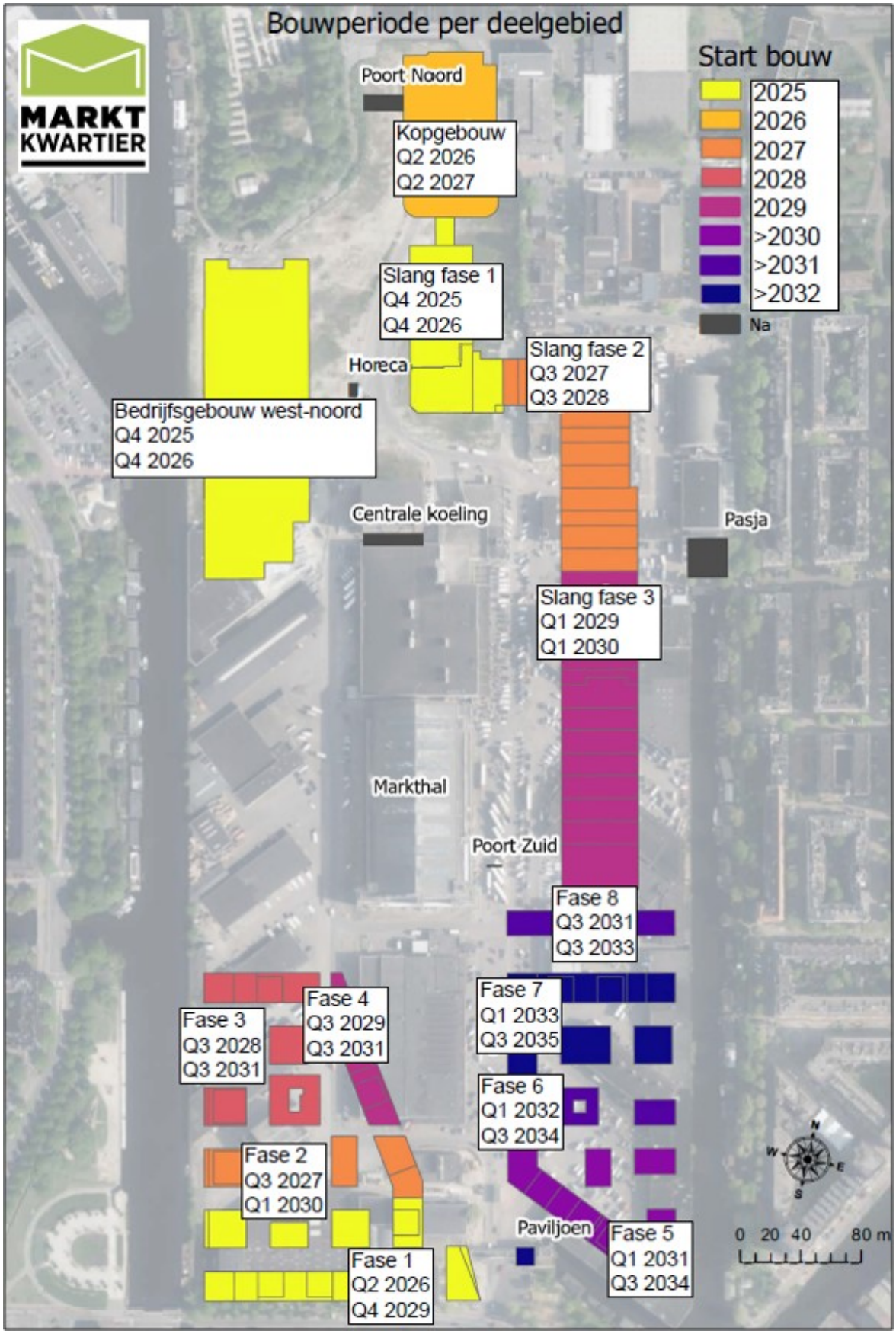
Fietsen en scooters werknemers Centrale Markthal en bezoekers

Fietsparkeren voor bezoekers van het woongebied zal deels plaatsvinden in gebouwde voorzieningen in de begane grondlaag van de wandgebouwen en deels op verharding bij de entrees van de palazzino’s. Voor de leerlingen van de school zullen ook diverse voorzieningen in het openbaar gebied (op de Marktweide) of op eigen terrein worden gerealiseerd.

De locatie van een fiets- en scooterstalling ten behoeve van de Centrale Markthal komt ten oosten van de Centrale Markthal, op de grens van het bedrijventerrein en het woongebied. Deze fiets- en scooterstalling voor werknemers en bezoekers mag niet ten koste gaan van de monumentwaardigheid van de Centrale Markthal, ook niet als deze buiten de Centrale Markthal wordt gerealiseerd. Hierover heeft overleg plaatsgevonden met de afdeling Monumenten & Archeologie.

2.7.5 Fasering en transitie

De herontwikkeling van toekomstige FCA zal als eerst 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 een Poortgebouw met aan weerszijden entrees. De ruimte hiervoor is grotendeels al aanwezig doordat gebruik wordt gemaakt 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 meest noordelijke bedrijfsgebouw (Kopgebouw), het noordelijk deel van het haakvormige oostelijke bedrijfsgebouw en het bedrijfsgebouw aan de noordwestzijde 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 het westelijke woonhof. Van dat westelijke woonhof zal als eerst het zuidelijk deel worden gebouwd, zoals ook is te zien in de navolgende afbeelding (zie verder subparagraaf 2.7.7).



uitwerkingsplan_Food Center Amsterdam - 4e Uitwerking (Woongebied Oost) (vastgesteld)

Afbeelding: de voorgenomen bouwfasering, de aangegeven planning is indicatief (bron: Transitieplan Food Center Amsterdam)

De twee gebouwde parkeervoorzieningen onder de beide woonhoven zullen ieder gefaseerd worden gebouwd. Per fase zal er daardoor telkens voldoende parkeergelegenheid zijn voor de bewoners van de bovengelegen woningen maar nog niet voor bezoekers van het woongebied en de Centrale Markthal. Bij de gefaseerde realisatie van de parkeergarage in het westelijk woonhof zal daarom ter hoogte van de toekomstige Marktweide een tijdelijke parkeervoorziening ingericht worden voor bezoekers. De Marktweide zal namelijk pas volledig worden aangelegd als het woongebied nagenoeg gereed is én de beoogde parkeervoorziening voor bezoekersparkeren in gebruik is genomen. De beoogde parkeervoorziening voor bezoekers van het woongebied is voorzien in de eventueel in twee lagen uit te voeren parkeerkelder van het oostelijk woonhof.

2.7.6 Beeldkwaliteitsplan Marktkwartier (BKP MK)

Op 26 april 2021 heeft de gemeenteraad het beeldkwaliteitsplan voor het Marktkwartier vastgesteld, zie bijlage 1. In het plan staan de contouren van de gewenste ruimtelijke uitstraling van het gebied. Tegelijkertijd met het beeldkwaliteitsplan voor het woongebied Marktkwartier is er ook een beeldkwaliteitsplan vastgesteld voor het bedrijvendeel.

Het beeldkwaliteitsplan (BKP MK) legt de ruimtelijke kaders vast voor de uitwerking van de gebouwen en de inrichting van het nieuwe woongebied. Het BKP MK 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 woongebied.

Het BKP MK geldt 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 MK zijn onder meer de uitgangspunten uit de stedenbouwkundige visie toegelicht en hoe deze uitgangspunten zijn vertaald naar het BKP MK. De elementen en principes van het sturen op ruimtelijke kwaliteit van de gebouwen in het woongebied zijn beschreven middels de onderwerpen woongebouwen, wandgebouwen, palazzino's, specials en openbare buitenruimte.

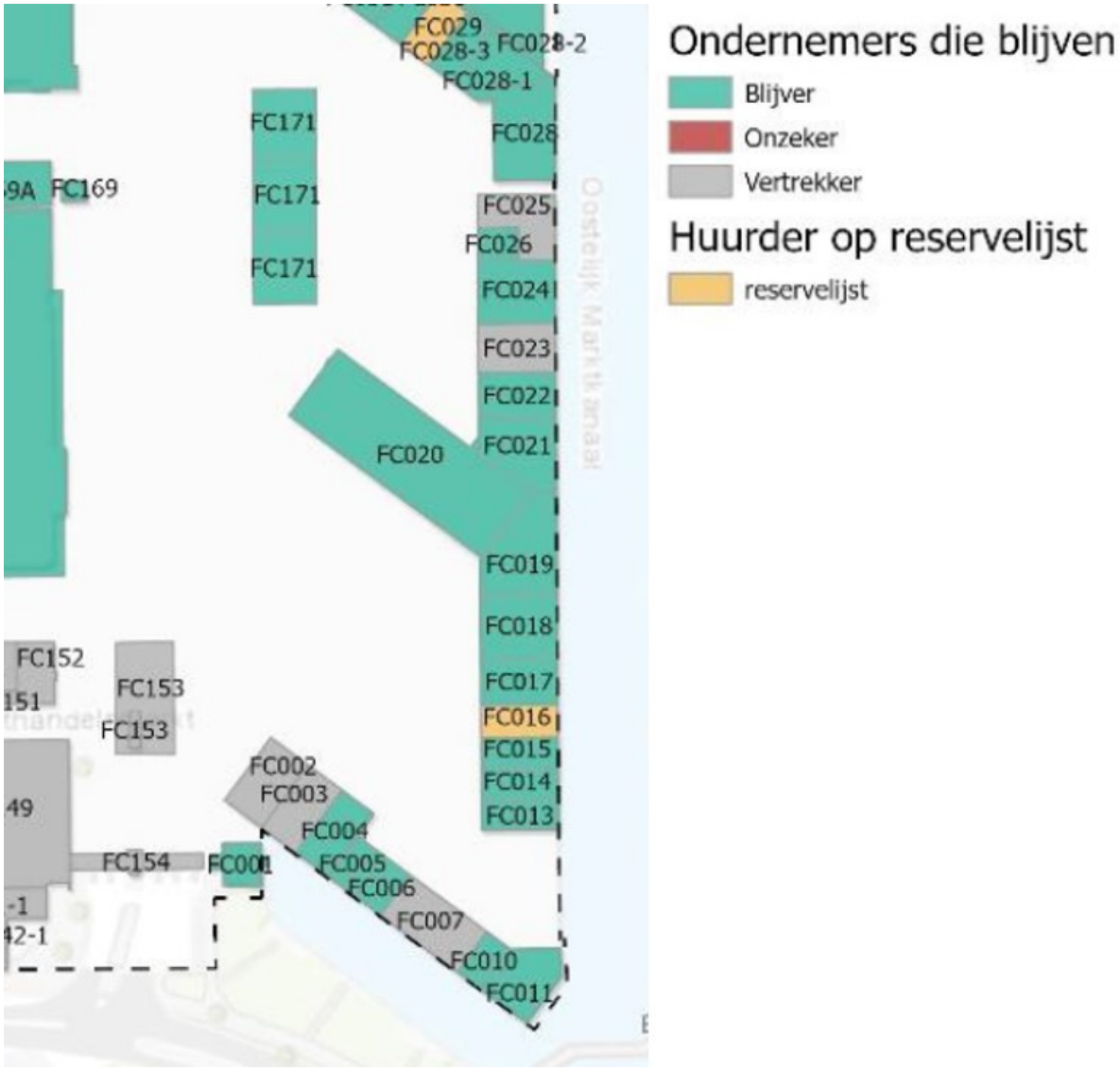
Bij het opstellen van het voorliggende uitwerkingsplan is rekening gehouden met de kaders die zijn vastgelegd in het BKP MK. De belangrijkste afwijkingen van het BKP is verplaatsing van een hoogteaccent richting de Marktweide en het vervallen van de 'winkelhaak' in de zuidoostelijke hoek en het bijbehorende hoogteaccent dat daardoor verschuift. Het hoogteaccent aan de Marktweide is daarnaast teruggelegd van de naastgelegen steeg, waar hoogteaccenten op andere plekken niet terugliggen. De bouwvlakken van enkele hoogteaccenten wijken af van de voorgeschreven omvang in het BKP (geen verplichting) vanwege flexibiliteit en mogelijk aanbrengen getraptheid.

2.7.7 Plangebied uitwerkingsplan

Verplaatsing bedrijven

Het voorliggende uitwerkingsplan heeft betrekking op de oostelijke helft van het zuidelijke deel van het plangebied van het bestemmingsplan. De gronden zijn momenteel nog in gebruik bij diverse bedrijven. Een groot deel van de huidige bedrijven zal weer terugkeren op het nieuwe FCA (zie groen gekleurde bedrijfsgebouwen in de navolgende afbeelding) en een deel van de bedrijven zal het FCA verlaten (zie grijs gekleurde bedrijfsgebouwen). Het merendeel van de vertrekkende bedrijven zal dat op korte termijn

doen (eind 2023) terwijl met twee vertrekkende bedrijven nog overleg plaatsvindt over de condities en termijn. Van een beperkt aantal bedrijven is op dit moment nog niet zeker of deze terugkeren op het nieuwe FCA of dat zij het FCA gaan verlaten voor een andere locatie elders. Het gaat daarbij specifiek om Mahli Import Export, tevens opererend onder de handelsnaam Food Destination. Marktkwartier onderzoekt de eventuele herhuisvesting van de ondernemer op het nieuwe FCA. Hierover is nog geen uitsluitsel noch overeenstemming met Mahli Import Export/ Food Destination. Het bedrijf blijft vooralsnog gehuisvest op het FCA totdat er een oordeel is geveld over de eventuele herintreding op het nieuwe FCA.



Afbeelding: blijvende en vertrekkende ondernemers in het zuidwestelijk deel van het FCA-terrein (bron: Transitieplan Food Center Amsterdam)

Door in het noordelijk deel van het plangebied van het bestemmingsplan te beginnen met de 1e fase van het nieuwe FCA worden hier vanaf begin 2026 diverse nieuwe bedrijfsgebouwen gerealiseerd. Nadat de 1e fase grotendeels gereed is zal met de rest van het bedrijventerrein worden begonnen. Met name het nieuw te bouwen bedrijfsgebouw aan de oostzijde zal plek bieden aan de te verplaatsen bedrijven die nu nog in het zuidoostelijk deel van het FCA-terrein zijn gevestigd. Dit bedrijfsgebouw wordt in fases gerealiseerd en is naar verwachting medio 2030 volledig in gebruik. De woningbouw in het voorliggende

plangebied zal vanaf medio 2028 gefaseerd starten, van zuid naar noord, met uitzondering van het meest noordelijke gebouw (welke ook in de 1e fase wordt gerealiseerd ter afscherming van bedrijfsgeluid).

Verkaveling en bouwvolumes

Binnen het plangebied zal het oostelijke woonhof met de ondergelegen parkeergarage worden gerealiseerd. Ook zullen de Marktweide en de daarom heen gelegen infrastructuur worden aangelegd, met inbegrip van de toegangsweg naar de zuidelijke ontsluiting van het nieuwe FCA (de Vanillestraat).

In het plangebied van het voorliggende uitwerkingsplan is maximaal 32.548 m² grondoppervlak aan gebouwen geprojecteerd, inclusief parkeergarage. De bovengrondse volumes hebben een maximum grondoppervlak van circa 12.500 m².

Het oostelijke woonhof zal bestaan uit een aaneengesloten wand langs de Jan van Galenstraat, de Marktweide en de nieuwe oost-west fietsverbinding. Deze aaneengesloten wand zal op enkele plekken via openingen en onderdoorgangen worden onderbroken zodat er een verbinding ontstaat met de groene binnenhoven en de openbare kade langs het Oostelijk Marktkanaal. In deze groene binnenhoven zijn de vrijstaande woongebouwen voorzien in de vorm van “palazzino’s”. De kade van het Oostelijk Marktkanaal blijft vrij van bebouwing en tuinen zodat deze volledig aan het openbaar gebied kan worden toegevoegd.

De aangesloten wand langs de Jan van Galenstraat, de Marktweide en de nieuwe oost-west fietsverbinding krijgt een basishoogte van 6 bouwlagen (18 tot 20 meter), waarbij de stedenbouwkundige koppen en knikken in de bebouwingsstructuur geaccentueerd zullen worden via hoogteaccenten van 12 bouwlagen (maximaal 35 tot 37 meter). Tussen deze hoogteaccenten op de koppen en bij knikken komen enkele iets lagere en terugliggende hoogteaccenten, de zogenaamde ‘setbacks’. Deze komen ongeveer 2,5 meter terug te liggen ten opzichte van de straatgevel en hebben een hoogte van maximaal 10 bouwlagen (maximaal 32 meter). De hoogteaccenten en setbacks krijgen een oppervlak van maximaal 3.402,6 m².



Afbeelding: illustratie van het oostelijk woonhof en de Marktweide in vogelvlucht

De palazzino's in het oostelijk binnenhof bestaan uit "losse" volumes met bouwhoogtes die variëren van 14 tot 18 meter. Tussen de palazzino's onderling gelden in beginsel minimale afstandsmaten van 15 meter tussen gevels (met uitzondering van eventuele buitenruimtes, zie hierna). Ook gelden er in beginsel minimale afstandsmaten tussen een palazzino en een wandgebouw. Deze afstand bedraagt 14 meter tussen gevels (met uitzondering van eventuele buitenruimtes, zie hierna). Het doel van het toepassen van minimale onderlinge afstanden is het waarborgen van belangrijke zichtlijnen, het creëren van voldoende licht, lucht en ruimte in de binnengebieden en het creëren van voldoende afstand ten gunste van privacy. Afwijken van de afstandsregels is mogelijk. Daartoe moet op ontwerpniveau aangetoond worden dat deze doelen worden gediend. De bouwenveloppen zoals opgenomen in het BKP MK (zie subparagraaf 2.7.6) voldoen niet allemaal voor de volle 100% aan de gestelde regels. Dat is op het niveau, omvang en positie van de bouwenvelop geen probleem, maar het is de bedoeling en noodzakelijk dat in het uiteindelijke ontwerp aangetoond wordt dat een afwijking gerechtvaardigd is in het licht van de omschreven doelen.

Woningen mogen in bepaalde gevallen worden voorzien van erkers en balkons:

1. Wandgebouwen:
   a. Buitenzijde/straatzijde:
      - erkers en balkons vanaf 3e bouwlaag;
      - maximaal 1 m uitkragen;
   b. Binnenzijde/hofzijde:

- erkers en balkons vanaf 3e bouwlaag en in geval van private buitenruimte indien aan bepaalde voorwaarden wordt voldaan ook vanaf de 2e bouwlaag;
- erkers maximaal 1 m uitkragen;
- balkons maximaal 3 m uitkragen;
- minimale afstand van 12 m tussen erkers en balkons van wandgebouwen en palazzino's.

2. Palazzino's:
   a. erkers en balkons vanaf 3e bouwlaag en in geval van private buitenruimte indien aan bepaalde voorwaarden wordt voldaan ook vanaf de 2e bouwlaag;
   b. maximaal 1 m uitkragen in geval van openbare ruimte en maximaal 2,5 m uitkragen in geval van collectieve buitenruimte;
   c. minimale afstand van 12 m tussen erkers en balkons van wandgebouwen en palazzino's en minimale afstand van 13 m tussen erkers en balkons van palazzino's onderling.

Programma

In het oostelijk woonhof komen maximaal 770 woningen. Om bij te dragen aan het gemengde woonwerkgebied van Amsterdam zullen er ook enkele andere functies in het woongebied worden gerealiseerd, zoals bijvoorbeeld horeca, detailhandel, dienstverlening en enkele maatschappelijke voorzieningen. Het oppervlak van deze andere functies bedraagt maximaal 1.550 m². Bij de bouw van het woonhof wordt vooraf al rekening mee gehouden met andere functies dan wonen doordat de bouwhoogte van de eerste bouwlaag (de plint) minimaal 3,50 meter bedraagt over een diepte van minimaal 5 meter, gerekend vanaf het openbaar toegankelijk gebied van de Jan van Galenstraat, de ruimte rondom de Martkweide en de nieuwe oost-west fietsverbinding.

	Bestemmingsplan	*Plangebied 3e uitwerking West*	*Plangebied 4e uitwerking Oost*
Maximum aantal woningen	1.700	930	770
Maximum bvo Integraal Kind Centrum (voorheen brede school)	3.500 m²	3.500 m²	0 m²
Maximum bvo overige niet-woonfuncties	3.000 m²	1.450 m²	1.550 m²
Grondoppervlak gebouwen	60.791 m²	28.243 m²	32.548 m²
Oppervlak hoogteaccenten	8.105,52 m² (=10% van de gronden ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - hoogte-accenten 35 meter'	4.702,9 m²	3.402,6

Tabel: overzicht verdeling programma en volumes volgens het geldende bestemmingsplan

Om de Jan van Galenstraat tot stadsstraat te transformeren zullen in de plint van het oostelijk woonhof aan de zijde van de Jan van Galenstraat enkele commerciële ruimtes komen. Deze kunnen plek bieden aan detailhandel, dienstverlening en enkele maatschappelijke voorzieningen. Ook is er een paviljoen voorzien op de kop van de resterende insteekhaven. Het paviljoen kan worden gebruikt ten behoeve van horeca, detailhandel, dienstverlening en enkele maatschappelijke voorzieningen. Vanwege de

Amsterdamse richtlijn met betrekking tot luchtkwaliteit zal het vanwege de verkeersintensiteiten aan de Jan van Galenstraat bij zowel het paviljoen als de rest van de bebouwing langs de Jan van Galenstraat niet gaan om gevoelige maatschappelijke functies, zijnde medische voorzieningen, onderwijsvoorzieningen en kinderopvangvoorzieningen. Dergelijke voorzieningen zijn elders in de plint van de aangesloten wand eveneens niet toegestaan omdat deze al op specifieke plekken zijn voorzien in het westelijk deel van het woongebied.
In totaal is er binnen het plangebied plek voor een gezamenlijk maximum bruto vloeroppervlak van 1.550 m² voor commerciële ruimtes in de plint. Dit oppervlak is exclusief eventuele praktijk- of vrije beroepsuitoefening aan huis / bedrijf aan huis.

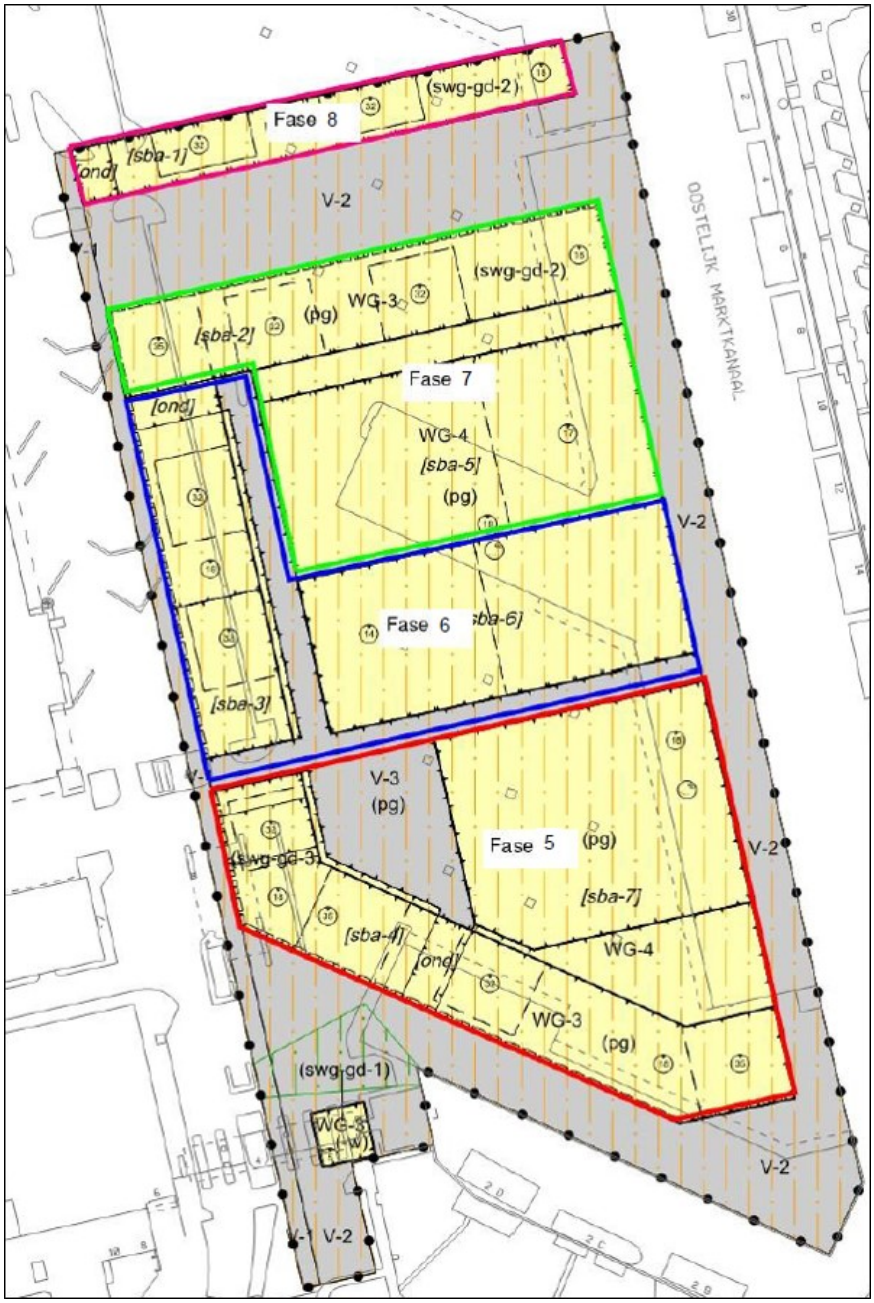
Bomen

Voor de ontwikkeling van het woongebied van dit uitwerkingsplan worden in het ongunstigste geval circa 22 bomen ten zuiden van het plangebied gerooid. Ook zullen enkele bomen worden verplant. De te rooien of verplanten bomen bevinden zich aan of nabij de Jan van Galenstraat.

In de woonrijpfase worden in het plangebied circa 85 bomen aangeplant. De bomen komen deels langs de Marktweide en deels in het woonhof. De positie van de nieuwe bomen zal conform het Masterplan openbare ruimte zijn. De bomen op de Marktweide zullen zodanig worden aangeplant dat het zicht op de Centrale Markthal vanaf de Jan van Galenstraat niet wordt belemmerd.

Fasering

Het oostelijk woonhof zal vanwege de gefaseeerde uitplaatsing van bedrijven in fases worden gerealiseerd. Gestart wordt met het meest noordelijke, solitaire woongebouw (gebouw S3) zodat dit woongebouw zorgt voor afscherming van het bedrijfsgeluid van het nieuwe FCA. Daarna zal verder worden gegaan met de wandbebouwing van het noordelijk deel van het woonhof (gebouw W6) waarbij als eerst een gedeelte van de ondergrondse parkeervoorziening wordt gebouwd. Daarna zal gefaseerd verder worden gewerkt richting de Jan van Galenstraat.



Afbeelding: fasering oostelijk woonhof waarbij wordt begonnen met fase 8 en wordt geëindigd met fase 5

Infrastructuur

Bij de gefaseerde realisatie van het oostelijk woongebied zal, indien nodig, een tijdelijke ontsluitingsweg worden aangelegd naar de in- en uitgang van de parkeerkelder onder het oostelijk woonhof.

Op het parkeren wordt verder nader ingegaan in paragraaf 4.2.

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 gedeeltelijke transformatie van een bestaand bedrijventerrein binnen bestaand stadsgebied. Door deze transformatie wordt het centrumgebied van Amsterdam verder versterkt en kan er worden bijgedragen 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.

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

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

3.2 Provinciaal 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:

1. Dynamisch schiereiland. Hierin is het benutten van de unieke ligging van Noord-Holland, te midden van water, leidend.
2. Metropool in ontwikkeling. Hierin wordt beschreven hoe de Metropoolregio Amsterdam steeds meer als één stad functioneert.
3. Sterke kernen, sterke regio's, gaat over de ontwikkeling van centrumgemeenten die de gehele regio waarin ze liggen vitaal houden.
4. Nieuwe energie, benut de economische kansen van de energietransitie.

5. 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 ontwikkeld. 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. De bestaande voorraad woningen wordt daarbij betrokken.

Conclusie
Het voorliggende uitwerkingsplan heeft betrekking op het binnenstedelijk concentreren van nieuwe woningen en enkele bij een woongebied behorende voorzieningen. Door het transformeren van bedrijventerrein naar woongebied wordt bijgedragen aan het verbeteren van de leefbaarheid.

3.2.2 Omgevingsverordening NH2020

De provincie heeft op 22 oktober 2020 de Omgevingsverordening NH2020 vastgesteld. 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.

Voor het plangebied zijn met name de regels ten aanzien van een nieuwe stedelijke ontwikkeling relevant. Een bestemmingsplan (of uitwerking) 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 het geldende bestemmingsplan al als woongebied is bestemd. Het voorliggende uitwerkingsplan leidt ten opzichte van het huidige planologisch kader niet tot een uitbreiding van het aantal planologisch toegestane woningen en andere functies. Uit het overzicht van de harde plancapaciteit van de provincie blijkt bovendien dat er

in de regio voor FCA uit is gegaan van maximaal 1.825 woningen. Het voorliggende uitwerkingsplan heeft betrekking op 770 woningen en draagt daarmee bij aan het realiseren van de harde plancapaciteit.

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. Voor hoogbouw is inmiddels nieuw beleid van kracht maar voor de Hoofdgroenstructuur nog niet.

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. Rigoureus 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, de rode ovaal geeft de ligging van het plangebied aan

Het plangebied van het voorliggende uitwerkingsplan is op de visiekaart aangewezen als 'gemengde gebieden', zie ook de rode ovaal in de voorgaande afbeelding.

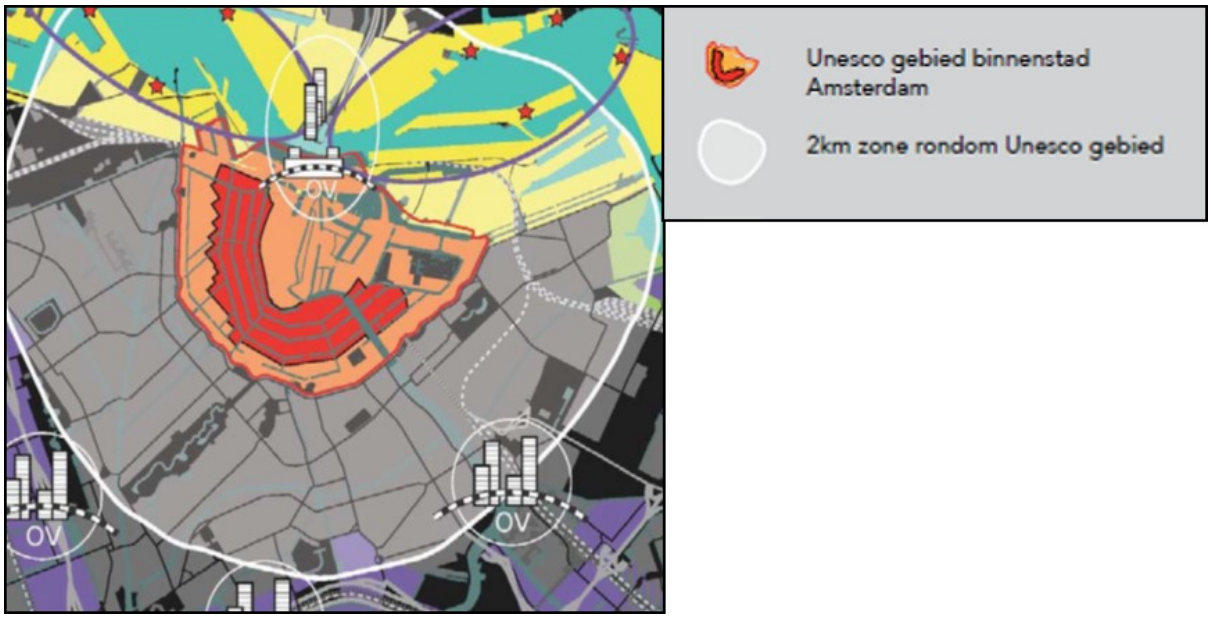
Gemengde gebieden
Deze stadsbuurten met hoge dichtheid aan woningen worden gekenmerkt door een aantrekkelijke afwisseling tussen rustig wonen en levendige concentraties van voorzieningen in stadsstraten en aan pleinen. Het behoud van deze afwisseling staat hier voorop. Dat betekent dat we de bouwdynamiek controleren en ruimte voor publieksfuncties in stadsstraten beschermen.

Hoofdgroenstructuur
Het plangebied is niet gelegen in de Hoofdgroenstructuur.

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

Het plangebied is gelegen in een 2 kilometerzone rondom het UNESCO-gebied (zie navolgende afbeelding). In dit gebied wordt hoogbouw beoordeeld op mogelijke effecten op het stedelijk landschap. Hoogbouwplannen die zichtbaar worden vanuit het ‘werelderfgoed’, moeten worden beoordeeld op

effecten op het erfgoed. Uitgangspunt is dat daar waar het historisch gelaagde stadsbeeld tot een geheel, een eenheid ‘vergroeid’ is geraakt dit niet door nieuwe bebouwing, afwijkend in maat en schaal, mag worden aangetast. In de praktijk komt het er op neer dat vanuit het UNESCO-gebied een dergelijk gebouw niet hoger mag lijken dan de gemiddelde bebouwing.



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

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

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

De HER dient onderdeel te zijn van de toelichting op een bestemmingsplan of een voorgenomen ruimtelijk besluit. De afdelingen Ruimte en Duurzaamheid (R&D) en Monumenten en Archeologie (M&A) zullen in deze gevallen gezamenlijk B en W over de effectrapportage adviseren. Daarbij zal M&A adviseren op het terrein van cultuurhistorische waarden. Voor het woongebied waar het voorliggende uitwerkingsplan deels betrekking op heeft is in 2019 een HER opgesteld waarna deze door R&D en M&A is beoordeeld (zie paragraaf 4.12).

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

voorzien in een deel van het woongebied waar dit plangebied betrekking op heeft. In het uitwerkingsplan is een dergelijke verbinding mogelijk gemaakt.

Stadsstraten
In stadsstraten concentreren zich publieksvoorzieningen en is naast verkeer veel ruimte voor ontmoeting en groen. Hier wordt actief op gestuurd met voldoende ruimte voor publieke functies in gebouwplinten, de inrichting van de openbare ruimte en het beschermen van ruimte voor winkels, horeca en maatschappelijke functies via het omgevingsplan. Er is in ieder geval plaats voor voetganger en fiets en klein elektrisch vervoer. Daarnaast moet in principe openbaar vervoer in het profiel ingepast kunnen worden. Eventueel is er ruimte voor gemotoriseerd verkeer. De autoluw-opgave kan in deze indeling in straten en lanen worden ingepast.

De Jan van Galenstraat is aangewezen als stadsstraat.

Conclusie
Door de voorgenomen herontwikkeling kan de oostelijke helft van het zuidelijk deel van het huidige FCA worden benut voor transformatie naar een gemengd gebied en zo voorzien in de behoefte aan woonruimte. Bebouwing hoger dan 30 meter is daarbij alleen toegestaan conform de reeds uitgevoerde HER (zie paragraaf 4.12). Door functies mogelijk te maken aan de Jan van Galenstraat wordt bijgedragen aan het versterken van de functie als stadsstraat. Tenslotte is rekening gehouden met de reservering voor een oost-westfietsverbinding via het plangebied. Het uitwerkingsplan past daarmee binnen de ambities en uitgangspunten van de Omgevingsvisie.

3.3.2 Bedrijvenstrategie 2020-2030: Amsterdan 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 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 heeft betrekking op het zuidelijk deel. Daarmee wordt bijgedragen aan het transformatieplan wonen-werken. Voor het noordelijk deel van FCA zijn separate uitwerkingsplannen vastgesteld.

3.3.3 Koers 2025

Op 14 september 2016 is de "Koers 2025" vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam. De gemeente wil de druk op de woningmarkt verlichten en maakt daarom tot 2025 de bouw mogelijk van 50.000 woningen binnen de stadsgrenzen. De huidige voorraad aan woningbouwplannen is onvoldoende om hierin te voorzien. Nieuwe woningen worden gerealiseerd in nieuwbouwprojecten, maar ook door transformatie van leegstaand en leegkomend vastgoed. De plannen bieden ook ruimte aan voorzieningen en bedrijven. Op welke plekken dit kan gebeuren staat in Koers 2025, een integrale en stadsbrede inventarisatie van woningbouwlocaties.

Conclusie
Binnen het plangebied van het uitwerkingsplan is Food Center aangewezen als een lopende gebiedsontwikkeling voor woningbouw.

3.3.4 Amsterdamse Woonagenda 2025

De Amsterdamse Woonagenda is op 19 juli 2017 vastgesteld. De Woonagenda 2025 is een kaderstellend en richtinggevend document voor het woonbeleid tot 2025. Het heeft als uitgangspunten voldoende, betaalbare en goede woningen en bevat 24 acties tot 2025.

Voor het uitgangspunt 'voldoende woningen' is de ambitie om de woningvoorraad en woningbehoefte in 2025 beter op elkaar te laten aansluiten. In 2025 zit het grootste tekort naar verwachting in de gereguleerde huurvoorraad. In dat jaar heeft 49% van de huishoudens behoefte aan een gereguleerde huurwoning, terwijl de verwachting is dat 39% van de woningvoorraad uit gereguleerde huurwoningen bestaat.

Enkele acties uit de Woonagenda 2025 zijn:

- Het stedelijke uitgangspunt voor de woningbouwprogrammering is een gemengde stad: 40% gereguleerde huur (inclusief studenten- en jongerenwoningen), 40% middelduur (huur en koop) en 20% dure huur en koop.
- Grotere woningen voor gezinnen (groter dan 70 m²).
- Nieuwe afspraken met corporaties en huurders over voldoende woningaanbod voor kwetsbare groepen.
- Plan maken voor ouderenhuisvesting en jongeren- en studentenhuisvesting.

Conclusie
Het voorliggende uitwerkingsplan heeft betrekking op het realiseren van woningen/woonruimten zodat er meer kan worden ingespeeld op de behoefte vanuit de markt. Conform de realisatieovereenkomst die met het consortium is gesloten in 2103 zal minimaal 25% van de woningen tot de sociale huursector behoren. Deze private afspraak is gemaakt voordat de Amsterdamse Woonagenda is vastgesteld waardoor het uitgangspunt van 40% gereguleerde huur (inclusief studenten- en jongerenwoningen), 40% middelduur (huur en koop) en 20% dure huur en koop hier niet van toepassing is.

3.3.5 Nota Parkeernormen Auto

Algemeen

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

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

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

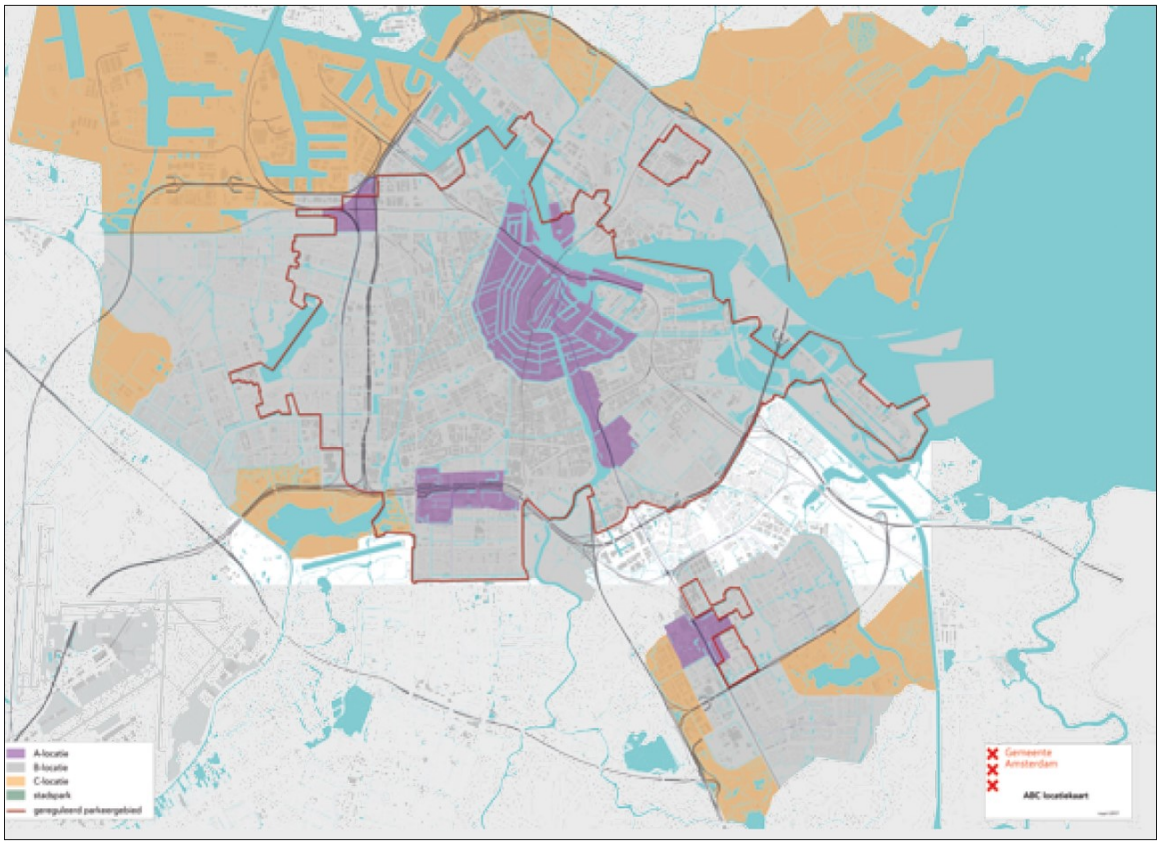
- Autobezit: In Amsterdam is sinds deze eeuw sprake van een bescheiden afname van het gemiddelde autobezit van 29% in 2000 naar 27% in 2013. De afname van het autobezit bij jongeren (van 18 tot 29 jaar) is echter een stuk groter, namelijk van 18% in 2000 naar 12% in 2013. Dit kan een trendbreuk zijn maar ook duiden op een crisiseffect.
- Parkeernormen en autoverkeer: Autobezit en autoverkeer hebben een directe relatie. Dit betekent niet dat iedereen die een auto bezit de auto ook dagelijks gebruikt. Het autogebruik in de stad daalt

al jaren (Bron: Amsterdamse Thermometer van de Bereikbaarheid 2015). De in de nota voorgestelde parkeernormen sluiten aan bij het huidige autobezit maar liggen gemiddeld iets lager. Hiermee zijn de parkeernormen passend ten opzichte van de licht dalende trend.

- Nieuwbouw en parkeervergunningen: In gebieden met betaald parkeren kunnen bewoners en bedrijven in aanmerking komen voor een parkeervergunning. Om naar de (toekomstige) bewoners meer duidelijkheid te scheppen wordt alle nieuwbouw uitgesloten van parkeervergunningverlening.
- Parkeernormen en de toekomst: De vooralsnog bescheiden daling van het eigen autobezit in Amsterdam in de afgelopen 10 jaar, geeft geen aanleiding om bij de nieuwbouwopgave voor de komende 10 jaar met significant lagere parkeernormen te werken. Bij (recente) projecten is er in de praktijk een hogere parkeervraag dan bij de ontwikkeling was voorzien. Bij de uitwerking van parkeernormen voor nieuwbouwwoningen is het uitgangspunt het gemiddelde autobezit in de periode 2000-2013. Door de trends 'zelfrijdende auto' en 'autodelen' is ervoor gekozen om ten opzichte van het huidige autobezit een iets lagere normen te kiezen.

ABC-locaties

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 woningen

Bij B-locaties kiest de gemeente ervoor om naast een maximumparkeernorm van 1 parkeerplaats per woning ook een minimum norm te hanteren. Deze zijn als volgt:

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

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

Voorzieningen

Voorzieningen is een zeer diverse categorie. Alles wat geen woning of kantoor is, valt onder deze categorie. Het kan gaan om commerciële functies van gebouwen (hotels, bedrijven, ziekenhuizen) of maatschappelijke functies (scholen, sportvoorzieningen, kerken en moskeeën). Voor deze categorie gold in het oude beleid dat de gemeente de parkeervraag berekende aan de hand van CROW-kencijfers waarbij 25% korting wordt toegepast op de daaraan gekoppelde minimumnorm. Ook in het nu geldende beleid zijn de actuele kencijfers van de CROW het uitgangspunt bij het bepalen van de parkeerbehoefte. Deze kencijfers worden, samen met actuele gegevens over de verkeersgeneratie van specifieke functies, gebruikt om tot een parkeernorm te komen. Als blijkt dat in Amsterdam bepaalde functies substantieel minder autoverkeer genereren dan landelijk, dan wordt dit verrekend met het kencijfer van de CROW om zo tot een actuele (lagere) parkeernorm te komen.

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

Verankering in een bestemmingsplan

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

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

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

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

In het geldende bestemmingsplan is als gevolg van de partiële herziening in de algemene bouwregels bepaald dat in het geval van een omgevingsvergunning voor het bouwen moet worden getoetst aan de parkeernormen uit de dan geldende parkeernota. Daarmee wordt uitvoering gegeven aan artikel 3.1.2, tweede lid onderdeel a Bro en is gewaarborgd dat er voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd.

Conclusie
Voor de nieuwbouw dient rekening te worden gehouden met de parkeernormen voor een B-locatie. In subparagraaf 4.2.1 wordt nader ingegaan op autoparkeren.

3.3.6 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.

Fiets- en scooterparkeerplaatsen bij niet-woonfuncties

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

Fiets- en scooterparkeerplaatsen bij woonfuncties

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

gebruiks-oppervlakte woning	aantal fietsparkeer-plekken per woning	benodigde interne berging
< 50 m²	2	n.v.t.
>50 m² - < 75 m²	3	2,7 m²
>75 m² - <100 m²	4	2,7 m²
>100 m² - <125 m²	5	2,7 m²
>125 m²	6	2,7 m²

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

Indien een woning groter is dan 50 m², is een individuele fietsenberging verplicht. Indien de woning

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

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

In het geldende bestemmingsplan is als gevolg van de partiële herziening in de algemene bouwregels rekening gehouden met parkeernormen voor fietsen bij niet-woonfuncties. Daarmee wordt uitvoering gegeven aan artikel 3.1.2, tweede lid onderdeel a Bro en is gewaarborgd dat er voldoende parkeergelegenheid voor fietsen wordt gerealiseerd. Verder dient in het plangebied, op basis van richtlijnen, rekening te worden gehouden met voldoende parkeergelegenheid voor fietsen bij woningen en voor scooters.

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

3.3.7 Erfgoedagenda

Amsterdam is permanent in verandering en ontwikkeling. Erfgoed is een bron van inspiratie en een drijvende kracht bij die ontwikkeling: monumentale gebouwen en archeologische vindplaatsen, maar ook tradities en verhalen bepalen de identiteit en de kwaliteit van de bestaande stad. Omgekeerd dankt erfgoed haar voortbestaan aan verandering en groei. Actuele ontwikkelingen in de economie en het verkeer, in het wonen, de culturele sector, het onderwijs en het sociale domein zijn bepalend voor de toekomst van zowel het materiële als het immateriële erfgoed. Nieuwkomers en zittende bewoners, jonge starters en gevestigde (internationale) bedrijven zoeken steeds opnieuw passende ruimte in de stad. En zorgen voor een vitale mix van wonen, werken en recreëren in de bijzondere buurten en monumentale gebouwcomplexen van Amsterdam.

Conclusie
In de Erfgoedagenda worden de hoofdlijnen, aandachtspunten en acties voor de komende jaren uiteengezet. Rode draad is het optimaal inzetten van erfgoed bij de transformatie en groei van de stad. In subparagraaf 4.11.1 wordt nader ingegaan op cultuurhistorie.

3.3.8 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 doelstellingen van die maatregelen is een uitstootvrije zone binnen de Ring A10 voor taxi's, bestelauto's en vrachtwagens, met een overgangsregeling voor niet-uitstootvrije bestelauto's en vrachtwagens.

Conclusie
Amsterdam treft voorbereidingen om de uitstoot binnen de Ring te beperken. Omdat nog niet zeker is wanneer en op welke wijze de uitstootvrije zone definitief wordt ingevoerd, is in de onderbouwing van het voorliggende uitwerkingsplan veiligheidshalve uitgegaan van de huidige situatie.

3.3.9 Onze stad van morgen

De aanpak Onze stad van morgen verwoordt de ambitie, de richting, de samenhang en de aanpak ten aanzien van duurzaamheid. In de aanpak zijn voor de stad vier tranistiepaden 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 subpargraaf 3.3.10).

Duurzaamheid staat hoog op de agenda van de gemeente Amsterdam. Er zijn verschillende manieren om de ambitie ten aanzien van duurzaamheid te realiseren.

Conclusie
Duurzaamheid staat hoog op de agenda van de gemeente Amsterdam en ook bij de herontwikkeling van het plangebied speelt duurzaamheid uiteraard een belangrijke rol. In paragraaf 4.15 is nader ingegaan op de wijze waarop duurzaamheid tot uiting komt bij het toekomstige woongebied.

3.3.10 Rainproof (weerproof)

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. H

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. Inmiddels zijn de regels opgenomen in het omgevingsplan van Amsterdam en is de Hemelwaterverordening komen te vervallen. Als gevolg van de in het omgevingsplan opgenomen regels ten aanzien van hemelwater dienen bouwplannen voor nieuwbouw, uitbreiding of grondige renovatie te voorzien in voldoende waterbergingsvoorzieningen. Uitzondering hierop zijn gebouwen waarvoor eerder dan zes weken na inwerkingtreding van de toenmalige 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 toenmalige Hemelwaterverordening een overeenkomst over de gebiedsontwikkeling was gesloten. De hemelwaterverordening is daardoor niet van toepassing op het voorliggende uitwerkingsplan. In de planvorming is bij de diverse gebouwen overigens wel rekening gehouden met rainproofmaatregelen, zie

subparagraaf 4.15.5.

3.3.11 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.

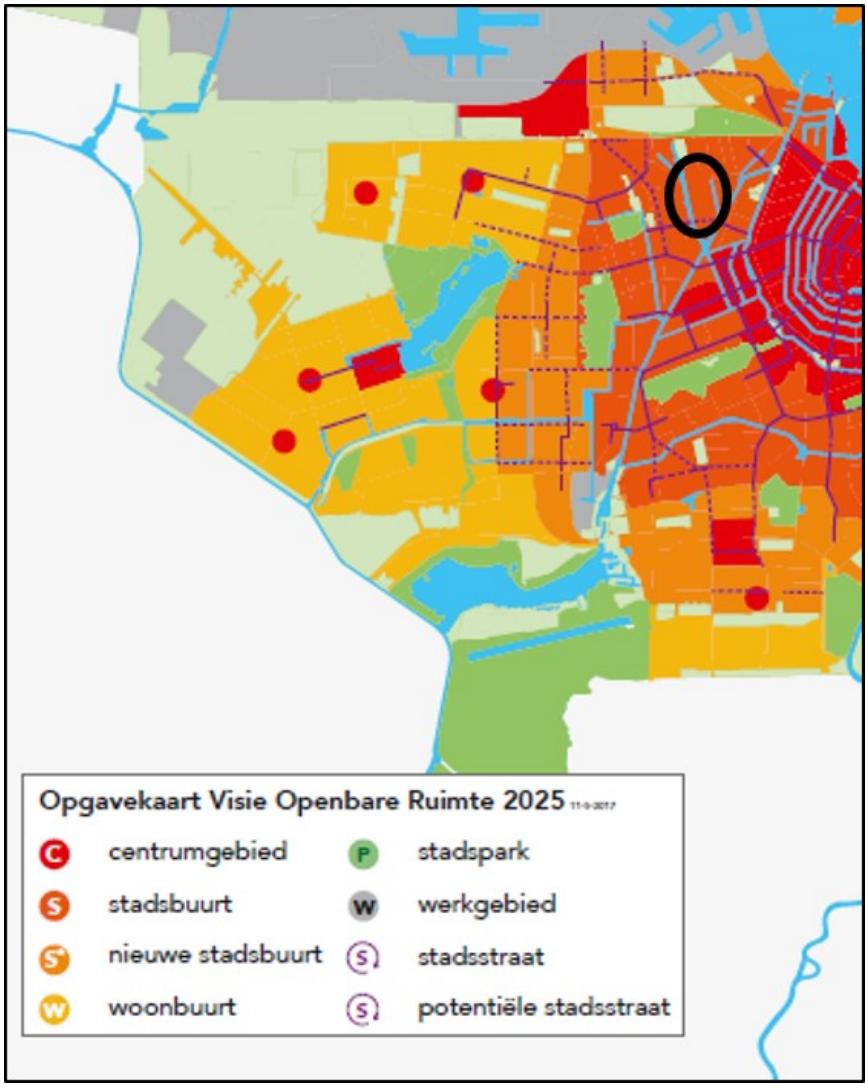
Dit afwegingskader is juridisch verankerd in het paraplubestemmingsplan 'Grondwaterneutrale kelders' dat op 7 oktober 2021 is vastgesteld (zie paragraaf 2.3).

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

3.3.12 Visie Openbare Ruimte 2025

De gemeenteraad heeft op 8 juni 2017 een richtlijn vastgesteld voor ontwikkeling en beheer van de Amsterdamse openbare ruimte. Daarin is per zone een opgave van de openbare ruimte gedaan en er zijn vijf ambities voor de stedelijke openbare ruimte geformuleerd zodat de openbare ruimte de huiskamer is van alle Amsterdammers:

- Ambitie 1 De openbare ruimte is ingericht op huidig en toekomstig gebruik;
- Ambitie 2 De openbare ruimte ondersteunt de dynamiek van de stad;
- Ambitie 3 De openbare ruimte wordt duurzaam ingericht en beheerd;
- Ambitie 4 De openbare ruimte wordt overal op verzorgd niveau onderhouden en beheerd;
- Ambitie 5 Het inrichten en beheren van de openbare ruimte is een gezamenlijke opgave.



Afbeelding: uitsnede opgavekaart Visie Openbare Ruimte 2025

Het plangebied van het voorliggende uitwerkingsplan behoort volgens de opgavekaart tot de zone 'stadsbuurt' terwijl de Jan van Galenstraat is aangeduid als 'potentiële stadsstraat':

- Deze buurten rondom het centrum hebben zich de afgelopen 15 jaar gekenmerkt door een sterke toestroom van gemiddeld hoogopgeleide bevolking met een stedelijke en uithuizige levensstijl. Dit gaat gepaard met de komst van nieuwe detailhandel en horeca in bestaande stadsstraten, maar ook steeds vaker in woonbuurten. De prettige afwisseling tussen rust en reuring staat soms onder druk door de vestiging van publieksfuncties in woonstraten. De druk op de openbare ruimte neemt in deze buurten ook toe door meer (fiets)parkeren en ondergrondse infrastructuur.
  In gemengde stadsbuurten ligt de focus tot 2025 op meer ruimte voor verblijf, voetgangers en fietsers, het beperkt toestaan van publieksvoorzieningen in woonbuurten en het verbeteren van buurtgroen.
- In (nieuwe) stadsbuurten is een groeiende vraag naar levendige openbare ruimten en publieksfuncties. Deze kan het best een plek vinden langs het bestaande hoofdnetwerk van stadsstraten. Op de Visiekaart staan potentiële stadsstraten. Bij deze potentiële stadsstraten ligt de focus op het, in aansluiting op bestaande stadsstraten, maken van logische straatprofielen met

veel ruimte voor verblijf, voetgangers en fietsers en een goede aansluiting op aangrenzende bebouwing met publieksfuncties.

Conclusie
Het plangebied zal door de beoogde transformatie leiden tot de toevoeging van een nieuwe gemengd woongebied in dit deel van de stad. Bij de herinrichting van de openbare ruimte zal hier rekening mee worden gehouden aangezien er voldoende openbaar toegankelijke ruimte beschikbaar zal zijn voor verblijfsfuncties, voetgangers en fietsers. Dit is mede mogelijk doordat parkeren in gebouwde parkeervoorzieningen wordt gerealiseerd. Door de nieuwe bebouwing en de plint met commerciële ruimtes zal de Jan van Galenstraat als stadsstraat gaan fungeren.

Hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten

4.1 Verkeer

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 indertijd al meer dan 7 jaar oud was, is het verkeersonderzoek enkele jaren gelden door Goudappel geactualiseerd (kenmerk 004639.20190730.R1.06, d.d. 7 februari 2020, zie bijlage 2). Naar aanleiding van onder meer de invoering van een maximum snelheid van 30 km/u op diverse wegen heeft recentelijk een nieuwe actualisatie door Goudappel plaatsgevonden (kenmerk: 017208.20240819.R1.07, d.d. 18 april 2025, zie bijlage 4). Volledigheidshalve wordt in het navolgende ingegaan op de beide actualisaties.

Actualisatie verkeersonderzoek 2020

In de actualisatie van 2020 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.

In 2015 en 2018 zijn tellingen uitgevoerd bij de in- en uitgangen van FCA. Uit de telling in 2018 volgen lagere verkeersaantallen dan bij de telling in 2015. Dat wordt verklaard doordat er in 2015 meer bedrijfsruimte op het terrein aanwezig was dan in 2018. De telling uit 2015 geef daarom een betere indicatie van de verkeersgeneratie van het maximaal mogelijke programma dan de telling uit 2018 of dat een recente telling zou doen. Er is in de actualisatie van het verkeersonderzoek in 2020 daarom gebruik gemaakt van de telling in 2015. Voor de actualisatie van het verkeersonderzoek is verder de specifieke verkeersgeneratie voor de (mogelijke) invulling van de Centrale Markthal bepaald.

Ten aanzien van de verkeersgeneratie blijkt uit de actualisatie van het verkeersonderzoek in 2020 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 verdeeld 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. (NB: deze fysieke aanpassingen van het kruispunt (Jan van Galenstraat – Willem de Zwijgerlaan) hebben inmiddels plaatsgevonden, zie ook de beschrijving van de resultaten van de actualisatie van het verkeersonderzoek in 2025).

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 grotere 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. Om dit knelpunt te voorkomen is aanpassing van het kruispunt noodzakelijk. In mei 2021 heeft de Centrale Verkeerscommissie (CVC) daarom besloten dat de kruising vorm zal worden gegeven door middel van een rotonde.

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. Het verkeer van het naar het plangebied van dit uitwerkingsplan zal via kruispunt 2 (Jan van Galenstraat - ingang Food Center/toekomstige Vanillestraat) rijden. Om de doorstroming op dit kruispunt te waarborgen zal de kruising worden heringericht als rotonde. De aanleg van deze rotonde volgt in een later stadium, nadat er participatie met de buurt heeft plaatsgevonden.

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 3). 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.

Actualisatie verkeersonderzoek 2025

Per 8 december 2023 is de maximum snelheid op veel wegen in Amsterdam verlaagd naar 30 km/u, onder andere ook op enkele wegen rondom het FCA-terrein. Deze snelheidsverlaging leidt tot andere geluidsbelastingen van het wegverkeer. Omdat het verkeer sinds 8 december 2023 mogelijk andere keuzes maakt is het ten behoeve van akoestisch onderzoek nodig om te beschikken over actuele verkeersintensiteiten. De precieze gevolgen van de snelheidsverlaging op de verkeerstromen zijn inmiddels inzichtelijk. Ook is er een nieuwe versie van het verkeersmodel beschikbaar. Het hiervoor beschreven verkeersonderzoek uit 2020 is daarom door Goudappel geactualiseerd (kenmerk: 017208.20240819.R1.07, d.d. 18 april 2025, zie bijlage 4). De actualisatie heeft betrekking op (1) de snelheidsverlaging bij omliggende wegen, (2) het meest recente verkeersmodel, (3) een ander prognosejaar, namelijk 2035, en (4) twee in plaats van één toegangspoort aan de noordzijde van het terrein. Andere gehanteerde uitgangspunten, zoals het programma, zijn ongewijzigd.

Uit de actualisatie 2025 blijkt dat de verkeersintensiteiten rondom het FCA-terrein, ten opzichte van de toekomstige situatie zonder ontwikkeling van het FCA-terrein, toenemen als gevolg van de planontwikkeling. Aan de noordkant van het terrein neemt de hoeveelheid verkeer met circa 500 motorvoertuigen per etmaal toe als gevolg van de verplaatsing van de hoofdentree. Al het vrachtverkeer, werknemers van het terrein en een deel van de bezoekers rijden in de toekomstige situatie via de Haarlemmerweg van/naar het Food Center. Aan de zuidkant is een toename van circa 1.900 motorvoertuigen per etmaal zichtbaar als gevolg van de transformatie van de Centrale Markthal en de ontwikkeling van 1.700 woningen. De verkeersgeneratie is ondanks de ontwikkeling van de woningen en de Centrale Markthal lager dan in de huidige situatie. Doordat al het vrachtverkeer van en naar het FCA niet langer via de Jan van Galenstraat rijdt komt daar wegcapaciteit vrij voor autoverkeer. Het verdwijnen van het vrachtverkeer wordt daardoor gecompenseerd door de toename van autoverkeer. De toename op de Haarlemmerweg is beperkter, doordat daar het omgekeerde effect optreedt.

Net als in 2020 is bij de actualisatie in 2025 gekeken naar de verkeersafwikkeling op de relevante kruispunten, zijnde:

- 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).

Uit kruispuntanalyses blijkt dat de verkeersafwikkeling in zowel de autonome situatie 2035 als de plansituatie 2035 goed is voor de kruispunten Haarlemmerweg – Vredenhofweg (1), Jan van Galenstraat – Willem de Zwijgerlaan (3) en Jan van Galenstraat – Admiraal de Ruijterweg (4). De planontwikkeling resulteert in beperkte toenames van de cyclustijden, waarmee de verkeersafwikkeling op deze kruispunten niet significant verslechtert. Wel is er bij de kruispunten Haarlemmerweg – Vredenhofweg (1) en Jan van Galenstraat – Willem de Zwijgerlaan (3) kans dat wachtrijen voor bepaalde rijrichtingen in de spitsen incidenteel dermate oplopen dat deze de opstelvakken voor andere richtingen blokkeren. Nergens zorgt dit voor directe problemen. Indien mogelijk kunnen opstelvakken verlengd worden om deze incidentele blokkades te voorkomen.

Voor het kruispunt Jan van Galenstraat – ingang Food Center (2) geldt dat het nieuwe ontwerp van het voorrangsplein dat hiervoor is opgesteld goed in staat is het verkeer af te wikkelen. Dat komt vooral doordat de nieuwe oost-westfietsroute door het Marktkwartier zorgt voor een afname van de hoeveelheid

fietsers langs de Jan van Galenstraat. Daarmee ontstaan er meer hiaten voor afslaand verkeer, waardoor het kruispunt goed functioneert. In de definitieve situatie is de nieuwe fietsverbinding daarom voorwaardelijk voor het functioneren van het kruispunt.

In het rapport van de actualisatie 2025 is ook ingegaan op de verschillen tussen het onderzoek 2025 en het eerder uitgevoerde onderzoek 2020. De verschillen zitten met name in de berekening van de intensiteiten. In de actualisatie 2025 is gebruik gemaakt van het recent geactualiseerde verkeersmodel (VMA5.0), in de eerdere studie was versie 2.5 gebruikt. Een ander verschil is dat de actualisatie 2025 in verband met vertraging in de planontwikkeling kijkt naar prognosejaar 2035, waar het eerdere onderzoek prognosejaar 2030 had. Verder is de op tellingen gebaseerde verkeersgeneratie van de bedrijvigheid op het FCA in de actualisatie 2025 direct meegenomen in de modelberekening, in plaats van dat deze is gebruikt om de resultaten te corrigeren. Als laatste is in de actualisatie 2025 uitgegaan van twee toegangspoorten aan de noordzijde van FCA, waar in het onderzoek uit 2020 uit was gegaan van één toegangspoort. Als gevolg van deze verschillen zitten er enkele verschillen in de output. Zo is in het voorgaande verkeersonderzoek 2020 geconcludeerd dat de vormgeving van het kruispunt Jan van Galenstraat-Willem de Zwijgerlaan (3) een te hoge cyclustijd heeft. Inmiddels is er op de westelijke tak van dit kruispunt een opstelstrook toegevoegd, waardoor elke richting daar zijn eigen strook heeft. Verder volgt uit de resultaten van de actualisatie 2025 dat de intensiteit op de Willem de Zwijgerlaan een stuk lager komt te liggen dan de prognoses die gebruikt zijn voor het vorige onderzoek. In de actualisatie 2020 was ook geconcludeerd dat het kruispunt van de Jan van Galenstraat met de ingang Food Center als ongeregeld kruispunt het verkeer niet goed kan afwikkelen. In die berekening was geen rekening gehouden met het nieuwe ontwerp als voorrangsplein, waardoor het verkeer wel goed kan worden afgewikkeld. Daarnaast is geen rekening gehouden met een sterke reductie van de hoeveelheid fietsers door de komst van een nieuwe oost-westfietsverbinding.

4.2 Parkeren

Bij de herontwikkeling tot woongebied dient rekening te worden gehouden met het realiseren van voldoende parkeergelegenheid voor auto's, fietsen en scooters. Dit is noodzakelijk voor het goed functioneren van het plangebied en om overlast in de omgeving van het plangebied te voorkomen. Conform het geldende bestemmingsplan wordt daarbij uitgegaan van het gemeentelijke parkeerbeleid. Doordat de Centrale Markthal geen eigen parkeergelegenheid krijgt zal in het woongebied in beginsel ook rekening moeten worden gehouden met werknemers en bezoekers van de hal.

In de navolgende subparagrafen wordt inzichtelijk gemaakt wat de minimale parkeerbehoefte is bij het maximum programma en hoe deze parkeerbehoefte zal worden opgelost.

4.2.1 Auto's

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

- 8.000 m² bedrijven (waarvan maximaal 2.000 m² bvo buik- en servicebedrijven);
- 750 m² bvo detailhandel (mits dat niet al in het woongebied is gerealiseerd);
- 2.400 m² horeca van categorie 3 en 4;
- 3.000 m² horeca van categorie 5;
- Voor het overige consumentverzorgende dienstverlening, publieksgerichte zakelijke dienstverlening en maatschappelijke voorzieningen (niet geluidsgevoelig).

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

In het woongebied is binnen het bestemmingsplan het volgende maximale programma toegestaan:

- 1.700 woningen;
- 3.000 m² bvo detailhandel, consumentverzorgende en publieksgerichte zakelijke dienstverlening, horeca van categorie 3 en horeca van categorie 4 en maatschappelijke voorzieningen (waarvan maximaal 750 m² bvo detailhandel, mits dat niet al in de Centrale Markthal is gerealiseerd, en 450 m² bvo horeca van categorie 3 en horeca van categorie 4);
- 3.500 m² bvo integraal kind centrum (voorheen brede school).

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

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

functie	*oppervlak/ aantal*	*minimale parkeernorm*	*minimaal aantal pp*
Horeca 5 (3* hotel)	100 kamers	0,32 per kamer	32
Horeca 4	2.400 m² bvo	4,0 pp per 100 m²	96
Detailhandel	2.000 m² bvo	1,3 pp per 100 m²	26
Bedrijven en overige functies	8.600 m² bvo	4,2 pp per 100 m²	362
TOTAAL			**516**

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

functie	*oppervlak/ aantal*	*minimale parkeernorm*	*minimaal aantal pp*
Wonen vrije sector tussen 30 en 60 m² bvo (15%)	255	0,3 pp per woning	76,5
Wonen vrije sector boven 60 m² bvo (60%)	1.020	0,6 pp per woning	612
Wonen sociale huur (25%)	425	0 pp per woning	0
Wonen bezoekers	1.700	0,1 pp per woning	170
Horeca 4	450 m² bvo	4,0 pp per 100 m²	18

Detailhandel	750 m² bvo	1,3 pp per 100 m²	9,75
Publieke dienstverlening	1.000 m² bvo	0,6 pp per 100 m²	6
Consumentverzorgende dienstverlening (bijvoorbeeld sauna)	600 m² bvo	1,6 pp per 100 m²	9,6
Integraal kind centrum, inclusief kinderopvang	18 leslokalen, 1.300 m² bvo kinderopvang	0,5 pp per leslokaal en 0,7 per 100 m²	18,1
TOTAAL			**927**

Tabel: minimale parkeerbehoefte woongebied bij maximale invulling volgens het bestemmingsplan

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

Het voorliggende uitwerkingsplan voor het oostelijk deel van het plangebied leidt gelet op het maximum toegestane programma tot de volgende parkeerbehoefte, waarbij onderscheid is te maken tussen bewoners en bezoekers.

functie	*oppervlak/ aantal*	*minimale parkeernorm*	*minimaal aantal pp*
Wonen vrije sector tussen 30 en 60 m² bvo (15%)	216	0,3 pp per woning	65
Wonen vrije sector boven 60 m² bvo (60%)	322	0,6 pp per woning	194
Wonen sociale huur (25%)	233	0 pp per woning	0
TOTAAL	770 woningen		**259**

Tabel: minimale parkeerbehoefte bewoners plangebied bij maximale invulling volgens het voorliggende uitwerkingsplan

functie	*oppervlak/ aantal*	*minimale parkeernorm*	*minimaal aantal pp*
Wonen bezoekers	770	0,1 pp per woning	77

Horeca 4	450 m² bvo	4,0 pp per 100 m²	18, tenzij de horeca in de 3e Uitwerking wordt gerealiseerd*
Consumentverzorgende dienstverlening (sauna)	1.100 m² bvo	1,6 pp per 100 m²	18
TOTAAL	4.950 m² bvo en 770 woningen		**113**

Tabel: minimale parkeerbehoefte bezoekers plangebied bij maximale invulling volgens het voorliggende uitwerkingsplan
**) voor het gehele woongebied geldt een maximum van 450 m² aan horeca 4, vanuit worst-case is in het voorliggende uitwerkingsplan rekening gehouden met een volledige invulling in het plangebied*

Voor het minimaal benodigde aantal parkeerplaatsen vanwege de Centrale Markthal wordt mogelijk gekeken naar de optie om de benodigde parkeerplaatsen op een gedeelte van de parkeerdaken van de bedrijfsgebouwen in het bedrijvendeel te realiseren. De omvang van deze bedrijfsgebouwen is zodanig dat deze voldoende ruimte bieden voor het parkeren op het dak door het personeel van de bedrijven én het parkeren op het dak van personeel en bezoekers van de Centrale Markthal. Het gedeelte van de parkeerdaken voor parkeren vanwege de Centrale Markthal zal in dat geval toegankelijk worden gemaakt via de noordzijde en/of vanuit het openbare deel (het woongebied). Om delen van de parkeerdaken van de bedrijfsgebouwen toegankelijk te maken voor personeel en bezoekers van de Centrale Markthal zal wel eerst een separate planologische procedure met bijbehorende participatie moeten worden doorlopen aangezien een dergelijk gebruik momenteel niet is toegestaan in het geldende bestemmingsplan. Uitgangspunt voor dit uitwerkingsplan is dan ook dat het parkeren vanwege de Centrale Markthal volledig ondergronds in het woongebied plaatsvindt.

In het minimaal benodigde aantal parkeerplaatsen voor de woningen in het woongebied kan worden voorzien via twee ondergrondse parkeergarages onder de woonhoven. Deze parkeergarages krijgen voldoende omvang en diepte om het minimaal benodigd aantal parkeerplaatsen te realiseren, inclusief de parkeerplaatsen voor bezoekers van de functies in het woongebied. Uiteindelijk zijn er meer plekken beschikbaar dan dat er volgens de minimum normen nodig zijn. Ook is het mogelijk om het minimaal benodigde aantal parkeerplaatsen vanwege personeel en bezoekers van de Centrale Markthal in de ondergrondse parkeergarages te realiseren als blijkt dat het parkeren op een gedeelte van de parkeerdaken in het bedrijvendeel niet (geheel) haalbaar is. De ondergrondse parkeergarage in het oostelijk woonhof zal dan (deels) tweelaags worden om zo voldoende capaciteit te bieden.

Wel is het zo dat er in de eerste bouwfases beperkt minder plekken in de garage beschikbaar zijn dan noodzakelijk volgens de minimum parkeernorm. Dat zal worden opgelost door voor deze bewoners tijdelijke parkeerplekken op maaiveld te realiseren ter plaatse van de Marktweide. Hier zullen ook 143 tijdelijke parkeerplaatsen worden aangelegd voor eerst de bezoekers van de woningen en de commerciële ruimtes in het westelijk deel van het woongebied (zie voorgaande tabel). Daarnaast zullen er ook tijdelijke parkeerplaatsen worden aangelegd ten behoeve van de Centrale Markthal (maximaal 516 parkeerplaatsen). De tijdelijke parkeerplaatsen voor bewoners zullen al gauw komen te vervallen doordat deze bewoners hun auto alsnog in de gebouwde parkeervoorziening kunnen parkeren bij de volgende bouwfase. De maximale capaciteit van het tijdelijke parkeerterrein zal daardoor in beginsel 659 parkeerplaatsen bedragen. Er is daarbij echter nog geen rekening gehouden met aanwezigheidspercentages. Zo zullen de bezoekers en werknemers van de bedrijven in de Centrale Markthal grotendeels op een ander tijdstip parkeren (overdag op doordeweekse dagen) dan bezoekers van de horeca of de woningen ('s avonds en in de weekenden). De maximaal benodigde parkeercapaciteit voor bezoekers van het woongebied en de Centrale Markthal bedraagt daardoor 403 parkeerplaatsen.

Zodra de school in het westelijk deel van het woongebied opgeleverd is en er een speelterrein in de Marktweide beschikbaar moet zijn (naar verwachting 2030) zal er, als blijkt dat de benodigde ruimte voor het tijdelijk parkeren op de resterende gronden onvoldoende is, elders in het oostelijke deel van het woongebied een tijdelijke aanvullende parkeeroplossing gerealiseerd worden. Dit tot het moment dat de definitieve parkeervoorziening gereed is (medio 2035). De ruimte elders in het oostelijke deel van het woongebied komt beschikbaar doordat de parkeervraag van de nu nog aanwezige bedrijven in het plangebied dan is komen te vervallen (door verhuizing of beëindiging). Er is ook tijdens de bouw van het voorliggende woongebied vanwege de gefaseerde aanleg voldoende ruimte beschikbaar voor een tijdelijk parkeerterrein op maaiveld. In combinatie met de gefaseerde aanleg van een tweelaagse parkeerkelder is er daarmee voldoende parkeergelegenheid beschikbaar.

De tijdelijke parkeerplaatsen ter plaatse van de toekomstige Marktweide zijn in de 3e uitwerking voor een periode van 5 jaar mogelijk gemaakt via een tijdelijke bestemming. Indien nodig zal voor een eventueel tijdelijk parkeerterrein in het oostelijk woongebied te zijner tijd een juridisch-planologische procedure worden gevolgd om het parkeerterrein in de deze fase tijdelijk mogelijk maken.

4.2.2 Fietsen en scooters

Het programma zoals dat is beschreven in subparagraaf 4.2.1 leidt uiteraard ook tot een parkeerbehoefte voor fietsen en scooters. Zo zijn er voor de 1.700 woningen in het woongebied alleen al enkele duizenden fiets- en scooterparkeerplekken nodig. Ook voor de niet-woonfuncties, onder meer in de Centrale Markthal, zijn veel plekken nodig. De parkeerbehoefte voor het woongebied en de Centrale Markthal zal worden opgelost via inpandige en gezamenlijke fiets- en scootervoorzieningen die goed bereikbaar zullen en moeten zijn vanuit de openbare ruimte. Om het gebruik van fiets - en scooterstallingen te bevorderen is het verder noodzakelijk dat de loopafstand tot de betreffende fiets- en scooterstalling beperkt is. In de praktijk zal dit er toe leiden dat er meerdere fiets- en scooterstallingen zullen worden gerealiseerd, verspreid over het plangebied. De omvang per stalling zal nader worden uitgewerkt. Bij het ontwerp van de nieuwbouw zal in ieder geval rekening worden gehouden met voldoende parkeergelegenheid voor fietsen en scooters. De omvang van het plangebied is zodanig dat er genoeg ruimte is om voldoende parkeergelegenheid voor fietsen en scooters te realiseren. In de huidige planvorming zijn binnen de kelder 2.818 fietsplekken en 94 scooterplekken voorzien voor de woningen en commerciële voorzieningen in het woongebied. Op maaiveldniveau is er vooralsnog ruimte voor 934 fietsplekken en 8 scooterplekken.

Fietsparkeren voor bezoekers van het woongebied zal deels plaatsvinden in gebouwde voorzieningen in de begane grondlaag van de wandgebouwen en deels op verharding bij de entrees van de palazzino’s.

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

4.3 Geluid

Het voorliggende uitwerkingsplan heeft betrekking op geluidsgevoelige functies zodat een onderzoek naar wegverkeerslawaai als bedoeld in de Wet geluidhinder nodig is (zie subparagraaf 4.3.1). Daarnaast zal het toekomstige FCA, net als in de huidige situatie, geluid produceren en zodoende gevolgen hebben voor bestaande en toekomstige woningen in de omgeving. In het kader van een goede ruimtelijke ordening en de daarmee samenhangende milieuzonering is akoestisch onderzoek verricht. Op het geluid vanwege het nieuwe FCA zal in subparagraaf 4.4.2 nader in worden gegaan. In het woongebied zelf zullen ook enkele functies worden gerealiseerd die tot geluidsoverlast bij de nieuwe woningen zouden kunnen leiden. Het gaat daarbij om (mogelijke) horeca in het paviljoen. Deze geluidsbron is in het kader van goede ruimtelijke ordening ook onderzocht (zie subparagraaf 4.4.3).

4.3.1 Wegverkeerslawaai

De nieuwe woningen zijn gelegen in de geluidszone van de tot 8 december 2023 gezoneerde weg Jan van Galenstraat. Daarnaast kan de zuidelijke ontsluitingsweg (Vanillestraat) relevant zijn. In het kader van de Wet geluidhinder en goede ruimtelijke ordening is door Aveco de Bondt akoestisch onderzoek verricht (projectnummer: 16021207, d.d. 23 oktober 2023, zie bijlage 5). Inmiddels is de snelheid van de Jan van Galenstraat verlaagd naar 30 km/u waardoor er bij deze weg geen sprake meer is van een formele geluidszone langs wegen in de zin van de Wet geluidhinder.

In het akoestisch onderzoek is rekening gehouden met zowel fasering in de realisatie als de eindvariant. Voor de verkeersintensiteiten is gebruik gemaakt van verkeersonderzoeken die zijn verricht door Goudappel Coffeng (zie subparagraaf 4.1). Uit het onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting ter plaatse van de nieuwbouw als volgt is:

- Jan van Galenstraat: Uit de resultaten blijkt dat door het wegverkeer op een aantal woonblokken de voorheen geldende voorkeurswaarde (48 dB) wordt overschreden. Op de zuidgevel van de langs de Jan van Galenstraat gelegen woonblok W4 bedraagt de geluidsbelasting op de gevel maximaal 58 dB. Dit is hoger dan de voorheen geldende voorkeurgrensgrwaarde maar er wordt wel voldaan aan de voorheen geldende maximale ontheffingswaarde van 63 dB. Bij de andere blokken in het plangebied voldoet de geluidsbelasting in de eindsituatie aan de voorheen geldende voorkeurgrenswaarde (48 dB).
- Willem de Zwijgerlaan: De geluidbelasting is minder dan 48 dB en voldoet aan de voorheen geldende voorkeursgrenswaarde.
- Vanillestraat (voorheen Marktstraat): De geluidbelasting van deze 30 km/u-weg bedraagt bij de bebouwing aan de westzijde van het plangebied ten hoogste 58 dB, inclusief aftrek art. 110g Wgh. De geluidbelasting blijft daarmee binnen de aanvaardbare waarden van de Wet geluidhinder. Om een aanvaardbaar woon- en leefklimaat te waarborgen zullen er bouwkundige maatregelen worden getroffen om alle woningen te voorzien van een stille zijde.
- Fasering: Marktkwartier wordt in een aantal bouwfasen gerealiseerd om tot de eindsituatie te komen. Hierdoor is het mogelijk dat er (tijdelijk) een situatie ontstaat waarbij sprake is van minder geluidsafscherming van de nog te bouwen woonblokken ten opzichte van de eindsituatie. Dit doet zich voor tijdens de gehele fasering van de oostelijke helft van het woongebied omdat de gehele afschermende wandbebouwing langs de Jan van Galenstraat pas als laatste gereed is. Hierdoor bedraagt de geluidsbelasting op een deel van de zuidelijke gevels van de wandbebouwing van gebouw W5 tijdelijk maximaal 50 dB.
- Cumulatie: De gecumuleerde geluidsbelasting bedraagt maximaal 66 dB. Deze waarde voldoet aan het gemeentelijk geluidbeleid zodat er sprake is van een aanvaardbare geluidsbelasting.

De geluidsbelasting vanwege de Jan van Galenstraat is op het meest zuidelijke blok hoger dan de voorheen geldende voorkeurswaarde. Het treffen van bron- en overdrachtsmaatregelen (zoals

geluidreducerend asfalt, geluidschermen, etc.) is niet of niet voldoende mogelijk. Wel is de maximum snelheid per 8 december 2023 teruggebracht van 50 km/u naar 30 km/u. Een hogere grenswaarde als bedoeld in de Wet geluidhinder is daarmee niet meer nodig aangezien een hogere grenswaarde uitsluitend betrekking kan hebben op wegen met een maximum snelheid van 50 km/u of hoger.Door de straat rijdt ook geen trams (waar eventueel nog wel een hogere grenswaarde voor nodig kan zijn aangezien de maximum snelheid van 30 km/u niet geldt voor tramverkeer).

Conform het Amsterdams geluidbeleid dienen woningen te worden voorzien van een stille of geluidluwe zijde (48 dB) of lager. De woonblokken in het oostelijk woonhof krijgen door de gekozen verkaveling op voorhand één of meerdere stille zijdes. Om te waarborgen dat uitvoering wordt gegeven aan het Amsterdams geluidbeleid is in de uitwerkingsplannen voor het woongebied een bouwregel opgenomen dat alle woningen dienen te worden voorzien van een stille zijde. Van deze bouwregel kan conform het gemeentelijk beleid in bepaalde gevallen worden afgeweken.

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 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 ter plaatse van het voorliggende uitwerkingsplan 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 navolgende subparagrafen zal nader in worden gegaan op de richtafstanden in relatie tot de mogelijk overlastgevende functies in en rond het plangebied van dit uitwerkingsplan. Het aspect geluid is in dit geval bepalend.

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. 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.

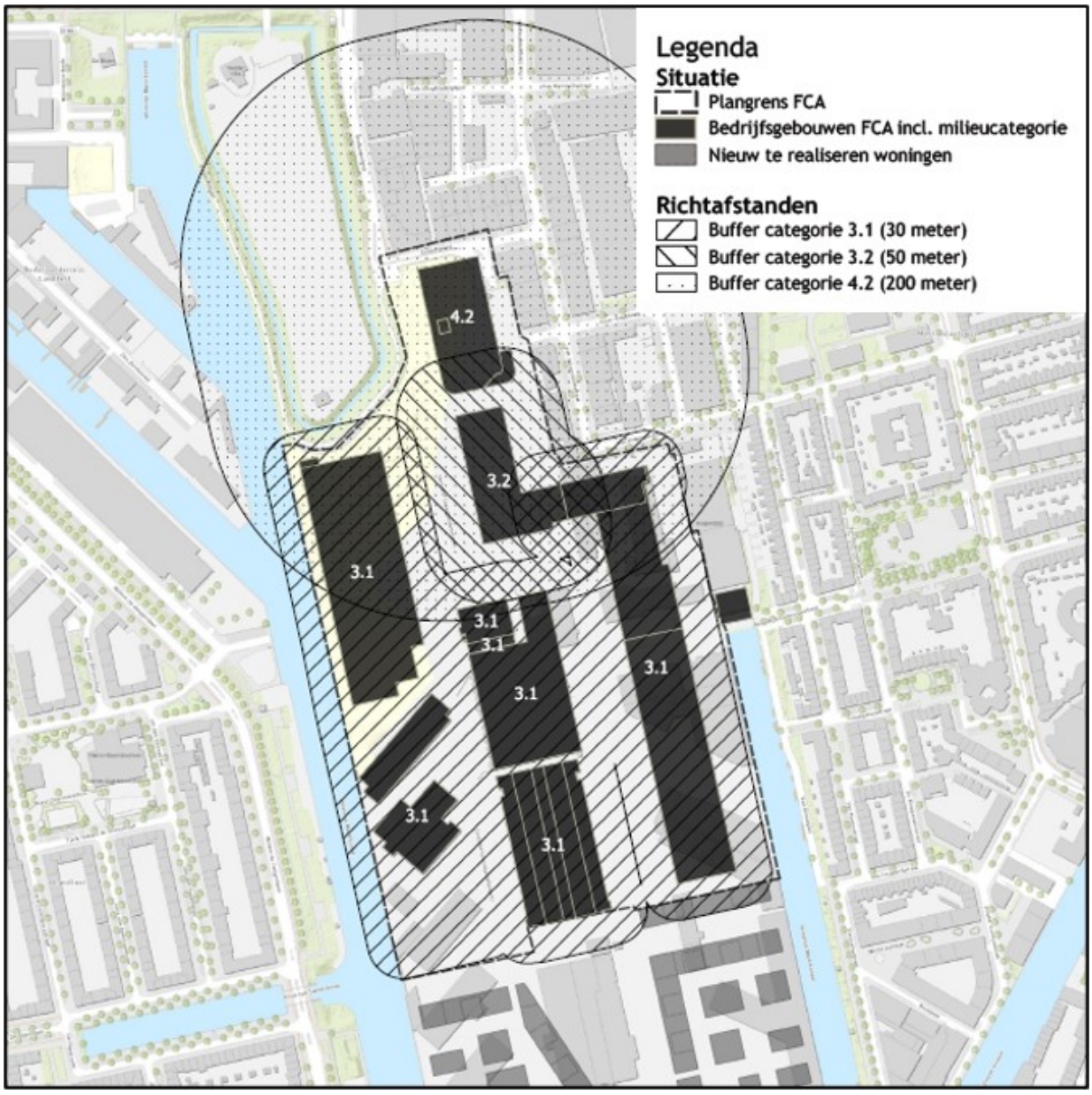
Door Aveco de Bondt is nader ingegaan op milieuzonering (referentie: 16021209_R_JOA_0892, d.d. 22 juni 2023, zie bijlage 6).

4.4.1 Afstanden tussen woningen en mogelijk overlastgevende activiteiten

Het plangebied van het voorliggende uitwerkingsplan grenst direct aan het nieuwe FCA. Binnen de nieuwe bedrijfsgebouwen in het nieuwe FCA worden buik- en servicebedrijven toegestaan die tot maximaal categorie 3.1 behoren, met uitzondering van enkele specifiek aangeduide gronden waar bedrijven zijn toegestaan die tot categorie 3.2 of 4.2 behoren:

1. visverwerkingsbedrijven, verwerken anderszins met een productieoppervlak van meer dan 1.000 m² (sbi-code 152-4, categorie 4.2);
2. visverwerkingsbedrijven, verwerken anderszins met een productieoppervlak van maximaal 1.000 m² (sbi-code 152-5, categorie 3.2);
3. stalling van vrachtwagens (met koelinstallaties (sbi-code 6321-2, categorie 3.2).

De meeste bedrijven in het nieuwe FCA behoren tot maximaal milieucategorie 3.1. De bedrijven die tot maximaal categorie 3.2 of 4.2 behoren zijn specifiek vastgelegd.



Afbeelding: beoogde milieuzonering met milieucategorieën (bron: onderzoek milieuzonering FCA)

De richtafstand in het B&M bedraagt 50 meter voor bedrijven die tot categorie 3.1 behoren. Deze richtafstand mag vanwege de ligging in gemengd stedelijk gebied worden verkleind naar 30 meter. Binnen 30 meter van het nieuwe FCA zijn in het plangebied van het voorliggende uitwerkingsplan nieuwe woningen toegestaan, namelijk woongebouw S3. Er wordt daarmee niet voldaan aan de richtafstand tussen bedrijfsactiviteiten die tot milieucategorie 3.1 behoren en de tot gemengd stedelijk gebied behorende nieuwe woningen in het plangebied.

Voor het in het nieuwe FCA toegestane visverwerkingsbedrijf dat tot milieucategorie 4.2 behoort bedraagt de richtafstand in het B&M 300 meter. Deze richtafstand mag vanwege de ligging in gemengd stedelijk gebied worden verkleind naar 200 meter. Het plangebied van het voorliggende uitwerkingsplan is niet gelegen binnen 200 meter van het betreffende bedrijfsgebouw waar het visverwerkingsbedrijf is voorzien.

Voor het in het nieuwe FCA toegestane functies visverwerkingsbedrijf en vrachtwagenparkeren, welke beide tot milieucategorie 3.2 behoren, bedraagt de richtafstand in het B&M 100 meter. Deze richtafstand mag vanwege de ligging in gemengd stedelijk gebied worden verkleind naar 50 meter. Het plangebied van het voorliggende uitwerkingsplan is niet gelegen binnen 50 meter van het betreffende bedrijfsgebouw en/of vrachtwagenparkeren.

In het woongebied zijn een school en horeca voorzien. Deze functies kunnen tot geluidsoverlast leiden bij omliggende woningen aangezien de beide functies op relatief korte afstand van woningen worden voorzien.

Geconcludeerd kan worden dat het voorliggende uitwerkingsplan niet volledig voldoet aan de richtafstanden vanwege het nieuwe FCA zodat er op het gebied van milieuzonering een akoestisch onderzoek noodzakelijk (zie subparagraaf 4.4.2). Er is ook een akoestisch onderzoek gedaan voor de in het uitwerkingsplan mogelijk gemaakte horeca en de in het westelijk deel gelegen school (zie subparagraaf 4.4.3). In de navolgende subparagraaf zal als eerst in worden gegaan op het toetingskader vanwege het aspect geluid.

4.4.2 Geluid bedrijven nieuwe FCA

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. een 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. een maximaal geluidniveau (LAmax, piekgeluiden) van 70 dB(A) in de dagperiode, 65 dB(A) in

de avondperiode en 60 dB(A) in de nachtperiode;
3. een 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 geluidgevoelige bestemmingen in gebiedstype gemengd gebied ten hoogste:
  1. een 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. een 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. een verkeersaantrekkende werking van 65 dB(A) in de dagperiode, 60 dB(A) in de avondperiode en 55 dB(A) in de nachtperiode;
     Indien aan geluidsbelastingen onder 1 t/m 3 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 slap 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. Stap 1 van het voorgaande toetsingskader is daardoor niet toereikend. De bestaande woonfuncties zijn overigens niet gelegen binnen het plangebied van dit uitwerkingsplan.

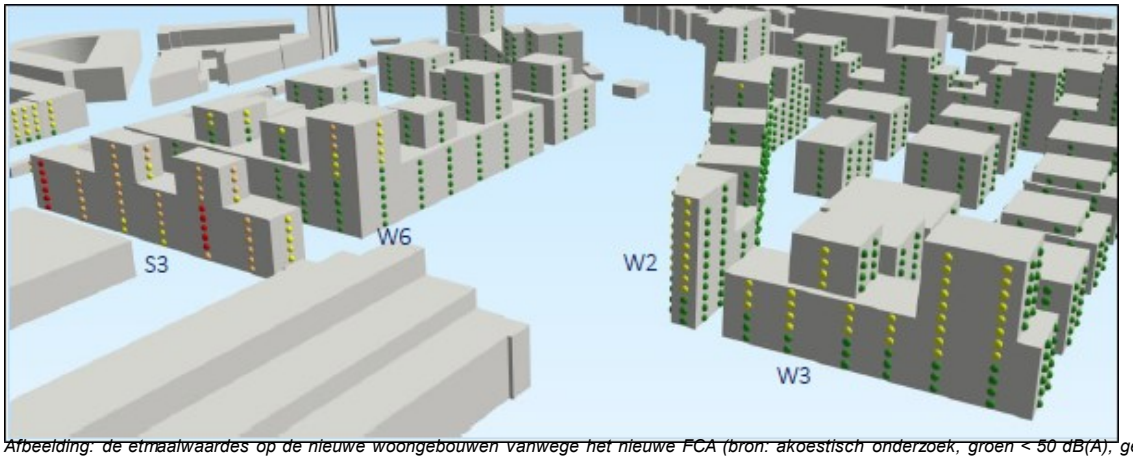
Toetsing stap 2 (akoestisch onderzoek)

Doordat stap 1 niet toereikend is, is door Aveco de Bondt akoestisch onderzoek verricht (projectnummer: 16021207, d.d. 28 januari 2025, zie bijlage 7). In het akoestisch onderzoek is rekening gehouden met zowel fasering tijdens de realisatie als in de eindsituatie. 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. Ook is uitgegaan van de diverse bronmaatregelen zoals deze uitgangspunt zijn voor de herontwikkeling van het het nieuwe FCA, alsmede het uitgangspunt dat alle bronnen gezamenlijk worden beschouwd.

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

- Bij een deel van de nieuwe woningen bedraagt het langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus ($L_{Ar,LT}$) ten hoogste 63 dB(A) terwijl het L_{Amax} ten hoogste 60 dB(A) in de nachtperiode bedraagt, met uitzondering van enkele blokken waar het L_{Amax} in de nachtperiode hoger is. Zo bedraagt de LA_{max} in de nachtperiode ten hoogste 78 dB(A) bij de noordgevel van S3 door het rijden van de

vrachtwagens, de akoestische achteruitsignalering en het klepperen van de lepels van de heftrucks. 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.



Afbeelding: de etmaalwaardes op de nieuwe woongebouwen vanwege het nieuwe FCA (bron: akoestisch onderzoek, groen < 50 dB(A), geel 51-55 dB(A), oranje 56-60 dB(A) en rood > 60 db(A))

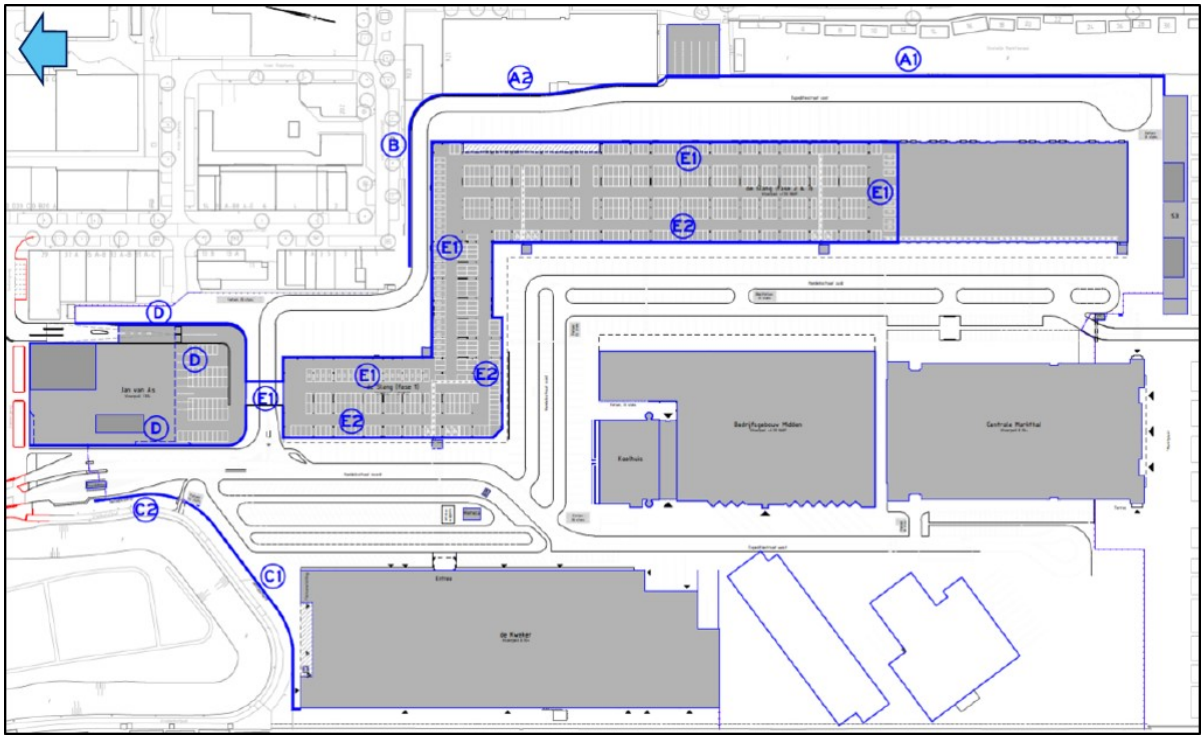
In het voorliggende uitwerkingsplan is de geluidsbelasting bij de gebouwen S3 en W6 hoger dan de richtwaarde van 50 dB(A) van stap 2. Het gaat daarbij hoofdzakelijk om de op het noorden georiënteerde gevels van deze gebouwen. De geluidsbelasting bedraagt ten hoogste 64 dB(A) op de noordgevel van S3. Daarnaast ondervindt de noordgevel van gebouw S3 in de nachtperiode een maximaal geluidniveau (L_{Amax}) hoger dan de richtwaarde van 60 dB(A), namelijk 78 dB(A) vanwege het rijden van de vrachtwagens, de akoestische achteruitsignalering en het klepperen van de lepels van de heftrucks. Ook bij een deel van de noordgevel van W6 is het maximaal geluidniveau (L_{Amax}) in de nachtperiode hoger dan de richtwaarde van 60 dB(A).

Zonder aanvullende maatregelen zullen de betreffende woningen in blokken S3 en W6 een langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus $L_{Ar,LT}$, een maximale geluidniveau L_{Amax} en/of jaargemiddeld geluidsniveau L_{den} ondervinden die hoger is dan de richtwaarden als bedoeld bij stap 2 van de handreiking. Dat geldt ook voor diverse bestaande woningen en woonschepen.

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. Deze varianten zijn uitsluitend relevant voor de bestaande (bedrijfs)woningen en woonschepen aan de oostzijde en zullen in het hiernavolgende daarom verder buiten beschouwing worden gelaten. In paragraaf 4.4.4 van de toelichting van het op 3 oktober 2023 vastgestelde uitwerkingsplan 'Food Center Amsterdam - 1e Uitwerking' is uitgebreid ingegaan op de varianten en de effecten daarvan (NB: de 1e Uitwerking is het uitwerkingsplan dat een deel van het nieuwe FCA mogelijk maakt). 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)

Het geluid bij de nieuwe woningen van Marktkwartier, waaronder die in het plangebied, kan worden afgeschermd door een aaneengesloten geluidscherm langs de zuidzijde van het terrein van het FCA (lengte circa 320 meter). Gezien de bouwhoogtes van de woonblokken dient het geluidscherm om effectief te zijn dermate hoog te worden (meer dan 15 meter) dat een dergelijk hoog scherm stuit op overwegende bezwaren vanuit zowel stedenbouwkundig als financieel oogpunt. Ook wordt de zuidelijke ontsluiting belemmerd door een aaneengesloten geluidscherm. Het treffen van overdrachtsmaatregelen aan de zuidkant van FCA is derhalve niet verder onderzocht. Het is daarbij ook van belang om in ogenschouw te nemen dat in het huidige milieuzoneringsbeleid van de gemeente Amsterdam er naar een uitstootvrije zone wordt gewerkt tot aan de ring A10 vanaf 2025. De kans is daardoor aanwezig dat er stapsgewijs vanaf medio 2030 voornanelijk 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.

Gelet op de berekende geluidniveaus en uitgaande van het toepassen van geluidschermen op diverse plekken (zie eerdere afbeelding) leidt het bedrijfsgeluid bij onder meer een aantal nieuwe woningen tot een overschrijding van 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.

Toetsing stap 3

Uit de beoordeling van de geluidniveaus aan de maximale richtwaarden als bedoeld bij stap 3 blijkt dat op een aantal gevels van de nieuwe woningen in het toekomstig woongebied bij de blokken S3 en W6 in de dag- en nachtperiode niet wordt voldaan aan de richtwaarden van stap 3 voor het $L_{Ar,LT}$ en in de nachtperiode voor het L_{Amax}). Bij de betreffende woningen zal bij de verdere uitwerking van het ontwerp

nader worden onderzocht welke bouwkundige maatregelen nodig zijn om het geluid alsnog te beperken tot de richtwaarden van stap 3. In het voorliggende uitwerkingsplan voor het woongebied wordt 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).

Conclusie toetsing stap 1 t/m 3

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 nieuwe woningen ten zuiden van woongebouw S3 sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Om dit te borgen is in het uitwerkingsplan een voorwaardelijke verplichting opgenomen. Om te waarborgen dat woongebouw S3 in het noorden tijdig voor voldoende afscherming zorgt, is in dit uitwerkingsplan voor het woongebied ook een voorwaardelijke verplichting opgenomen waardoor achtergelegen bebouwing niet eerder in gebruik mag worden genomen dan dat woongebouw S3 is gerealiseerd.

Bij de noord- en oostgevel van het in het oostelijk deel van het woongebied gelegen woongebouw S3 en de oostelijke en westelijke gevels van de hoogteaccenten op woongebouw S3 wordt niet voldaan aan de richtwaarden van stap 3. De noordelijke gevel van woongebouw S3 zal vanwege de te hoge geluidsbelasting als dove gevel moeten worden uitgevoerd. Bij de oostgevel van woongebouw S3 en de oostelijke en westelijke gevels van de hoogteaccenten op woongebouw S3 kunnen de geluidsbelastingen op de betreffende gevels worden teruggebracht tot geluidsbelastingen die voldoen aan de richtwaarden bij stap 3. Dit kan naar verwachting met reguliere maatregelen (zoals bijvoorbeeld balkonschermen of loggia's).

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

- 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. 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 is beschreven in paragraaf 2.7.2 van de toelichting van het op 3 oktober 2023 vastgestelde uitwerkingsplan 'Food Center Amsterdam - 1e Uitwerking'.
2. Geluidbeperkende maatregelen: Verder is van belang dat er een breed pakket van maatregelen wordt genomen om de geluidoverlast voor de omgeving te beperken, zoals maatregelen in de bedrijfsvoering, maatregelen aan de bron (centrale koelinstallatie op afgeschermde locatie, elektrische heftrucks, geen nachtparkeren van vrachtwagens met koeling buiten een gebouw) 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 op 3 oktober 2023 vastgestelde uitwerkingsplan 'Food Center Amsterdam - 1e Uitwerking'.

3. Bouwkundige maatregelen: Bij de geluidbelaste woonblokken zal bij de verdere uitwerking van het ontwerp nader worden onderzocht welke bouwkundige maatregelen nodig zijn om het geluid alsnog zo veel mogelijk te beperken tot de richtwaarden van stap 3. Dit is naar verwachting met reguliere maatregelen oplosbaar (zoals bijvoorbeeld met balkonschermen of loggia's).
   In het voorliggende uitwerkingsplan is met voorwaardelijke verplichtingen gewaarborgd dat de nieuwe woningen moeten voldoen aan het geluidbeleid van Amsterdam en aan de richtwaarden.

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 bij de nieuwe woningen aanvaardbaar worden geacht als maximale geluidbelasting.

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

- 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 de toelichting van het uitwerkingsplan 'Food Center Amsterdam - 1e Uitwerking' 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.

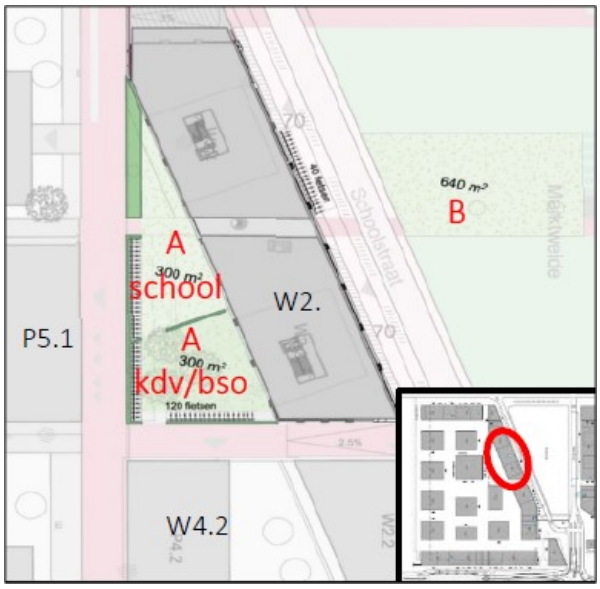
Aan de OD is ook gevraagd of het op voorhand aannemelijk is dat een maatwerkvoorschrift voor een hogere geluidbelasting dan 50 dB(A) verleend zou kunnen worden. De OD concludeert hierover dat de onderzoeken en de gemaakte afwegingen over geluidmaatregelen een voldoende onderbouwing opleveren voor het 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 8).

4.4.3 Geluid school en horeca

In het woongebied zijn een integraal kind centrum (voorheen brede school) met schoolpleinen en horeca met terrassen voorzien. Deze functies kunnen tot geluidsoverlast leiden bij omliggende woningen. In het kader van een goede ruimtelijke ordening en de daarmee samenhangende milieuzonering is door Aveco de Bondt akoestisch onderzoek verricht (projectnummer: 16021207, d.d. 12 mei 2022, zie bijlage 9). De ontwerpkeuzes voor de schoolpleinen liggen vast in het PvE voor de school (integraal kind centrum). Speelruimtes voor kinderdagverblijf en onderbouw van basisschool moeten direct verbonden zijn aan het gebouw (dus in het binnengebied). Speelruimte voor middenbouw en bovenbouw mag ook "los" liggen van het gebouw, in dit geval de Marktweide.

In het akoestisch onderzoek is voor de basisschool uitgegaan van totaal 400 kinderen, waarvan 120 onderbouw en 280 midden/bovenbouw. Voor de Buitenschoolse opvang (BSO) is uitgegaan van 50 kinderen (waarvan 50% onderbouw en 50% midden/bovenbouw) en voor het kinderdagverblijf (KDV) is uitgegaan van maximaal 100 kinderen. Er is rekening gehouden met de binnen Amsterdam gebruikelijke input voor speeltijden en geluidvermogens. Uit het onderzoek blijkt dat het $L_{Ar,LT}$ en L_{Amax} als gevolg van speelterrein A ten hoogste respectievelijk 52 dB(A) en 66 dB(A) bedraagt in de dagperiode bij een aantal appartementen op het binnenhof waarin het speelterrein is voorzien. Bij het buitenspeelterrein op de Marktweide bedraagt het $L_{Ar,LT}$ en L_{Amax} ten hoogste respectievelijk 55 dB(A) en 67 dB(A) bij een aantal appartementen in het westelijk deel van het woongebied. Bij appartementen in het oostelijk deel van het woongebied is geen sprake van een overschrijding zodat geconcludeerd kan worden dat de school geen nadelige gevolgen heeft voor het woon- en leefklimaat in het plangebied voor het voorliggende uitwerkingsplan,



Afbeelding: nieuwbouw rondom de schoolpleinen

In het akoestisch onderzoek is voor wat betreft de horeca uitgegaan van uitsluitend 'lichte' horeca met op één locatie een buitenterras, namelijk bij de Centrale Markthal met een terrasomvang van circa 80 m² (plangebied 3e uitwerking). Bij het in dit uitwerkingsplan mogelijk gemaakte paviljoen waar mogelijk horeca is toegestaan komt geen terras. Bij eventuele horeca in het paviljoen is er daarom geen geluidhinder te verwachten. Nader onderzoek is niet nodig.

4.4.4 Cumulatie

In het akoestisch onderzoek zoals beschreven in de vorige subparagraaf is ook ingegaan op cumulatie van het geluid door relevante geluidsbronnen. Daaruit blijkt dat er geen sprake is van relevante cumulatie van geluid bij de nieuwe woningen.

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 zijn 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 aanwezige verontreiniging relevant.

Sinds het bodemonderzoek uit 2010 hebben er verschillende activiteiten plaatsgevonden, zoals sloop van gebouwen en diverse bodemonderzoeken voor diverse deellocaties. Door DIBEC Milieutechnisch advies is een samenvattend memo opgesteld ten aanzien van de bodemgeschiktheid van het gehele plangebied, inclusief het toekomstige woongebied (kenmerk 55.799/817.025-001, d.d. 30 september 2020, zie bijlage 10). Uit dit memo blijkt dat er sinds de uitgevoerde bodemonderzoeken geen veranderingen (nieuwe bronnen) 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 nieuwe bedrijvendeel FCA en het 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.

In het zuidwestelijk deel van het plangebied van het voorliggende uitwerkingsplan bevindt zich een klein gedeelte van de spot uit het bodemonderzoek uit 2010. Deze spot is conform het geldende bestemmingsplan aangeduid als 'milieuzone' waarbij is bepaald dat nader bodemonderzoek nodig is alvorens er grondroerende werkzaamheden plaatsvinden op een diepte van 2,40 meter - NAP of meer. Dergelijke werkzaamheden zijn op deze plek niet aan de orde want in het plangebied van het uitwerkingsplan zijn op de betreffende plek geen gebouwen en/of kelders voorzien. Een nader bodemonderzoek is daarom niet nodig voor de in het uitwerkingsplan mogelijk gemaakte herontwikkeling.

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 sindsdien een nieuw gemeentelijk verkeersmodel geldt (VMA) en het eerdere onderzoek al meer dan 10 jaar oud is, is een nieuw luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd door Aveco de Bondt (referentie 16021209_AdB_0001_v6.0, d.d. 17 maart 2025, zie bijlage 11).

Het onderzoek is mede gebaseerd op de meest actuele verkeersintensiteiten die voortkomen uit het laatste verkeersonderzoek (zie bijlage 4) en een aanvullende notitie met betrekking tot verkeersintensiteiten van de Marktstraat en Vredenhofweg (zie bijlage 3). 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 2025, is dat de herontwikkeling voldoet aan de jaargemiddelde concentraties en het toegestane aantal overschrijdingen van uur- en 24-uurgemiddelde concentraties voor NO_2, PM_{10}. en $PM_{2,5}$.

Gelet op de resultaten van dit luchtkwaliteitsonderzoek 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 gehele plangebied van het uitwerkingsplan bevindt zich buiten het invloedsgebied van een inrichting waar gevaarlijke stoffen worden geproduceerd of opgeslagen. Onderzoek naar externe veiligheid vanwege inrichtingen is daarmee niet nodig in het kader van het uitwerkingsplan.

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 zodoende een beperking in hoogte, namelijk 135 tot 143 meter NAP vanwege vliegverkeer en 57 tot 59 meter NAP vanwege radar. Het uitwerkingsplan heeft geen betrekking op dergelijke hoogtes en voldoet dus ruimschoots 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 Waterschapsverordening AGV

Voorheen stonden alle regels van het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht nog in de Keur en het Keurbesluit. Deze is sinds de invoering van de Omgevingswet vervangen door 1 nieuw document: de Waterschapschapsverordening. Daarin staan alle regels over wat men wel of niet mag doen bij water, dijken en gemalen. In de Waterschapsverordening staan ook de taken van het waterschap: het beheren van de watersystemen in de regio, het schoonmaken van afvalwater en het onderhouden van wegen die het waterschap beheert. In de Waterschapsverordening staan ook regels over wanneer men bijvoorbeeld vergunning moet aanvragen of wanneer men iets moet melden. Ook staan er regels in voor het oppompen van grondwater en het lozen van bepaalde stoffen in oppervlaktewater.

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 meer dan 300 m² geldt gelet op de Waterschapsverordening, specifiek voor die toename, een vergunningplicht waarbij deze moet worden gecompenseerd in de vorm van 10% 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 maar juist tot een afname van verharding. Ook is er geen sprake van demping van water. 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 Waterschapsverordening .

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 (groendak of waterdak), 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 12), welke door IB en Waternet is geaccordeerd. De maatregelen worden in de verdere ontwerpstappen verder uitgedetailleerd.

4.9.5 Waterkwaliteit

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

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

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

4.9.6 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 verslechterd. In overleg met Waternet kan worden bepaald of en zo ja, wat voor geohydrologisch onderzoek nodig is voor concrete ondergrondse ontwikkelingen.

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

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

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. Voor bijna het gehele grondgebied van de gemeente is daarom op 7 oktober 2021 een parapluherziening 'Grondwaterneutrale Kelders' vastgesteld (zie paragraaf 2.3).

De herontwikkeling van het plangebied van het bestemmingsplan leidt tot de realisatie van één- tot tweelaagse parkeerkelders in het woongebied en een éénlaagse kelder in het bedrijvendeel). Door Aveco de Bondt is daarom geohydrologisch onderzoek uitgevoerd (referentie 205114_R_JHR_0271, d.d. 4 maart 2021, zie bijlage 13). Er is daarbij gekeken naar de effecten van de kelders maar ook de toename aan onverhard oppervlak. Uit het onderzoek blijkt onder meer het volgende:

- Effect van (enkel) de kelders:
  1. In een gemiddelde huidige stationaire situatie zorgen de kelders in het woongebied voor maximaal 4 cm toename (tot NAP -0,4 m) van de grondwaterstand. Bij de kelder op het bedrijvendeel wordt een toename van 3 cm berekend door de parkeerkelder. Dit geldt in voor een stationaire periode met grondwateraanvulling gebaseerd op jaargemiddelde. In de situatie waarbij het infiltrerend oppervlakte toeneemt stijgt de grondwaterstand met meer dan 5 cm.
  2. In het klimaatscenario Wh2050 stijgt de freatische grondwaterstand tussen de kelders met maximaal 4 cm (tot NAP -0,2 m) en zorgt de kelder voor maximaal 5 cm verdroging aan de zuidzijde van de kelder in het westelijk deel van het woongebied.
     Bij een situatie waarbij in het klimaatscenario met een Wh2050 een T2 bui valt, stijgt de grondwaterstand in het gehele plangebied. Er is geen extra effect van de kelders waarneembaar.
- Effect kelders en toename onverhard oppervlak:
  1. Over het algemeen stijgt de freatische grondwaterstand onder invloed van toename van neerslag (infiltratie) meer. In de huidige situatie stijgt het freatisch grondwater onder invloed van toenemend onverhard oppervlakte met maximaal 30 cm (tot circa NAP -0,15 m) tussen de beide parkeerkelders in het woongebied.
  2. In het klimaat scenario Wh2050 (0) zijn twee verschillende toenames van de freatische grondwaterstand berekend:
     a. Ten opzichte van de huidige gemiddelde grondwaterstand: 42 cm toename tot circa NAP 0,0 m (parkeerkelders inclusief toename onverhard oppervlakte).
     b. Ten opzichte van de grondwaterstand in Wh2050: 26 cm toename tot circa NAP 0,0 m (parkeerkelders inclusief toename onverhard oppervlakte).
        De Marktweide tussen de parkeerkelders wordt aangelegd op circa NAP +1,0 m. Er resteert derhalve een ontwateringsdiepte van circa 100 cm. Deze ontwateringsdiepte is voldoende.
- Ontwateringsdiepte: Voor elk klimaatscenario is de ontwateringsdiepte bepaald. Door de verhoging van het maaiveld leidt dit ter plaatse van de Marktweide (tussen de beide kelders in het woongebied) niet tot onvoldoende ontwateringsdiepte. Uit de berekening komen wel een aantal aandachtslocaties naar voren waar er onvoldoende ontwateringsdiepte (50 cm) is. Hier zijn mitigerende maatregelen benodigd.
- Mitigerende maatregelen: In overleg met Waternet is overeengekomen dat ondanks het minimale effect van de kelders toch mitigerende maatregelen benodigd zijn. Er is afgesproken dat de er grondverbetering van 1 m breed in de zandige ophooglaag rondom de kelders toegepast wordt. De grondverbetering dient uitgevoerd te worden met uiterst grof zand/grind met een doorlatendheid van circa 80 m/dag.

Het voorliggende uitwerkingsplan heeft, mede gelet op het toepassen van mitigerende maatregelen, geen nadelige gevolgen voor de grondwaterhuishouding in en rondom het plangebied. Met de mitigerende maatregelen kan worden voldaan aan het vereiste van grondwaterneutraliteit van de beoogde kelders, zoals ook zal worden geborgd in het paraplubestemmingsplan Grondwaterneutrale kelders. De eventuele aanhouding van aanvragen omgevingsvergunning bouw voor deze kelders komt dan ook voor doorbreking in aanmerking.

Omdat het geohydrologisch onderzoek inmiddels bijna 5 jaar oud is, is door Aveco de Bondt nagegaan of de uitgangspunten van het ontwerp nog overeenkomen en of de rapportage nog aan de huidige wetgeving voldoet (referentie: 242955_AdB_MEM_0005_1.0, d.d. 24 oktober 2025, zie bijlage 14). Uit de aanvullende notitie blijkt dat de wetgeving ten opzichte van 4 maart 2021 niet is gewijzigd en dat het ontwerp niet significant is gewijzigd ten opzichte van 2021. Geconcludeerd is dat de geohydrologische modellering en het advies in het rapport van 2021 nog steeds van toepassing is voor het huidige ontwerp.

4.10 Ecologie

Voor de bescherming van diersoorten en natuurgebieden is de Wet Natuurbescherming van toepassing. Bij de beoordeling van de toelaatbaarheid van nieuwe bouwwerken en/of andere activiteiten zal rekening worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van te beschermen planten en diersoorten 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. Ook dient er rekening te worden gehouden met de beschermde status van natuurgebieden.

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 15). Uit deze quick scan blijkt dat ter plaatse van het plangebied de volgende: beschermde soorten aanwezig kunnen zijn:

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

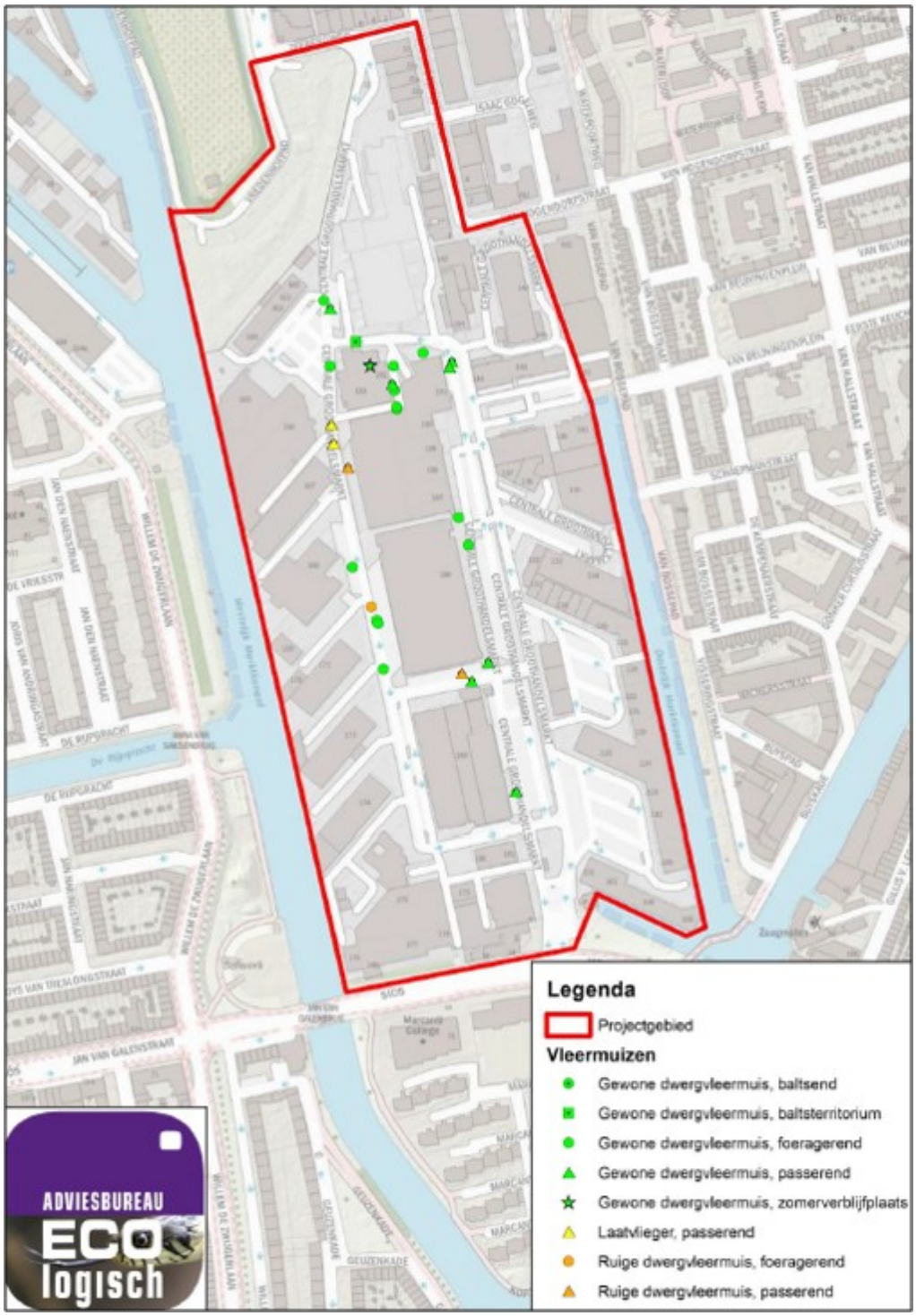
Voor de vleermuizen en rugstreeppadden is naar aanleiding van de quickscan een (actualisatie van het) vervolgonderzoek uitgevoerd. Ook is nog specifiek onderzoek gedaan naar muurplanten, rekening houdend met de Gedragscode Flora- en faunawet van Amsterdam. Op deze specifieke onderzoeken zal verderop in deze paragraaf in worden gegaan.

Omdat het onderzoek van Primum inmiddels meer dan 5 jaar oud is, is door Ecosprong B.V. een nieuwe quick scan flora en fauna uitgevoerd (rapportnummer: R_24035, d.d. 28 juni 2024, zie bijlage 16). Uit de actuele quickscan blijkt, net als bij de eerdere onderzoeken, dat ter plaatse van het FCA-terrein mogelijk algemene broedvogels, vleermuizen en vaatplanten aanwezig kunnen zijn. De aanwezigheid van de in 2020 nog niet op voorhand uitgesloten rugstreeppadden wordt inmiddels wel uitgesloten (mede aan de hand van nader onderzoek, zie hierna).

Vleermuizen

Eerder is al een onderzoek naar vleermuizen uitgevoerd. Omdat sindsdien het landelijk onderzoeksprotocol is gewijzigd is het onderzoek in 2021 geactualiseerd door adviesbureau E.C.O.Logisch (projectcode: AVVL2009, d.d. 26 augustus 2021, zie bijlage 17). Uit het onderzoek blijkt

dat in het onderzoeksgebied één zomerverblijfplaats van de gewone dwergvleermuis is aangetroffen. Deze verblijfplaats bevindt zich in een scheur in de gevel van het Koelhuis en kan mogelijk door één of enkele individuen als winterverblijfplaats worden gebruikt onder zachte omstandigheden. Verder is er een paarverblijfplaats (op basis van het baltsterritorium) aanwezig. Het baltsterritorium is in de buurt van de locatie van de zomerverblijfplaats waargenomen. Het is echter niet met zekerheid vast te stellen dat de paarverblijfplaats zich op dezelfde locatie als de zomerverblijfplaats bevindt.

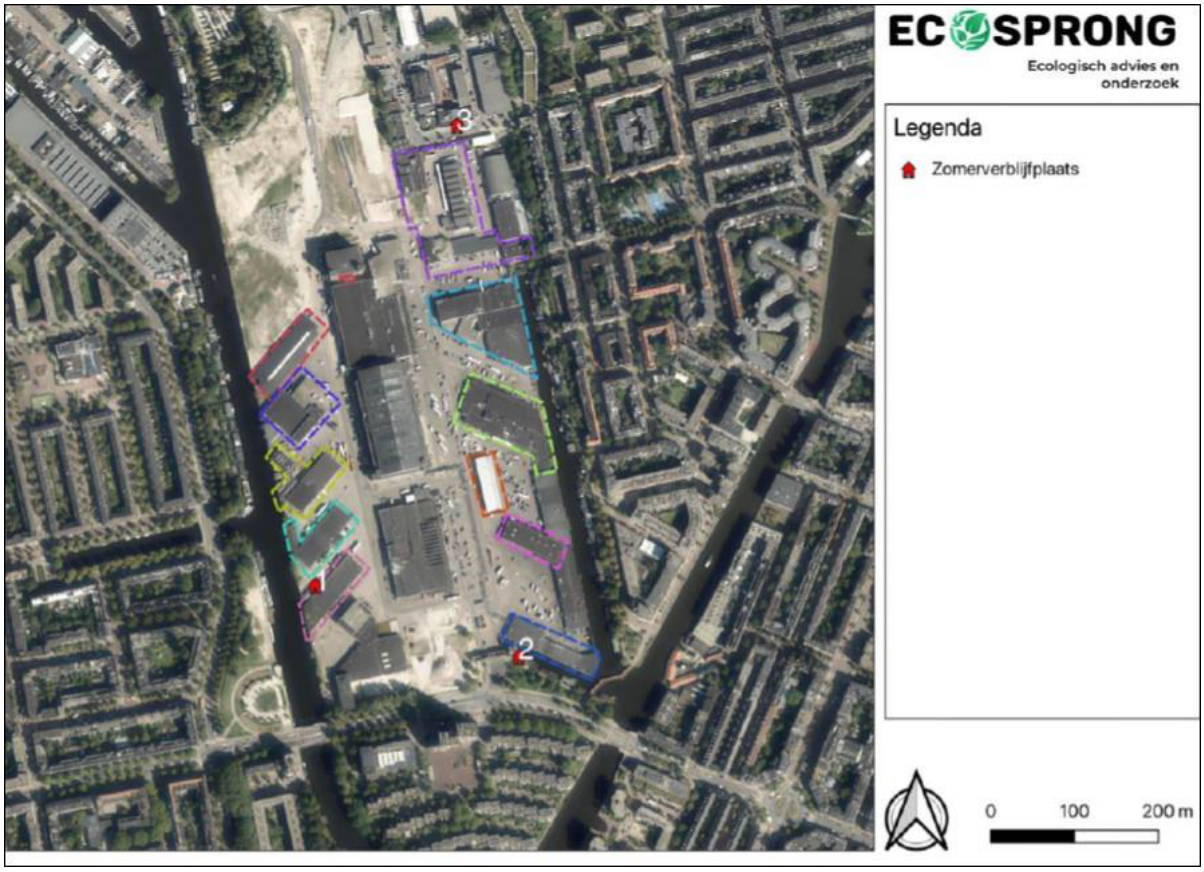


Afbeelding: overzicht resultaten onderzoek vleermuizen (bron: onderzoek vleermuizen)

In het onderzoeksgebied zijn geen vliegroutes en foerageergebieden van de vleermuis waargenomen.

Het voorliggende uitwerkingsplan heeft geen betrekking op het Koelhuis en de daarin aanwezige zomerverblijfplaats. In het plangebied van het uitwerkingsplan zijn hoogstens passerende vleermuizen waargenomen zodat de herontwikkeling van het plangebied geen nadelige gevolgen heeft voor vleermuizen.

Omdat het nadere onderzoek inmiddels meer dan 3 jaar oud is, is door Ecospong een nieuw onderzoek naar vleermuizen uitgevoerd (rapportnummer: NO_ 23052, d.d. 12 november 2024, zie bijlage 22). Uit het actuele onderzoek blijkt dat er op het FCA-terrein nog sprake is van twee zomerverblijfplaatsen van elk één individu gewone dwergvleermuis. Verblijfplaats 1 bevindt zich in een zuidwestelijke gebouw, aan de noordzijde van het gebouw en verblijfplaats 2 bevindt zich onder de dakrand bij een stootvoeg in het kantoorgebouw bij de hoofdingang. Bij het slopen van deze gebouwen worden deze verblijfplaatsen vernietigd. Verblijfplaats 3 is gelegen buiten het FCA-terrein.



Afbeelding: overzicht zomerverblijfplaatsen vleermuizen FCA terrein

Voor de verblijfplaats in het plangebied worden mitigerende maatregelen getroffen.

Rugstreeppadden

Door Primum is nader onderzoek uitgevoerd naar rugstreeppadden (projectnummer 160200203, d.d. 12 augustus 2020, zie bijlage 19). Daaruit blijkt dat er geen rugstreeppadden zijn aangetroffen. In de meest

recente quick scan (zie hiervoor) is de aanwezigheid van rugstreeppadden ook uitgesloten.

Muurplanten

Door adviesbureau E.C.O.Logisch is nader onderzoek uitgevoerd naar muurplanten (projectcode: AVVW2012, d.d. 21 oktober 2020, 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 deels binnen de grenzen van het voorliggende uitwerkingsplan. Bij de uitvoering van de werkzaamheden zal rekening worden gehouden met de groeiplaatsen van deze soorten doordat er tijdens de werkzaamheden wordt gewerkt conform de gedragscode Flora- en faunawet gemeente Amsterdam. Ook zal er voor de varens een ecologisch werkprotocol worden gebruikt, in combinatie met ecologische begeleiding waar nodig.

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 AERIUS-berekeningen onderzoek naar stikstofdepositie uitgevoerd (projectnummer 230308, d.d. 22 oktober 2025, zie bijlage 21). Er is daarbij rekening gehouden met de meest recente AERIUS-calculator (versie 2025.0.1) en de jurisprudentie ten aanzien van intern salderen (december 2024). In het onderzoek is op basis van het voorgenomen plan berekend dat zowel in de realisatiefase als in de gebruiksfase sprake is van toename van stikstofdepositie binnen de Natura 2000-gebieden 'Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske', 'Kennemerland-Zuid', 'Wormer- en Jisperveld & Kalverpolder', 'Polder Westzaan', 'Botshol', 'Naardermeer' en 'Oostelijke Vechtplassen'. In de realisatiefase gaat het om een maximale toename van 0,02 mol/ha/j, 751,85 ha gekarteerd oppervlak. Bij de gebruiksfase bedraagt de maximale toename 0,01 mol/ha/j, 57,92 ha gekarteerd oppervlak.

Op basis van de stikstofberekening door Aveco de Bondt blijkt dat er dat er ten gevolge van de voorgenomen ontwikkeling sprake is van een relevante toename van stikstofdepositie (>0,01 mol N/ha/jaar) binnen de genoemde Natura 2000-gebieden. Door SWECO is vervolgens via een Ecologische Beoordeling stikstofdepositie nagegaan of de potentiële toename van stikstofdepositie door het voorgenomen project significant negatieve gevolgen kan hebben voor stikstofgevoelige habitattypen en/of stikstofgevoelige leefgebieden van kwalificerende soorten (document referentie: NL25-648800269-152968, d.d. 3 november 2025 zie bijlage 22). Op basis van een gebiedsspecifieke analyse is in de ecologische beoordeling geconcludeerd dat het is uitgesloten dat de berekende toenames (zowel permanent als tijdelijk) aan stikstofdepositie ten gevolge van de voorgenomen ontwikkeling zullen leiden tot een negatief ecologisch effect. Hiermee worden ook mogelijk belemmeringen op hersteldoelen voor herstelhexagonen binnen het Natura 2000-gebied Botshol niet negatief, in ecologische zin, beïnvloed. Daarnaast is een cumulatietoets uitgevoerd, om te achterhalen of de voorgenomen ontwikkeling in cumulatie met andere projecten voor significant negatieve effecten zorgt. Ook hieruit blijkt dat significante effecten ten gevolge van de voorgenomen ontwikkeling zijn uitgesloten. Een passende beoordeling als bedoeld in artikel 2.8 van de Wet natuurbescherming is daarmee niet nodig.

Uit de uitgevoerde onderzoeken door Aveco de Bondt en SWECO volgt dat stikstofdepositie geen

belemmering is voor de vaststelling van het voorliggende uitwerkingsplan.

4.11 Cultuurhistorie en archeologie

4.11.1 Cultuurhistorie

In het plangebied van het uitwerkingsplan bevindt zich geen te behouden cultuurhistorisch waardevol element. Wel is het uitwerkingsplan nabij de als rijksmonument aangewezen Centrale Markthal gelegen. Het als gemeentelijk monument aangewezen Koelhuis met muurschildering van Keth Haring ligt circa 200 meter ten noordwesten van het uitwerkingsplan. Op circa 100 meter afstand ten oosten van het uitwerkingsplan bevindt zich verder nog het als rijksmonument aangewezen houtzaagmolencomplex 'De Otter'. In deze paragraaf zal nader op deze in de omgeving gelegen cultuurhistorisch waardevolle elementen in worden ingegaan.

Omdat het uitwerkingsplan bebouwing hoger dan 30 meter maakt dient conform de uitwerkingsregels door middel van een Hoogbouweffectrapportage ook te worden nagegaan wat de effecten zijn op het UNESCO-gebied van Amsterdam. Hiervoor wordt verwezen naar paragraaf 4.12.

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, gezien vanuit zuidwestelijke richting

De buiten het plangebied gelegen Centrale Markthal wordt momenteel gerenoveerd en 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. In het eerder in procedure gebrachte uitwerkingsplan voor de westelijke helft van het woongebied is de zichtbaarheid van het bestaande rijksmonument gewaarborgd, zowel via zichtlijnen vanaf de Jan van Galenstraat als vanuit zones ten zuiden en direct ten westen van de hal. Deze zones

zullen worden ingericht als openbare ruimte en vrij blijven van gebouwen of andere verstorende bebouwing. De uitwerkingsplannen voor het woongebied hebben geen negatieve gevolgen voor de als rijksmonument aangewezen Centrale Markthal.

Koelhuis met muurschildering Keith Haring

De muurschildering van Keith Haring (1958-1990) is in 1986 aangebracht op de westgevel van het Koelhuis. De muurschildering is in 2017 herontdekt. Het Koelhuis en de muurschildering zijn in april 2021 aangewezen als gemeentelijk monument. Het Koelhuis bevindt zich op meer dan 200 meter afstand van het plangebied van het voorliggende uitwerkingsplan. Het voorliggende uitwerkingsplan heeft geen gevolgen voor het als gemeentelijk monument aangewezen Koelhuis en de zichtbaarheid van de muurschildering van Keith Haring.

Houtzaagmolencomplex 'De Otter'

De paltrokmolen ‘De Otter’ uit 1638 is samen met de westelijke houtloods en de zuidelijke houtloods onderdeel van een rijksmonumentaal complex. De molen is sinds 1980 aangewezen en de twee loodsen sinds 1991. De drie onderdelen maken samen met de niet als rijksmonument aangewezen oostelijke houtloods, de voormalige knechtswoning en de woning/kantoorgebouw onderdeel uit van het houtzaagcomplex ‘De Otter’. De molen is de oudste nog bestaande molen van dit type in Nederland. Het houtzaagmolencomplex heeft een kenmerkende ligging langs de Kostverlorenvaart (met inbegrip van het balkengat en de zijsloot) en het complex is het laatste restant van het vroeger zeer uitgestrekte houtzaagmolengebied aan de westzijde van Amsterdam. Zoals ook blijkt uit het door o.a. de eigenaar van de molen opgestelde visiedocument (d.d. juni 2023) en het beroepschrift van de eigenaar van de molen tegen het vaststellingsbesluit van het 3e uitwerkingsplan, is de molen niet meer in gebruik als productiemolen maar heeft de molen een museale functie. De eigenaar van de molen wil de museale functie graag verder versterken. Er is gelet op zowel de huidige als de toekomstige situatie zodoende geen sprake van een commercieel bedrijf maar van activiteiten die gericht zijn op een museale functie. Dit blijkt eveneens uit het beroepsschrift.



Afbeelding: molen De Otter (bron: https://www.www.google.nl/maps)

De nieuwbouw in het plangebied van het voorliggende uitwerkingsplan komt op een afstand van minimaal 110 meter van het houtzaagmolencomplex. Het zicht vanaf de Jan van Galenstraat op het houtzaagmolencomplex zal vanwege de voorgenomen herontwikkeling van het FCA-terrein tot woongebied verbeteren doordat de afstand tot de bebouwing in het toekomstige woongebied zal toenemen ten opzichte van de huidige situatie met bedrijfsbebouwing tot op de kade van het Oostelijk Marktkanaal. Vanwege de ligging van het woongebied ten opzichte van de molen zijn gevolgen voor de

windvang van de molen niet op voorhand uit te sluiten.

Voor molens in stedelijk gebied gelden geen wettelijke regelingen of normen voor het hanteren van een zogenaamde molenbiotoop en/of andere maatregelen ter bescherming van de windsimulatie van een molen. De in paragraaf 3.3 van de toelichting van het moederbestemmingsplan beschreven Leidraad Landschap en Cultuurhistorie (2010) van de provincie is vervangen door de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie 2018. Uit deze Leidraad volgt dat een molenbiotoop vrijwaringszone alleen geldt voor molens in het landelijk gebied. Molen De Otter is gelegen in stedelijk gebied zodat er geen vrijwaringszone van toepassing is op grond van deze Leidraad.

In de uitwerkingsregels van het bestemmingsplan is aangegeven dat een uitwerkingsplan voor het woongebied niet mag leiden tot een onaanvaardbare negatieve invloed op de windsituatie bij de molen. Dit impliceert dat een zekere mate van afname van het aantal draaiuren door de nieuwbouw te verwachten is, maar dat die afname niet onaanvaardbaar negatief mag zijn voor de molen.

- Onderzoeken afname aantal draaiuren molen

Om inzicht in de afname van het aantal draaiuren van de molen te krijgen is in eerste instantie door Peutz een indicatieve studie verricht naar de invloed van het plan voor het gehele woongebied op de windvang van de molen (zie o.a. subparagraaf 4.11.1 van de toelichting van de 3e Uitwerking). Marktkwartier heeft besloten om, aanvullend op de indicatieve studie van Peutz en mede gezien een door de eigenaar van de molen ingebracht onderzoek van Windsafe, door Peutz een integrale windvanganalyse uit te laten voeren door middel van een windtunnelonderzoek (rapportnummer OB 16238-3-RA-004 d.d. 28 mei 2024, zie bijlage 23) en een aanvulling daarop (rapportnummer OO/IvdW/OB 16238-14-NO-001, d.d. 2 februari 2026, zie bijlage 24). Hiermee kan nauwkeuriger inzicht worden verkregen in de windeffecten van de nieuwbouw op de molen. In de analyse zijn meerdere varianten onderzocht ten opzichte van de referentie situatie. De referentie situatie is de situatie met de feitelijke bebouwing in de omgeving van de molen vóór aanvang sloop Food Center Amsterdam. De effecten van deze varianten ten opzichte van de referentie situatie is daarbij beschouwd voor de relevante onderdelen windsnelheidscoëfficiënt, jaargemiddelde windsnelheid, balans windbelasting, turbulentie-intensiteit en tenslotte de theoretisch bruikbare wind voor molenfuncties 'draaien' en 'zagen'.

De theoretisch bruikbare wind volgens een windtunnelonderzoek kan worden gezien als de meest nauwkeurige maat voor de windvang op een Hollandse windmolen. Reden hiervoor is dat de theoretisch bruikbare wind rekening houdt met de (veranderende) snelheid en turbulentie van de wind welke gecombineerd wordt met windstatistiek. Uiteindelijke doel van het onderzoek is dan ook om de theoretisch bruikbare wind voor molen De Otter vast te stellen per variant.

Voor het voorliggende uitwerkingsplan zijn, naast de referentie situatie, de volgende varianten relevant:

- Variant 1: referentiesituatie en invulling 2e Uitwerking, 3e Uitwerking en 4e Uitwerking conform het Beeldkwaliteitsplan.
- Variant 2: referentiesituatie en invulling 2e Uitwerking en 3e Uitwerking conform het Beeldkwaliteitsplan en invulling 4e Uitwerking conform aanpassing na overleg omgeving (NB: deze situatie komt overeen met de voorliggende versie van de 4e Uitwerking).
- Variant 3: referentiesituatie en invulling 2e Uitwerking en 3e Uitwerking conform het Beeldkwaliteitsplan waarbij ter plaatse van de 4e Uitwerking uit is gegaan van de referentie situatie.
- Variant 4: referentiesituatie en invulling 2^{e} Uitwerking en 3^{e} Uitwerking conform het Beeldkwaliteitsplan en invulling 4^{e} Uitwerking conform aanpassing na overleg omgeving, waarbij het meest zuidoostelijke hoogteaccent in de 4^{e} Uitwerking aanvullend daarop is verlaagd met twee bouwlagen (30 m i.p.v. 36 m).
- Variant 6: referentiesituatie en invulling 2^{e} Uitwerking en 3^{e} Uitwerking conform het

Beeldkwaliteitsplan en invulling 4e Uitwerking conform aanpassing na overleg omgeving, waarbij het meest zuidoostelijke hoogteaccent in de 4e Uitwerking aanvullend daarop is teruggebracht tot de basishoogte (18 m).

Uit het windtunnelonderzoek blijkt dat de theoretisch bruikbare wind in de referentiesituatie 426 uren per maand bedraag voor de molenfunctie 'draaien' en 119 uren per maand bedraagtvoor de molenfunctie 'zagen'. Als uit wordt gegaan van de invulling volgens het Beeldkwaliteitsplan (variant 1) dan bedraagt de theoretisch bruikbare wind 357 uren per maand voor de molenfunctie 'draaien' en 74 uren per maand voor de molenfunctie 'zagen'. In de situatie waarbij voor de invulling van de 4e Uitwerking rekening wordt gehouden met de aanpassing na overleg omgeving (variant 2) dan is er sprake van een nagenoeg vergelijkbare theoretisch bruikbare wind, namelijk 356 uren per maand voor de molenfunctie 'draaien' en 75 uren per maand voor de molenfunctie 'zagen'. Als uit wordt gegaan van de situatie dat het oostelijk deel van het woongebied niet of later wordt gerealiseerd (variant 3) dan is de theoretisch bruikbare wind 407 uren per maand voor de molenfunctie 'draaien' en 89 uren per maand voor de molenfunctie 'zagen'. In de situatie dat het meest zuidoostelijke hoogteaccent met twee bouwlagen wordt teruggebracht (variant 4) is er sprake van theoretisch bruikbare wind van 356 uren per maand voor de molenfunctie 'draaien' en 76 uren per maand voor de molenfunctie 'zagen'. Bij variant 6, waarbij het meest zuidoostelijke hoogteaccent is teruggebracht tot 18 meter en de overige uitwerkingen cumulatief zijn betrokken (variant 6) is er sprake van theoretisch bruikbare wind van 365 uren per maand voor de molenfunctie 'draaien' en 78 uren per maand voor de molenfunctie 'zagen'.

- Minimaal aantal draaiuren

Uit de rapporten van Peutz blijkt dat de geplande bebouwing in het gehele woongebied (dus zowel het oostelijk als het westelijk deel) een belemmering van de windaanvoer kan geven bij wind uit globaal westen tot noordwesten. De vraag is nu of de door Peutz berekende theoretisch bruikbare wind leidt tot een onaanvaardbare situatie voor de molen. Daartoe is van belang hoeveel uur de molen minimaal dient te draaien. De molen is al enige tijd niet meer in functie als bedrijf (geen productiemolen) maar heeft een museale functie. De molen dient zodoende enkel voor het behoud van de molen als werkend monument een minimum aantal uren per jaar te kunnen draaien. Uit een uitspraak van de Raad van State van 28 april 2021 (ECLI:NL:RVS:2021:909, waarbij wordt verwezen naar de eerdere uitspraak van de Afdeling van 2 november 2011 (ECLI:NL:RVS:BU3118) over Molen de Otter) volgt dat het voor De Otter gaat om 'gemiddeld tenminste enkele tientallen uren per maand'. Daarbij wordt verwezen naar een brief van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed van 17 maart 2011.

- Niet onaanvaard negatief

Ten behoeve van de beoordeling van het voorliggende 4e uitwerkingsplan moet de windsituatie voor de molen niet alleen beoordeeld worden aan de hand van de woningbouwontwikkeling van deze 4e uitwerking, maar moet daarbij cumulatief rekening worden gehouden met de woningbouwontwikkeling van het onherroepelijke 3e uitwerkingsplan.

Dit is de onderzochte variant 2. Volgens het windtunnelonderzoek van Peutz resteren er na de realisatie van de beoogde woonbebouwing in zowel het oostelijk als het westelijk deel van het woongebied (variant 2) nog 356 uren per maand voor de molenfunctie 'draaien' en 75 benutbare uren per maand voor de molenfunctie 'zagen'. Dit betekent dat er per maand gemiddeld meer dan enkele tientallen draaiuren overblijven. Er wordt met 356 uren per maand voor de molenfunctie 'draaien' ruim voldaan aan het geadviseerde minimum aantal draaiuren. Gelet hierop is de vermindering van de theoretisch bruikbare wind ten opzichte van de referentie situatie 70 uren per maand) dan ook niet onaanvaardbaar negatief, mede gezien het feit dat:

- De molen geen commercieel bedrijf is dat moet zagen voor de houtmarkt maar dat de activiteiten

gericht zijn op een museale functie. De molen is lange tijd niet in gebruik geweest. Het molenerf wordt sinds enkele jaren opgeknapt ten behoeve van een museale functie. Het draaien van de molen is afhankelijk van vrijwilligers. Dit gebeurt nu alleen op de dinsdagen.
- De molen gelegen is in een zeer stedelijke omgeving. Binnen stedelijk gebied gelden geen wettelijke regels of normen ter bescherming van de windvang van molens.

In deze afweging houdt het college ook rekening met het belang van de bouw van maximaal 1.700 woningen in het woongebied, waarvan 770 woningen in het voorliggende uitwerkingsplan. Een alternatieve stedenbouwkundige invulling van het terrein zonder gevolgen voor de molen is niet mogelijk. Vanwege onder meer de uitwerkingsregel dat er rekening dient te worden gehouden met een zichtlijn vanaf de Jan van Galenstraat op de zuidgevel van de Centrale Markthal dient een groot deel van het middendeel van het woongebied namelijk vrij te blijven van bebouwing. De resterende delen van het woongebied worden daardoor intensiever bebouwd om plek te bieden aan de maximaal 1.700 woningen. Dit leidt tot een basishoogte van circa 18 meter met hoogteaccenten. Deze hoogteaccenten leiden niet tot een relevante vermindering van de windvang van de molen, zoals blijkt uit de in het windtunnelonderzoek onderzochte variant waarbij het meest relevante hoogteaccent in het plangebied is weggelaten (variant 6, zijnde het zuidoostelijke hoogteaccent in het oostelijk deel van het woongebied). Uit het onderzoek blijkt dat het laten vervallen van dit hoogteaccent slechts een beperkt effect heeft op de theoretisch bruikbare wind van de molen (9 uren per maand voor de functie 'draaien' en 2 uren per maand voor de functie 'zagen'). Het schrappen van het hoogteaccent zou echter wel ten koste gaan van circa 55 woningen.

- Uitspraak Raad van State over 3e uitwerkingsplan en windvang molen De Otter

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft in de uitspraak van 6 augustus 2025 (ECLI:NL:RVS:2025:3708) in het beroep van Houthandel van der Bijl tegen het vastgestelde 3e uitwerkingsplan overwogen dat met het windtunnelonderzoek van Peutz aannemelijk is gemaakt dat de gevolgen voor de windvang van De Otter door het voorliggende uitwerkingsplan niet onaanvaardbaar zijn. De Afdeling heeft daarbij overwogen dat de door het college gemaakte belangenafweging deugdelijk is gemotiveerd.

Het windtunnelonderzoek dat ten grondslag lag aan het 3e uitwerkingsplan is ook gebruikt voor het voorliggende 4e uitwerkingsplan en de belangenafweging bij het 3e uitwerkingsplan wordt ook toegepast voor dit 4e uitwerkingsplan (zie hiervoor).

4.11.2 Archeologie

Ten tijde van het geldende bestemmingsplan was ter plaatse van een groot deel van het plangebied van het uitwerkingsplan sprake van een archeologische verwachting op basis van archeologisch bureauonderzoek dat door Bureau Monumenten en Archeologie was uitgevoerd. Deze verwachting had betrekking op grondroerende werkzaamheden van 10.000 m² of meer en dieper dan 3 meter onder peil. In dat geval zou er een inventariserend veldonderzoek moeten worden uitgevoerd, tenzij uit aanvullend bureauonderzoek bleek dat er ter plaatse een lage archeologische verwachting is en er geen nader archeologisch onderzoek nodig is.

In het woongebied is ondergrondse bebouwing voorzien. Deze kelders worden groter dan 10.000 m². Uit de archeologische waardestelling van Monumenten en Archeologie (QS 16-030, d.d. 9 februari 2016, zie bijlage 25) blijkt 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 Hoogbouweffectrapportage

In subparagraaf 3.3.1 is onder andere het beleid van de gemeente Amsterdam ten aanzien van hoogbouw op hoofdlijnen beschreven. In de nota Hoogbouw in Amsterdam (mei 2011), is het beleid apart toegelicht en aangevuld met adviezen voor de inpassing van hoogbouw in de stad.

Het belangrijkste doel van het Amsterdamse hoogbouwbeleid is een zorgvuldige inpassing van hoogbouwinitiatieven in de bestaande structuren van de stad. In de hoogbouwnota wordt aangegeven voor welke hoogbouwplannen dit geldt en wanneer een hoogbouweffectrapportage (HER) nodig is. De HER is een rapportage waarin alle relevante effecten van hoogbouw, zoals windhinder en schaduwwerking, worden onderzocht, maar die vooral is bedoeld om de effecten van een plan op het stedelijk landschap in beeld te brengen. Vanwege de ligging in een zone van twee kilometer rondom het UNESCO-gebied dient in dit geval ook de inpassing van hoogbouw te worden beoordeeld op eventuele inbreuk op het werelderfgoedgebied.

In het kader van beoogde herontwikkeling tot woongebied met diverse hoogteaccenten heeft Mecanoo architecten een HER uitgevoerd (d.d. 26 juni 2019, zie bijlage 26). Ook is in het kader van de HER door DGMR gekeken naar het windklimaat. In de HER is onder meer ingegaan op de stedenbouwkundige inpassing, de landschappelijke inpassing alsmede het effect op het werelderfgoed, de bezonning en het windklimaat. Deze onderwerpen worden in de navolgende subparagrafen nader omschreven.

4.12.1 Stedenbouwkundige inpassing

De bebouwing hoger dan 30 meter maakt onderdeel uit van de wandbebouwing langs de stedenbouwkundige randen. De ligging van deze bebouwing aan grotere open ruimtes zoals de Marktweide en de brede Jan van Galenstraat maakt hogere bebouwing legitiem. De wanden worden gevormd door een precies op elkaar afgestemd ensemble van individuele gebouwen variërend in bouwhoogte, materialisering en een eigen entree. Verticaal gezien bestaat de wandbebouwing uit een drietal hoofdonderdelen:

1. Een doorgaande stedelijke laag van 6 bouwlagen (18-20 meter) hoog vormt de basis. De hoogte van de dakrand is in het gehele plan hetzelfde.
2. De stedenbouwkundige koppen en knikken in de bebouwingsstructuur vormen de aanleiding voor hoogteaccenten in het plan. De hoogteaccenten hebben een hoogte van 12 bouwlagen (maximaal 35-37 m).
3. Tussen de hoogteaccenten bevinden zich lagere terugliggende hoogteaccenten, de zogenaamde ‘setbacks’. Deze liggen ongeveer 2,5 meter terug ten opzichte van de straatgevel en hebben een hoogte van maximaal 10 bouwlagen.

In de omgeving van het toekomstige woongebied zijn aan de west-, zuid-, en oostzijde woongebouwen en woonboten aanwezig. De situatie zal, gezien de huidige relatief lage bebouwing op het FCA, wijzigen. Daarvoor geldt het volgende:

- Aan de westzijde is er een afstand van minimaal 120 meter van de grens van het toekomstige woongebied tot bestaande woongebouwen door de aanwezigheid van de Willem de Zwijgerlaan, de groenzone langs de kade en het Westelijk Marktkanaal. Aan de oostzijde is de afstand tussen de grens van het toekomstige woongebied en de bestaande woongebouwen kleiner dan aan de westzijde, maar ook hier is er water in de vorm van een kanaal aanwezig (Oostelijk Marktkanaal) en ook de Visseringstraat draagt bij aan de onderlinge afstand. De onderlinge afstand tot de woongebouwen bedraagt aan deze zijde minimaal 50 meter. De woonboten in het Oostelijk Marktkanaal bevinden zich op minimaal 25 meter.
- De nieuw te realiseren bebouwing in het woongebied zal zowel aan de west- als de oostzijde nog

van het water worden gescheiden door de realisatie van openbare kades. Deze krijgen een breedte van minimaal 10 meter. De toekomstige woonbebouwing ligt door de openbare kades verder terug dan de huidige bedrijfsbebouwing op FCA en de voorziene hogere bebouwing van maximaal 35-37 meter wordt alleen in de wandbebouwing gerealiseerd. Gelet op de stedenbouwkundige opzet en de onderlinge afstanden leidt de nieuwe bebouwing in het toekomstige woongebied niet tot onaanvaardbare privacyvermindering of een onaanvaardbare beperking van het uitzicht van de woongebouwen en woonboten ten oosten en westen van het FCA.

- Aan de zuidzijde wordt toekomstig woongebied van de bestaande woningen aan die kant gescheiden door de Jan van Galenstraat en aangrenzende openbare ruimte. De onderlinge afstand bedraagt minimaal 40 meter. Als gevolg van de nieuwe bebouwing in het toekomstige woongebied neemt de bebouwingshoogte toe, maar de onderlinge afstand en de aanwezigheid van de Jan van Galenstraat zorgt niet voor een onaanvaardbare privacyvermindering of een onaanvaardbare beperking van het uitzicht voor de woonbebouwing ten zuiden van het FCA. De nieuwe bebouwing blijft met een bouwhoogte van maximaal 35-37 meter ver beneden de bebouwingshoogte van de bestaande piramide vormige bebouwing aan de overzijde van de Jan van Galenstraat.

4.12.2 Landschappelijke inpassing en effect op werelderfgoed

In het kader van de HER is onderzoek gedaan naar de landschappelijke inpassing waarmee de zichtbaarheid van de hogere bebouwing in de directe omgeving en het effect op het werelderfgoed in beeld zijn gebracht. In dat kader zijn in de HER zichtpunten vanuit de grachtengordel bepaald om de zichtbaarheid van het plan voor het toekomstig woongebied op het terrein van FCA te kunnen toetsen. In de hoogbouwvisie is bepaald dat de vanuit het UNESCO-gebied de geprojecteerde hoogbouw niet hoger mag lijken dan de gemiddelde bestaande bebouwing. Dit heeft geleid tot het vaststellen van twee zichtlijnen vanuit het UNESCO-gebied. Om een goed inzicht te krijgen op de zichtbaarheid van de nieuwe bebouwing vanuit de directe omgeving zijn er daarnaast een aantal standpunten bepaald rondom het plangebied. Alle standpunten en zichtlijnen zijn gekozen in overleg met de gemeentelijke afdeling Ruimte en Duurzaamheid.

Uit de visualisaties ter plaatse van de zichtlijnen en standpunten blijkt dat er als gevolg van het plan geen nadelige invloed ontstaat aangezien de hoogteaccenten vanuit het UNESCO-gebied niet zichtbaar zullen zijn. In de omgeving is het nieuwe plan wel meer zichtbaar, alhoewel de bebouwing in veel gevallen grotendeels wegvalt door tussengelegen bebouwing en/of bomen. De standpunten vanaf waar het plan zichtbaar is hebben direct zicht op het plan. De nieuwe bebouwing heeft vanaf deze standpunten echter geen nadelig effect op het stadslandschap en de stedenbouwkundige structuur doordat de bebouwing als gevolg van hoogteverschillen goed afleesbaar zal zijn. Door het realiseren van hoogbouw wordt bovendien het beeld in de Jan van Galenstraat meer in evenwicht gebracht.

4.12.3 Bezonning

Om inzicht te krijgen in de gevolgen van het plan voor de bezonning en de schaduweffecten is met behulp van een 3D-computermodel een simulatie gemaakt door OMRT B.V., referentie 2022-66, d.d. 23 januari 2026, zie bijlage 27). Op drie verschillende data in het jaar is op drie tijdstippen een projectie van de schaduwen berekend (21 maart staat gelijk aan 21 september).

Uit de simulatie blijkt dat het plan voor het gehele woongebied leidt tot enige schaduw. Deze schaduw is met name aan de orde in en rondom de hoven in het woonngebied zelf. De openbare ruimtes als de Marktweide en het Marktplein liggen, met uitzondering van de winterperiode, grotendeels in de zon.

Voor de toekomstige situatie is eerst gekeken naar het oorspronkelijke ontwerp (conform het Beeldkwaliteitsplan). Als het plan zo zou worden uitgevoerd dan zou de schaduwtoename zodanig zijn dat bij één woonschip niet meer wordt voldaan aan de TNO-norm. De betreffende woonboot zou op

bepaalde dagen in de periode 19 februari tot 21 oktober minder dan 2 zonuren per dag ondervinden. Naar aanleiding van deze uitkomsten is een aangepaste variant opgesteld, welke overeenkomt met de maximum mogelijkheden volgens het nu voorliggende uitwerkingsplan (en het als ontwerp ter inzage gelegde ontwerp uitwerkingsplan). Daarbij is ook rekening gehouden met het geluidscherm langs het Oostelijk Marktkanaal. De bezonning in de toekomstige situatie is getoetst aan de (Haagse) TNO-norm. Uit het rapport blijkt het volgende:

- De woonboten en woningen gelegen aan de noordoostkant van het plangebied ondervinden geen schaduw als gevolg van de nieuwbouw.
- Het merendeel van de woonboten ten oosten van het plangebied zal een vermindering van het aantal zonuren op de westgevel gaan ondervinden. De vermindering speelt bij 21 woonboten (NB: in het onderzoek van OMRT zijn 22 woonboten vermeld doordat ten onrechte ook een woonboot met 0% vermindering is meegeteld) en is op 19 februari als volgt: 11 woonboten krijgen een afname van bezonning van minder dan 1 uur, 8 woonboten een afname bezonning tussen 1 en 2 uur en 2 woonboten krijgen te maken met een afname van meer dan 2 uur (namelijk 2,3 uur bij Visseringstraat 20 en 2,8 uur bij Visseringstraat 18). Ondanks de vermindering van zon op de gevels voldoen alle woonboten aan de TNO-eis van minimaal 2 uur zonlicht.
- Een deel van de woningen ten oosten van het plangebied zal een vermindering van het aantal zonuren op de westgevel gaan ondervinden. Deze vermindering is in alle gevallen minder dan 2 uur. Ondanks de vermindering van zon op de gevels voldoen alle woningen aan de TNO-eis van minimaal 2 uur zonlicht.

Uit het voorgaande blijkt dat de doorgevoerde aanpassing in het plan tot een verbetering leidt en dat er in de toekomstige situatie bij alle bestaande woningen en woonschepen aan de TNO-norm wordt voldaan. De toename aan schaduw op 19 februari blijft beperkt tot een relatief gering aantal objecten, namelijk in totaal 21 van de 32 woonboten in het Oostelijk Marktkanaal terwijl de vermindering in zonuren bij de woningen aan de Visseringstraat en Van Bossestraat overal minder dan 2 uur is (relatieve afname 0 tot 39%) . Daarbij zal iets meer dan de helft van de woonboten een afname ervaren van minder dan 1 uur terwijl de hoogste afname bij één woonboot 2,8 uur bedraagt. Vanwege het relatief beperkte aantal woonboten dat extra schaduw zal ondervinden (21), de beperkte afname van het aantal zonuren (bij 19 van de 21 woonboten is de toename aan schaduw op 19 februari minder dan 2 uur, wat leidt tot een verslechtering van ten hoogste 40% ten opzichte van de huidige situatie) en doordat bij alle woonboten aan de (Haagse) TNO-norm wordt voldaan, wordt de schaduwtoename als gevolg van de nieuwbouw aanvaardbaar geacht. Dit is mede gezien het belang dat gemoeid is bij de uitvoering van dit plan voor 770 nieuwe woningen in Amsterdam. Daarbij is rekening gehouden met de situatie dat de achteruitgang bij Visseringstraat 18 en 20 weliswaar substantieel is (vermindering van respectievelijk 58% en 53% ten opzichte van de huidige situatie op 19 februari), maar dat bij deze beide woonboten ook in de nieuwe situatie wordt voldaan aan de TNO-norm. Bovendien is ook gekeken naar de gevolgen bij een verlaging van het hoogteaccent met twee bouwlagen maar ook dan blijft de achteruitgang substantieel. Bij Visseringstraat 20 blijft de bezonningssituatie ongewijzigd terwijl een dergelijke verlaging bij Visseringstraat 18 slechts 1 uur extra zon oplevert. De verlaging heeft geen effect op de andere woonboten. Daar staat tegenover dat er door de verlaging van het hoogteaccent met twee bouwlagen 18 woningen minder gerealiseerd kunnen worden (9 woningen per bouwlaag). Gelet op het belang van nieuwe woningen in Amsterdam wordt de bezonningssituatie bij Visseringstraat 18 en 20 aanvaardbaar geacht en wordt afgezien van de verlaging van het hoogteaccent. Daarbij is ook van belang dat het hier slechts om 1 woonboot gaat, die bovendien ook zonder de verlaging van het hoogteaccent nog steeds aan de TNO-norm voldoet.

4.12.4 Wind

Om in een vroeg stadium een eerste inzicht te verkrijgen in het windklimaat in en rondom het toekomstige woongebied is door DGMR een windhinderonderzoek opgesteld, als bijlage bij de HER. Het doel van dit windhinderonderzoek is de impact van het windklimaat op het ontwerp van de omgeving inzichtelijk te maken en zo inzicht te krijgen in de mogelijke windhinder rondom gebouwen. De resultaten zijn beoordeeld volgens de criteria gesteld in de NEN 8100:2006 nl 'Windhinder en windgevaar in de gebouwde omgeving'. Mede naar aanleiding van enkele aanpassingen in de hoogteaccenten is het windhinderonderzoek geactualiseerd (rapportnummer: B.2017.0640.05.R001, d.d. 5 februari 2026, zie bijlage 28).

Uit het windhinderonderzoek blijkt dat het ontwerp voor het woongebied geen windgevaar oplevert en er in het algemeen een goed windhinderklimaat heerst. Wel zijn er enkele aandachtspunten:

- In het plangebied heerst voornamelijk klasse A en op enkele plekken klasse B en C. Er zijn twee kleine gebieden met klasse D. De gebieden met klasse A en B zijn goed voor de toegangen van gebouwen en voor slenteren in parkjes. Gebieden met klasse C dienen zoveel mogelijk vermeden te worden voor toegangen en parkjes. Zitjes kunnen het beste worden geplaatst in gebieden met klasse A.
- Bij de bestaande bebouwing aan de oostzijde buiten het plangebied, is het windklimaat grotendeels klasse A, B en C met een klein gebied klasse D. Ook aan de westkant, bij de bestaande bebouwing buiten het plangebied, is een klein gebied met klasse D. Op basis van ervaring van DGMR met soortgelijke situaties, is de verwachting dat deze gebieden met klasse D worden veroorzaakt door de bestaande bebouwing (in de omgeving) en niet door het ontwerp. De bestaande bebouwing ligt relatief ver van het plangebied, waardoor de invloed van het plangebied op deze afstand klein is.
- In een gebied ten zuiden van het plangebied heerst ook een klasse D. Dit wordt veroorzaakt door een combinatie van de nieuwbouw ten noorden van de S105 en de bestaande bouw aan de zuidzijde van de S105. Dit is als doorloopgebied een matig windklimaat. Dit gebied ligt midden op de S105.

Maatregelen zijn niet nodig.

4.12.5 Beoordeling en conclusie

Gelet op de hiervoor beschouwde onderwerpen stedenbouwkundige inpassing, landschappelijke inpassing alsmede het effect op het werelderfgoed, de bezonning en het windklimaat kan worden geconcludeerd dat de in het woongebied beoogde hoogbouw (30 meter of meer) passend is op deze locatie. Als gevolg van het plan ontstaat er geen nadelige invloed op de bijzondere waarden van het werelderfgoed aangezien de hoogteaccenten vanuit het UNESCO-gebied niet zichtbaar zullen zijn. In de omgeving is het nieuwe plan wel meer zichtbaar, alhoewel de bebouwing in veel gevallen grotendeels wegvalt door tussengelegen bebouwing en/of bomen. De nieuwe bebouwing heeft echter geen nadelig effect op het stadslandschap en de stedenbouwkundige structuur. Het plan leidt bij sommige woningen en woonschepen tot een vermindering van bezonning maar er wordt voldaan aan de TNO-norm. De vermindering van het aantal zonuren als gevolg van de nieuwbouw wordt aanvaardbaar geacht, mede gezien het belang dat gemoeid is bij de uitvoering van dit plan voor nieuwe woningen in Amsterdam. Het ontwerp voor het woongebied levert geen windgevaar op en er zal in het geheel sprake zijn van een goed/acceptabel windhinderklimaat.

4.13 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.

4.14 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.

Artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro luidt:
"De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien."

De voorliggende uitwerking heeft ten opzichte van het (moeder)bestemmingsplan geen extra programma tot gevolg. Indertijd is in de toelichting van het moederplan uitgebreid ingegaan op de woningbehoefte in Amsterdam (zie paragraaf 4.13 van die toelichting). Los daarvan is er sprake van regionale behoefte aan woningen. De herontwikkeling van het FCA-terrein maakt namelijk onderdeel uit van de harde plancapaciteit van de provincie, zoals weergegeven via de monitor plancapaciteit (https://plancapaciteit.nl/, zie ook subparagraaf 3.2.2). De monitor plancapaciteit heeft als doel een actueel in beeld te hebben wat de capaciteit in woningbouwplannen is binnen de provincie Noord-Holland en de Metropoolregio Amsterdam. Uit raadpleging van de monitor plancapaciteit blijkt dat er in de regio voor de herontwikkeling van het FCA uit is gegaan van maximaal 1.700 woningen. De voorliggende uitwerking heeft betrekking op 770 woningen in het oostelijk woonhof en draagt daarmee bij aan het realiseren van de harde plancapaciteit, waarover regionale afstemming heeft plaatsgevonden.

De harde plancapaciteit, waar de woningbouw in het plangebied dus onderdeel van uitmaakt, geeft invulling aan de grote woningbehoefte in de regio Amsterdam. Uit de diverse beleidsstukken van rijk, provincie, regio en gemeente blijkt dat er een nijpend tekort is aan woningen. Volledigheidshalve wordt hierna kort ingegaan op enkele van deze beleidsstukken:

- Nationale Woon- en Bouwagenda: De doelstelling is om nationaal 900.000 woningen te bouwen in de periode 2022-2030. Met daarbij veel aandacht voor betaalbare woningen, verduurzaming en wonen voor aandachtsgroepen waaronder senioren (zie programma's). Bij nieuwbouw is het uitgangspunt 1/3 sociale huur, 1/3 betaalbaar en 1/3 overig. Op basis van deze ambitie hebben

provincies in afstemming met de regio's en gemeenten een bod gedaan aan het Rijk over aantallen te realiseren woningen. Deze afspraken hebben in maart 2023 hun beslag gekregen in regionale woondeals. Amsterdam valt onder de woondeal MRA. De afspraken worden per gemeente vastgelegd.

- Woonakkoord 2021-2025: Het woonakkoord bevat de gedeelde ambities en gezamenlijke inzet voor het woonbeleid van Amsterdam en de provincie Noord Holland. Amsterdam heeft volgens de provinciale berekening in de jaren 2020-2025 een woningbehoefte van 25.700. De plancapaciteit van Amsterdam is echter groot: 226.600. Hiervan is een groot deel in de verdere toekomst gepland, maar toch is momenteel al een aantal van 55.500 woningen als harde capaciteit aan te merken (waaronder dus de herontwikkeling van het FCA-terrein). Deze bestaande harde plancapaciteit is voldoende voor de woningbehoefte tot aan 2030 (51.300). De Provincie Noord-Holland en de gemeente Amsterdam realiseren zich echter dat het, met het oog op vertraging in de uitvoering, nodig is meer delen van de plancapaciteit 'hard' te maken om de woningbehoefte te kunnen inlossen en zeker te zijn van voldoende woningbouw. Gezien de hoeveelheid harde plancapaciteit en sturing van Amsterdam op start bouw geldt dit voor andere delen van de MRA (buiten Amsterdam). Amsterdam gaat uit van een woningbouwaantal van ongeveer 7.500 per jaar voor de periode tot aan 2025. Voor de langere termijn (2050) wordt uitgegaan van een groei van de woningvoorraad 5.000 per jaar. De Omgevingsvisie Amsterdam biedt ruimte aan minimaal dit aantal woningen en alle bijbehorende voorzieningen. Het is een groeitempo dat rekening houdt met het absorptievermogen van de stad, het aanleggen van de infrastructuur, energievoorziening, groen en openbare ruimte en dat ook organisatorisch en rekening houdend met crises langjarig haalbaar is.
- Actieprogramma woningproductie MRA 2018 – 2025: De metropoolregio Amsterdam kampt met een groot woningtekort, het grootste van Nederland. Het actieprogramma woningproductie MRA zet daarom voornamelijk in op de bouw van extra woningen, elk jaar moeten er binnen de Metropoolregio Amsterdam 15.000 nieuwe woningen gebouwd worden. Om dit te bereiken wordt ingezet op het versnellen van processen, het gebruik maken van financiering vanuit het rijk en het leggen van een verbinding tussen de woningbouwproductie en de opgaven in de vervoerregio en de MIRT.

Daarnaast wordt gewezen op de 'Monitor woningbouw 2025' van de provincie. Uit deze monitor blijkt dat het tekort aan woningen van 2008 tot 2019 toenam. Van 2020 tot 2022 daalde het woningtekort, vooral door de lagere huishoudensgroei tijdens de coronacrisis maar ook door de toegenomen woningbouwproductie. Begin 2025 lag het woningtekort in Noord-Holland op 79,7 duizend woningen, 5,6 procent van de woningvoorraad. Absoluut en relatief is het tekort het hoogst in de gemeente Amsterdam. Het woningtekort voor Amsterdam bedroeg begin 2025 39.700 woningen, waarbij 20.200 woningen nodig zijn om het tekort terug te brengen tot het gewenste tekort (zie ook de navolgende tabel).

	Woningvoorraad 2025	Woningtekort begin 2025	Woningtekort begin 2025 %	Acceptabel niveau	Terugdringen woningtekort
Kop van Noord-Holland	79.500	3.700	4,7%	2,0%	+2.100
Westfriesland	97.000	3.900	4,0%	2,0%	+2.000
Regio Alkmaar	142.500	5.100	3,6%	2,0%	+2.300
IJmond/Zuid-Kennemerland	184.000	7.000	3,8%	2,0%	+3.300
Zaanstreek-Waterland	155.700	6.100	3,9%	2,0%	+3.000
Amstelland en Meerlanden	161.700	9.300	5,8%	2,0%	+6.100
Amsterdam	486.800	39.700	8,2%	4,0%	+20.200
Gooi & Vechtstreek	112.900	4.900	4,3%	2,0%	+2.600
Almere/Lelystad	130.100	9.100	7,0%	2,0%	+6.500
Noord-Holland Noord	**319.000**	**12.700**	**4,0%**	**2,0%**	**+6.400**
Noord-Holland Zuid	**1.101.100**	**67.000**	**6,1%**	**2,9%**	**+35.200**
Noord-Holland	**1.420.100**	**79.700**	**5,6%**	**2,7%**	**+41.600**
MRA	**1.231.200**	**76.100**	**6,2%**	**2,8%**	**+41.700**

Bron: PNH

Afbeelding: overzicht woningtekort in 2025 (bron: Monitor woningbouw 2025)

4.15 Duurzaamheid

4.15.1 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.

4.15.2 Energie

Zonnepanelen op de daken zorgen ervoor dat duurzame energie wordt opgewekt. De grootste warmtevraag v/d energieneutrale woningen wordt opgewekt met warmte-koude opslag in de bodem en met warmtepompen.

4.15.3 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 bezoekers en bewoners wordt elektrisch laden gefaciliteerd in parkeerkelders en op het parkeerdek. De infrastructuur hiervoor wordt ontwikkeld in een smart electric grid (SEG) om de capaciteitsvraag op het net in balans te houden met de rest van de stad.

4.15.4 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.

- 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.

4.15.5 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 ecologisch 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 aan gevels en op daken van de woningen.

4.15.6 Gezondheid

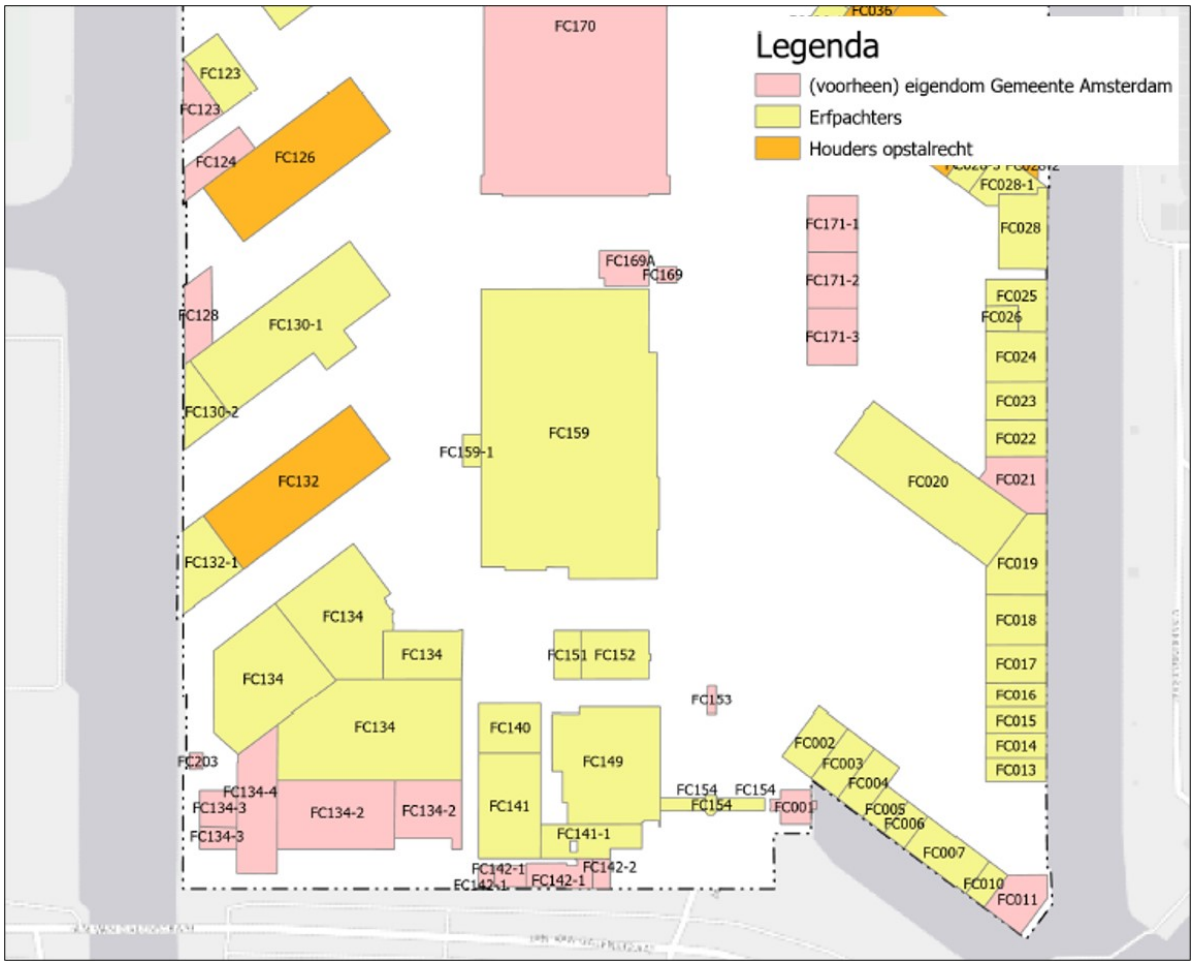
De groene omgeving en openbare ruimte nodigt uit tot ontspanning, wat belangrijk is voor welbevinden en een gezonde levensstijl. Door natuurinclusief ontwerpen en bouwen wordt de natuurbeleving versterkt. Dit wordt gerealiseerd door nestkasten voor vogels en insecten aan gevels. Ecologisch en natuurvriendelijk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

Hoofdstuk 5 Uitvoerbaarheidsaspecten

5.1 Economische uitvoerbaarheid

5.1.1 Eigendom

Een groot deel van de gronden in het plangebied is in eigendom van de gemeente en veelal in erfpacht uitgegeven. Voor de rest van de gronden geldt een opstalrecht.



Afbeelding: eigendomssituatie ter plaatse van het plangebied van het uitwerkingsplan

5.1.2 Financiële uitvoerbaarheid

De gemeente en het Consortium Marktkwartier hebben een privaatrechtelijke overeenkomst (REOK) opgesteld welke in werking is getreden bij de definitieve gunning aan het consortium. Het Consortium Marktkwartier beschikt in beginsel over voldoende financiële middelen om de gehele herstructurering uit te voeren en de verplichtingen uit de REOK na te komen.

In de REOK is een planschadeovereenkomst opgenomen waarbij het Consortium Marktkwartier zich jegens de gemeente verplicht tot vergoeding van eventuele planschade die wordt toegewezen als gevolg van planologische maatregelen ten behoeve van de realisatie van het FCA. Daarnaast zullen de gronden

door de gemeente met toepassing van de REOK in erfpacht worden uitgegeven. De gemeente heeft bij de vaststelling van het bestemmingsplan, gelet op het vorenstaande, geen exploitatieplan als bedoeld in artikel 6.12 Wro vastgesteld aangezien het verhaal van de door de gemeente te maken kosten als bedoeld in afdeling 6.4. Wro anderszins zijn verzekerd (zie de afgesloten REOK). Een exploitatieplan is om die reden ook niet nodig bij het voorliggende uitwerkingsplan.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

5.2.1 Participatie

Er is geen aparte participatie- of inspraakprocedure tijdens de voorbereiding van dit uitwerkingsplan gevoerd. De Participatieverordening gemeente Amsterdam 2024 is op 15 september 2024 in werking getreden. Het betrekken van bewoners en ondernemers bij de voorbereiding van dit plan heeft al eerder plaatsgevonden onder het regiem van de Algemene inspraakverordening dat als uitgangspunt heeft 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. Uitwerkingsplannen worden daarom niet opengesteld voor inspraak, maar doorlopen de wettelijke zienswijzenprocedure, zoals hierna wordt toegelicht in paragraaf 5.2.4.

Uit zienswijzen bij de terinzagelegging van de 3e uitwerking kwam de zorg van de omvang van de 4e uitwerking naar voren. Naar aanleiding hiervan zijn woningen van het oostelijk woonhof (4e uitwerking) naar het westelijk woonhof (3e uitwerking) verplaatst. Verder is het hoogteaccent van 37 meter aan de noordzijde van het oostelijk woonhof verplaatst naar de zijde van de Marktweide. Daarnaast is de "haak" aan het hoekgebouw aan de zuidoostzijde komen te vervallen, waardoor er veel minder een "muur" aan bebouwing aan het Oostelijk marktkanaal ontstaat. Twee van de palazzino's zijn iets vergroot, maar per saldo betekent het meer open ruimte tussen de gebouwen aan de kade. Tenslotte is één van de 'setbacks' (hoogteaccenten) aan de zuidzijde komen te vervallen.

Marktwartier heeft de bezonning in de huidige en toekomstige situatie bekeken. Bewoners zouden in de bezonningsstudie graag verschillende peildata naar voren zien komen. Dit is in het onderzoek van OMRT teruggekomen (zie subparagraaf 4.12.3 en bijlage 27).

5.2.2 Vooroverleg artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening

Er is afgezien van een apart vooroverleg over het uitwerkingsplan Food Center Amsterdam - 4e uitwerking. Vanwege de samenhang is hiervoor volstaan met het reeds gevoerde overleg over het voorontwerp van het aangrenzende uitwerkingsplan 'Food Center Amsterdam- 3e uitwerking'.

De ontvangen reacties van de brandweer over de 3e uitwerking hebben geleid tot aanvullingen van de toelichting bij het 3e uitwerkingsplan en deze reactie is vanwege samenhang ook verwerkt in de voorliggende toelichting bij het 4e uitwerkingsplan.

5.2.3 Advies stadsdeel West

Het ontwerp van dit uitwerkingsplan is gelijktijdig met de terinzagelegging voorgelegd aan het dagelijks bestuur van stadsdeel West voor advies. Het stadsdeel heeft op 13 februari 2024 advies uitgebracht.

Het DB adviseert om de keuze met betrekking tot het bezoekersparkeren zo spoedig mogelijk uit te werken. Het DB heeft een voorkeur voor de ondergrondse oplossing onder plangebied UP4.

Dit advies is op 30 januari 2024 en 13 februari 2024 behandeld in de vergadering van de stadsdeelcommissie West. De stadsdeelcommissie West heeft het DB geadviseerd:

- *Om nogmaals te onderzoeken of het haalbaar is om de maximale hoogte van de toren op de hoek van de Jan van Galenstraat/Oostelijke Marktkanaal, te verlagen met twee bouwlagen, zodat de belemmering van zon en wind wordt verkleind.*
- *Indien bovenstaande haalbaar is dit ook vast te leggen in de regels en de verbeelding.*
- *De verloren lagen te herverdelen over de andere woonlagen, zodat er geen geplande woningen verloren gaan.*
- *En indien nodig wordt de maximale hoogte van deze woonlagen van 18 meter verhoogd en vastgelegd in de regels van UP4.*

Het DB heeft dit advies van de stadsdeelcommissie overgenomen.

Met dit advies is als volgt rekening gehouden bij het voorliggende vast te stellen 4e uitwerkingsplan.

Het uitgangspunt blijft dat het bezoekersparkeren, ook van de Centrale Markthal, volledig in de ondergrondse parkeergarages in het woongebied zal plaatsvinden.

Verder is het effect van het verlagen van het woontoren met twee bouwlagen onderzocht op bezonning en wind. Dit levert echter nauwelijks een verbetering op. Slechts 1 van 22 woonboten krijgt hierdoor 1 uur extra zon op de peildatum. Voor de draaifunctie van Molen de Otter levert de verlaging geen verbetering op; voor de zaagfunctie levert het slechts 1 uur extra theoretisch bruikbare wind op. Daar staat tegenover dat bij een verlaging 18 woningen minder kunnen worden gebouwd, die niet binnen het plangebied herverdeeld kunnen worden.

Er is daarom vanaf gezien om de maximum bouwhoogte van het betreffende hoogteaccent met 6 meter te verlagen in het voorliggende 4e uitwerkingsplan.

5.2.4 Zienswijzen op ontwerpuitwerkingsplan

Overeenkomstig het bepaalde in de Wet ruimtelijke ordening (hierna: Wro) heeft het ontwerpuitwerkingsplan 'Food Center Amsterdam - 4e uitwerking' met de daarop betrekking hebbende stukken ter inzage gelegen. Daarvoor heeft op 20 december 2023 een publicatie plaatsgevonden in de digitale Staatscourant en op de website van de gemeente Amsterdam.

Het ontwerpuitwerkingsplan heeft met ingang van 21 december 2023 gedurende zes weken ter inzage gelegen op het stadsloket van stadsdeelkantoor West en was tevens digitaal raadpleegbaar via www.ruimtelijkeplannen.nl. Gedurende de periode van terinzagelegging konden belanghebbenden een zienswijze over het ontwerpuitwerkingsplan en over het ontwerpbesluit hogere waarden naar voren brengen bij het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam. Op 15 januari 2024 is in de Centrale Markthal op het Food Center terrein een informatiebijeenkomst gehouden, waar ca.120 belangstellenden zijn verschenen.

In totaal zijn er 17 zienswijzen ingediend. Deze zienswijzen zijn kort samengevat en inhoudelijk beantwoord in de Nota van Beantwoording zienswijzen. Daar waar zienswijzen gegrond zijn en tot wijziging van het ontwerpuitwerkingsplan (en daarmee tot gewijzigde vaststelling van het uitwerkingsplan) leiden, is dat in de beantwoording vermeld. De Nota van Beantwoording, met de daarbij gevoegde bijlagen, maakt integraal onderdeel uit van het te nemen besluit over de vaststelling van het uitwerkingsplan.

Hoofdstuk 6 Juridische planbeschrijving

6.1 Algemeen

De geldende bestemming 'Woongebied - Uit te werken' ter plaatse van het plangebied maakt het mogelijk om een uitwerkingsplan op te stellen om zo 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 is binnen één zone een kelder toegestaan. Voor deze kelder, almede de kelder in de westelijke helft van het woongebied en de kelder in het bedrijvendeel is geohydrologisch onderzoek uitgevoerd (zie subparagraaf 4.9.6). Uit het onderzoek blijkt dat de kelders geen negatieve effecten hebben op de grondwaterstanden. Er wordt daarmee voldaan aan de uitwerkingsregel onder a. Ook voldoen de kelders aan de regels die zijn gesteld in de op 7 oktober 2021 vastgestelde parapluherziening 'Grondwaterneutrale Kelders'.
b. *het uitwerkingsplan mag uitsluitend gebouwen hoger dan 30 meter mogelijk maken indien uit een hoogbouweffectrapportage blijkt dat de betreffende bouwhoogte ruimtelijk inpasbaar is*: In het uitwerkingsplan zijn door middel van maatvoeringsvlakken zones aangegeven waar een bouwhoogte van meer dan 30 meter is toegestaan. In verband met deze zones is een hoogbouweffectrapportage uitgevoerd (zie paragraaf 4.12) waaruit blijkt dat dergelijke bouwhoogtes ruimtelijk goed inpasbaar zijn. Er wordt daarmee voldaan aan de uitwerkingsregel onder b.
c. *het uitwerkingsplan mag niet leiden tot een onaanvaardbare negatieve invloed op de windsituatie bij houtzaagmolen 'De Otter' aan de Gillis van Ledenberchstraat 78A*: In het kader van het voorliggende uitwerkingsplan en het eerder in procedure gebrachte uitwerkingsplan voor het westelijk deel van het woongebied is een indicatieve studie verricht naar de invloed van het plan voor het woongebied op de windvang van de molen. Naar aanleiding daarvan en onderzoek door de eigenaar van de molen is een windtunnelonderzoek uitgevoerd (zie paragraaf 4.11.1). Uit het windtunnelonderzoek blijkt dat de plannen voor het woongebied weliswaar tot afname van wind leiden maar de vermindering van de theoretisch bruikbare wind is niet onaanvaardbaar negatief, mede gezien het feit dat de molen (1) geen commercieel bedrijf is dat moet zagen voor de houtmarkt en (2) de molen is gelegen is in een zeer stedelijke omgeving. Uit jurisprudentie blijkt dat voor de molen enkele tientallen draaiuren per maand nodig zijn. Na realisatie van het beoogde woongebied zullen er per maand gemiddeld meer dan enkele tientallen draaiuren overblijven waarmee dus ruim wordt voldaan aan het geadviseerde minimum aantal draaiuren.Gelet op deze argumenten wordt er voldaan aan de uitwerkingsregel onder c.
d. *in het uitwerkingsplan dient rekening te worden gehouden met een zichtlijn vanaf de Jan van Galenstraat op de zuidgevel van het rijksmonument Centrale Markthal (monumentnummer: 526739)*: In het naastgelegen uitwerkingsplan voor de westelijke helft van het woongebied is de wigvormige ruimte van de Marktweide vanaf de Jan van Galenstraat richting de zuidgevel van de Centrale Markthal vastgelegd door de bestemmingen ' Groen', 'Verkeer - 1' en 'Verkeer - 2'. Binnen deze bestemmingen zijn geen gebouwen toegestaan ter plaatse van de wigvormige zone. Door de open ruimte van de Marktweide voor de Markthal zal de Markthal vanuit diverse posities goed zichtbaar worden, met name vanaf de oostkant van de Jan van Galenstraat. Bovendien dient een deel van het gebouw aan de oostzijde van het plangebied tussen maaiveld en een hoogte van 8 meter vrij te blijven van bebouwing. Daardoor is op ooghoogte ook nog zicht mogelijk onder het gebouw door richting de Centrale Markthal. In het naastgelegen uitwerkingsplan is zodoende een ruim, vrij zicht vanaf de Jan van Galenstraat op de zuidgevel van de Centrale Markthal geborgd. Het voorliggende uitwerkingsplan heeft geen negatieve gevolgen voor de beoogde zichtlijn.
e. *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 het aspect 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 de uitwerkingsplannen voor het bedrijvendeel diverse voorwaardelijke verplichtingen opgenomen.

f. *in het uitwerkingsplan dient rekening te worden gehouden met voldoende parkeergelegenheid zoals bedoeld in de gemeentelijke parkeernota's 'Nota Parkeernormen Auto' en 'Nota Parkeernormen Fiets en Scooter', met dien verstande dat ook rekening wordt gehouden met voldoende parkeergelegenheid voor de op grond van artikel 4 van het geldende bestemmingsplan toegestane functies in de Centrale Markthal, tenzij hiervoor buiten het plangebied van het uitwerkingsplan wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid*: In het uitwerkingsplan is, net als in het geldende bestemmingsplan, een dynamische verwijzing opgenomen naar de parkeernormen in het gemeentelijk parkeerbeleid. In paragraaf 4.2 is nader ingegaan op parkeren. Daaruit blijkt dat er voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd.

g. *indien binnen een zone van 50 meter vanaf de bestemming Water - 2 woningen worden gerealiseerd dient in het uitwerkingsplan voor de betreffende zone rekening te worden gehouden met openbare kades langs het Oostelijk Marktkanaal, waarbij de openbare kades een breedte van minimaal 10 meter vanaf de bestemming Water - 2 dienen te hebben*: In het uitwerkingsplan worden woningen mogelijk gemaakt binnen 50 meter van de bestemming 'Water - 2'. De zones langs het Marktkanaal is in het uitwerkingsplan bestemd ten behoeve van de inrichting als openbare kade. Binnen de zone van 10 meter het kanaal zijn geen gebouwen toegestaan.

h. *het bouwen van woningen en andere geluidgevoelige gebouwen is uitsluitend toegestaan indien de gevels die zijn gelegen binnen de geluidzones voor wegen:*
    1. *een geluidbelasting ten gevolge van elk van deze zones ondervinden die lager of gelijk is aan de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting (voorkeursgrenswaarde) dan wel de vastgestelde hogere waarde, of;*
    2. *als dove gevel als bedoeld in artikel 1 b vierde lid Wet geluidhinder worden uitgevoerd voor zover de geluidsbelasting op de betreffende gevel hoger is dan de vastgestelde hogere waarde, dan wel dat de gevel wordt voorzien van een vliesgevel of andere vergelijkbare maatregel die de geluidsbelasting op de gevel kan terugbrengen tot maximaal de vastgestelde hogere waarde:* zoals ook blijkt uit paragraaf 4.3 zijn voor de woningen geen hogere grenswaarden nodig aangezien de Jan van Galenstraatper 8 december 2023 een maximum snelheid heeft van 30 km/u.

i. *er wordt naar gestreefd om zoveel mogelijk woningen te voorzien van een stille zijde*: alle woningen in het plangebied zullen conform een in het uitwerkingsplan opgenomen regel worden voorzien van een stille zijde, eventueel door toepassing van gebouwmaatregelen (zoals verglaasde balkons).

j. *het uitwerkingsplan voorziet in een voor auto- en vrachtverkeer geschikte verkeersontsluiting met een minimale breedte van 6 meter tussen het plandeel met de bestemming Bedrijventerrein - Uit te werken en de Jan van Galenstraat dan wel het uitwerkingsplan belemmert een dergelijke ontsluiting niet*: In het naastgelegen uitwerkingsplan voor de westelijke helft van het woongebied is door middel van de bestemming 'Verkeer - 1' een voor auto- en vrachtverkeer geschikte verkeersontsluiting mogelijk gemaakt tussen het nieuwe bedrijvendeel van FCA en de Jan van Galenstraat. De betreffende bestemming heeft binnen het naastgelegen uitwerkingsplan een breedte van circa 14 meter en biedt daarmee voldoende ruimte voor een weg met een breedte van minimaal 6 meter.

k. *het uitwerkingsplan voorziet in een oost-westverbinding voor fietsers en voetgangers dan wel belemmert een dergelijke verbinding niet*: In het uitwerkingsplan is de toekomstige oost-westverbinding voor langzaamverkeer, voor zover deze is gelegen binnen het plangebied,

bestemd als 'Verkeer - 1' en 'Verkeer - 2'. Binnen deze laatste bestemming is geen auto- of vrachtverkeer toegestaan.

l. voor maatschappelijke voorzieningen geldt dat medische voorzieningen, onderwijsvoorzieningen en kinderopvangvoorzieningen in een zone van 45 meter vanaf de grens met de bestemming 'Verkeer' niet zijn toegestaan in de eerste lijnsbebouwing langs de Jan van Galenstraat: In het uitwerkingsplan zijn gevoelige maatschappelijke voorzieningen expliciet uitgesloten in het gehele plangebied.

m. voor maatschappelijke voorzieningen, geen onderdeel zijnde van een brede school (inmiddels integraal kind centrum), geldt een maximum aantal van één kinderopvangvoorziening per bouwblok met een maximum vloeroppervlak van 250 m², waarbij een kinderopvangvoorziening niet is toegestaan als zich in hetzelfde bouwblok reeds een school bevindt waarvan de speelplaats grenst aan de binnentuin van woningen: In het uitwerkingsplan is kinderopvang alleen toegestaan ter plaatse van het integraal kind centrum. In de rest van dat bouwblok en in andere bouwblokken zijn geen kinderdagopvangvoorzieningen mogelijk gemaakt. Er wordt daarmee voldaan aan de uitwerkingsregel.

n. de onbebouwde gronden mogen slechts worden ingericht en gebruikt als tuin en ten behoeve van de op grond van artikel 11 toegestane functies, alsmede ten behoeve van terrassen behorend bij horeca, tenzij er onevenredige overlast voor omwonenden en ondernemers wordt voorzien: Deze regel is 1 op 1 overgenomen in de regels van het uitwerkingsplan en daardoor toetsingskader bij aanvragen voor omgevingsvergunningen bouwen. Terrassen ten behoeve van horeca zijn overigens alleen ten westen van de Centrale Markthal mogelijk (en dus niet in het voorliggende uitwerkingsplan).

o. In de bouwregels is bepaald dat er een maximum bebouwingspercentage geldt van 75% voor het bouwvlak. Het bouwvlak in het geldende bestemmingsplan heeft na de inwerkingtreding van de partiële herziening een oppervlak van 81.055,2 m². Dat betekent dat binnen het gehele woongebied maximaal 60.791 m² mag worden bebouwd. Het voorliggende uitwerkingsplan heeft betrekking op een deel van het betreffende bouwvlak uit het geldende bestemmingsplan. In het voorliggende uitwerkingsplan is in totaal 32.548 m² aan gebouwen (inclusief kelders) mogelijk is gemaakt. Dat correspondeert met het in voorbereiding zijnde uitwerkingsplan voor het westelijk deel van het woongebied (westelijk woonhof) waar 28.243 m² aan gebouwen mogelijk is gemaakt.

p. Voor de gebouwen geldt een maximum bouwhoogte zoals aangegeven op de verbeelding (18 meter). In de bouwregels is bepaald dat voor 10% van de gronden ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - hoogte-accenten 35 meter' een maximale bouwhoogte van 35 meter is toegestaan. Het aanduidingsvlak in het geldende bestemmingsplan heeft na de inwerkingtreding van de partiële herziening een oppervlak van 81.055,2 m². Dat betekent dat binnen het gehele woongebied maximaal 8.105,5 m² tot 35 meter mag worden bebouwd. Het voorliggende uitwerkingsplan heeft betrekking op een deel van het betreffende aanduidingsvlak uit het geldende bestemmingsplan. In het voorliggende uitwerkingsplan is in totaal 3.402,6 m² aan gebouwen tot 35 meter mogelijk gemaakt. Dat correspondeert met het in voorbereiding zijnde uitwerkingsplan voor het westelijk deel van het woongebied (westelijk woonhof) waar 4.702,9 m² aan gebouwen tot 35 meter mogelijk is. Opgemerkt wordt dat deze regel geen betrekking heeft op gebouwen hoger dan 18 meter na toepassing van de algemene afwijkingsbevoegdheid. Via deze algemene afwijkingsbevoegdheid kan de bouwhoogte met 2 meter worden verhoogd of, in geval van bijvoorbeeld lift- en trappenhuizen, met 5 meter (zie artikel 14).

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.

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 plankaart 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 plankaart 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 plankaart weergegeven.

Woongebied

Een groot deel van het plangebied is bestemd als 'Woongebied - 3' of 'Woongebied - 4'. De bestemming 'Woongebied - 3' is toegepast voor de wandbebouwing en de bestemming 'Woongebied - 4' bij de palazzino's. Het paviljoen is bestemd als 'Gemengd - 1'. Op de verbeelding is door middel van bouwvlakken aangegeven waar gebouwen mogen worden gebouwd en waar niet. Deze bouwvlakken zijn gebaseerd op een digitale onderlegger van de huidige planvorming. Er is daarbij met name voor de palazzino's rekening gehouden met enige marge zodat er nog wat schuifruimte is voor deze toekomstige nieuwbouw. De weergegeven bouwvlakken vormen daarmee de uiterste grenzen van de nieuwbouw, met uitzondering van ondergeschikte bouwdelen als balkons, lift- en trappenhuizen, etc. Door middel van maximum bebouwingspercentages en onderlinge afstanden tussen gebouwen wordt voorkomen dat de bouwvlakken volledig bebouwd zullen worden.

Erkers en balkons

Ten aanzien van erkers en balkons bij de woningen geldt dat deze, mede vanwege de gevarieerde regeling zoals beschreven in het BKP (zie bijlage 1), verdeeld zijn over meerdere bestemmingen. De ligging van een erker of balkon bepaald daarbij welke bestemming van toepassing is voor de betreffende erker of balkon. De minimale afstand tussen de buitenruimtes van palazzino's onderling bedraagt daarbij minimaal 13 meter terwijl de minimale afstand tussen de buitenruimtes van palazzino's en wandgebouwen minimaal 12 meter bedraagt.

Openbare ruimte

De toekomstige openbare ruimte binnen het woonhof is voor wat betreft de hoofdroutes bestemd als 'Verkeer - 3'. De openbare ruimte buiten het woonhof is bestemd als 'Verkeer - 1' (indien deze ook toegankelijk is voor gemotoriseerd verkeer) of 'Verkeer - 2' (als deze niet toegankelijk is voor gemotoriseerd verkeer). De eventuele margestroken die grenzen aan de openbare ruimte in het binnengebied zijn bestemd als 'Woongebied - 4' maar zonder bouwvlak.

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.