Gemeente Amsterdam

Nota van Beantwoording Zienswijzen

Uitwerkingsplan Food Center Amsterdam – 3e uitwerking (Woongebied west)

Colofon

Opdrachtgever	Grond en Ontwikkeling
Opdrachtnemer	Ruimte & Duurzaamheid
Datum	juni 2024

Inleiding

In deze Nota van Beantwoording worden zienswijzen, die tijdig zijn ingediend, na een korte samenvatting, inhoudelijk beantwoord. Daar waar zienswijzen gegrond zijn en tot wijziging van het ontwerpuitwerkingsplan (en daarmee tot gewijzigde vaststelling van het uitwerkingsplan) leiden, wordt dat in deze 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.

Algemeen

Overeenkomstig het bepaalde in de Wet ruimtelijke ordening (hierna: Wro) heeft het ontwerpuitwerkingsplan Food Center Amsterdam – 3e uitwerking (Woongebied west) vanaf 22 december 2022 met de daarop betrekking hebbende stukken ter inzage gelegen. Gelijktijdig heeft het bijbehorende ontwerpbesluit hogere waarden Wet geluidhinder ter inzage gelegen. Hiertoe heeft op 21 december 2022 een publicatie plaatsgevonden in het digitale Gemeenteblad en op de website van de gemeente Amsterdam.

Het ontwerpuitwerkingsplan heeft met ingang van 22 december 2022 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 naar voren brengen bij het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam. Op 16 januari 2023 is in de Centrale Markthal op het Food Center terrein een informatiebijeenkomst gehouden, waar ca.150 belangstellenden zijn verschenen.

Inmiddels is sinds 1 januari 2024 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 Wet ruimtelijke ordening, van toepassing. In de voorliggende Nota van Beantwoording zienswijzen is daarom uitgegaan van het recht zoals dat gold tot aan de inwerkingtreding van de Omgevingswet.

Ontvangen zienswijzen

Naar aanleiding van de terinzagelegging van het ontwerpuitwerkingsplan zijn zienswijzen ingediend door:

nr.	adressant	adres	datum ontvangst
1	Hemwood, mr I. Haverkate, namens Bidfood BV	Ede, p/a kantoor Hemwood Keizersgracht 477	9 januari 2023, aangevuld 31 januari 2023
2		Visseringstraat	27 januari 2023
3		Visseringstraat	28 januari 2023

4		Visseringstraat	29 januari 2023
5		Visseringstraat	29 januari 2023
6		Visseringstraat	29 januari 2023
7		Van Rappardstraat	29 januari 2023
8	Achmea Rechtsbijstand, namens adressant 8	Van Bossepad; p/a kantoor Achmea Rechtsbijstand Laan van Malkenschoten 20 te Apeldoorn	30 januari 2023
9		Visseringstraat	30 januari 2023
10		Visseringstraat	30 januari 2023
11	Mr D. op de Hoek, advocaat, namens Houthandel v/d Bijl BV	G. van Ledenberschstraat 78, p/a kantoor Labré Advocaten De Lairessestraat 180C	30 januari 2023
12	Mr A.van leeuwen, AKL Advocaten, namens adressant 12	Visseringstraat, p/a kantoor AKL Advocaten	30 januari 2023
13		Buyskade	31 januari 2023
14		Visseringstraat	31 januari 2023
15		Visseringstraat	31 januari 2023
16		Van Bossepad	31 januari 2023
17	De Advocaten van Van Riet, mr W. van Galen, namens Vereniging Herstructurering en Cooperatieve Vereniging FCA	Centrale Groothandelmarkt 191 p/a kantoor De Advocaten van Van Riet Euclideslaan 201 te Utrecht	31 januari 2023
18		Visseringstraat	31 januari 2023
19	DAS Rechtsbijstand, namens adressant 19	Visseringstraat p/a kantoor DAS Rechtsbijstand	31 januari 2023
20		Visseringstraat	31 januari 2023
21		Van Rappardstraat	1 februari 2023
22		Visseringstraat	27 januari 2023
23		Van Rappardstraat	1 februari 2023
24		Van Rappardstraat	1 februari 2023
25		Visseringstraat	6 februari 2023

Over het bijbehorende ontwerpbesluit hogere waarden Wet geluidhinder zijn geen zienswijzen ingediend.

Behandeling zienswijzen

A. Formele aspecten

Ontvankelijkheid
Overeenkomstig artikel 3.9a van de Wet ruimtelijke ordening is op de voorbereiding van het uitwerkingsplan afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing.
Zienswijzen omtrent het ontwerp kunnen alleen door belanghebbenden naar voren worden gebracht.

Adressanten 1 en 17 zijn gevestigd op het Food Center terrein en kunnen daarom als belanghebbenden worden aangemerkt. Adressant 11 is eigenaar van Molen De Otter en kan vanwege de gevolgen van de ontwikkeling van het FCA voor de windvang van de molen als belanghebbende worden aangemerkt.
De adressanten 2 t/m 10, 12 t/m 16 en 18 t/m 25 kunnen ook als belanghebbenden worden aangemerkt omdat zij op korte afstand van het plangebied woonachtig zijn en gevolgen van enige betekenis kunnen ondervinden.

Volgens artikel 3:16 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) bedraagt de termijn voor het naar voren brengen van zienswijzen zes weken. Deze termijn vangt, gelet op het tweede lid van dit artikel, aan met ingang van de dag waarop het ontwerp ter inzage is gelegd, in dit geval op 22 december 2022. Een zienswijze is tijdig ingediend als deze voor het einde van de termijn is ontvangen. Bij verzending per post is een zienswijze tijdig ingediend indien het voor het einde van de termijn ter post is bezorgd, mits niet later dan een week na afloop van de termijn is ontvangen. De termijn liep tot en met 1 februari 2023.
Alle zienswijzen zijn tijdig binnen de termijn ontvangen en kunnen in beschouwing worden genomen, met uitzondering van zienswijze nr. 25.
Zienswijze nr. 25 van een bewoner aan de Visseringstraat, is op 6 februari 2023 buiten de termijn ingediend en kan om die reden niet in beschouwing genomen. Deze zienswijze is echter gelijkluidend met de zienswijze van andere omwonenden uit de Visseringstraat en is derhalve materieel en inhoudelijk beantwoord.
Dertien zienswijzen zijn gelijkluidend (2 t/m 7, 9, 15, 16, 18, 20, 22 en 25). Ook gelijkluidend zijn de zienswijzen 10 en 23, alsmede 13 en 14.
In totaal zijn derhalve 11 unieke zienswijzen ingediend door 25 adressanten. Hiervan worden 24 zienswijzen in beschouwing genomen. De zienswijzen zijn als bijlage bij deze nota gevoegd

B. Inhoudelijke behandeling zienswijzen

In deze nota zijn de zienswijzen samengevat weergegeven. Dit betekent niet dat onderdelen van de zienswijzen, die niet expliciet worden genoemd, niet bij de beoordeling zijn betrokken. De zienswijzen zijn in hun geheel en in onderlinge samenhang beoordeeld.
De reactie van de gemeente is dus gebaseerd op de volledige reactie van de adressanten. Volledigheidshalve zijn de zienswijzen opgenomen in de bijlage van deze nota.

Omdat enkele onderwerpen door meerdere omwonenden al dan niet gelijkluidend in de zienswijze zijn aangehaald, is er voor gekozen om de zienswijzen van omwonenden (of namens omwonenden) per inhoudelijk onderwerp gezamenlijk te beantwoorden, en daarbij aan te geven in welke zienswijze dit onderwerp naar voren is gebracht.
De zienswijzen van de bedrijven Bidfood, Houthandel v/d Bijl B.V. en van de Vereniging Herstructurering FCA zijn anders van inhoud dan die van de omwonenden en worden daarom apart per zienswijze beantwoord (in plaats van per onderwerp).

B1. Zienswijzen omwonenden

Opmerking 1.Positionering hoogteaccenten
Opmerking gemaakt door adressant(en): 2 t/m 7, 9, 10, 12 t/m 16 en18 t/m 23
In het oostelijk woongebied (4e uitwerking) is hoogbouw gepland waarvan wordt gevreesd dat deze nadelige gevolgen hebben voor bewoners van de bestaande woningen aan de Visseringstraat. Het gaat daarbij specifiek om twee hoogteaccenten van 37 meter, namelijk de woontorens 4.1 en 6.2. De zorg is dat deze torens veel zon en (dag)licht zullen wegnemen, privacy verminderen, geluidsoverlast vanaf balkons zullen veroorzaken (mede vanwege klankkasteffect), extra wind- en tochthinder op de hoek Visseringstraat-Buyskade zullen veroorzaken voor voetgangers, fietsers en bewoners, nadelige effecten zullen hebben op de windvang van molen De Otter en/of tot een waardevermindering leiden. Adressanten 10 en 23 noemen aanvullend nog dat er meer schaduw zal gaan ontstaan in de openbare ruimte van het Wicherskwartier. Door deze extra schaduw in de openbare ruimte zal als gevolg van meer hangjongeren mogelijk ook de privacy en veiligheid afnemen en er zijn nadelige gevolgen te verwachten voor de groenstrook met kastanjebomen in de straat. Adressant 10 constateert dat een studie naar het ontstaan van onveiligheid, en daarmee het opbloeien van criminaliteit in de buurt, ontbreekt. Verder vinden adressanten 10 en 23 dat het leefgenot van omwonenden boven esthetiek dient te staan. Het ontwerp dat er nu ligt is naar de mening van deze adressanten voornamelijk esthetisch ontworpen voor nieuwe bewoners. Adressant 21 geeft nog aan dat bewoners van de nieuwbouw aan de westzijde meer vrijheid en weidsheid zullen ervaren vanwege de grotere onderlinge afstand tot bestaande woonbebouwing. Ook zullen ze daar minder schaduw in de middag ondervinden vanwege de "piramide".
Door alle adressanten wordt verzocht om te onderzoeken of de bouwhoogte in het voorliggende uitwerkingsplan zodanig kan worden aangepast dat er in het westelijk deel van het woongebied (UP3) meer hoogbouw wordt gesitueerd dan nu gepland is. Op die manier kunnen de beide woontorens 4.1 en 6.2 deels verplaatst worden van het oostelijk naar het westelijk woongebied, zonder dat dit ten koste gaat van het gewenste woningaantal in het gehele woongebied. Het deels verplaatsen van de woontorens heeft vrijwel geen nadelige gevolgen voor bestaande en toekomstige bewoners en kan worden meegewogen in de Hoogbouw Effect Rapportage (HER). Door adressant 21 is berekend dat het verschil in last tussen bewoners ten westen van het woongebied en ten oosten van het woongebied een factor 25 is in het nadeel van de oostzijde. Adressant 19 benadrukt verder dat de hoogteaccenten als zodanig nog niet vaststaan en er dus ruimte is voor aanpassing. Door alle adressanten wordt voorgesteld om een voorwaardelijke verplichting op te nemen voor

een respectabele bouwhoogte van 18-20 meter voor het gehele uitwerkingsgebied waarop het 4e uitwerkingsplan betrekking heeft. Adressant 10 noemt als alternatief voorstel nog om de hoogteaccenten te verplaatsen binnen het oostelijk woongebied, van de waterzijde naar de binnenzijde.
Adressanten 13 t/m 15 verzoeken tenslotte om berekeningen van de te verwachte wind- en tochteffecten te betrekken in het 4e uitwerkingsplan.

Beantwoording 1
Het voorliggende uitwerkingsplan heeft uitsluitend betrekking op het westelijke deel van het woongebied. De zorgen die door de adressanten zijn geuit hebben betrekking op de effecten van enkele hoogteaccenten in het oostelijk deel van het woongebied. Voor het oostelijk deel van het woongebied is een separaat uitwerkingsplan in voorbereiding: Food Center Amsterdam - 4e uitwerking (Woongebied Oost). Het ontwerp van dat uitwerkingsplan heeft vanaf 21 december 2023 ter inzage gelegen voor een periode van 6 weken.

Naar aanleiding van de opmerking van de adressanten hebben Marktkwartier en de gemeente verkend welke mogelijkheden er zijn om (deels) tegemoet te komen aan de door de adressanten geuite zorgen over de hoogteaccenten in het oostelijk deel van het woongebied. Uit deze verkenning en de daarop volgende behandeling in de Subcommissie Integrale Omgevingskwaliteit (SIOK) is naar voren gekomen dat het plan voor het oostelijk deel van het woongebied zodanig kan worden aangepast dat enkele hoogteaccenten op een grotere afstand komen van het Oostelijk Marktkanaal dan wel dat de hoogteaccenten anders worden vormgegeven, zolang de aanpassingen in de geest van het Beeldkwaliteitsplan zijn. Door de beoogde aanpassingen in het oostelijk deel worden de effecten van de hoogteaccenten op de bestaande omgeving verminderd. Het voorstel voor de aanpassingen in het oostelijk deel zijn voorgelegd aan de SIOK. De aanpassingen zijn in de geest van het Beeldkwaliteitsplan.

Mede als gevolg van de aanpassingen van de hoogteaccenten in het oostelijk deel zullen er in dat oostelijk deel 23 woningen minder worden gerealiseerd. Deze 23 woningen zijn nu opgenomen in het voorliggende uitwerkingsplan voor het westelijk deel van het woongebied. De verdeling van de maximum woningaantallen komt daardoor uit op maximaal 930 woningen in het westelijk deel en maximaal 770 woningen in het oostelijk deel van het woongebied. De regels van het uitwerkingsplan zijn hierop aangepast.

Het "deels verplaatsen" van hoogteaccenten naar het westelijk deel van het woongebied, zoals door de adressanten is geopperd, is in de ogen van Marktkwartier en de gemeente niet wenselijk. Het voorliggende uitwerkingsplan is in lijn met het vastgestelde beeldkwaliteitsplan opgesteld. Hierin staan de ontwerpprincipes van de verschillende type bouwblokken omschreven. Met betrekking tot de volumes is er voor gekozen om binnen de in het beeldkwaliteitsplan voor het westelijk deel vastgestelde massa's te blijven. Bij deze keuze speelt mee dat de locatie van het in het oostelijk deel gelegen hoogteaccent op de zuidoosthoek, waartegen de meeste weerstand bestaat, stedenbouwkundig gezien een belangrijke plek in het plan vormt. Het is namelijk de hoek die als eerste wordt gezien wanneer je de Jan van Galenstraat vanuit het centrum benadert. Door de samenkomst van

de insteekhaven, het Oostelijk Marktkanaal en de Kostverlorenvaart en de aanwezigheid van de brede Jan van Galenstraat kenmerkt deze plek zich door een open en breed profiel. Op deze hoek is het gewenst een stevig hoogteaccent te hebben die het Marktkwartier, gezien vanuit de binnenstad, markeert en kadert. Dat lukt niet met laagbouw. Om het Marktkwartier als plan te duiden is een stedenbouwkundige reactie op het 10 laagse hoogteaccent aan de Visseringstraat nodig. Het zuidoostelijke hoogteaccent fungeert zodoende als het sluitstuk van de wandgebouwen langs de Jan van Galenstraat, net zoals het 10 laagse hoogteaccent aan de Visseringstraat het sluitstuk vormt voor het woonblok aan de Buyskade. Door het zuidoostelijke hoogteaccent in het oostelijk deel wordt het Oostelijk Marktkanaal bovendien aan beide zijdes van het kanaal beëindigd met een hoogteaccent. Hetzelfde gebeurt aan het Westelijk Marktkanaal met het bestaande (oranje) blok aan de Geuzenkade en het nieuw te realiseren hoogteaccent aan de oostkade van het Westelijk Marktkanaal. Door op de hoeken van het nieuwe woongebied stedenbouwkundige sluitstukken in de vorm van hoogteaccenten te realiseren, wordt het Marktkwartier stedenbouwkundig gezien helder afgekaderd tussen beide kanalen. Dit is in lijn met de wijze waarop de bestaande hoogteaccenten in de omgeving de introductie vormen naar de wijken daarachter (gezien vanuit de Jan van Galenstraat).

Zoals in de vorige alinea is beschreven vindt er geen gedeeltelijke verplaatsing van hoogteaccenten van het oostelijk deel naar het westelijk deel plaats. Alleen het maximum aantal woningen is verhoogd, zoals eerder in deze beantwoording al is beschreven. In het nog in voorbereiding zijnde uitwerkingsplan voor het oostelijk deel is wel enigszins afgeweken van de voor het oostelijk deel vastgestelde massa's in het beeldkwaliteitsplan, om zo tegemoet te komen aan de door de adressanten geuite zorgen. Het gaat daarbij om verplaatsing van een hoogteaccent richting de Marktweide en het vervallen van de "winkelhaak" in de zuidoostelijke hoek en het bijbehorende hoogteaccent dat daardoor verschuift.

Ten aanzien van het verzoek om voor de bouwhoogte een voorwaardelijke verplichting in de 4^{e} uitwerking op te nemen geldt dat de maximum hoogtes van de nieuwbouw in het oostelijk woongebied al via maatvoeringsaanduidingen (maximum bouwhoogtes) zullen worden vastgelegd. Voor de delen van de bebouwing die als hoogbouw zijn aan te merken is vervolgens een Hoogbouw Effect Rapportage (HER) uitgevoerd. Uit deze HER is niet gebleken dat er aanvullende voorwaarden van toepassing zijn om de hoogteaccenten op een aanvaardbare manier te kunnen bouwen. Een voorwaardelijke verplichting is daarom niet aan de orde.

Indien een adressant vindt dat het uitwerkingsplan tot een waardevermindering van zijn of haar woning leidt, dan kan er door de adressant een verzoek tot een tegemoetkoming in planschade worden ingediend zodra het uitwerkingsplan onherroepelijk is. Dat verzoek zal dan conform de Regeling planschadeverzoeken en advisering gemeente Amsterdam (https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR99820/1) worden behandeld door een externe adviseur die het verzoek beoordeeld aan de hand van de wettelijke regeling voor planschade en de maatstaven die door de jurisprudentie zijn ontwikkeld. Daarbij gaat het dan vooral over de beoordeling van relevante nadelige aspecten (schaduwwerking, zicht, hinder etc.),

de voorzienbaarheid van het eventuele planologisch nadeel en het normaal maatschappelijk risico.

- Wind en schaduweffecten
De hoogteaccenten in het voorliggende uitwerkingsplan bevinden zich op meer dan 160 meter afstand van de woningen en woonboten van de adressanten. Gelet op de beoogde hoogtes van de nieuwbouw en de onderlinge afstand heeft het voorliggende uitwerkingsplan bij de betreffende adressen op voorhand geen relevante schaduweffecten. Ook zijn er vanwege deze onderlinge afstand geen relevante windeffecten te verwachten. Zekerheidshalve is in de bestemming "Woongebied - 1" een nadere eisenregeling opgenomen ter voorkoming van onaanvaardbare windhinder en/of windgevaar.

Wind- en schaduweffecten zijn wel aan de orde als gevolg van het oostelijk deel van het woongebied. Alhoewel het oostelijk deel dus geen onderdeel uitmaakt van het voorliggende uitwerkingsplan kan volledigheidshalve wel worden gemeld dat in het kader van de verkenning die Marktkwartier en de gemeente hebben uitgevoerd een zonurenstudie is verricht door omrt. Daarbij zijn diverse varianten getoetst aan de standaard (lichte) TNO-norm. Uit de studie blijkt dat alle omliggende woningen en woonboten voldoen aan de TNO-norm van minimaal 2 zonne-uren per dag. In de toelichting van het 4^{e} uitwerkingsplan is uitgebreider ingegaan op de wind- en schaduweffecten als gevolg van de hoogteaccenten in het oostelijk deel van het woongebied. De bijbehorende onderzoeken zijn ook in de bijlagen van de toelichting van dat uitwerkingsplan opgenomen.

Conclusie: De opmerking in de zienswijze geeft aanleiding tot wijziging van het uitwerkingsplan doordat het maximum woningaantal in artikelen 7.4.1. en 8.4.1 met 23 woningen is verruimd van 907 naar 930 woningen. Ook is mede naar aanleiding van de opmerking in de bestemming "Woongebied - 1" een nadere eisenregeling opgenomen ter voorkoming van onaanvaardbare windhinder en/of windgevaar (artikel 7.3).

Opmerking 2. Woningaantallen
Opmerking gemaakt door adressant(en): 21 en 24
Beide adressanten verzoeken om het woningaantal in het voorliggende uitwerkingsplan te verhogen zodat er minder druk komt in het oostelijk woongebied (4^{e} uitwerking). Adressant 21 noemt daarbij concreet 300 extra woningen zodat de hoogteaccenten 4.1 en 6.2 kunnen worden verplaatst. Volgens adressant 21 is het Westelijk Marktkanaal drie keer breder dan het Oostelijk Marktkanaal. Beide adressanten geven aan dat de afstand vanaf het voorliggende uitwerkingsplan tot de eerste bebouwing 120 meter bedraagt terwijl de afstand vanaf de 4^{e} uitwerking tot de eerste bebouwing 25 of 50 meter bedraagt. Een bewoner van de oostkant verliest daardoor het ruimtelijk gevoel terwijl er ook meer schaduw ontstaat door hoogteaccenten. Deze verdeling zou gelijkmatiger kunnen zodat de druk op oost en west gelijk is.

Beantwoording 2
In het toekomstige woongebied Marktkwartier zijn maximaal 1.700 woningen toegestaan terwijl het oppervlak aan hoogteaccenten maximaal 8.105,52 m² mag bedragen. Voor het woongebied zijn twee uitwerkingsplannen in voorbereiding, namelijk het voorliggende uitwerkingsplan (3e uitwerking, Woongebied west) en het uitwerkingsplan voor het oostelijk deel van het woongebied (4e uitwerking, Woongebied oost). In het ontwerp van het voorliggende uitwerkingsplan (3e uitwerking) waren maximaal 907 woningen voorzien. Dit is mede naar aanleiding van de zienswijze gewijzigd in 930 woningen (zie ook de beantwoording van opmerking 1). In het eveneens nog in voorbereiding zijnde uitwerkingsplan voor het oostelijk deel (4e uitwerking)zijn daardoor nog maximaal 770 woningen mogelijk.

In het voorliggende uitwerkingsplan voor het westelijk deel van het woongebied is 4.702,9 m² aan hoogteaccenten mogelijk gemaakt, tegenover 3.402,6 m² in het oostelijk deel. Er is dus al sprake van meer woningen en een groter oppervlak aan hoogteaccenten in het voorliggende uitwerkingsplan dan in het eveneens nog in voorbereiding zijnde uitwerkingsplan voor het oostelijk deel van het woongebied.

Omdat de opmerking samenhangt met de positie van de hoogteaccenten wordt kortheidshalve ook nog verwezen naar de voorgaande beantwoording van opmerking 1.

Conclusie: De opmerking geeft aanleiding tot wijziging van het uitwerkingsplan doordat het maximum woningaantal in artikelen 7.4.1. en 8.4.1 met 23 woningen is verruimd van 907 naar 930 woningen..

Opmerking 3. Onderzoek bezonning
Opmerking gemaakt door adressant(en): 19 en 21
Adressant 19 merkt ten aanzien van de bezonningsstudie op dat de huidige situatie daarin niet is meegenomen zodat afgevraagd kan worden in hoeverre er van een 'acceptabele afname' kan worden gesproken. Adressant 21 vindt toepassing van de lichte TNO-norm niet terecht omdat woonboten bij deze norm buiten beschouwing worden gelaten. Los van de toepassing van deze norm vindt de adressant de afname bezonning van meer dan 50% van de middag- en avondzon onaanvaardbaar. Beide adressanten noemen dat er geen aandacht is besteed aan minder rendement van zonnepanelen als gevolg van de te verwachten schaduw.

Beantwoording 3
Het voorliggende uitwerkingsplan heeft betrekking op het westelijk deel van het woongebied. De woonboot en de woning van de adressanten bevinden zich aan ten oosten van het toekomstige woongebied. De afstand tussen de in het uitwerkingsplan mogelijk gemaakte nieuwbouw en de woonboot en woning van de adressanten bedraagt meer dan 200 meter. Gelet op de beoogde hoogtes van de nieuwbouw en de onderlinge afstand heeft het voorliggende uitwerkingsplan bij de betreffende adressen op voorhand geen nadelige gevolgen op het gebied van bezonning.

Alhoewel het oostelijk deel van het woongebied geen onderdeel uitmaakt van het voorliggende uitwerkingsplan kan volledigheidshalve wel worden gemeld dat in het kader van de verkenning die Marktkwartier en de gemeente hebben uitgevoerd (zie beantwoording opmerking 1) een zonurenstudie is verricht door omrt. Daarbij zijn diverse varianten getoetst aan de standaard (lichte) TNO-norm. Uit de studie blijkt dat alle omliggende woningen en woonboten voldoen aan de TNO-norm van minimaal 2 zonuren per dag. Gelet op het aantal zonuren op omliggende woonboten en woningen zullen eventuele zonnepanelen voldoende zonlicht opvangen.
In de toelichting van het 4e uitwerkingsplan is uitgebreider ingegaan op de wind- en schaduweffecten als gevolg van de hoogteaccenten in het oostelijk deel van het woongebied. De bijbehorende onderzoeken zijn ook in de bijlagen van de toelichting van dat uitwerkingsplan opgenomen.

Conclusie: De opmerking geeft geen aanleiding tot wijziging van het uitwerkingsplan.

Opmerking 4. Luchtkwaliteit vanwege activiteiten op FCA-terrein
Opmerking gemaakt door adressant(en): 8
Er is onderzoek naar luchtkwaliteit gedaan vanwege het wegverkeer op omliggende wegen. Het onderzoek heeft geen betrekking op de activiteiten op het FCA-terrein zelf, zoals het vrachtverkeer op de expeditiestraat. De adressant vreest nadelige effecten van de activiteiten op het FCA-terrein en verzoekt om deze activiteiten ook mee te nemen in het onderzoek naar luchtkwaliteit. Ook wordt verzocht om een overkapping van de expeditiestraat.

Beantwoording 4
Het voorliggende uitwerkingsplan heeft geen betrekking op de door de adressant genoemde expeditiestraat of andere activiteiten op het FCA-terrein. Via het voorliggende uitwerkingsplan wordt uitsluitend het westelijk deel van het nieuwe woongebied mogelijk gemaakt. De adressant heeft eerder al dezelfde opmerking over luchtkwaliteit gemaakt via een zienswijze bij de 1e uitwerking. Omdat het onderzoek naar luchtkwaliteit echter rekening houdt met de cumulatieve effecten van zowel het nieuwe FCA-terrein als het toekomstige woongebied, wordt in het navolgende volledigheidshalve wel verder ingegaan op de opmerking van de adressant. De hierna volgende beantwoording is grotendeels gelijk aan de beantwoording zoals die is opgenomen in de Nota van Beantwoording zienswijzen van het 1e uitwerkingsplan.

Onderzoek naar luchtkwaliteit dient te voldoen aan het wettelijk kader. In hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer (Wm) zijn luchtkwaliteitseisen opgenomen. De kern van titel 5.2 Wm bestaat uit luchtkwaliteitsnormen, welke zijn gebaseerd op de Europese richtlijnen. De luchtkwaliteitseisen (luchtkwaliteitsnormen) geven de risicogrenzen aan voor stoffen in de buitenlucht. Ze zijn gericht op de bescherming van mens en ecosysteem. Verder bevat titel 5.2 van de Wm basisverplichtingen door Europese richtlijnen, namelijk het beoordelen van luchtkwaliteit, rapportage en maatregelen.

Waar en hoe concentraties van luchtverontreinigende stoffen berekend en gemeten moeten worden staat in de uitvoeringsregels van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (Rbl 2007). De Regeling beschrijft standaardrekenmethoden voor de beoordeling van de luchtkwaliteit langs wegen en bij puntbronnen (bedrijven). In de Wm staat op welke plaatsen het bevoegd gezag de luchtkwaliteit moet beoordelen. En ook op welke plaatsen dat niet hoeft (artikel 5.19 lid 2). Dit heet ook wel het "toepasbaarheidsbeginsel". Op de volgende plaatsen is geen toetsing van de luchtkwaliteit nodig:

- locaties die zich bevinden in gebieden waartoe leden van het publiek geen toegang hebben en waar geen vaste bewoning is, zoals akkerland;
- op bedrijfsterreinen of terreinen van industriële inrichtingen, waarop alle relevante bepalingen inzake gezondheid en veiligheid op het werk gelden;
- op de rijbaan van wegen en op de middenberm van wegen, tenzij voetgangers normaliter toegang tot de middenberm hebben.

Verder zijn in de Rbl 2007 nog enkele specifieke voorwaarden gesteld waaraan toetslocaties dienen te voldoen bij de beoordeling van luchtkwaliteit nabij wegen en inrichtingen:

- beoordelingslocaties bevinden zich op ten minste 25 m van de rand van grote kruisingen en op niet meer dan 10 m van de wegrand;
- beoordelingslocaties nabij wegen leiden tot gemeten en of berekende concentraties die representatief zijn voor de luchtkwaliteit langs een straatsegment van ten minste 100 m.

De bedrijven op het nieuwe FCA-terrein zijn groothandelsbedrijven voor groente, fruit en andere levensmiddelen. In de bedrijfsgebouwen vinden geen productieprocessen plaats die leiden tot een emissie van luchtverontreinigende stoffen. Wel zal er vrachtverkeer van en naar de bedrijven op het FCA-terrein gaan rijden (o.a. via de door de adressant genoemde expeditiestraat).

Voor het FCA-terrein is ten aanzien van luchtkwaliteit in eerste instantie alleen het verkeer op de openbare wegen beschouwd, conform de Wm. Het verkeer op de (niet-openbare) wegen op het (nieuwe) FCA-terrein hoeft niet te worden onderzocht omdat deze wegen op het bedrijventerrein zelf zijn gelegen. Gelet op het "toepasbaarheidsbeginsel" is daarom geen onderzoek naar de emissies vanwege de wegen op het FCA-terrein noodzakelijk.

Mede naar aanleiding van de opmerking van de adressant is besloten om aanvullend onderzoek uit te voeren naar luchtkwaliteit voor activiteiten binnen de inrichting van het (nieuwe) FCA-terrein, zijnde (1) het vrachtverkeer op de expeditiestraat en (2) parkeren op het dak. Dit onderzoek is aanvullend op het onderzoek naar het verkeer op omliggende wegen. Het aanvullende onderzoek heeft alleen betrekking op het vrachtverkeer op de expeditiestraat en het parkeren door werknemers op het dak aangezien hier sprake zal zijn van een concentratie van vrachtverkeer en parkeren op relatief korte afstand van een bestaande woonwijk. Het aanvullende onderzoek is in juni 2023 uitgevoerd door buro Blauw. Uit het aanvullende onderzoek blijkt dat er ook voor wat betreft het vrachtverkeer op de expeditiestraat en het parkeren door werknemers op het dak wordt voldaan aan de

luchtkwaliteitseisen. Het aanvullende onderzoek luchtkwaliteit is opgenomen in de bijlagen van de toelichting van het 1e uitwerkingsplan. Dat uitwerkingsplan is op 3 oktober 2023 vastgesteld.

Conclusie: Naar aanleiding van de in de zienswijze gemaakte opmerking is aanvullend onderzoek verricht. Het aanvullende onderzoek is beschreven in paragraaf 4.6 van de toelichting van het op 3 oktober 2023 vastgestelde 1e uitwerkingsplan. Het aanvullende onderzoek is ook opgenomen in de bijlagen van de toelichting van het 1e uitwerkingsplan.

Opmerking 5. Geluid stationair draaiende vrachtwagens

Opmerking gemaakt door adressant(en): 8

In het akoestisch onderzoek is er van uitgegaan dat de motoren van vrachtwagens in beperkte mate stationair draaien omdat in het regelement een verbod wordt opgenomen. De adressant geeft aan dat dit niet altijd te vermijden is. Bij de berekeningen zou uit moeten worden gegaan van het werkelijke gebruik en de maatregelen die daar op te worden afgestemd.

Beantwoording 5

Het voorliggende uitwerkingsplan heeft geen betrekking op het door de adressant genoemde stationair laten draaien van vrachtwagens of andere activiteiten op het (nieuwe) FCA-terrein. Via het voorliggende uitwerkingsplan wordt uitsluitend het westelijk deel van het nieuwe woongebied mogelijk gemaakt. Voor de beantwoording van de opmerking wordt kortheidshalve daarom verwezen naar de beantwoording zoals die is opgenomen in de Nota van Beantwoording zienswijzen van het 1e uitwerkingsplan. Dat uitwerkingsplan is op 3 oktober 2023 vastgesteld.

Conclusie: De opmerking in de zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het uitwerkingsplan.

Opmerking 6. Openbaar stellen parkeerdek

Opmerking gemaakt door adressant(en): 8

Oorspronkelijk was het parkeren op het dak alleen bedoeld voor werknemers. Deze gebruikers komen regelmatig en er zijn afspraken te maken met ondernemers over geluidproductie. Als hier ook bewoners en bezoekers parkeren dan wordt er geluidsoverlast gevreesd. Deze geluidsoverlast zal op andere tijden plaatsvinden en door andere gebruikers waarmee lastig afspraken te maken zijn. Voor het openbaar maken van het parkeerdak is bovendien een tweede oprit nodig, welke geluid en luchtverontreiniging zal veroorzaken nabij woonboten. Als deze oprit toch nodig is dan zou deze meer naar het oosten/zuidoosten moeten komen en de oprit zou moeten worden voorzien van extra geluidwering.

Beantwoording 6

Het voorliggende uitwerkingsplan heeft geen betrekking op het door de adressant genoemde parkeerdek. Via het voorliggende uitwerkingsplan wordt uitsluitend het westelijk

deel van het nieuwe woongebied mogelijk gemaakt. Voor de beantwoording van de opmerking wordt kortheidshalve daarom verwezen naar de beantwoording zoals die is opgenomen in de Nota van Beantwoording zienswijzen van het 1e uitwerkingsplan. Dat uitwerkingsplan is op 3 oktober 2023 vastgesteld.

Conclusie: De opmerking geeft geen aanleiding tot wijziging van het uitwerkingsplan.

Opmerking 7. Participatie

Opmerking gemaakt door adressant(en): 19 en 21

De adressant 19 heeft de buurt positief zien veranderen en het was altijd al wel duidelijk dat ook het FCA uiteindelijk grondig zou veranderen. De adressant heeft er daarom aan willen bijdragen om tot een mooi en voor alle partijen aanvaardbaar plan te komen. De adressant heeft echter het gevoel dat er voor omwonenden wordt beslist, weliswaar met de mogelijkheid tot inspraak maar in de praktijk bleek die niet veel waard. De gemeente zou buurtbewoners daarnaast op cruciale momenten niet hebben ingelicht, notulen van eerdere overleggen en inspraakmomenten zijn zoek geraakt, bouwplannen zijn aanvankelijk heel anders voorgesteld dan ze nu voorliggen et cetera. Het maakt dat de adressant weinig vertrouwen heeft in een constructief overleg over aanpassingen. De grens is bereikt om mee te willen praten.
Adressant 21 vraagt in hoeverre de gemeente daadwerkelijk geïnteresseerd is in het voeren van participatie meer dan alleen informeren. Zo wordt de indruk gewekt dat het Beeldkwaliteitsplan al voldoende juridische basis vormt voor het definitief maken van de locaties van de hoogteaccenten. In hoeverre is er dan echt sprake van meedenken en meeontwerpen door bewoners.

Beantwoording 7

Het is juist dat de planuitwerking van het woongebied niet in co creatie met de omwonenden is gedaan. De planuitwerking is zoals bekend vanuit het gekozen concessiemodel volledig bij het consortium Marktkwartier (hierna: Marktkwartier) neergelegd. Hierbij zijn geen eisen / voorwaarden gesteld over de wijze waarop er geparticipeerd moest worden. Een planuitwerking op basis van co creatie is daarmee ook nooit het (bestuurlijk) uitgangspunt geweest. Bestuurlijk is er wel bepaald dat er plek is voor maximaal 1.700 woningen aan de zuidzijde van het plangebied. Bewoners en andere geïnteresseerden zijn in de loop van de planuitwerking wel meerdere malen geïnformeerd over de stand van zaken. Zo is er in maart 2020 een grote informatiebijeenkomst georganiseerd waarbij tussen de 300 en 400 mensen kennis hebben genomen van en geïnformeerd zijn over de planuitwerking van het gehele gebied.
Daarnaast zijn er op specifieke thema's, waaronder de hoogteaccenten, op regelmatige basis gesprekken gevoerd tussen Marktkwartier en bewoners. Deze gesprekken hebben uiteindelijk onder andere ook geleid tot een aanpassing van de situering van enkele hoogteaccenten in het oostelijk deel van het woongebied.
Hoewel de vraag van bewoners om een andere vorm van bewonersparticipatie begrijpelijk is, zeker gelet op het belang dat er gehecht wordt aan goede bewonersparticipatie, wordt het planproces voor het woongebied niet opnieuw en in co creatie over gedaan.

Dat het concept van dit uitwerkingsplan niet eerst is opengesteld voor inspraak/participatie vloeit ook voort uit de Inspraakverordening van Amsterdam. Deze Inspraakverordening heeft als uitgangspunt dat geen inspraak wordt verleend op plannen en besluiten die worden voorbereid met de uniforme openbare voorbereidingsprocedure (hierna: UOV) van de Algemene wet bestuursrecht. De Wet ruimtelijke ordening bepaalt dat de UOV van toepassing is op uitwerkingsplannen. Uitwerkingsplannen worden daarom niet opengesteld voor inspraak, maar doorlopen de wettelijke zienswijzenprocedure. Dit is hier ook gebeurd. Er zijn diverse zienswijzen ingediend door omwonenden. Enkele zienswijzen daarvan hebben ook geleid tot aanpassingen van het plan, zoals het verminderen van hoogteaccenten in het oostelijk deel van het woongebied (zie onder meer beantwoording opmerking 1). Wat dat betreft heeft het college ook rekening gehouden met standpunten van bewoners, al kan niet met alle zienswijzen rekening worden gehouden omdat veel uitgangspunten voor het plan inderdaad al bij het moederbestemmingsplan zijn vastgesteld door de gemeenteraad en onherroepelijk zijn.

Conclusie: De opmerking in de zienswijze geeft aanleiding tot wijziging van het uitwerkingsplan. In hoofdstuk 5 van de toelichting is de beschrijving van de tot op heden gevoerde participatie met omwonenden verder aangevuld.

Opmerking 8. Overlast bouw

Opmerking gemaakt door adressant(en): 19

Adressanten maken zich zorgen over de overlast die zal ontstaan tijdens de bouw. Het aanpassen van bouwnormen vinden de adressanten een oneerlijke en oneigenlijke oplossing.

Beantwoording 8

Tijdens de bouwfase is geluidhinder helaas onvermijdelijk. Om overlast tijdens de bouw zo veel als mogelijk te beperken zullen aannemers moeten werken volgens de gedragscode voor Bewuste Bouwers, zodat zij in voldoende mate rekening houden met de omgeving. De gedragscode bestaat uit 5 pijlers, te weten Omgeving, Veilig, Vakmensen, Milieu en Verzorgd. Deze 5 pijlers zijn verweven met elkaar. Iedere pijler kent de volgende richtlijnen: Maatregelen en Bewustwording & Communicatie. Omwonenden die overlast ervaren tijdens de bouw kunnen zich melden bij een nog nader te bepalen meldpunt.

Conclusie: De opmerking geeft geen aanleiding tot wijziging van het uitwerkingsplan.

Opmerking 9. Onderzoeken luchtkwaliteit en stikstofdepositie

Opmerking gemaakt door adressant(en): 19

De adressanten zijn niet bekend met berekeningen over fijnstof en stikstof. Dat verbaast hen gelet op de maatschappelijke onrust hierover. De adressanten wijzen er op dat onlangs de bouwvrijstelling is afgeschaft.

Beantwoording 9
In het kader van de herontwikkeling van het FCA-terrein zijn zowel onderzoek naar luchtkwaliteit als stikstofdepositie verricht. Deze onderzoeken zijn beschreven in respectievelijk paragraaf 4.6 en subparagraaf 4.10.2 van de toelichting van het voorliggende uitwerkingsplan. De betreffende onderzoeken zijn eveneens opgenomen in de bijlagen van de toelichting van het ontwerpuitwerkingsplan (respectievelijk bijlage 11 en bijlage 18).

De door de adressanten bedoelde afschaffing van de bouwvrijstelling is het gevolg van een uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. De uitspraak is gedaan vlak voor de terinzagelegging van het uitwerkingsplan. Naar aanleiding van deze uitspraak is het onderzoek naar stikstofdepositie inmiddels geactualiseerd doordat ook een berekening is gedaan voor de bouwfase. Ook is gebruik gemaakt van de meest actuele versie van de Aerius-calculator. Uit het geactualiseerde rapport (d.d. 25 oktober 2023) blijkt dat de herontwikkeling niet leidt tot significant negatieve effecten op de 2000-gebieden aangezien de stikstofdepositie niet hoger is dan 0,00 mol/ha/jaar). Gesteld kan worden dat de stikstofdepositie geen belemmering oplevert voor de planontwikkeling, inclusief het plangebied van het voorliggende uitwerkingsplan. Om dit te waarborgen zijn in het voorliggende uitwerkingsplan en de overige uitwerkingsplannen wel enkele voorwaardelijke verplichtingen opgenomen. Het betreft de bouwfasering die is gebruikt als uitgangspunt voor de berekeningen en de aanname dat alle hijsbewegingen worden uitgevoerd door elektrisch aangedreven hijskranen/bouwkranen. Van deze voorwaardelijke verplichtingen kan eventueel alleen worden afgeweken nadat er een actueel onderzoek wordt uitgevoerd dat is gebaseerd op een gewijzigde fasering en/of een werkwijze met niet (volledig) elektrisch aangedreven kranen. Uit het geactualiseerde onderzoek dient dan vervolgens te blijken dat dit niet leidt tot significante negatieve effecten.
Het mede naar aanleiding van deze zienswijze geactualiseerde rapport (d.d. 25 oktober 2023) is opgenomen in de bijlagen van de toelichting.

Conclusie: Deze zienswijze geeft aanleiding tot wijziging van het uitwerkingsplan doordat het onderzoek naar stikstofdepositie is geactualiseerd.

Opmerking 10. Valwinden
Opmerking gemaakt door adressant(en): 21
In het windhinderonderzoek is uitgegaan van een overwegend zuidwestelijke windrichting. Uit een figuur van het onderzoek zou echter blijken dat bij de gebruikte simulatie de wind pal uit het zuiden komt en niet uit het zuidwesten. De adressant vermoedt dat de resultaten van de windhinderstudie niet juist zijn of dat er wellicht sprake is van afbuiging van de wind als gevolg van de hoogbouw ten zuiden/zuidwesten van het nieuwe woongebied. De conclusie uit het windonderzoek dat het windklimaat acceptabel/goed is, is naar de mening van de adressant niet onderbouwd.
Daarnaast zou uit een figuur in het windhinderonderzoek blijken dat er geen wind valt op de oostelijke hoogteaccenten (W6.2 en W4.1). De adressant vindt dat niet realistisch gezien de hoogte van die accenten ten opzichte van de omliggende bebouwing. Verwezen wordt ook naar de studie van Peutz over de windvang van de molen waaruit blijkt dat ook na de

woningbouw wind de molen zal bereiken. De adressant acht het daarom niet aannemelijk dat er geen wind zou vallen op de oostelijke hoogbouw en dat er daar geen windhinder zou zijn.
De adressant betwijfelt verder of windhinder uitsluitend met bosschages en bomen voorkomen kan worden. Een effectievere manier om windhinder te voorkomen, is door losstaande hoogbouw te vermijden. Het plaatsen van schermen of vegetatie kan helpen bij het tegengaan van windhinder, maar is mosterd na de maaltijd. De valwinden die veroorzaakt zullen worden door de wind ten gevolge van locatie en ontwerp van de hoogbouw op UP_3 en UP_4 kunnen leiden tot gevaarlijke situaties. Het zou in de optiek van de adressant beter zijn om hoogbouw dichter bij elkaar te plaatsen en meer richting Marktplein.

Beantwoording 10
Om in een vroeg stadium een eerste inzicht te verkrijgen in het windklimaat in en rondom het toekomstige woongebied is in het kader van de Hoogbouweffectrapportage (HER) door DGMR een windhinderonderzoek uitgevoerd. Het windhinderonderzoek is tijdens de terinzagelegging van het ontwerpuitwerkingsplan abusievelijk niet als bijlage bij de HER gevoegd. Er is daardoor alleen sprake van een beschrijving van het windhinderonderzoek in de toelichting van het ontwerpuitwerkingsplan en in de HER. Mede naar aanleiding van de opmerking van de adressant is de in de bijlagen van de toelichting opgenomen HER alsnog aangevuld met het windhinderonderzoek (bijlage 1 van de HER).

Voor het windhinderonderzoek is een 3D-model gemaakt van de beoogde nieuwbouw en de nabije omgeving. Dit model is in een computersimulatie doorgerekend, zijnde CFD (Computational Fluid Dynamics). Dit is een methode om complexe luchtstromingen in en rond gebouwen te bepalen. Op basis van de statistische metrologische gegevens zijn de windsnelheden verwerkt tot gemiddelde snelheden en overschrijdingskansen per jaar. Deze zijn een maat voor het optreden van windhinder en windgevaar.

Volgens de adressant is in het onderzoek uitgegaan van een onjuiste windrichting. Het onderzoek is echter gedaan op basis van de windstatistiek waarbij daarnaast ook rekening is gehouden met zowel de bestaande bebouwing in de omgeving als de toekomstige bebouwing in het plangebied. Als gevolg van zowel bestaande als toekomstige bebouwing kunnen er bepaalde windstromen ontstaan die anders zijn dan de windrichting. Er is nu eenmaal in een stad geen sprake van een vrije veldsituatie.

De resultaten die zijn verkregen uit de berekeningen zijn beoordeeld volgens de criteria zoals gesteld in de NEN 8100:2006 nl "Windhinder en windgevaar in de gebouwde omgeving". Uit deze toetsing blijkt dat er in het algemeen sprake is van een goed windklimaat waarbij geen maatregelen noodzakelijk zijn. Wel zijn er aandachtspunten met betrekking tot enkele onderdoorgangen. Eventuele verbeteringen zijn om de entrees iets naar binnen (inpandig) te plaatsen of de entree enigszins af te schermen. Ook is er bij overwegend zuidwestenwind sprake van een matig windklimaat voor langdurig zitten in een zone aan de Jan van Galenstraat, ter hoogte van de centrale entree. Maatregelen zijn

hiervoor niet per se noodzakelijk maar het plaatsen van bomen heeft bijvoorbeeld al een gunstig effect op het windklimaat.

Conclusie: Deze zienswijze geeft aanleiding tot wijziging van het uitwerkingsplan doordat het windhinderonderzoek alsnog als bijlage is toegevoegd bij de HER in de bijlagen van de toelichting.

Opmerking 11. Windhinder fietsverbinding

Opmerking gemaakt door adressant(en): 21

De oost-west fietsverbinding leidt langs hoge gebouwen (W6.2 en S3) aan de oostkant, waardoor bij westelijke wind een venturi-effect kan ontstaan. Fietsers zullen daardoor met hoge snelheid ten gevolge van wind in de rug naar het oosten fietsen waardoor er niet alleen gevaar ontstaat door de kruising met het verkeer dat via de zuidelijke entree het FCA wil bereiken, maar ook bij de kruising met de Van Rappardstraat ontstaat een gevaarlijke situatie. Beide gevaarlijke situaties kunnen voorkomen worden door de hoogteaccenten op een andere locatie te situeren.

Beantwoording 11

Uit het windhinderonderzoek blijkt dat er hoogstens aan de uiterste westzijde van de door de adressant bedoelde oost-westverbinding sprake zal zijn van een matig windklimaat voor slenteren. Elders, dus ook ter plaatse van de zuidelijke entree en de oostelijke kruising is sprake van een goed windklimaat voor de getoetste activiteiten. Het door adressant gevreesde gevaar vanwege wind in de rug van fietsverkeer is niet aan de orde.

Conclusie: Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het uitwerkingsplan.

Opmerking 12. Geluid door windhinder

Opmerking gemaakt door adressant(en): 21

In de studie over windhinder staat niet gemeld wat de mogelijke windgeïnduceerde geluiden zullen zijn en hoe die zullen worden voorkomen. Gierende en klepperende delen van het gebouw zullen leiden tot overlast bij nieuwe bewoners en bij huidige bewoners aan de oostkant van het woongebied. Daar gaat immers de wind naartoe.

Beantwoording 12

Er is geen akoestisch onderzoek gedaan naar eventuele geluiden als gevolg van wind en een dergelijk onderzoek is in het kader van goede ruimtelijke ordening ook niet nodig.

Conclusie: Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het uitwerkingsplan.

Opmerking 13. Windvang molen

Opmerking gemaakt door adressant(en): 21

In de HER staat dat het uitwerkingsplan niet mag leiden tot een onaanvaardbare negatieve invloed op de windsituatie bij houtzaagmolen "De Otter" aan de Gillis van Ledenberchstraat 78A. Uit de indicatieve studie van Peutz blijkt dat de geplande bebouwing in het gehele woongebied een belemmering van de windaanvoer kan geven bij wind uit globaal westen tot noordwesten. Dit kan leiden tot een verstoring van 16% van het totale windaanbod wat volgens de adressant een onaanvaardbare negatieve invloed is gezien de eerdere windreductie ten gevolge van hoogbouw (piramidegebouw aan de Jan van Galenstraat, hoogbouw aan de Visseringstraat en nieuwbouw in Westerpark Zuid, o.a. Gillis van Ledenberchstraat) in het verleden. Uit het rapport van Peutz kan de adressant niet snel afleiden of er gebruik is gemaakt van Computational Fluid Dynamics (CFD) techniek. De adressant pleit ervoor om een aanvullende studie te laten uitvoeren door middel van windtunnelonderzoek.
Het argument dat er een nieuw bestemmingsplan in voorbereiding is voor het gebied waarin de molen gelegen is (Westerpark Zuid) en waarbij een molenbiotoop van 50m is opgenomen, kan en mag wat betreft de adressant niet worden meegenomen in UP3 noch UP4 aangezien dat een volledig ander bestemmingsplan is. De adressant vindt het niet aanvaardbaar dat nu al rekening wordt gehouden met een gereduceerde molenbiotoop.
Alhoewel in het beleid vanaf 2011 geldt dat locatie belangrijk is dan het draaiend houden van de molen, wordt de uniciteit van de molen als openbaar en cultureel erfgoed bepaald door de werking ervan. De molen De Otter is een van de weinige operationele en openbaar toegankelijke molens in Amsterdam waardoor deze molen bij uitstek geschikt is het behoud van de cultuur en kennis op het gebied van windbeheersing. Een molen die draait heeft een intrinsiek grotere waarde dan een molen die stilstaat omdat hij geen wind vangt. Een afname in wind van 16% ten gevolge van nieuwbouw en specifiek de bebouwing aan de oostkant en de hoogbouw W4.1 is daarmee voor de adressant onaanvaardbaar.

<u>Beantwoording 13</u>

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. Om inzicht hierin te krijgen is door Peutz een indicatieve studie verricht naar de invloed van het plan voor het gehele woongebied op de windvang van de molen (rapportnummer O 16238-2-RA-004, d.d. 30 november 2020). Deze indicatieve studie is gedaan op basis van onder meer statistische gegevens van het heersende windklimaat bij de molen.

In de toelichting van het uitwerkingsplan is gewezen op het aangrenzende bestemmingsplan "Westerpark Zuid". Molen De Otter is gelegen in het plangebied van dat bestemmingsplan. In het ontwerpbestemmingsplan was een molenbiotoop van 50 meter opgenomen. Het bestemmingsplan "Westerpark Zuid" is op 5 april 2023 gewijzigd vastgesteld, waarbij de molenbiotoop van 50 meter is komen te vervallen. De tekst in de toelichting van het uitwerkingsplan is daarom geschrapt.

Door de eigenaar van de molen is ook een zienswijze ingediend (zie opmerkingen aa en ab). Kortheidshalve wordt voor de beantwoording van opmerking 13 verwezen naar de beantwoording van de opmerkingen aa en ab (zie verderop in deze Nota van Beantwoording zienswijzen).

Conclusie: Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het uitwerkingsplan.

Opmerking 14. Bouwhoogtes

Opmerking gemaakt door adressant(en): 21

De adressant vraagt hoe het kan dat de basishoogte tussen 2014 en 2016 is gewijzigd van vijflaagse bebouwing met een maximum van 17 meter naar zeslaagse bebouwing met een maximum van 20 meter. Idem voor de hoogteaccenten die van maximaal tienlaagse bebouwing naar twaalf bouwlagen (maximaal 35-37 m) zijn gegaan met tussen de hoogteaccenten gelegen lagere, terugliggende hoogteaccenten van maximaal 10 bouwlagen van 30 meter.

Beantwoording 14

In zowel het in 2014 vastgestelde bestemmingsplan "Food Center Amsterdam" als het in 2016 vastgestelde bestemmingsplan "Food Center Amsterdam (2e Herstelbesluit)" is voor het woongebied uitgegaan van een maximum bouwhoogte van 18 meter. Van deze bouwhoogte kan met toepassing van de algemene afwijkingsbevoegdheid in artikel 18 van de regels met 2 meter worden afgeweken, tot een hoogte van maximaal 20 meter. De stelling van de adressant dat de basishoogte tussen 2014 en 2016 zou zijn gewijzigd is daarmee niet juist.

Voor de hoogteaccenten is in zowel het in 2014 vastgestelde bestemmingsplan als het in 2016 vastgestelde bestemmingsplan uitgegaan van een maximum bouwhoogte van 35 meter. Ook hiervoor geldt dat met toepassing van de algemene afwijkingsbevoegdheid in artikel 18 van de regels met 2 meter worden afgeweken, tot een hoogte van maximaal 37 meter.

Conclusie: Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het uitwerkingsplan.

Opmerking 15. Verkeersonderzoek

Opmerking gemaakt door adressant(en): 21

De adressant constateert dat het verkeersonderzoek dateert uit 2020, ten tijde van het corona-virus. Gecombineerd met de oorlog in Oekraïne en de milieucrisis heeft dit geleid tot een grote toename in fietsverkeer. De adressant is van mening dat het verkeersonderzoek niet meer actueel is en dat een nieuw verkeersonderzoek nodig is. Daarbij is een veilige fietsroute van belang.

Beantwoording 15
Het verkeersonderzoek is uitgevoerd met behulp van het gemeentelijk verkeersmodel. In dat verkeersmodel is in het kader van diverse gemeentelijke beleidsvoornemens rekening gehouden met de toekomstige verkeersmobiliteit op het gebied van auto, fiets en openbaar vervoer. Er is dan ook geen sprake van dat het verkeersonderzoek niet meer actueel is.

Conclusie: Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het uitwerkingsplan.

B2. Zienswijzen Bedrijven:
Bidfood B.V. (Bidfood), Houthandel v/d Bijl B.V. en Vereniging Herstructurering Food Center Amsterdam/Coöperatieve Vereniging Food Center Amsterdam U.A. (de Verenigingen)

Opmerking a. Volgordelijkheid, Integrale gebiedsontwikkeling
Opmerking gemaakt door Bidfood (adressant 1)
Beleidsmatig is het uitgangspunt van de herontwikkeling van het FCA-terrein altijd geweest dat er een integrale gebiedsontwikkeling zou worden gevoerd. Bidfood vindt dat dat uitgangspunt wordt doorkruist door het in procedure brengen van deelplannen. Er zou pas tot verdere planontwikkeling moeten worden overgegaan totdat zeker is gesteld dat Bidfood een plek krijgt binnen het nieuwe FCA. Die zekerheid heeft Bidfood momenteel nog niet waardoor het uitwerkingsplan feitelijk en juridisch een beperking aanbrengt in de mogelijkheden om te voldoen aan de opgave om Bidfood te herhuisvesten. Hierdoor maakt Bidfood zich zorgen over het voorbestaan op het FCA en de toekomst voor haar werknemers.

Beantwoording a
In verband met de herontwikkeling van het FCA hebben de gemeente Amsterdam, het toenmalige stadsdeel Westerpark en de Verenigde Bedrijven Food Center Amsterdam een Ambitiedocument opgesteld. Daarin zijn de minimumeisen en ambities ten aanzien van de ruimtelijke kwaliteit, de bereikbaarheid en logistiek en duurzaamheid weergegeven. Het Ambitiedocument is op 29 januari 2010 door de stadsdeelraad van het toenmalige stadsdeel Westerpark vastgesteld en op 17 februari 2010 door de gemeenteraad.

In het Ambitiedocument is de volgende minimumeis opgenomen: "Het plangebied dient integraal te worden herontwikkeld tot één gebied bestaande uit een drie componenten: het nieuwe (afgesloten) FCA, de centrale markthal en het openbaar deel." De uitgangspunten van dat Ambitiedocument zijn daarna door de raad juridisch-planologisch vertaald in het vastgestelde (moeder)bestemmingsplan "Food Center Amsterdam (2e Herstelbesluit)", waarbij het noordelijk deel voor het toekomstige bedrijventerrein en het zuidelijk deel voor het toekomstige woongebied uit te werken bestemmingen hebben gekregen.

Zoals al enkele malen door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State is overwogen (voor het laatst bij uitspraak op 2 november 2022; nr. 202105893/1/R1), is de gefaseerde herontwikkeling zoals de gemeente en Marktkwartier die toepassen niet in strijd met een integrale herontwikkeling, die als minimumeis door de raad in het Ambitiedocument wordt gesteld.

De gefaseerde herontwikkeling die wordt toegepast moet voldoen aan de uitwerkings- en wijzigingsregels uit het moederbestemmingsplan. Dat bestemmingsplan is onherroepelijk en wordt geacht in overeenstemming te zijn met de goede ruimtelijk ordening en daarmee ook de uitwerkingsregels.

De nu voorliggende uitwerking is de tweede concrete stap in de gefaseerde integrale herontwikkeling van het FCA. Eerder is al een uitwerkingsplan in procedure gebracht voor het bedrijvendeel aan de noordzijde (Food Center Amsterdam – 1e uitwerking). Het 1e uitwerkingsplan is op 3 oktober 2023 vastgesteld. Met dat eerste uitwerkingsplan wordt ruimte gecreëerd voor de bestaande bedrijven die in het zuidelijk deel van het FCA-terrein zijn wegbestemd door de bestemming "Woongebied – Uit te werken". Op deze wijze ontstaat weer ruimte om aan de zuidkant woningen realiseren. Het nu voorliggende uitwerkingsplan (Food Center Amsterdam – 3e uitwerking (Woongebied west)) betreft de gedeeltelijke invulling van het toekomstige woongebied aan de zuidkant van het huidige CA-terrein.

Het standpunt dat zekerheid moet bestaan dat Bidfood herplaatst kan worden, voordat verder kan worden gegaan met de verdere planontwikkeling vindt geen steun in de regels van het moederplan.

Bidfood is momenteel gehuisvest op de westflank van het huidige FCA-terrein, ten noorden van het plangebied van het nu voorliggende uitwerkingsplan. De bedrijfsbebouwing van Bidfood is in het in 2016 vastgestelde (moeder)bestemmingsplan "Food Center Amsterdam (2e Herstelbesluit)" conserverend bestemd via de eindbestemming "Bedrijventerrein". Bidfood is planologisch gezien daarmee één van de weinige bedrijven op het FCA-terrein waarvan de huidige bedrijfssituatie via een eindbestemming is vastgelegd, mits zij zich kwalificeert als buikbedrijf en zich zo blijft kwalificeren. Het vastgestelde (moeder)bestemmingsplan vormt vanwege de conserverende bestemmingswijze wel een beperking voor eventuele herontwikkeling van de zone waar Bidfood momenteel is gehuisvest. Om deze zone te kunnen herontwikkelen is eerst een planologische procedure nodig. Daar is op dit moment geen sprake van. De uitwerking zoals die nu voorligt heeft geen gevolgen voor de wijze waarop Bidfood in het geldende (moeder)bestemmingsplan is bestemd.

De opmerking dat er feitelijk en juridisch minder mogelijkheden overblijven voor herhuisvesting van Bidfood verdient nuance. Het plangebied van het voorliggende uitwerkingsplan bevindt zich op een afstand van circa 58 meter van de huidige gronden van Bidfood. De exacte locatie voor herhuisvestiging van Bidfood is nog niet bekend maar deze zal in ieder geval niet zijn gelegen in het plangebied van het voorliggende uitwerkingsplan. De gronden van het voorliggende uitwerkingsplan zijn in het geldende (moeder)bestemmingsplan immers bestemd als "Woongebied – Uit te werken". Binnen deze uit te werken bestemming zijn bedrijven als Bidfood niet toegestaan.

Conclusie: Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het uitwerkingsplan.

Opmerking b. Nog geen overeenstemming
Opmerking gemaakt door Bidfood
Er wordt voorgesorteerd op onderwerpen waarover nog geen overeenstemming is met de Vereniging Herstructurering Food Center Amsterdam (VH). Dit is niet in overeenstemming met de overeenkomst die is gesloten met betrekking tot de herontwikkeling van het FCA. Op grond van die overeenkomst dient het voortbestaan van het nieuw FCA eerst gewaarborgd te zijn alvorens de woningbouwplannen in procedure worden gebracht.

Beantwoording b
De VH is één van de adressanten die een zienswijze heeft ingediend. In deze zienswijze komen ook de door Bidfood bedoelde onderwerpen aan bod. Kortheidshalve wordt verwezen naar de beantwoording van de opmerkingen van de VH.

Conclusie: Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het uitwerkingsplan.

Opmerking c. Stikstofonderzoek
Opmerking gemaakt door Bidfood
De stikstofuitstoot tijdens de bouwfase is niet onderzocht. Vanwege een uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State op 2 november 2022 mag de bouwvrijstelling niet gebruikt worden bij bouwprojecten. De stikstofuitstoot moet daarom ook tijdens de bouwfase worden onderzocht.

Beantwoording c
De door Bidfood aangehaalde uitspraak is gedaan vlak voor de terinzagelegging van het uitwerkingsplan. Naar aanleiding van deze uitspraak is het onderzoek naar stikstofdepositie inmiddels geactualiseerd doordat ook een berekening is gedaan voor de bouwfase. Ook is gebruik gemaakt van de meest actuele versie van de Aerius-calculator. Uit het geactualiseerde rapport (d.d. 25 oktober 2023) blijkt dat de herontwikkeling niet leidt tot significant negatieve effecten op de Natura 2000-gebieden aangezien de stikstofdepositie niet hoger is dan 0,00 mol/ha/jaar). Gesteld kan worden dat de stikstofdepositie geen belemmering oplevert voor de planontwikkeling, inclusief het plangebied van het voorliggende uitwerkingsplan. Om dit te waarborgen zijn in het voorliggende uitwerkingsplan en de overige uitwerkingsplannen wel enkele voorwaardelijke verplichtingen opgenomen. Het betreft de bouwfasering die is gebruikt als uitgangspunt voor de berekeningen en de aanname dat alle hijsbewegingen worden uitgevoerd door elektrisch aangedreven hijskranen/bouwkranen. Van deze voorwaardelijke verplichtingen kan eventueel alleen worden afgeweken nadat er een actueel onderzoek wordt uitgevoerd dat is gebaseerd op een gewijzigde fasering en/of een werkwijze met niet (volledig) elektrisch aangedreven kranen. Uit het geactualiseerde onderzoek dient dan vervolgens te blijken dat dit niet leidt tot significante negatieve effecten.

Het mede naar aanleiding van deze zienswijze geactualiseerde rapport (d.d. 25 oktober 2023) is opgenomen in de bijlagen van de toelichting.

Conclusie: Deze zienswijze geeft aanleiding tot wijziging van het uitwerkingsplan doordat het onderzoek naar stikstofdepositie is geactualiseerd.

Opmerking d. Geluid

Opmerking gemaakt door Bidfood

Uit paragraaf 4.4 van de toelichting blijkt dat de berekende geluidsbelasting op gevels van de nieuwe woningen ten gevolge van FCA hoger is dan de richtwaarden van het beoordelingskader in de handreiking van de VNG. De geluidsbelasting van bestaande en nieuwe bedrijven op de gevels van de nieuwe woningen is eigenlijk te hoog. Het is Bidfood niet duidelijk wat dit betekent voor haar huidige bedrijfsvoering, de uitbreidingsmogelijkheden en de situatie na eventuele herlocatie van Bidfood. Dat moet nader worden uitgezocht. Bifdood vindt het geluid illustratief voor de onder a genoemde klacht inzake het gebrek aan integraliteit. Als het ontwerpuitwerkingsplan en daarmee artikel 7.2.4, onder e en f, van de planregels eerder in werking treedt dan dat de gehele herstructurering van het FCA – met inbegrip van het grote middengebied – planologisch onherroepelijk is, bestaat het risico dat de nog positief te bestemmen bedrijvigheid aan strengere geluidsvoorschriften wordt onderworpen, hieraan maatwerkvoorschriften worden gesteld en - in het meest ongunstige scenario – zelfs niet eens meer positief kan worden bestemd.

Beantwoording d

De nieuwe woningen komen in de nabijheid van het nieuwe FCA. Om te kunnen beoordelen of er sprake zal zijn van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat als gevolg van geluid zijn de nieuwe bedrijfssituatie (inclusief de huidige westflank waar Bidfood momenteel is gevestigd) en het nieuwe woongebied getoetst aan 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: Zoals in subparagraaf 4.4.3 is beschreven blijkt uit akoestisch onderzoek dat bij een deel van de nieuwe woningen het langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus ($L_{Ar,LT}$) 50 dB(A) tot ten hoogste 64 dB(A) etmaalwaarde bedraagt terwijl het L_{Amax} ten hoogste 60 dB(A) in de nachtperiode bedraagt, met uitzondering van enkele blokken waar het L_{Amax} meer dan 60 dB(A) tot ten hoogste 78 dB(A) bedraagt. Bij de woningen waar het $L_{Ar,LT}$ meer dan 50 dB(A) bedraagt en/of het L_{Amax} meer dan 60 dB(A) wordt niet voldaan aan de richtwaarden als bedoeld bij stap 2 van de handreiking. Specifiek gaat het binnen het voorliggende uitwerkingsplan om de op het noorden en noordoosten georiënteerde gevels van de gebouwen W2 en W3, zoals benoemd in het BKP en het akoestisch onderzoek (NB: de gebouwen W2 en W3 zijn in het ontwerp van het uitwerkingsplan aangeduid als respectievelijk 'specifieke bouwaanduiding - 6b' en 'specifieke bouwaanduiding – 6a'). De geluidsbelasting op deze gevels is niet hoger dan 55 dB(A). Daarnaast ondervindt een deel van de noordgevel van gebouw W3 in de nachtperiode een maximaal geluidniveau (L_{Amax}) hoger dan de richtwaarde van 60 dB(A).

Omdat de berekende geluidniveaus zonder aanvullende maatregelen niet voldoen aan de richtwaarden bij 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. Ook na het treffende van maatregelen leidt het bedrijfsgeluid bij de nieuwe woningen tot een overschrijding van de richtwaarde van het $L_{Ar,LT}$ en L_{Amax}. De geluidniveaus dienen daarom te worden beoordeeld aan de maximale richtwaarden als bedoeld bij 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 plangebied van het voorliggende uitwerkingsplan niet wordt voldaan aan de richtwaarden van stap 3 voor het $L_{Ar,LT}$ en in de nachtperiode voor het L_{Amax}.Het daarbij om blok W3 in de dag- en nachtperiode Bij dit woonblok 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. Dit is naar verwachting met reguliere maatregelen oplosbaar (zoals bijvoorbeeld balkonschermen of loggia's).

In het voorliggende uitwerkingsplan is door middel van een voorwaardelijke verplichting in artikel 7.2.4 gewaarborgd dat de nieuwe woningen, al dan niet na het treffende van bouwkundige maatregelen, voldoen aan de richtwaarden. Een hogere langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus ($L_{Ar,LT}$) is eventueel ook mogelijk indien voor het betreffende bedrijf maatwerkvoorschriften zijn vastgesteld waarin een hogere geluidbelasting op de gevel van woningen wordt toegestaan. Er geldt daarbij dan wel de voorwaarde dat uit deugdelijk akoestisch onderzoek blijkt dat ter plaatse van de gevel wordt voldaan aan de geluidbelasting die in het maatwerk is vastgesteld.

Naar aanleiding van de opmerking van Bidfood is het akoestisch onderzoek aangevuld doordat voor de zone ten westen van de Centrale Markthal een doorkijk is gemaakt, ondanks dat voor deze zone eerst nog een planologische procedure dient te worden doorlopen. Voor de zone ten westen van de Centrale Markthal is uitgegaan van een zodanige invulling dat er een reëel inzicht ontstaat. Uit de doorkijk blijkt dat de invulling van de westflank niet tot meer overschrijdingen leidt.

Gelet op het voorgaande wordt Bidfood niet in haar huidige bedrijfsvoering of toekomstige uitbreidingsmogelijkheden beperkt. Daarbij wordt nog aanvullend opgemerkt dat de afstand tussen de huidige bedrijfsbebouwing van Bidfood en de nieuwbouw in het voorliggende uitwerkingsplan meer dan 100 meter bedraagt.

Conclusie: Deze zienswijze geeft aanleiding tot wijziging van het uitwerkingsplan doordat het akoestisch onderzoek is geactualiseerd.

Opmerking e Onderbouwing SULP- en SULM-beleid
Opmerking gemaakt door Bidfood
Bidfood mist een onderbouwing hoe het uitwerkingsplan past in het Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) en het Sustainable Urban Logistics Plan (SULP) van Amsterdam. Ter

ondersteuning wordt verwezen naar blogs van Walther Ploos van Amstel, Professor in City Logistics aan de Hogeschool van Amsterdam. In één van de blogs is gesteld dat er nog veel vragen open staan over de toekomstige rol van het FCA en de toekomstige verkeersstromen rond het FCA. Dat daar nog niet goed over is nagedacht werd volgens Bidfood ook duidelijk tijdens een vergadering op 18 januari 2023 over de laadinfrastructuur op het FCA. Uit een tijdens deze vergadering verrichte presentatie van de gemeente bleek dat in 2025 alle wagens die worden aangeschaft zero emissie moeten zijn om toegang te hebben tot de binnenstad van Amsterdam en dat dit dus ook gold voor de ontsluiting van het FCA aan de noordzijde (Haarlemmerweg). Dit leidde tot stevige discussies waarbij de ondernemers tijdens de vergadering duidelijk hebben benadrukt dat dit standpunt van de gemeente niet logisch is. Tijdens dezelfde vergadering bleek verder dat dat er nog geen goede oplossingen zijn voor het tekort aan laadvermogen voor elektrische wagens. De door de gemeente aangedragen oplossingen waren volgens Bidfood niet doordacht. Liander gaf aan dat het benodigde laadvermogen niet binnen 10 jaar zal kunnen worden gerealiseerd en Marktkwartier gaf ook aan hier in haar plannen geen rekening mee te hebben gehouden. Vervoer over water is gewenst maar wordt tegengehouden vanwege de gemeentelijke wens om een fietspad langs het water te realiseren.

Beantwoording e
De opmerking van Bidfood heeft betrekking op positie van nieuwe FCA binnen de stad en hoe dat op het nieuwe FCA ingevuld kan gaan worden. Het voorliggende uitwerkingsplan maakt echter een deel van het nieuwe woongebied mogelijk. Het al dan niet treffen van maatregelen voor zero emissie en het laadvermogen voor elektrische wagens op het nieuwe FCA zijn dan ook geen zaken die aan de orde komen in het voorliggende uitwerkingsplan.

Volledigheidshalve wenst de gemeente aan te geven dat mobiliteit, logistiek en duurzaamheid onderwerpen zijn die in een stad als Amsterdam al jarenlang de volle aandacht hebben. Deze onderwerpen zijn daarom verweven in diverse gemeentelijke beleidsdocumenten. Binnen Amsterdam is de ambitie om de mobiliteit en logistiek zo duurzaam mogelijk te laten verlopen. Daarvoor zijn al diverse maatregelen genomen of deze zijn in voorbereiding, zoals het beperken van het aantal parkeerplaatsen voor auto's, het autoluw maken van delen van de stad, het verlagen van de maximum snelheid, het bevorderen van fietsgebruik en openbaar vervoer en het stimuleren van elektrische voertuigen. De gemeente ziet voor het nieuwe FCA een belangrijke rol weggelegd voor het verder verduurzamen van de mobiliteit binnen Amsterdam.

In hoofdstuk 3 van de toelichting is ingegaan op de relevante gemeentelijke beleidsstukken, waaronder de Agenda Duurzaamheid. Door de herontwikkeling van het FCA-terrein en het nemen van diverse duurzame maatregelen (zoals beschreven in onder meer subparagraaf 4.15.3 van de toelichting) worden zowel het nieuwe FCA als het woongebied verduurzaamd. Wandelen, fietsen en openbaar vervoer spelen een belangrijke rol in de mobiliteit.

Conclusie: Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het uitwerkingsplan.

Opmerking f. Verplaatsing bedrijven
Opmerking gemaakt door Bidfood
Op een groot deel van de gronden van het uitwerkingsplan zijn nu nog bedrijven gevestigd, zoals ook is beschreven in subparagraaf 2.4.1. van de toelichting. Voor de uitvoerbaarheid van het uitwerkingsplan wordt er van uitgegaan dat deze bedrijven deels zullen worden gehervestigd op het noordelijke deel van het huidige FCA, zodat de huidige locatie vrijkomt voor de realisatie van het westelijk deel van het woongebied Marktkwartier. In de toelichting wordt er van uitgegaan dat al in 2022 zou zijn begonnen met de nieuwbouw van de nieuwe bedrijfsruimten. De hervestiging van de bedrijven staat echter op losse schroeven en is zeer onzeker. Verwezen wordt naar de zienswijzen die Bidfood en de Vereniging Herstructurering Food Center Amsterdam hebben ingediend naar aanleiding van de ter inzagelegging van het 1e uitwerkingsplan. Bidfood stelt verder dat Marktkwartier nietige – dan wel vernietigbare – overeenkomsten heeft gesloten inzake de hervestiging van de bedrijven.

Beantwoording f
In subparagraaf 2.5.7 van de toelichting is nog de inmiddels niet meer actuele verwachting genoemd dat de nieuwe bedrijfsgebouwen vanaf eind 2022 in het noorden van het huidige FCA-terrein zouden worden gerealiseerd. Door verschillende omstandigheden is die verwachting niet gehaald. Dat neemt echter niet weg dat er als eerst in het noorden van het huidige FCA-terrein nieuwe bedrijfsgebouwen zullen worden gerealiseerd en dat deze nieuwe bedrijfsgebouwen plek zullen bieden aan bestaande bedrijven die onder meer zijn gehuisvest in het plangebied van de nu voorliggende uitwerking. De gemeente heeft inmiddels ook aanvragen voor omgevingsvergunningen in behandeling ten behoeve van de realisatie van een tweetal bedrijfsgebouwen in het noorden. De verwachting is dat deze de vergunningen voor deze bedrijfsgebouwen zullen worden verleend.

Dat hervestiging van de bedrijven op losse schroeven zou staan is, mede gelet op het voorgaande, niet juist. Dat er door Bidfood en de Vereniging Herstructurering Food Center Amsterdam zienswijzen zijn ingediend tegen het 1e uitwerkingsplan maakt dat niet anders. Het 1e uitwerkingsplan is op 3 oktober 2023 vastgesteld en inmiddels in werking maar nog niet onherroepelijk.

Conclusie: Deze zienswijze geeft aanleiding tot wijziging van het uitwerkingsplan doordat in subparagraaf 2.5.7 van de toelichting de verwachtingsdatum van eind 2022 is gewijzigd in medio 2025.

Opmerking g. Uitvoerbaarheid wegens Didam-arrest
Opmerking gemaakt door Bidfood
De op 24 mei 2014 ondertekende Realisatie- en Exploitatieovereenkomst FCA bevat een artikel waarin is bepaald dat de gemeente alle ondergrond van al het in het plangebied nieuw te realiseren vastgoed met aanhorigheden in erfpacht uitgeeft aan de door de opdrachtnemer aan te wijzen partij. Onder verwijzing naar het "Didam-arrest" stelt Bidfood dat deze afspraak in strijd is met de wet waardoor alle ruimtelijke plannen die voor het FCA worden vastgesteld niet uitvoerbaar zijn.

Beantwoording g
De indiener van de zienswijze stelt dat de uitvoering van alle ruimtelijke plannen die voor het Food Center worden vastgesteld, onmogelijk zou zijn omdat naar haar oordeel het bepaalde in artikel 25.1 van de Realisatie en exploitatieovereenkomst (REOK) nietig is. De gemeente kan de indiener van de zienswijze hierin niet volgen.

In de REOK, welke geldt tussen de gemeente Amsterdam en Marktkwartier C.V. (Opdrachtnemer), is in artikel 25.1 bepaald dat de Gemeente alle ondergrond van al het in het Plangebied nieuw te realiseren Vastgoed met aanhorigheden in erfpacht uitgeeft aan de door de Opdrachtnemer aan te wijzen partij.

Opdrachtnemer heeft dit in artikel 25.1 neergelegde recht verkregen na het succesvol doorlopen van een Europese aanbesteding van het project Herstructurering FCA op basis van een concurrentiegerichte dialoog. Door het volgen van deze openbare aanbestedingsprocedure is aan alle gegadigden gelijke kansen geboden. Dit betekent dat bij erfpachtuitgifte binnen het Plangebied aan een door de Opdrachtnemer aan te wijzen partij tevens wordt voldaan aan de uitspraak van de Hoge Raad in de zaak Didam. Dat andere gegadigden niet (meer) kunnen meedingen naar deze erfpachtaanbieding is het rechtmatige gevolg van de gevolgde transparante procedure waarin Marktkwartier haar aanwijzingsrecht heeft verkregen. De in artikel 25.1 REOK overeengekomen wijze van aanwijzing van gegadigden door de Opdrachtnemer en de uitgifte van erfpacht door de Gemeente aan deze gegadigden is derhalve niet in strijd met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur. Van nietigheid dan wel vernietigbaarheid wegens strijd met de wet, welke aan de uitvoerbaarheid van ruimtelijke plannen in de weg zou staan, is derhalve geen sprake.

In aanvulling op het voorgaande kan ten aanzien van de opmerking dat alle ruimtelijke plannen die voor het FCA worden vastgesteld niet uitvoerbaar zouden zijn nog het volgende worden opgemerkt. De raad dient zich op grond van 6.12, tweede lid van de Wro te verzekeren van kostenverhaal als op grond van een bestemmingsplan rechtstreeks een bouwplan is voorzien, zoals bedoeld in artikel 6.2.1 van het Bro. De raad legt dit kostenverhaal in beginsel vast in een exploitatieplan. De raad kan zich hiervan ook anderszins verzekeren, zoals in dit geval waarbij de raad voor het (moeder)bestemmingsplan Food Center Amsterdam, waarop de voorliggende uitwerkingsplan is gebaseerd, met het consortium Marktkwartier (hierna: Marktkwartier) voor de gehele herontwikkeling van het FCA-terrein een REOK heeft gesloten. Deze REOK geldt dus ook voor het plangebied van het voorliggende uitwerkingsplan. Eventuele gevolgen van het door Bidfood genoemde arrest voor de REOK tussen de gemeente en Marktkwartier voor de betreffende gronden betekenen niet op voorhand dat het plan als zodanig niet uitvoerbaar zou zijn. Een bestemmingsplan regelt immers niet door welke gegadigde het moet worden uitgevoerd (zie ook ECLI:NL:RVS:2023:192 en ECLI:NL:RVS:2023:292).

Conclusie: Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het uitwerkingsplan.

Opmerking h. Herhaling zienswijze Vereniging Herstructurering Food Center Amsterdam en Coöperatieve Vereniging Food Center Amsterdam U.A. (adressant 17)
Opmerking gemaakt door Bidfood
Bidfood sluit zich aan bij de zienswijze die door de Vereniging Herstructurering Food Center Amsterdam en Coöperatieve Vereniging Food Center Amsterdam U.A. is opgesteld tegen het ontwerpuitwerkingsplan. Teneinde herhaling zoveel als mogelijk te voorkomen, dient de zienswijze van de Verenigingen als hier herhaald en ingelast te worden beschouwd.

Beantwoording h
Van de beide verenigingen is een zienswijze ingekomen die in deze Nota van Beantwoording apart wordt behandeld (zie opmerking i t/m z). Om herhaling te voorkomen wordt voor de beantwoording van de opmerking van Bidfood verwezen naar de beantwoording van die zienswijze (zie opmerking i t/m z).

Conclusie: Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het uitwerkingsplan.

Opmerking i. Wegbestemmen van bedrijven
Opmerking gemaakt door de Verenigingen (adressant 17)
Het plangebied van het voorliggende uitwerkingsplan is nagenoeg nog volledig in gebruik bij bedrijven. De gevestigde bedrijven hebben nog geen Voorlopig Individueel Aanbod (VIA) aangeboden gekregen, deze nog niet geaccepteerd of deze wel geaccepteerd maar nog geen definitieve aanbieding ontvangen. Het gaat daarbij om bedrijven als Bommels Broodjes, Pieter van Meel Groothandel in Wild en Gevogelte B.V. en Stam & Zonen B.V. De bedrijven zijn als gevolg van het uitwerkingsplan wegbestemd terwijl zij geen zekerheid hebben dat zij daadwerkelijk op het nieuw FCA gevestigd kunnen en zullen worden conform hun eisen, zoals het gewenste metrage nieuwe bedrijfsruimte, de totale aansluitcapaciteit van het nieuw FCA, de aard en omvang van de collectieve voorzieningen en de plek. Bovendien is er tot op heden slechts één uitwerkingsplan voor een deel van het nieuwe FCA in procedure gebracht. De Verenigingen hebben daar echter zienswijzen tegen ingediend. Voor het overige deel van het nieuwe FCA moet nog uitgewerkt worden.

Beantwoording i
Zoals ook in subparagraaf 2.4.1 van de toelichting van het ontwerpuitwerkingsplan is beschreven zijn er momenteel nog enkele bedrijven gevestigd in het plangebied van het voorliggende uitwerkingsplan. De bedrijven die in de toekomstige situatie een plek op het nieuwe FCA krijgen zullen worden verplaatst. Hierover vinden onderhandelingen plaats tussen Marktkwartier en de betreffende bedrijven. Voor de definitieve bedrijfshuisvesting in het noordelijk deel van het nieuwe FCA is eerder al de 1e uitwerking in procedure gebracht. Dat uitwerkingsplan is op 3 oktober 2023 vastgesteld. Voor het resterende uit te werken deel is momenteel de 2e uitwerking in voorbereiding. De 2e uitwerking is op 2 november 2023 voor een periode van 6 weken als ontwerp ter inzage gelegd.

De opmerking dat de bestaande bedrijven als gevolg van de voorliggende uitwerking zouden zijn wegbestemd is onjuist. In het geldende bestemmingsplan "Food Center Amsterdam"

zijn de gronden van het plangebied van het voorliggende uitwerkingsplan al bestemd als "Woongebied – Uit te werken". Binnen deze uit te werken bestemming zijn bedrijven niet toegestaan.

Conclusie: Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het uitwerkingsplan.

Opmerking j. Samenhang

Opmerking gemaakt door de Verenigingen

Door in de toelichting van het voorliggende uitwerkingsplan veelvuldig te verwijzen naar de samenhang met de overige deelgebieden worden er verwachtingen gewekt en kaders gesteld waarmee de Verenigingen het oneens zijn en die in strijd zijn met het Ambitiedocument, het Masterplan, het moederplan en/of de HLO. Specifiek wordt door de Verenigingen gewezen naar het gebied ten noordwesten van het plangebied, welk in de toekomst kan worden getransformeerd naar een woongebied. Omzetting van dit gebied naar een woongebied is wat de Verengingen betreft volstrekt niet aan de orde. Ook is het uitgangspunt onjuist dat het nieuwe FCA als één inrichting wordt beschouwd waardoor het geluid als zodanig dient te worden beoordeeld, er voor het nieuwe FCA naar verwachting een koepelmelding kan worden gedaan en de Coöperatie de vergunninghouder wordt en daarmee verantwoordelijk voor de naleving en handhaving van de regels in de koepelmelding. De Verenigingen erkennen dat hier gesprekken over plaatsvinden maar melden dat er nog geen zicht is op overeenstemming. In het akoestisch onderzoek is hier al wel van uitgegaan. Door deze onjuiste uitgangspunten te hanteren zijn de aan het woongebied verbonden conclusies eveneens onjuist. Wat de Verenigingen betreft dienen de plannen voor het bedrijvendeel eerst in overleg met de Verenigingen verder te worden uitgewerkt waarbij door Marktkwartier afspraken met de Verenigingen en daarnaast afspraken met de individuele leden daarvan moeten worden gemaakt. Daarna kunnen pas de formele procedures van start gaan, waarbij van cruciaal belang is dat de plannen voor het bedrijvendeel onherroepelijk moeten zijn voordat voor het onderhavige woongebied een (ontwerp)uitwerkingsplan in procedure wordt gebracht.

Beantwoording j

Het plangebied maakt onderdeel uit van een gebiedsontwikkeling. In de toelichting dient daarom niet alleen in te worden gegaan op het plangebied van het uitwerkingsplan maar er dient ook een doorkijk te worden gemaakt naar andere onderdelen van deze gebiedsontwikkeling om zo de samenhang inzichtelijk te maken. Vandaar dat in de toelichting van het uitwerkingsplan ook is ingegaan op het gebied ten noordwesten van het plangebied. De toelichting is overigens niet juridisch bindend.

Anders dan wat de Verenigingen lijken te suggereren wordt er in het voorliggende uitwerkingsplan niet al van uitgegaan dat het gebied ten noordwesten van het plangebied zal worden getransformeerd naar een woongebied. Er is alleen beschreven dat in het geldende bestemmingsplan voor deze zone een wijzigingsbevoegdheid is opgenomen om de huidige, conserverende bedrijfsbestemming om te zetten naar een uit te werken

bestemming voor bedrijventerrein of woongebied. Of en hoe het betreffende gebied zal worden getransformeerd is nu nog niet aan de orde.

In de huidige situatie is er bij het FCA-terrein geen sprake van een collectieve inrichting en/of een centraal aanspreekpunt voor het bevoegd gezag. Met de herontwikkeling van het nieuwe FCA ontstaat de mogelijkheid om dit in de toekomst anders te doen. In subparagraaf 2.6.4 van de toelichting van het 1e ontwerpuitwerkingsplan (bedrijvendeel) is beschreven dat een collectieve inrichting met een centraal aanspreekpunt de voorkeur heeft en dat daarvoor al enkele acties in gang zijn gezet, zoals de oprichting van coöperatie FCA. Als een collectieve inrichting met een centraal aanspreekpunt uiteindelijk toch niet mogelijk blijkt te zijn dan zal handhaving op een andere wijze plaatsvinden, zoals in de huidige situatie ook al het geval is. Door het treffen van diverse maatregelen, zoals het aanbrengen van geluidschermen, is de verwachting dat er als gevolg van de bedrijfsactiviteiten geen relevante overlast in de omgeving zal plaatsvinden.

In het akoestisch onderzoek is rekening gehouden met de situatie dat voor het nieuwe FCA sprake is van een collectieve inrichting. Daardoor worden collectieve voorzieningen die niet specifiek aan individuele bedrijven zijn toe te schrijven, zoals het parkeerdak en de expeditiestraten, ook meegenomen in de berekeningen van de geluidsbelastingen. Dat in het akoestisch onderzoek uit is gegaan van een collectieve inrichting is zodoende te beschouwen als worst-case voor wat betreft de geluidsbelasting. Indien uiteindelijk toch geen sprake zal zijn van een collectieve inrichting dan wordt elk bedrijf individueel getoetst.

Het is op zich best begrijpelijk dat de Verenigingen liever hebben dat de uitwerkingsplannen voor het bedrijvendeel onherroepelijk zijn alvorens voor het onderhavige woongebied een (ontwerp)uitwerkingsplan in procedure wordt gebracht. Een dergelijke schakeling van procedures is echter niet noodzakelijk en, mede vanwege de wens om het gehele gebied te transformeren, ook niet wenselijk.

Conclusie: Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het uitwerkingsplan.

Opmerking k. Zienswijze UP1
Opmerking gemaakt door de Verenigingen
De Verenigingen hebben een zienswijze ingediend bij het ontwerp van de 1e uitwerking. Dezelfde argumenten gelden ook voor het onderhavige uitwerkingsplan, helemaal nu er woningbouw mogelijk wordt gemaakt op een gedeelte van het FCA-terrein dat nog in gebruik is. De gevestigde bedrijven hebben geen zicht op hervestiging op het nieuwe FCA. Teneinde herhaling te voorkomen, merken de Verenigingen op dat al hetgeen in de eerdere zienswijze is opgemerkt hier als herhaald en ingelast moet worden beschouwd.

Beantwoording k
Van de Verenigingen is een zienswijze ingekomen die in de Nota van Beantwoording bij de 1e uitwerking is behandeld. Om herhaling te voorkomen wordt voor de beantwoording van

deze zienswijze verwezen naar die Nota van Beantwoording. Het 1e uitwerkingsplan is op 3 oktober 2023 vastgesteld.

Conclusie: Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het uitwerkingsplan.

Opmerking l. Afstemming

Opmerking gemaakt door de Verenigingen

De Verenigingen constateren dat er niet wordt voldaan aan de in de "Overeenkomst Bestemmingsplan Food Center Amsterdam" opgenomen afspraak dat Marktkwartier concept-uitwerkingsplannen alleen ter vaststelling aan de gemeente aanbiedt na afstemming met de Verenigingen. Weliswaar is in het verleden een concept met de Verenigingen gedeeld maar met het commentaar van de Verenigingen is niets gedaan en nadien zijn ook nog veel nieuwe onderdelen aan het uitwerkingsplan toegevoegd.

Beantwoording l

Zoals de Verenigingen zelf ook aangeven heeft Marktkwartier een concept van het uitwerkingsplan gedeeld. De Verenigingen hebben vervolgens op 11 maart 2022 gereageerd op het toegestuurde concept waarna Marktkwartier op 26 september 2022 per brief heeft laten weten hoe met de opmerkingen is omgegaan. Dat niets met de opmerkingen van de Verenigingen zou zijn gedaan is niet juist aangezien een aantal opmerkingen van de Verenigingen wel degelijk heeft geleid tot aanpassing van het indertijd in voorbereiding zijnde uitwerkingsplan.

Conclusie: Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het uitwerkingsplan.

Opmerking m. Zienswijze Bidfood

Opmerking gemaakt door de Verenigingen

De Verenigingen sluiten zich aan bij de zienswijze die door Bidfood is opgesteld tegen het ontwerpuitwerkingsplan. Teneinde herhaling zoveel als mogelijk te voorkomen, dient de zienswijze van Bidfood als herhaald en ingelast te worden beschouwd.

Beantwoording m

Van Bidfood is een zienswijze ingekomen die eerder in deze Nota van Beantwoording is behandeld. Om herhaling te voorkomen wordt voor deze beantwoording verwezen naar de beantwoording van die zienswijze.

Conclusie: Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het uitwerkingsplan.

Opmerking n. Zuidelijke entree

Opmerking gemaakt door de Verenigingen

In subparagraaf 2.5.5 van de toelichting van het ontwerpuitwerkingsplan is ingegaan op de noordelijke en zuidelijke entree van het nieuwe FCA. De Verenigingen begrijpen dat de

noordentree via de Haarlemmerweg leidend wordt voor zwaar vrachtverkeer maar ook de zuidentree dient hiertoe beschikbaar te zijn in die gevallen waarin dat nodig is. Het zou dan ook om andere situaties dan een calamiteit of de tijdelijke situatie (bouwfase) moeten gaan.

Beantwoording n
Het voorliggende uitwerkingsplan heeft betrekking op het westelijk deel van het nieuwe woongebied. Binnen het plangebied bevindt zich onder meer de route naar de zuidelijke entree van het nieuwe FCA. Zowel de noordelijke als de zuidelijke entree bevinden zich buiten het plangebied van het voorliggende uitwerkingsplan maar om de samenhang inzichtelijk te maken dient er ook een doorkijk te worden gemaakt naar andere onderdelen van de gebiedsontwikkeling. Vandaar dat in de toelichting van het uitwerkingsplan ook is ingegaan op de zuidelijke entree. De toelichting is niet juridisch bindend.

Eén van de belangrijkste uitgangspunten van de herontwikkeling van het FCA-terrein is dat het vrachtverkeer via de noordzijde (Haarlemmerweg) wordt afgewikkeld en niet meer via de Jan van Galenstraat. Alleen in geval van een calamiteit kan het vrachtverkeer gebruik maken van de zuidelijke entree, bijvoorbeeld in geval van een stremming bij de noordelijke entree. Uit de opmerking van de Verenigingen blijkt niet bij welke andere situaties dan een calamiteit de zuidelijke entree volgens hen ook door vrachtverkeer gebruikt zou moeten kunnen worden. Los daarvan geldt dat het voorliggende ontwerpuitwerkingsplan niet regelt hoe de zuidelijke entree daadwerkelijk gebruikt zal worden. Dat volgt uit de inrichtingsplannen en verkeersmaatregelen.

Conclusie: Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het uitwerkingsplan.

Opmerking o. Verkeer en openbare ruimte
Opmerking gemaakt door de Verenigingen
In subparagraaf 2.5.3 van de toelichting van het ontwerpuitwerkingsplan is ingegaan op de aansluiting van het woongebied op de Jan van Galenstraat via een nog aan te leggen rotonde. De Verenigingen merken op dat op het FCA veelvuldig gebruik wordt gemaakt van vrachtwagens met opleggers/aanhangwagens. Deze zogenaamde citytrailers zijn korter dan de standaardlengte en geschikt om de krappe binnensteden te kunnen blijven bereiken met vrachtwagens. De aan te leggen rotonde dient van zodanig ontwerp en uitvoering te zijn dat de citytrailers hiervan eenvoudig gebruik kunnen maken. Denk hierbij aan een overrijdbare en vlakke middenberm. Als dat namelijk niet gebeurt, dan kunnen de citytrailers geen gebruik maken van de rotonde en is het nieuw FCA niet bereikbaar voor zwaar vrachtverkeer. Een rotonde is wat de Verenigingen betreft dan ook uitgesloten als deze de bevoorrading van de ondernemers op het (nieuw) FCA onmogelijk maakt, aangezien deze ondernemers afhankelijk zijn van de aanlevering van hun goederen via de citytrailers.

Beantwoording o
Zoals in subparagraaf 2.5.3 van de toelichting van het ontwerpuitwerkingsplan is aangegeven zal de aansluiting van het woongebied op de Jan van Galenstraat 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, buiten het plangebied van het voorliggende uitwerkingsplan.

Bij het ontwerp van de rotonde wordt er rekening mee gehouden dat stadsbussen en vrachtwagens ook via de rotonde moeten kunnen rijden.

Conclusie: Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het uitwerkingsplan.

Opmerking p. Parkeren personeel en bezoekers
Opmerking gemaakt door de Verenigingen
Uit subparagrafen 2.5.4, 2.5.5 en 4.2.1 van de toelichting van het ontwerpuitwerkingsplan blijkt dat de wens is om personeel en bezoekers van de Centrale Markthal en bezoekers van het woongebied in de toekomst in een tweelaagse ondergrondse parkeervoorziening in het oostelijk deel van het woongebied te laten parkeren of op het dak in het bedrijvendeel. De Verenigingen stellen dat dit uitgangspunt in strijd is met onder meer het Masterplan Food Center Amsterdam, het geldende bestemmingsplan en de HLO omdat uitgangspunt was dat parkeren ondergronds zou plaatsvinden in het woongebied, en niet alleen uitsluitend in het oostelijk deel. Over het parkeren op het dak van de bedrijven is bovendien helemaal niets afgesproken dus dat gaat wat de Verenigingen betreft niet gebeuren. Er dient daarom rekening te worden gehouden met een tweelaagse ondergrondse parkeervoorziening in het westelijk deel. In het uitwerkingsplan is een tweelaagse parkeervoorziening echter niet mogelijk.

Beantwoording p
Marktkwartier heeft in het verleden de wens geuit om een deel van het parkeerdak in de toekomst openbaar te maken ten behoeve van parkeren door bezoekers van de Centrale Markthal en het woongebied. Het parkeerdak is buiten het plangebied van dit uitwerkingsplan gelegen (NB: de nu nog in voorbereiding zijnde 2e Uitwerking, welke op 2 november 2023 voor een periode van 6 weken als ontwerp ter inzage is gelegd). Het openbaar maken van (een deel van) het parkeerdak is echter niet mogelijk binnen de uitwerkingsregels van het geldende (moeder)bestemmingsplan.

Om het openbaar stellen van (een deel van) het parkeerdak planologisch mogelijk te maken zal te zijner tijd een separate planologische procedure moeten worden gevolgd. Om deze procedure in gang te zetten zal door Marktkwartier een aanvraag moeten worden ingediend om af te kunnen wijken van het betreffende uitwerkingsplan (NB: de nu nog in voorbereiding zijnde 2e Uitwerking). De vraag over het (deels) openbaar maken van het parkeerdak ligt op dit moment dus nog niet concreet voor. Aanvullende onderzoeken zijn nog nodig, zoals een akoestisch onderzoek. Voor de gemeente is daarbij van groot belang dat onder andere goed kan worden onderbouwd dat er geen onevenredige nadelige gevolgen voor omwonenden en bedrijven ontstaan als gevolg van het (deels) openbaar maken van het parkeerdak. Bij het eventueel (deels) openbaar maken van het dak dienen er bovendien vooraf duidelijke afspraken tussen de gemeente, Marktkwartier en de beheerder te zijn gemaakt over de exploitatie van het dak.

In de toelichting van het uitwerkingsplan is volledigheidshalve vermeld dat Marktkwartier de wens heeft om het parkeerdak (gedeeltelijk) openbaar te maken. In het akoestisch onderzoek is ook alvast een doorkijk gemaakt naar de gevolgen indien het parkeerdak (deels) openbaar wordt. Dat in de toelichting en het akoestisch onderzoek volledigheidshalve al in is gegaan op de wens van Marktkwartier betekent nog niet dat het openbaarstellen van het parkeerdak al een feit is. Zoals vermeld is er nog geen definitieve keuze gemaakt over het al dan niet openbaar stellen van een deel van het parkeerdak. Om het parkeerdak (deels) openbaar te maken dient eerst een separate planologische procedure ten opzichte van de nu nog in voorbereiding zijnde 2e Uitwerking te worden doorlopen, met een belangenafweging door de gemeente.

Omdat het (gedeeltelijk) openbaar maken van het parkeerdak niet zeker is, is in de plannen voor het woongebied rekening gehouden met de mogelijkheid dat personeel en bezoekers ondergronds zullen parkeren. Daarvoor is het nodig dat een deel van de gebouwde parkeervoorziening tweelaags wordt. Deze tweelaagse parkeervoorziening komt in het oostelijk deel van het woongebied. De parkeervoorziening in het plangebied van het voorliggende uitwerkingsplan wordt éénlaags. In het voorliggende uitwerkingsplan is daarom geen rekening gehouden met een tweelaagse parkeervoorziening.

Conclusie: Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het uitwerkingsplan.

Opmerking q. Parkeren tijdelijke situatie
Opmerking gemaakt door de Verenigingen
Uit subparagrafen 2.5.4 en 4.2.1 van de toelichting van het ontwerpuitwerkingsplan blijkt dat er voor het parkeren sprake zal zijn van een tijdelijk parkeerterrein op de plek van de Marktweide. De Verenigingen hebben geen bezwaar tegen dit tijdelijke gebruik maar benadrukken wel dat dit het gebruik van de zuidelijke entree van het nieuwe FCA niet in de weg mag staan. Deze zuidelijke entree dient altijd toegankelijk te blijven. Deze opmerking wordt mede gemaakt omdat de Verenigingen betwijfelen of de Marktweide voldoende ruimte heeft om in de benodigde parkeerplaatsen te voorzien.

Beantwoording p
De gronden van het tijdelijke parkeerterrein zijn bestemd als "Verkeer – Voorlopig". Deze tijdelijke bestemming bevindt zich niet ter plaatse van de route van en naar de zuidelijke entree.

Het woongebied en de gebouwde parkeervoorziening zullen gefaseerd worden aangelegd. Het tijdelijke parkeerterrein op de Marktweide zal daardoor in de praktijk niet in de gehele parkeerbehoefte van de Centrale Markthal en het woongebied dienen te voorzien.

Conclusie: Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het uitwerkingsplan.

Opmerking r. Geluid laden en lossen
Opmerking gemaakt door de Verenigingen
Van oudsher wordt er vanaf het water geladen en gelost aan de kade van het Westelijk Marktkanaal. Daarbij wordt onder meer gebruik gemaakt van elektrische vrachtschepen, omdat dit bijdraagt aan een duurzame stadsdistributie. In het akoestisch onderzoek en het daarop gebaseerde advies van de Omgevingsdienst is hier niets over vermeld waardoor er geen rekening is gehouden met dit gebruik.

Beantwoording r
Zoals de Verenigingen aangeven vindt er in de huidige situatie vervoer via het water plaats. In het geldende bestemmingsplan "Food Center Amsterdam" is daar ook rekening mee gehouden doordat in de bestemming "Water – 1" maximaal 3 ligplaatsen voor binnenvaartschepen en dienstvaartuigen zijn toegestaan. Het voorliggende uitwerkingsplan heeft geen betrekking op de bestemming "Water – 1" en het daarbinnen toegestane maximaal aantal ligplaatsen.

Het laden en lossen van via het water te vervoeren goederen vindt in de praktijk plaats via een kraan op een vrachtschip zelf. Deze vrachtschepen met bijbehorende kranen maken geen onderdeel uit van de inrichting van het Food Center Amsterdam. De kranen zijn bovendien elektrisch aangedreven zodat het laden en lossen vanaf schepen op de kade geen geluidsemissie veroorzaakt. Het vervoer van goederen tussen de ligplaatsen en de bedrijfsbebouwing vindt plaats via de kade en zal met een elektrische heftruck plaatsvinden zo dat er geen relevante geluidsemissie wordt veroorzaakt.

Conclusie: Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het uitwerkingsplan.

Opmerking s. Geluid westzijde
Opmerking gemaakt door de Verenigingen
In het akoestisch onderzoek en het daarop gebaseerde advies is geen rekening gehouden met de invulling van de zone ten westen van de Centrale Markthal. In deze zone zullen zich een nieuwe bedrijfshal en collectieve voorzieningen bevinden. De invulling van de westelijke zone is daardoor niet meegenomen in het bedrijfsgeluid.

Beantwoording s
In het geldende bestemmingsplan "Food Center Amsterdam" is voor de zone ten westen van de Centrale Markthal uitgegaan van de bestaande situatie. De zone is bestemd als "Bedrijventerrein" waarbij bouwvlakken zijn toegepast ter plaatse van de bestaande gebouwen. De door de Verenigingen genoemde herontwikkeling met een nieuwe bedrijfshal en collectieve voorzieningen is op dit moment niet mogelijk. Hoe de zone ten westen van de Centrale Markthal gaat worden herontwikkeld staat daarom op dit moment nog niet vast. In het akoestisch onderzoek is daarom rekening gehouden met de situatie volgens het geldende bestemmingsplan.

Zoals bij de Verenigingen ook bekend is zijn er momenteel plannen in voorbereiding voor de zone ten westen van de Centrale Markthal. De planvorming voor deze zone is nog niet volledig uitgekristalliseerd. Naar aanleiding van de zienswijze van de Verenigingen is het akoestisch onderzoek aangepast en is een doorkijk opgenomen naar een mogelijke invulling van het westelijke deel om zo de effecten voor zowel de bedrijven als de woningen in te schatten. Uit de doorkijk blijkt dat de invulling van de westflank niet tot meer overschrijdingen leidt.

Conclusie: Deze zienswijze geeft wel aanleiding tot wijziging van het uitwerkingsplan doordat het akoestisch onderzoek is aangevuld met een doorkijk naar de mogelijke invulling van het westelijke deel.

Opmerking t. Geluidreducerende maatregelen
Opmerking gemaakt door de Verenigingen
In subparagraaf 4.4.3 van de toelichting zijn diverse geluidreducerende maatregelen beschreven waarbij is aangegeven dat zoveel mogelijk maatregelen zijn geborgd door voorwaardelijke verplichtingen in de 1e Uitwerking. Het is de Verenigingen niet duidelijk waar deze beschrijving op is gebaseerd. Veel van de beschreven maatregelen zijn voor de Verenigingen niet akkoord of (nog) niet privaatrechtelijk geborgd richting de Verenigingen en de ondernemers zelf. Ook zijn veel van de genoemde maatregelen niet geborgd via een voorwaardelijke verplichting in de 1e Uitwerking of de Verenigingen verzetten zich daar tegen. Wat de Verenigingen betreft is het ontwerpuitwerkingsplan te prematuur zolang de plannen voor het bedrijvendeel niet uitontwikkeld en onherroepelijk zijn geworden en alle afspraken met de ondernemers zijn vastgelegd.

Beantwoording t
Het FCA-terrein bevindt zich in zowel de huidige als de toekomstige situatie in directe nabijheid van een woonomgeving. Om te voorkomen dat bestaande en toekomstige omwonenden in de nieuwe situatie overlast zullen ervaren en/of bedrijven in hun bedrijfsvoering worden beperkt is het noodzakelijk om diverse bron- en overdrachtsmaatregelen te treffen. De in subparagraaf 4.4.3 van de toelichting genoemde maatregelen hebben tot doel om bij te dragen aan enerzijds een goed woon- en leefklimaat voor omwonenden en anderzijds een goed functionerend bedrijventerrein mogelijk te maken.

Voor zover de geluidreducerende maatregelen kunnen worden vastgelegd zijn of worden deze via een voorwaardelijke verplichting vastgelegd in de 1e en/of de 2e Uitwerking.

Conclusie: Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het uitwerkingsplan.

Opmerking u. Begrenzing woongebied
Opmerking gemaakt door de Verenigingen
De Verenigingen begrijpen niet waarom de zone direct ten zuidwesten van de Centrale Markthal onderdeel uitmaakt van het voorliggende uitwerkingsplan. De betreffende zone is in het uitwerkingsplan bestemd als "Verkeer – 1" en aangeduid als 'terras' maar maakt volgens de Verenigingen onderdeel uit van het nieuwe FCA. De gronden hebben daarom niets van doen met het uitwerkingsplan. Dat zou ook blijken uit de toelichting waarin is vermeld dat in de Centrale Markthal horeca komt en dat het wenselijk is om hier een beperkte terrasmogelijkheid voor mogelijk te maken. De Centrale Markthal maakt nadrukkelijk onderdeel uit van het nieuwe FCA en niet van het woongebied.

Beantwoording u
Ter plaatse van een zone ten westen van het Centrale Markthal is op 6 juli 2021 een 2e wijzigingsplan vastgesteld. De oorspronkelijke bestemming "Bedrijventerrein" uit het geldende bestemmingsplan is als gevolg van deze 2e wijziging gewijzigd naar de bestemming "Woongebied - Uit te werken". Het wijzigingsplan is in werking en, gelet op de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State op 2 november 2022, geheel onherroepelijk.

In het voorliggende uitwerkingsplan is rekening gehouden met het plangebied van het 2e wijzigingsplan. Er is geen enkele sprake van dat het betreffende plangebied onderdeel zou uitmaken van het nieuwe FCA. Dat in de Centrale Markthal horeca is voorzien met een beperkte terrasmogelijkheid maakt dat niet anders. De bewering dat de Centrale Markthal nadrukkelijk onderdeel uitmaakt van het nieuwe FCA is onjuist. Zoals ook is aangegeven in subparagraaf 2.3.1 van de toelichting van het geldende bestemmingsplan en subparagraaf 2.5.2 van de toelichting van het voorliggende uitwerkingsplan wordt de Centrale Markthal gezien als overgang tussen het woongebied en het bedrijvendeel.

Conclusie: Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het uitwerkingsplan.

Opmerking v. Terras
Opmerking gemaakt door de Verenigingen
De locatie waar het terras is voorzien is niet afgestemd met de Verenigingen. Door op deze plek een terras mogelijk te maken wordt invulling gegeven aan de indeling en inrichting van het nieuwe FCA. Dat terwijl er nu al sprake is van een enorm tekort aan bedrijfsruimte en meer. De Verenigingen merken op dat in de REOK en de HLO uitdrukkelijk is vermeld dat Marktkwartier, bovenop de te behouden Centrale Markthal en het Koelhuis, nieuwe bedrijfsruimte zal realiseren van tenminste 95.000 m² bruto vloeroppervlak (bvo) en daarbij ook nog eens een aaneengesloten gebied van 6.000 m² bvo voor collectieve voorzieningen, alsook de milieustraat. Marktkwartier zit daar tot nog toe ruimschoots onder, terwijl een aantal hervestigers nog moet worden geplaatst, de collectieve voorzieningen nog niet eens zijn ingetekend en Marktkwartier met de actuele vraag van bedrijven naar m² bvo geeneens rekening heeft gehouden. Daarnaast komt de locatie voor een terras in de huidige opzet van het nieuw FCA dicht bij laad- en loskuilen te liggen en is ter plaatse een keerlus voor

vrachtwagens gepland. De locatie voor het terras is dan ook niet alleen vanuit bedrijfsstandpunt, maar ook vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid ondeugdelijk. Indien toch een beperkte terrasmogelijkheid mogelijk moet worden gemaakt, dan merken de Verenigingen op dat deze zich op het Marktplein, aan de voorzijde van de Centrale Markthal, moet bevinden. Dat correspondeert volgens de Verenigingen met het Beeldkwaliteitsplan. De locatie die nu in het voorliggende uitwerkingsplan is voorzien is ingeklemd tussen de collectieve voorzieningen en milieustraat enerzijds en de Centrale Markthal anderzijds, met alle geur en geluid van dien. Voor de Verenigingen is dat planologisch onaanvaardbaar voor een terras.

Beantwoording v
Zoals ook uit de beantwoording van de vorige opmerking blijkt kan de locatie waar het terras is voorzien, als gevolg van de 2e wijziging, geen onderdeel uitmaken van het nieuwe FCA. De opmerkingen over het vermeende tekort aan bedrijfsruimte en een eventuele keerlus ter plaatse van het terras kunnen derhalve geen betrekking hebben op het voorliggende uitwerkingsplan.

Een terras is geen gevoelige functie. Dat in het voorliggende uitwerkingsplan op de betreffende locatie een terras mogelijk wordt gemaakt heeft dan ook geen gevolgen voor de invulling van het overige deel van de zone ten westen van de Centrale Markthal. Benadrukt wordt dat er in Amsterdam, maar ook elders in Nederland, talloze voorbeelden zijn van horecaterrassen in de directe omgeving van bedrijven of bedrijventerreinen. Een terras ten zuidwesten van de Centrale Markthal leidt niet tot een planologisch onaanvaardbare situatie.

Voor wat betreft de door de Verenigingen aangehaalde passages en afbeeldingen uit het Beeldkwaliteitsplan geldt dat deze geen betrekking hebben op horecaterrassen maar op zogenaamde buurtpleinen. Dat uit het Beeldkwaliteitsplan zou blijken dat een horecaterras ten zuiden van de Centrale Markthal is voorzien is een onjuiste aanname.

Conclusie: Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het uitwerkingsplan.

Opmerking w. Verwijzing bestemmingen
Opmerking gemaakt door de Verenigingen
De Verenigingen benoemen dat in de planregels verwijzingen zijn opgenomen naar de bestemmingen "Bedrijventerrein", "Bedrijventerrein - Uit te werken", "Woongebied – Uit te werken" en "Gemengd". Volgens de Verengingen kent het ontwerpuitwerkingsplan dergelijke bestemmingen niet zodat de betreffende planregels, zoals artikel 12.2 onder b en 13.4, dienen te worden geschrapt of aangepast.

Beantwoording w
Het klopt dat er in het plangebied van het uitwerkingsplan geen bestemmingen "Bedrijventerrein", "Bedrijventerrein - Uit te werken", "Woongebied – Uit te werken" en "Gemengd" voorkomen. De verwijzingen naar deze bestemmingen waar de Verenigingen op doelen komen voor in hoofdstuk 3 van de regels. Dit hoofdstuk komt rechtstreeks voort uit

het geldende bestemmingsplan. Het hoofdstuk kan niet door middel van voorliggend uitwerkingsplan worden geschrapt op aangepast. Schrappen of aanpassen is echter ook niet nodig aangezien deze algemene regels voor het gehele plangebied van het geldende bestemmingsplan gelden, dus ook voor het plangebied van het voorliggende uitwerkingsplan. Het voorliggende uitwerkingsplan zal na inwerkingtreding ook onderdeel uitmaken van het geldende bestemmingsplan (NB: en vanwege de invoering van de Omgevingswet per 1 januari 2024 ook het tijdelijk deel van het Omgevingsplan Amsterdam).

In artikel 12.2 onder b van de voorliggende uitwerking is voor de genoemde bestemmingen een verwijzing opgenomen naar het bestemmingsplan. Gelet op het artikel 1.3 van het ontwerpuitwerkingsplan wordt onder het bestemmingsplan het volgende verstaan: "*het bestemmingsplan Food Center Amsterdam (2e Herstelbesluit) met identificatienummer NL.IMRO.0363.E1204BPSTD-VG03 van de gemeente Amsterdam, vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam op 1 juni 2016.*". Uit de verbeelding van het bestemmingsplan blijkt welke gronden zijn bestemd als "Bedrijventerrein", "Bedrijventerrein - Uit te werken", "Woongebied – Uit te werken" en "Gemengd".

Conclusie: Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het uitwerkingsplan.

Opmerking x. Geluidsbelasting nieuwbouw

Opmerking gemaakt door de Verenigingen

In artikel 7.2.4 van de regels is onder e en f een regeling opgenomen met betrekking tot de geluidsbelasting van o.a. bedrijven op de gevels van bepaalde woningen. De Verenigingen hebben bezwaar tegen deze regeling omdat volgens hen onvoldoende verzekerd is dat er rekening wordt gehouden met de toekomstige bedrijven. De bedrijven zijn namelijk nog niet positief bestemd. De Verenigingen geven daarbij aan dat de 1e uitwerking nog niet in werking of onherroepelijk is en dat voor de rest van het bedrijvendeel nog geen uitwerkingsplan in procedure is gebracht. De regeling zou daardoor eerder in werking treden dan de herstructurering van het FCA. Gevreesd wordt dat er vanuit de woningen daardoor een omgekeerde werking van de geluidsbelasting uitgaat met als risico dat de nog positief te bestemmen bedrijvigheid aan strengere geluidsvoorschriften wordt onderworpen, hieraan maatwerkvoorschriften worden gesteld en - in het meest ongunstige scenario – zelfs geeneens meer positief kan worden bestemd. Volgens de Verenigingen zou dat ook blijken uit het akoestisch onderzoek dat in de bijlagen van het uitwerkingsplan is opgenomen. Het is voor de Verenigingen onaanvaardbaar dat de woningen voor gaan op de bedrijven. Dit kan volgens de Verenigingen alleen worden voorkomen door (1) het voorliggende uitwerkingsplan pas vast te stellen zodra de herstructurering van het FCA planologisch onherroepelijk is geworden of (2) de regeling in artikel 7.2.4 onder e en f zodanig aan te passen zodat geen omgevingsvergunning voor het bouwen van woningen ter plaatse van de aanduidingen 'specifieke bouwaanduiding - 6a' en 'specifieke bouwaanduiding - 6b' kan worden verleend zolang de herstructurering van het FCA planologisch nog niet onherroepelijk is.

Beantwoording x
De door de Verenigingen aangehaalde regeling betreft een voorwaardelijke verplichting die geldt voor de bouw van de betreffende woningen. Van een omgekeerde werking is geen sprake aangezien een aanvraag voor een omgevingsvergunning voor de bedrijfsgebouwen op het nieuwe FCA niet aan de voorwaardelijke verplichting in artikel 7.2.4 wordt getoetst.

In artikel 7.2.4 is bepaald dat uit deugdelijk akoestisch onderzoek dient te blijken dat de geluidsbelasting vanwege bedrijven op de gevels van de betreffende woning, al dan niet na het treffen van bouwkundige maatregelen, voldoet aan de gestelde grenswaarden. De Verengingen lijken er vanuit te gaan dat bij deze toetsing uitsluitend rekening wordt gehouden met bedrijven die planologisch zijn vastgelegd door middel van een positieve bestemming. Om sprake te laten zijn van een deugdelijk akoestisch onderzoek dient de aanvrager van een omgevingsvergunning bouwen van de betreffende woningen echter ook rekening te houden met de geluidsbelastingen vanwege een aannemelijke invulling van het nieuwe FCA. Volledigheidshalve wordt er op gewezen dat in het akoestisch onderzoek dat in de bijlagen van het uitwerkingsplan is opgenomen ook rekening is gehouden met de geluidsbelastingen vanwege een aannemelijke invulling van het nieuwe FCA. Zoals ook in de beantwoording van opmerking s is aangegeven is het akoestisch onderzoek aangepast doordat er een doorkijk is opgenomen naar een mogelijke invulling van het westelijke deel.

Wellicht ten overvloede wordt tenslotte nog opgemerkt dat de Verenigingen bij de verlening van de omgevingsvergunning voor de betreffende woningen de mogelijkheid hebben om bezwaar aan te tekenen indien zij van mening zijn dat het bij de aanvraag ingediende akoestisch onderzoek niet deugdelijk is.

Conclusie: Deze zienswijze geeft wel aanleiding tot wijziging van het uitwerkingsplan doordat het akoestisch onderzoek is aangevuld met een doorkijk naar de mogelijke invulling van het westelijke deel.

Opmerking y. Fasering
Opmerking gemaakt door de Verenigingen
In artikel 8.2.4 van de regels is onder d en e bepaald dat bepaalde woningen pas in gebruik mogen worden genomen nadat de gebouwen ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding – 6a' gerealiseerd zijn. De Verenigingen merken op dat de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding – 6b' ontbreekt en alsnog dient te worden toegevoegd.

Beantwoording y
De regeling in artikel 8.2.4 van de regels onder d is bedoeld om te waarborgen dat er eerst afschermende bebouwing aan de zijde van het nieuwe FCA wordt gerealiseerd. Op die manier wordt voorkomen dat de woningen in de bestemming "Woongebied - 2" al dan niet tijdelijk een te hoge geluidsbelasting vanwege bedrijfslawaai van het nieuwe FCA ervaren.

Uit aanvullend akoestisch onderzoek door Aveco de Bondt (referentie16021207_AdB_MEM_0001_v1.0, d.d. 28 mei 2024, zie bijlage) blijkt dat er sprake

is van voldoende afscherming als het blok met de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - 6a' wordt gerealiseerd of het blok met de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - 6b'. Het is daarbij niet nodig dat allebei de blokken eerder worden gerealiseerd dan de woningen in de bestemming "Woongebied - 2". De huidige regeling zoals opgenomen in artikel 8.2.4 van de regels onder d is daarmee correct.

Conclusie: Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het uitwerkingsplan.

Opmerking z. Schoolplein

Opmerking gemaakt door de Verenigingen

Een gedeelte van het plangebied is bestemd als 'Verkeer – Voorlopig' maar ook aangeduid als 'specifieke vorm van groen – 1'. Deze aanduiding is ten behoeve van een schoolplein. De Verenigingen hebben daar geen bezwaar tegen maar benadrukken wel dat het tijdelijke parkeerterrein behouden dient te blijven zolang zowel het personeel en bezoekers van de Centrale Markthal als bezoekers van het woongebied niet elders, namelijk in de ondergrondse parkeervoorzieningen in het woongebied, kunnen parkeren.

Beantwoording z

Omdat de locatie waar de Marktweide is voorzien in eerste instantie als tijdelijk parkeerterrein zal worden gebruikt is in het voorliggende uitwerkingsplan een voorlopige verkeersbestemming opgenomen. Deze voorlopige verkeersbestemming heeft een beperkte geldigheidsduur. In lid 2van artikel 9 is daarom bepaald dat voor de bestemming een termijn van 5 jaar geldt vanaf de inwerkingtreding van het uitwerkingsplan. In lid 3 van artikel 9 is vervolgens geregeld dat de gronden na het verstrekken van de termijn zijn bestemd als 'Groen'. Door een technische omissie zijn lid 9.2 en 9.3 niet weergegeven op ruimtelijkeplannen.nl maar alleen in bijlage 3 van de regels (Pdf van de regels). Deze technische omissie zal worden hersteld bij de vastgestelde versie van het uitwerkingsplan.

Conclusie: Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het uitwerkingsplan.

Opmerking aa. Gevolgen molen

Opmerking gemaakt door Houthandel v/d Bijl BV (adressant 11)

De als rijksmonument aangewezen molen De Otter is in 1631 gebouwd en is de oudste en operationele houtzaagmolen in Nederland. De omgeving rondom de molen is drastisch veranderd. Uit door Peutz verricht onderzoek in het kader van de uitwerkingsplannen blijkt dat er een verstoring van 16,0% zal gaan optreden ten opzichte van de bestaande situatie. Een dergelijke verstoring is voor de adressant onaanvaardbaar aangezien deze verstoring niet op zichzelf staat. In de loop der tijd heeft de molen al veel draaicapaciteit verloren ten gevolge van de ruimtelijke ontwikkelingen in de stad (54%), zoals blijkt uit onderzoek door Windsafe. Als weer een deel van de (weinige) resterende draaicapaciteit verloren gaat dan zal dit naar verwachting (ernstige) materiële schade aan de molen en de belevingswaarde van het molenterrein opleveren. Ook zal schade ontstaan door verminderde productiecapaciteit van de molen.

Beantwoording aa

Molen De Otter is een paltrokmolen uit 1638 die samen met de westelijke houtloods en de zuidelijke houtloods onderdeel uitmaakt 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 nieuwbouw in het plangebied van het voorliggende uitwerkingsplan komt op een afstand van minimaal 220 meter van het houtzaagmolencomplex. Vanwege de ligging van het plangebied ten opzichte van de molen zijn gevolgen voor de windvang van de molen, ondanks de afstand, echter niet op voorhand uit te sluiten. 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. Om inzicht hierin te krijgen is door Peutz in eerste instantie een indicatieve studie verricht naar de invloed van het plan voor het gehele woongebied op de windvang van de molen (rapportnummer O 16238-2-RA-004, d.d. 30 november 2020). Uit het rapport blijkt dat in de sector waarin het woongebied zich bevindt in de praktijk al bestaande bebouwing en begroeiing aanwezig is met hoogtes van 6 tot 16 meter. Aan de hand van het lokale windklimaat bij de molen en de mogelijke invloed van de geplande bebouwing daarop is bekeken wat de gevolgen voor de windvang zijn. Hierbij is onder meer gebruikgemaakt van de locatie specifieke windstatistiek conform de NPR 6097.

Uit de analyse volgt dat de geplande bebouwing een belemmering van de windaanvoer kan geven bij wind uit globaal het westen tot noordwesten, meer precies in de hoeksector 262°-327°. Volgens de windstatistiek valt een beperkt deel van het windaanbod in deze sector binnen het windsnelheidsbereik van de molen. Dit geeft zonder directe gebouwinvloeden 1,8% van de tijd draaicapaciteit uit deze sector. Gedurende deze tijd, overeenkomend met 157 uren per jaar, is een niet nader bepaalde mate van verstoring van de windstroming te verwachten. De overige 98,2% van het aantal uren per jaar komt de wind uit een andere richting, of valt de windsnelheid buiten het gehanteerde windsnelheidsbereik van de molen.

De potentiële verstoring gedurende 157 uren per jaar kan in verhouding gezien worden tot 982 benutbare uren per jaar bij alle windrichtingen in de biotoop. Procentueel gezien is dit 16,0% van het huidige benutbare windaanbod. Data van windtunnelmetingen uit het verleden bevestigen dit percentage. In verband met de grote omvang van het plan en de verstorende aanwezigheid van het bestaande 30 meter hoge appartementencomplex op de hoek Buyskade-Visseringstraat kan de werkelijke invloed zowel lager als ook enigszins hoger uitvallen. Een meer nauwkeurige vaststelling van de invloed is alleen mogelijk met een aanvullende studie, bijvoorbeeld een windtunnelonderzoek.

In navolging van de indicatieve studie is door Peutz een windtunnelonderzoek uitgevoerd (rapportnummer OB 16238-3-RA-004 d.d. 28 mei 2024) om zo een nauwkeuriger beeld te krijgen op de windvang van de molen. In de analyse zijn meerdere varianten onderzocht, waaronder de referentie situatie. De referentie situatie is de situatie met de feitelijke

bebouwing in de omgeving van de molen vóór aanvang van de herontwikkeling van het huidige FCA-terrein. De windvang van de molen is 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 windtunnelonderzoek is om de theoretisch bruikbare wind voor molen De Otter vast te stellen per variant en zo de effecten van de nieuwbouw inzichtelijk te maken.

Voor het voorliggende uitwerkingsplan zijn, naast de referentie situatie, de volgende onderzochte 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 ontwerpplannen van de 3e Uitwerking en de 4e Uitwerking zoals deze ter inzage zijn gelegd).
- Variant 3: referentiesituatie en invulling 2e Uitwerking en 3e Uitwerking conform het Beeldkwaliteitsplan, ter plaatse van de 4e Uitwerking is uitgegaan van de referentie situatie.
- Variant 5: referentiesituatie en invulling 2e Uitwerking en 3e Uitwerking conform het Beeldkwaliteitsplan en invulling 4e Uitwerking conform aanpassing na overleg omgeving, het gebouw S1 in de 3e Uitwerking en het meest zuidoostelijke hoogteaccent in de 4e Uitwerking zijn aanvullend daarop teruggebracht tot de basishoogte (18 m).

Uit het windtunnelonderzoek blijkt dat de theoretisch bruikbare wind in de referentie situatie 426 uren per maand bedraag voor de molenfunctie 'draaien' en 119 uren per maand voor 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 woongebied wordt gerealiseerd zonder twee hoogteaccenten (variant 5) dan is er een theoretisch bruikbare wind van 374 uren per maand voor de molenfunctie 'draaien' en 83 uren per maand voor de molenfunctie 'zagen'.

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. Daartoe is van belang hoeveel uur de molen minimaal dient te draaien. De molen is al enige tijd niet meer in functie als bedrijf en heeft een museale functie. De molen dient enkel voor het behoud van het werkend monument een minimum aantal uren per jaar te kunnen draaien en zagen. 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.
Aanvullend wordt nog gewezen op de uitspraak van de Afdeling ten aanzien van een andere paltrok-zaagmolen, namelijk De Held Jozua in Zaandam (ABRvS 28 april 2021, ECLI:NL:RVS:2021:9009). Uit deze uitspraak volgt dat de raad van de gemeente Zaanstad voldoende heeft onderbouwd dat De Held Jozua met minimaal 30 draaiuren per maand behouden kan blijven als werkend monument door te wijzen op ervaringsgegevens van molens elders in Nederland.

Volgens het windtunnelonderzoek van Peutz resteren er na de realisatie van de boogde 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 eerder door de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed geadviseerde minimum aantal draaiuren én het bij De Held Jozua in Zaandam aanvaardbaar geachte minimaal 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 (1) geen commercieel bedrijf is dat moet zagen voor de houtmarkt en (2) de molen is gelegen is in een zeer stedelijke omgeving.
Het voorliggende uitwerkingsplan en het eveneens in voorbereiding zijnde uitwerkingsplan voor het oostelijk deel van het woongebied hebben zodoende geen onaanvaardbare negatieve gevolgen voor de windsituatie van de molen de Otter. Daarbij is mede in aanmerking genomen dat de molen geen commercieel bedrijf is maar dat de activiteiten gericht zijn op een museale functie, zoals ook blijkt uit het door o.a. de eigenaar van de molen opgestelde visiedocument (d.d. juni 2023).

Ook is in het windtunnelonderzoek gekeken naar het effect van het eventueel reduceren van twee hoogteaccenten tot aan de basishoogte van circa 18 meter (variant 5, zijnde hoogteaccent S1 in het westelijk deel van het woongebied en het zuidoostelijke hoogteaccent in het oostelijk deel van het woongebied). Het laten vervallen van deze twee hoogteaccenten heeft slechts een beperkt effect op de theoretisch bruikbare wind van de molen (18 uren per maand).

Aanvullend kan daarbij nog worden opgemerkt dat de afstand van de molen tot de nieuwe bebouwing ten opzichte van de huidige situatie vergroot wordt aangezien een zone van 10 meter vanaf het Oostelijk Marktkanaal vrij blijft van gebouwen.

Ten aanzien van het onderhavige plangebied geldt aanvullend nog dat de woonbebouwing zich op minimaal 220 meter afstand van de molen bevindt. Indien alleen van de herontwikkeling in het plangebied van deze 3e Uitwerking en het plangebied van de 2e Uitwerking wordt uitgegaan (variant 3), dan is de theoretisch bruikbare wind zelfs nog wat hoger, namelijk 89 uren per maand

Conclusie: Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het uitwerkingsplan.

Opmerking ab. Onderzoek windvang

Opmerking gemaakt door Houthandel v/d Bijl BV

In opdracht van de adressant heeft Windsafe een tweetal onderzoeken gedaan naar de invloed van de nieuwbouw op het aantal bruikbare draai- en zaaguren van de molen. Uit het eerste onderzoek blijkt dat de voorgestelde ontwikkeling voor het Marktkwartier vooral bij westelijke wind en deels door westzuidwestelijke wind een nadelig effect heeft op het aantal bruikbare draai- en zaaguren. Ten opzichte van de huidige situatie neemt het aantal draai- en zaaguren verhoudingsgewijs met 15,1% af in alle windrichtingen. Op basis van het door Windsafe berekend totaal van 2.172 benutbare draaiuren per jaar komt dat neer op een verlies van 327 draaiuren. De grootste afname is daarbij vastgesteld in de windrichting waar het Marktkwartier gerealiseerd moet gaan worden. De windafname van het aantal draaiuren is in die windrichting 236 draai- en zaaguren. Verhoudingsgewijs staat dat gelijk aan een afname van 43,3%.
Uit het tweede, aanvullende onderzoek naar mogelijke aanpassingen van het bouwplan blijkt dat het aantal benutbare draai- en zaaguren zal afnemen met 291 uren (in plaats van 327 uren), wat overeenkomt met een afname van 40,5% bij westenwind, 9,6% voor westzuidwestenwind en 13,4% in alle windrichtingen. Op basis van het berekende aantal van 2.172 benutbare draaiuren per jaar zal de molen 291 tot 347 draaiuren verliezen.
De door Windsafe berekende uren zijn voor adressant onaanvaardbaar en wat hen betreft in strijd met de uitwerkingsregel in het bestemmingsplan. Momenteel vindt overleg plaats tussen Marktkwartier en de adressant om te onderzoeken of er aanpassingen in het bouwplan mogelijk zijn ten behoeve van de windsituatie van de molen.

Beantwoording ab

Marktkwartier heeft besloten om, aanvullend op het indicatieve onderzoek van Peutz en mede gezien het onderzoek van Windsafe, een integrale windvanganalyse uit te voeren door middel van een windtunnelonderzoek. Hiermee kan nauwkeuriger inzicht worden verkregen in de windeffecten van de nieuwbouw op de molen.

Omdat het windtunnelonderzoek de meest nauwkeurige resultaten oplevert is het zorgvuldig om daar vanuit te gaan en niet van het onderzoek van adressant. Uit zowel het

door de adressant uitgevoerde onderzoek naar de windvang als de onderzoeken door Peutz blijkt dat er als gevolg van de nieuwbouw sprake is van enige afname van het aantal benutbare uren. Zoals ook bij de beantwoording van opmerking aa is aangegeven acht de gemeente deze afname aanvaardbaar in relatie tot het belang van de molen.

Conclusie: Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het uitwerkingsplan.

College van B&W van de
Gemeente Amsterdam
T.a.v. de directeur van Ruimte & Duurzaamheid
T.a.v. Ronald de Graaf
Postbus 2758
1000 CT Amsterdam

Doorkiesnummer: 020 – 30 50 120
iskander@hemwood.nl

Dossier: 20224032

Tevens per mail: foodcenter@amsterdam.nl

Amsterdam, 9 januari 2023

Betreft: zienswijzen ontwerpuitwerkingsplan Food Center Amsterdam – 3e uitwerking (Woongebied West)

Geachte heer De Graaf,

Namens cliënte, de besloten vennootschap **Bidfood B.V.,** gevestigd te Ede, dien ik hierdoor zienswijzen in tegen het Ontwerpuitwerkingsplan Food Center Amsterdam – 3e uitwerking (Woongebied West). Bidfood heeft zoals bekend zelf een vestiging op het terrein van het FCA en is in zoverre direct betrokken bij alle mogelijke ontwikkelingen binnen dit plangebied.

De vestiging van Bidfood ligt in het bestemmingsvlak – Bedrijventerrein – van het op 1 juni 2016 vastgestelde bestemmingsplan Food Center Amsterdam (2e Herstelbesluit). De planologische bouw- en gebruiksmogelijkheden van het bestemmingsvlak waarbinnen Bidfood ligt worden door het ontwerpuitwerkingsplan niet gewijzigd, maar het ontwerpuitwerkingsplan heeft wel diverse praktische gevolgen voor Bidfood. Daarop wordt in deze zienswijzen ingegaan. Daarbij speelt een rol dat het voornemen bestaat om het nieuwe bedrijventerrein planologische gestalte te geven in een tweetal plannen die een uitwerking zijn van het moederplan - waarvan het onderhavige ontwerpuitwerkingsplan het tweede is – en een nieuw plan voor het conserverende bestemmingsvlak Bedrijventerrein.

Het ligt daardoor voor de hand dat het onderhavige ontwerpuitwerkingsplan zo niet juridisch/beleidsmatig, dan toch feitelijk bepalend zal zijn voor die toekomstige plannen en daarmee ook voor het perceel van Bidfood, althans voor de gronden waarop Bidfood kan worden geherhuisvest. Daar komt bij dat in de toelichting op het ontwerpuitwerkingsplan veelvuldig wordt verwezen naar de samenhang met de overige deelgebieden van het nieuw FCA, waarvoor de plannen nog uitgewerkt moeten worden. Hierdoor worden voor die deelgebieden onjuiste verwachtingen gewekt en kaders gesteld.

De zienswijzen richten zich tegen de regels, de toelichting en de verbeelding van het ontwerpuitwerkingsplan en betreffen alle ruimtelijke gevolgen van het ontwerpuitwerkingsplan, waaronder de gevolgen voor luchtkwaliteit en milieu. Ik licht inhoudelijk specifieker toe als volgt.

I. Volgordelijkheid, integrale gebiedsontwikkeling

1. Bidfood wijst er nogmaals op, dat het beleidsmatig uitgangspunt van de herontwikkeling van het FCA altijd is geweest, dat er een integrale gebiedsontwikkeling zou worden uitgevoerd. Dat voornemen wordt stelselmatig doorkruist doordat er steeds deelplannen in procedure worden gebracht. Bidfood herhaalt, dat zij er op mag vertrouwen, dat er pas tot verdere planontwikkeling wordt overgegaan, als duidelijk is dat Bidfood een plek krijgt binnen het "nieuwe" FCA en waar die plaats dan is.

2. Bidfood tast wat dat betreft nog steeds in het duister en heeft weinig andere opties dan stelselmatig opkomen tegen de deelplannen die in procedure worden gebracht. Bidfood had ook liever gezien dat er inderdaad één integrale gebiedsontwikkeling in procedure was gebracht, waarbij voor alle betrokken ondernemers een plek zou worden aangewezen in de nieuwe situatie, in ieder geval voor Bidfood. Dat die integrale gebiedsontwikkeling vervolgens gefaseerd wordt uitgevoerd, zou een minder groot probleem zijn geweest, omdat Bidfood dan zekerheid zou hebben gehad over de mogelijkheden om het activiteiten binnen het FCA voor te zetten.

3. Echter, door nu reeds een uitwerkingsplan vast te stellen zonder dat reeds zicht bestaat op de manier waarop alle betrokken ondernemers, in ieder geval Bidfood, in de nieuwe situatie zullen worden gehuisvest, wordt zowel feitelijk als juridisch een beperking aangebracht in de mogelijkheden waarop aan deze opgave kan worden voldaan.

4. Bidfood maakt zich nog steeds ernstige zorgen over haar voortbestaan op het FCA en de toekomst van haar werknemers. In dit verband wordt verwezen naar rechtsoverweging 4.1. van de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van 21 april 2021 (202004685/1), waarin de Afdeling begrip toont voor het feit dat Bidfood zekerheid wenst dat haar bedrijf na de herontwikkeling wordt hergevestigd op het noordelijke deel van het FCA-terrein. Aan die wens tot zekerheid is tot nu toe op geen enkele manier tegemoet gekomen door de gemeente en/of Marktkwartier. Bidfood is van mening dat het in procedure brengen van dit ontwerpuitwerkingsplan in strijd is met het beleid van de gemeente en de gemaakte afspraken en om die reden onrechtmatig.

5. Daarnaast sorteert het ontwerpuitwerkingsplan ook voor op heel veel andere onderwerpen waarover het Marktkwartier en de Vereniging Herstructurering Food Center Amsterdam (**VH**) – welke vereniging de belangen van de op het FCA gevestigde ondernemers bij de herontwikkeling behartigt - nog geen overeenstemming hebben bereikt of die nog aan de leden van VH moeten worden voorgelegd (VH zal zelf een zienswijze indienen waarin deze punten worden toegelicht). Door het College van B&W van de Gemeente Amsterdam te verzoeken om het ontwerpuitwerkingsplan in procedure te brengen geeft Marktkwartier geeft daardoor geen goede uitvoering aan de overeenkomsten die zij met betrekking tot de herontwikkeling van het FCA heeft gesloten met de Gemeente Amsterdam en met VH.

6. Een en ander is in strijd met een goede ruimtelijke ordening en het ontwerpuitwerkingsplan is om die reden niet uitvoerbaar.

II. Stikstofonderzoek

7. Bijlage 18 bij de toelichting betreft een AERIUS-calculatie voor de gebruiksfase, de stikstofuitstoot tijdens de bouwfase is niet onderzocht. Op 2 november 2022 heeft de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State geoordeeld, dat de Bouwvrijstelling die sinds 1 juli 2021 van kracht was niet voldoet aan het Europese natuurbeschermingsrecht (zaaknummer 202107079/1/R4). De Afdeling kon blijkens de uitspraak niet anders dan concluderen dat de bouwvrijstelling niet gebruikt mag worden bij bouwprojecten.

8. Dit betekent kort gezegd, dat ook de stikstofuitstoot tijdens de bouwfase moet worden onderzocht, net als vóór 1 juli 2021. De toename van de stikstofdepositie is derhalve niet volledig onderzocht en dat moet alsnog gebeuren. Het besluit is niet volgens de wettelijke regels gemotiveerd.

III. Geluid

9. In paragraaf 4.4. wordt uitgebreid stilgestaan bij het aspect van de geluidsbelasting op de gevels van de nieuwe woningen door onder meer de bestaande bedrijven. In paragraaf 4.4.3 wordt stilgestaan bij het geluid van de bedrijven op het nieuwe FCA. Daar blijkt, dat de berekende geluidsbelasting ten gevolge van FCA hoger is dan de richtwaarden van het beoordelingskader in de handreiking van de VNG.

10. Duidelijk is, dat de geluidsbelasting van bestaande en nieuwe bedrijven op FCA op de woningen eigenlijk te hoog is. Onduidelijk is wat dit betekent voor de huidige bedrijfsvoering van Bidfood, de uitbreidingsmogelijkheden van Bidfood en de situatie na eventuele herlocatie van Bidfood. Dat moet nader worden uitgezocht. In zoverre is de motivering in de plantoelichting niet toereikend.

IV. Goede ruimtelijke ordening, SULP en SULM-beleid.

Het nieuwe FCA wordt een belangrijke logistieke hub. Op nationaal niveau is de wettelijke basis voor verkeer- en vervoersbeleid vastgelegd in de Planwet Verkeer- en Vervoer uit 1998, waarmee het mobiliteitsbeleid op verschillende bestuursniveaus met elkaar verweven wordt. Op gemeentelijk niveau bepaalt artikel 8 van de Planwet dat van B&W van gemeenten wordt verwacht dat ze in elk geval zorg dragen voor het voeren van een zichtbaar, samenhangend en uitvoerend beleid met betrekking tot beslissingen over verkeer en vervoer. Hierbij neemt ze onderdelen uit de plannen van de nationale en provinciale overheid in beschouwing. De Europese Commissie heeft met het Urban Mobility Package (2013) een handleiding gepubliceerd om te komen tot een duurzaam mobiliteitsplan voor de stad: Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP). Bidfood mist een onderbouwing hoe het ontwerpuitwerkingsplan past in het SUMP-beleid van de Gemeente Amsterdam. Het zelfde geldt, mutatis mutandis, voor de onderbouwing van de wijze waarop het ontwerpuitwerkingsplan past in het Sustainable Urban Logistics Plan (SULP) van de Gemeente Amsterdam. Het plan is daardoor ondeugdelijk gemotiveerd althans in strijd met een goede ruimtelijke ordening.

V. Uitvoerbaarheid, gevolgen Didam-arrest

11. Op een groot deel van de gronden waarop het onderhavige ontwerpuitwerkingsplan betrekking heeft zijn thans nog bedrijven gevestigd (zie onderdeel 2.4.1. van de plantoelichting). Zoals (onder meer) in onderdeel 2.5.7. van de toelichting aangegeven wordt er voor de uitvoerbaarheid van het uitwerkingsplan van uitgegaan dat deze bedrijven deels zullen worden gehervestigd op het noordelijke deel van het huidige FCA, waarmee de huidige locatie vrijkomen voor de realisatie van Woonwijk West van het Marktkwartier. In de toelichting wordt er van uitgegaan dat al in 2022 zou zijn begonnen met de nieuwbouw van de nieuwe bedrijfsruimten. Echter, de hervestiging van de bedrijven staat op losse schroeven en is zeer onzeker. In dit verband zij verwezen naar de zienswijzen die Bidfood en de Vereniging Herstructurering Food Center Amsterdam hebben ingediend naar aanleiding van het concept van het 1e uitwerkingsplan voor het Food Center Amsterdam en, voorts, naar het feit dat Marktkwartier nietige – dan wel vernietigbare – overeenkomsten heeft gesloten inzake de hervestiging van de bedrijven.

12. Op 24 mei 2014 hebben de gemeente enerzijds en Ballast Nedam en Volker Wessels anderzijds (inmiddels opgegaan in Marktkwartier en in de overeenkomst aangeduid als "Opdrachtnemer") de Realisatie- en Exploitatieovereenkomst FCA (datum 19 december 2013) ondertekend. In artikel 25.1 van deze overeenkomst is bepaald, dat de gemeente alle ondergrond van al het in het Plangebied nieuw te realiseren Vastgoed met aanhorigheden in erfpacht uitgeeft aan de door de Opdrachtnemer aan te wijzen partij. Deze afspraak is in strijd met de wet, waardoor de uitvoerbaarheid van alle ruimtelijke plannen die voor het FCA worden vastgesteld onmogelijk is geworden. Dat geldt ook voor onderhavig Uitwerkingsplan Food Center Amsterdam – 3e uitwerking. Toegelicht wordt als volgt.

13. Op 26 november 2021 heeft de Hoge Raad het veelbesproken "Didam-arrest" gewezen (ELCI:NL:HR:2021:1778). In het kort heeft de Hoge Raad geoordeeld dat een overheidslichaam dat een onroerende zaak wil verkopen, aan potentiële gegadigden ruimte moet bieden om mee te dingen (rechtsoverweging 3.1.4). Verder moet het overheidslichaam een passende mate van openbaarheid verzekeren met betrekking tot de beschikbaarheid van die onroerende zaak (rechtsoverweging 3.1.5). Deze verplichtingen gelden ook voor de uitgifte van gronden door de gemeente in erfpacht.

14. De gemeente mag niet overeenkomen, dat de Opdrachtnemer partijen aanwijst aan wie de gemeente gronden in erfpacht uitgeeft, zie nogmaals artikel 25.1. De gemeente moet als overheidslichaam alle potentiële gegadigden de ruimte bieden om mee te dingen naar de erfpachtrechten die worden uitgegeven op het FCA. De gemeente moet verder openbaarheid verzekeren met betrekking tot de uitgifte in erfpacht. In de praktijk wordt aan deze verplichting inmiddels invulling gegeven door publicatie op de website van de gemeente en/of lokale nieuwsbladen.

15. De overeengekomen wijze van aanwijzing van gegadigden door de Opdrachtnemer en de uitgifte van erfpacht door de gemeente aan deze gegadigden is in strijd met het gelijkheidsbeginsel en het beginsel van transparantie, dit zijn beide algemene beginselen van behoorlijk bestuur. Deze afspraak is wegens strijd met de wet nietig-, dan wel vernietigbaar en als gevolg daarvan is de gehele gebiedsontwikkeling van het bedrijventerrein onuitvoerbaar. Dat geldt in ieder geval ook voor het Uitwerkingsplan Food Center Amsterdam – 3e uitwerking. De

gemeente handelt bovendien onrechtmatig als zij op deze wijze uitvoering geeft aan de Realisatieovereenkomst, want die is in strijd met de wet.

VI. Tot slot

16. Bidfood herhaalt dat zij zich zorgen maakt over haar positie in de toekomst op het FCA. Om die reden heeft zij geen andere optie dan voor de zekerheid rechtsmiddelen aanwenden tegen de ruimtelijke plannen die in procedure worden gebracht, omdat die plannen nu eenmaal geen rekening houden met de wens van Bidfood om gehervestigd te worden op het FCA.

17. Bidfood zou graag zien dat zij eindelijk zekerheid krijgt over haar toekomstige plaats op het FCA. Zolang er ruimtelijke plannen in procedure worden gebracht zonder dat Bidfood zeker weet dat zij gevestigd kan blijven op het FCA, zal Bidfood zich tegen die plannen blijven verzetten.

Met vriendelijke groet,

Iskander Haverkate

College van B&W van de
Gemeente Amsterdam
T.a.v. de directeur van Ruimte & Duurzaamheid
Postbus 2758
1000 CT Amsterdam

Doorkiesnummer: 020 – 30 50 120
iskander@hemwood.nl

Dossier: 20224032

Tevens per mail: foodcenter@amsterdam.nl

Amsterdam, 31 januari 2023

Betreft: **aanvulling** op zienswijzen ontwerpuitwerkingsplan Food Center Amsterdam – 3e uitwerking (Woongebied West) d.d. 9 januari 2023

Geachte heer, mevrouw,

Namens cliënte, de besloten vennootschap **Bidfood B.V.,** gevestigd te Ede, dien ik hierdoor aanvullende zienswijzen in tegen het Ontwerpuitwerkingsplan Food Center Amsterdam – 3e uitwerking (Woongebied West). Eerder deed ik u namens Bidfood zienswijzen tegen dit ontwerp toekomen bij brief van 9 januari 2023 (**bijlage 1**).

Deze aanvullende opmerkingen betreffen overigens grotendeels dezelfde onderwerpen die reeds aan de orde zijn gesteld in mijn brief van 9 januari 2023.

I. Zienswijze van Vereniging Herstructurering Food Center Amsterdam en Coöperatieve Vereniging Food Center Amsterdam U.A.

1. Bidfood heeft inmiddels kennisgenomen van de zienswijze die deze verenigingen (de **Verenigingen**) – de belangen van de op het FCA gevestigde ondernemers bij de herontwikkeling behartigen – tegen het ontwerpuitwerkingsplan hebben ingediend (**bijlage 2**) en sluit zich daarbij aan. Teneinde herhaling zoveel als mogelijk te voorkomen, dient de zienswijze van de Verenigingen hier als herhaald en ingelast te worden beschouwd.

II. Volgordelijkheid, integrale gebiedsontwikkeling

2. In de brief van 9 januari 2023 heb ik namens Bidfood gewezen op het feit dat het ontwerpuitwerkingsplan voorsorteert op heel veel andere onderwerpen waarover het Marktkwartier C.V. (**Marktkwartier**) en de Vereniging Herstructurering Food Center Amsterdam (**VH**) nog geen overeenstemming hebben bereikt of die nog aan de leden van VH moeten worden voorgelegd en dat Marktkwartier, door het College van B&W van de Gemeente Amsterdam te verzoeken om het ontwerpuitwerkingsplan in procedure te brengen, geen goede uitvoering geeft aan de overeenkomsten die zij met betrekking tot de herontwikkeling van het FCA heeft gesloten met de Gemeente Amsterdam en met VH.

Hemwood – Keizersgracht 477 – 1017 DL Amsterdam
T +31 (0)20 30 50 120 – F +31 (0)20 30 50 129 – E info@hemwood.nl – www.hemwood.nl

3. Meer specifiek verwijst Bidfood in dit kader naar de 'Overeenkomst Bestemmingsplan Food Center Amsterdam', die Vereniging Herstructurering Foodcenter Amsterdam, Marktkwartier en de Gemeente hebben gesloten op 12 april 2016 (**bijlage 3**). Op grond van die overeenkomst dient het voortbestaan van het nieuw FCA eerst gewaarborgd te zijn alvorens de woningbouwplannen in procedure worden gebracht. De Gemeente heeft zich in die overeenkomst aan deze gang van zaken gecommitteerd en het College handelt in strijd met de daarbij gemaakte afspraken door in dit stadium het ontwerpuitwerkingsplan in procedure te brengen.

4. Een en ander is in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel, de rechtszekerheid, een goede ruimtelijke ordening en het ontwerpuitwerkingsplan is om die reden niet uitvoerbaar.

III. Geluid

5. In de brief van 9 januari 2023 heb ik namens Bidfood gewezen op de onduidelijkheid die ontstaat doordat de berekende geluidsbelasting ten gevolge van FCA hoger is dan de richtwaarden van het beoordelingskader in de handreiking van de VNG; onduidelijk is wat dit betekent voor de huidige bedrijfsvoering van Bidfood, de uitbreidingsmogelijkheden van Bidfood en de situatie na eventuele herlocatie van Bidfood. Dat moet nader worden uitgezocht. In zoverre is de motivering in de plantoelichting niet toereikend.

6. Zoals ook is toegelicht in de zienswijze van de Verenigingen is dit punt illustratief voor de klacht inzake het gebrek aan integraliteit: als het ontwerpuitwerkingsplan en daarmee artikel 7.2.4, onder e en f, van de planregels eerder in werking treedt dan dat de gehele herstructurering van het FCA – met inbegrip van het grote middengebied – planologisch onherroepelijk is, bestaat het risico dat de nog positief te bestemmen bedrijvigheid aan strengere geluidsvoorschriften wordt onderworpen, hieraan maatwerkvoorschriften worden gesteld en - in het meest ongunstige scenario – zelfs niet eens meer positief kan worden bestemd.

7. Een en ander is in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel, de rechtszekerheid, een goede ruimtelijke ordening en het ontwerpuitwerkingsplan is om die reden niet uitvoerbaar.

IV. Goede ruimtelijke ordening, SULP en SULM-beleid.

8. In de brief van 9 januari 2023 heb ik namens Bidfood gewezen op het ontbreken van een onderbouwing van de wijze waarop het ontwerpuitwerkingsplan past in beleid van de Gemeente Amsterdam met betrekking tot beslissingen over verkeer en vervoer. Voor een nadere onderbouwing verwijst Bidfood naar onderstaande blog van Walther Ploos van Amstel, Professor in City Logistics aan de Hogeschool van Amsterdam (zie ook **bijlage 4**):

> https://www.waltherploosvanamstel.nl/wat-moet-er-komen-in-de-stadslogistieke-plannen-van-de-4g/

9. Ploos van Amstel is van oordeel dat de Gemeente Amsterdam de plannen voor de herontwikkeling van het FCA op het punt van de logistiek niet goed heeft doordacht, zo blijkt uit zijn blog van 1 november 2022 naar aanleiding van UP1 (**bijlage 5**):

> https://www.waltherploosvanamstel.nl/kloppen-de-plannen-van-het-amsterdamse-food-center/

Hij stelt daarin:

> *"In de plannen ontbreekt een onderbouwing van de regionale cargohubstructuur voor food service en horeca (waarvan het FCA een onderdeel moet zijn)."*

en

> *"Kloppen de plannen van het Amsterdamse Food Center? Nog niet. Er staan nog veel vragen open over de toekomstige rol van het FCA en de toekomstige verkeersstromen rond het FCA. De vraag is zelfs of hiermee de bevoorrading van food service en horeca echt gaat verbeteren."*

10. Dat de Gemeente Amsterdam hier nog niet goed over heeft nagedacht kwam op 18 januari 2023 op een pijnlijke wijze naar voren tijdens een vergadering inzake de laadinfrastructuur op het FCA. Hierbij waren aanwezig:
    - op het FCA gevestigde ondernemers;
    - Liander;
    - de Gemeente Amsterdam;
    - VH en
    - Marktkwartier.

    De Gemeente Amsterdam heeft tijdens deze bijeenkomst een presentatie gegeven waaruit bleek dat in 2025 alle wagens die worden aangeschaft zero emissie moeten zijn om toegang te hebben tot de binnenstad van Amsterdam en dat dit dus ook gold voor de ontsluiting van het FCA aan de noordzijde (Haarlemmerweg). Dit leidde tot stevige discussies aangezien de Gemeente Amsterdam steeds heeft toegezegd dat dit niet het geval zou zijn; immers, het FCA moet worden bevoorraad door grote wagens vanuit buiten Amsterdam en sommige ondernemers leveren ook producten naar buiten Amsterdam. De ondernemers hebben tijdens de vergadering nogmaals duidelijk benadrukt dat het nieuwe standpunt van de Gemeente Amsterdam niet logisch is. Immers, het FCA draagt bij aan groen vervoer de stad in, omdat de fietsen en elektrische wagens vanuit de locatie van het FCA de stad in kunnen gaan; dit zou niet goed te realiseren zijn vanuit een hub buiten de ring. De Gemeente Amsterdam gaf aan dat een mogelijke oplossing kan zijn ontheffing te geven aan bepaalde bedrijven, maar kon geen duidelijkheid geven aangaande de criteria die zouden worden gehanteerd om voor een dergelijke ontheffing in aanmerking te komen.

11. Een ander aandachtspunt tijdens deze vergadering waar de Gemeente Amsterdam nog geen goede oplossingen voor blijkt te hebben, betreft het tekort aan laadvermogen voor elektrische wagens. De ter vergadering door de Gemeente Amsterdam aangedragen 'oplossingen' wentelen het probleem af op de ondernemers:

1: slim laden;
2: batterijen neerzetten tijdens de piek;
3: collectieve laadpalen neerzetten;
4: niet-gegarandeerde aansluitingen, zodat je alleen in de nacht kan laden;
5: energie hubs/samenwerking tussen meerdere bedrijven; en
6: andere mogelijkheden van vervoer.

Deze door de Gemeente Amsterdam aangedragen 'oplossingen' waren geenszins doordacht: in de levendige discussie die hierover ontstond gaf Liander aan dat het benodigde laadvermogen niet binnen 10 jaar zal kunnen worden gerealiseerd en Marktkwartier gaf ook aan hier in haar plannen geen rekening mee te hebben gehouden. Ondernemer De Kweker gaf meerdere malen aan dat zij vervoer over water willen, maar dat de Gemeente Amsterdam dit tegenhoudt omdat zij een fietspad langs het water wenst te realiseren zodat De Kweker vanuit het nieuwe pand geen toegang zal hebben tot het water.

12. Het punt dat De Kweker meermaals nadrukkelijk tijdens de vergadering maakte werd door de Gemeente Amsterdam niet tegengesproken. Dat is opvallend omdat het fietspad inzet was van de discussie die werd gevoerd tijdens de (voortgezette) mondelinge behandeling van het tweede wijzigingsplan voor het Food Center Amsterdam bij de Afdeling rechtspraak van de Raad van State op 29 september 2022 en de Gemeente Amsterdam toen nadrukkelijk heeft verklaard dat had afgezien van haar voornemen om hier een fietspad te realiseren.

Hoe dan ook, de Gemeente Amsterdam bleek op de vergadering van 18 januari 2023 duidelijk niet op de hoogte van alle uitdagingen om vanuit het FCA zero emissie te gaan rijden. Het plan is daardoor ondeugdelijk gemotiveerd althans in strijd met de zorgvuldigheid en met een goede ruimtelijke ordening.

Met vriendelijke groet,

Iskander Haverkate

BIJLAGE 1

College van B&W van de
Gemeente Amsterdam
T.a.v. de directeur van Ruimte & Duurzaamheid
T.a.v. Ronald de Graaf
Postbus 2758
1000 CT Amsterdam

Doorkiesnummer: 020 – 30 50 120
iskander@hemwood.nl

Dossier: 20224032

Tevens per mail: foodcenter@amsterdam.nl

Amsterdam, 9 januari 2023

Betreft: zienswijzen ontwerpuitwerkingsplan Food Center Amsterdam – 3e uitwerking (Woongebied West)

Geachte heer De Graaf,

Namens cliënte, de besloten vennootschap **Bidfood B.V.,** gevestigd te Ede, dien ik hierdoor zienswijzen in tegen het Ontwerpuitwerkingsplan Food Center Amsterdam – 3e uitwerking (Woongebied West). Bidfood heeft zoals bekend zelf een vestiging op het terrein van het FCA en is in zoverre direct betrokken bij alle mogelijke ontwikkelingen binnen dit plangebied.

De vestiging van Bidfood ligt in het bestemmingsvlak – Bedrijventerrein – van het op 1 juni 2016 vastgestelde bestemmingsplan Food Center Amsterdam (2e Herstelbesluit). De planologische bouw- en gebruiksmogelijkheden van het bestemmingsvlak waarbinnen Bidfood ligt worden door het ontwerpuitwerkingsplan niet gewijzigd, maar het ontwerpuitwerkingsplan heeft wel diverse praktische gevolgen voor Bidfood. Daarop wordt in deze zienswijzen ingegaan. Daarbij speelt een rol dat het voornemen bestaat om het nieuwe bedrijventerrein planologische gestalte te geven in een tweetal plannen die een uitwerking zijn van het moederplan - waarvan het onderhavige ontwerpuitwerkingsplan het tweede is – en een nieuw plan voor het conserverende bestemmingsvlak Bedrijventerrein.

Het ligt daardoor voor de hand dat het onderhavige ontwerpuitwerkingsplan zo niet juridisch/beleidsmatig, dan toch feitelijk bepalend zal zijn voor die toekomstige plannen en daarmee ook voor het perceel van Bidfood, althans voor de gronden waarop Bidfood kan worden geherhuisvest. Daar komt bij dat in de toelichting op het ontwerpuitwerkingsplan veelvuldig wordt verwezen naar de samenhang met de overige deelgebieden van het nieuw FCA, waarvoor de plannen nog uitgewerkt moeten worden. Hierdoor worden voor die deelgebieden onjuiste verwachtingen gewekt en kaders gesteld.

De zienswijzen richten zich tegen de regels, de toelichting en de verbeelding van het ontwerpuitwerkingsplan en betreffen alle ruimtelijke gevolgen van het ontwerpuitwerkingsplan, waaronder de gevolgen voor luchtkwaliteit en milieu. Ik licht inhoudelijk specifieker toe als volgt.

I. Volgordelijkheid, integrale gebiedsontwikkeling

1. Bidfood wijst er nogmaals op, dat het beleidsmatig uitgangspunt van de herontwikkeling van het FCA altijd is geweest, dat er een integrale gebiedsontwikkeling zou worden uitgevoerd. Dat voornemen wordt stelselmatig doorkruist doordat er steeds deelplannen in procedure worden gebracht. Bidfood herhaalt, dat zij er op mag vertrouwen, dat er pas tot verdere planontwikkeling wordt overgegaan, als duidelijk is dat Bidfood een plek krijgt binnen het "nieuwe" FCA en waar die plaats dan is.

2. Bidfood tast wat dat betreft nog steeds in het duister en heeft weinig andere opties dan stelselmatig opkomen tegen de deelplannen die in procedure worden gebracht. Bidfood had ook liever gezien dat er inderdaad één integrale gebiedsontwikkeling in procedure was gebracht, waarbij voor alle betrokken ondernemers een plek zou worden aangewezen in de nieuwe situatie, in ieder geval voor Bidfood. Dat die integrale gebiedsontwikkeling vervolgens gefaseerd wordt uitgevoerd, zou een minder groot probleem zijn geweest, omdat Bidfood dan zekerheid zou hebben gehad over de mogelijkheden om het activiteiten binnen het FCA voor te zetten.

3. Echter, door nu reeds een uitwerkingsplan vast te stellen zonder dat reeds zicht bestaat op de manier waarop alle betrokken ondernemers, in ieder geval Bidfood, in de nieuwe situatie zullen worden gehuisvest, wordt zowel feitelijk als juridisch een beperking aangebracht in de mogelijkheden waarop aan deze opgave kan worden voldaan.

4. Bidfood maakt zich nog steeds ernstige zorgen over haar voortbestaan op het FCA en de toekomst van haar werknemers. In dit verband wordt verwezen naar rechtsoverweging 4.1. van de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van 21 april 2021 (202004685/1), waarin de Afdeling begrip toont voor het feit dat Bidfood zekerheid wenst dat haar bedrijf na de herontwikkeling wordt hergevestigd op het noordelijke deel van het FCA-terrein. Aan die wens tot zekerheid is tot nu toe op geen enkele manier tegemoet gekomen door de gemeente en/of Marktkwartier. Bidfood is van mening dat het in procedure brengen van dit ontwerpuitwerkingsplan in strijd is met het beleid van de gemeente en de gemaakte afspraken en om die reden onrechtmatig.

5. Daarnaast sorteert het ontwerpuitwerkingsplan ook voor op heel veel andere onderwerpen waarover het Marktkwartier en de Vereniging Herstructurering Food Center Amsterdam (**VH**) – welke vereniging de belangen van de op het FCA gevestigde ondernemers bij de herontwikkeling behartigt - nog geen overeenstemming hebben bereikt of die nog aan de leden van VH moeten worden voorgelegd (VH zal zelf een zienswijze indienen waarin deze punten worden toegelicht). Door het College van B&W van de Gemeente Amsterdam te verzoeken om het ontwerpuitwerkingsplan in procedure te brengen geeft Marktkwartier geeft daardoor geen goede uitvoering aan de overeenkomsten die zij met betrekking tot de herontwikkeling van het FCA heeft gesloten met de Gemeente Amsterdam en met VH.

6. Een en ander is in strijd met een goede ruimtelijke ordening en het ontwerpuitwerkingsplan is om die reden niet uitvoerbaar.

II. Stikstofonderzoek

7. Bijlage 18 bij de toelichting betreft een AERIUS-calculatie voor de gebruiksfase, de stikstofuitstoot tijdens de bouwfase is niet onderzocht. Op 2 november 2022 heeft de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State geoordeeld, dat de Bouwvrijstelling die sinds 1 juli 2021 van kracht was niet voldoet aan het Europese natuurbeschermingsrecht (zaaknummer 202107079/1/R4). De Afdeling kon blijkens de uitspraak niet anders dan concluderen dat de bouwvrijstelling niet gebruikt mag worden bij bouwprojecten.

8. Dit betekent kort gezegd, dat ook de stikstofuitstoot tijdens de bouwfase moet worden onderzocht, net als vóór 1 juli 2021. De toename van de stikstofdepositie is derhalve niet volledig onderzocht en dat moet alsnog gebeuren. Het besluit is niet volgens de wettelijke regels gemotiveerd.

III. Geluid

9. In paragraaf 4.4. wordt uitgebreid stilgestaan bij het aspect van de geluidsbelasting op de gevels van de nieuwe woningen door onder meer de bestaande bedrijven. In paragraaf 4.4.3 wordt stilgestaan bij het geluid van de bedrijven op het nieuwe FCA. Daar blijkt, dat de berekende geluidsbelasting ten gevolge van FCA hoger is dan de richtwaarden van het beoordelingskader in de handreiking van de VNG.

10. Duidelijk is, dat de geluidsbelasting van bestaande en nieuwe bedrijven op FCA op de woningen eigenlijk te hoog is. Onduidelijk is wat dit betekent voor de huidige bedrijfsvoering van Bidfood, de uitbreidingsmogelijkheden van Bidfood en de situatie na eventuele herlocatie van Bidfood. Dat moet nader worden uitgezocht. In zoverre is de motivering in de plantoelichting niet toereikend.

IV. Goede ruimtelijke ordening, SULP en SULM-beleid.

Het nieuwe FCA wordt een belangrijke logistieke hub. Op nationaal niveau is de wettelijke basis voor verkeer- en vervoersbeleid vastgelegd in de Planwet Verkeer- en Vervoer uit 1998, waarmee het mobiliteitsbeleid op verschillende bestuursniveaus met elkaar verweven wordt. Op gemeentelijk niveau bepaalt artikel 8 van de Planwet dat van B&W van gemeenten wordt verwacht dat ze in elk geval zorg dragen voor het voeren van een zichtbaar, samenhangend en uitvoerend beleid met betrekking tot beslissingen over verkeer en vervoer. Hierbij neemt ze onderdelen uit de plannen van de nationale en provinciale overheid in beschouwing. De Europese Commissie heeft met het Urban Mobility Package (2013) een handleiding gepubliceerd om te komen tot een duurzaam mobiliteitsplan voor de stad: Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP). Bidfood mist een onderbouwing hoe het ontwerpuitwerkingsplan past in het SUMP-beleid van de Gemeente Amsterdam. Het zelfde geldt, mutatis mutandis, voor de onderbouwing van de wijze waarop het ontwerpuitwerkingsplan past in het Sustainable Urban Logistics Plan (SULP) van de Gemeente Amsterdam. Het plan is daardoor ondeugdelijk gemotiveerd althans in strijd met een goede ruimtelijke ordening.

V. Uitvoerbaarheid, gevolgen Didam-arrest

11. Op een groot deel van de gronden waarop het onderhavige ontwerpuitwerkingsplan betrekking heeft zijn thans nog bedrijven gevestigd (zie onderdeel 2.4.1. van de plantoelichting). Zoals (onder meer) in onderdeel 2.5.7. van de toelichting aangegeven wordt er voor de uitvoerbaarheid van het uitwerkingsplan van uitgegaan dat deze bedrijven deels zullen worden gehervestigd op het noordelijke deel van het huidige FCA, waarmee de huidige locatie vrijkomen voor de realisatie van Woonwijk West van het Marktkwartier. In de toelichting wordt er van uitgegaan dat al in 2022 zou zijn begonnen met de nieuwbouw van de nieuwe bedrijfsruimten. Echter, de hervestiging van de bedrijven staat op losse schroeven en is zeer onzeker. In dit verband zij verwezen naar de zienswijzen die Bidfood en de Vereniging Herstructurering Food Center Amsterdam hebben ingediend naar aanleiding van het concept van het 1e uitwerkingsplan voor het Food Center Amsterdam en, voorts, naar het feit dat Marktkwartier nietige – dan wel vernietigbare – overeenkomsten heeft gesloten inzake de hervestiging van de bedrijven.

12. Op 24 mei 2014 hebben de gemeente enerzijds en Ballast Nedam en Volker Wessels anderzijds (inmiddels opgegaan in Marktkwartier en in de overeenkomst aangeduid als "Opdrachtnemer") de Realisatie- en Exploitatieovereenkomst FCA (datum 19 december 2013) ondertekend. In artikel 25.1 van deze overeenkomst is bepaald, dat de gemeente alle ondergrond van al het in het Plangebied nieuw te realiseren Vastgoed met aanhorigheden in erfpacht uitgeeft aan de door de Opdrachtnemer aan te wijzen partij. Deze afspraak is in strijd met de wet, waardoor de uitvoerbaarheid van alle ruimtelijke plannen die voor het FCA worden vastgesteld onmogelijk is geworden. Dat geldt ook voor onderhavig Uitwerkingsplan Food Center Amsterdam – 3e uitwerking. Toegelicht wordt als volgt.

13. Op 26 november 2021 heeft de Hoge Raad het veelbesproken "Didam-arrest" gewezen (ELCI:NL:HR:2021:1778). In het kort heeft de Hoge Raad geoordeeld dat een overheidslichaam dat een onroerende zaak wil verkopen, aan potentiële gegadigden ruimte moet bieden om mee te dingen (rechtsoverweging 3.1.4). Verder moet het overheidslichaam een passende mate van openbaarheid verzekeren met betrekking tot de beschikbaarheid van die onroerende zaak (rechtsoverweging 3.1.5). Deze verplichtingen gelden ook voor de uitgifte van gronden door de gemeente in erfpacht.

14. De gemeente mag niet overeenkomen, dat de Opdrachtnemer partijen aanwijst aan wie de gemeente gronden in erfpacht uitgeeft, zie nogmaals artikel 25.1. De gemeente moet als overheidslichaam alle potentiële gegadigden de ruimte bieden om mee te dingen naar de erfpachtrechten die worden uitgegeven op het FCA. De gemeente moet verder openbaarheid verzekeren met betrekking tot de uitgifte in erfpacht. In de praktijk wordt aan deze verplichting inmiddels invulling gegeven door publicatie op de website van de gemeente en/of lokale nieuwsbladen.

15. De overeengekomen wijze van aanwijzing van gegadigden door de Opdrachtnemer en de uitgifte van erfpacht door de gemeente aan deze gegadigden is in strijd met het gelijkheidsbeginsel en het beginsel van transparantie, dit zijn beide algemene beginselen van behoorlijk bestuur. Deze afspraak is wegens strijd met de wet nietig-, dan wel vernietigbaar en als gevolg daarvan is de gehele gebiedsontwikkeling van het bedrijventerrein onuitvoerbaar. Dat geldt in ieder geval ook voor het Uitwerkingsplan Food Center Amsterdam – 3e uitwerking. De

gemeente handelt bovendien onrechtmatig als zij op deze wijze uitvoering geeft aan de Realisatieovereenkomst, want die is in strijd met de wet.

VI. Tot slot

16. Bidfood herhaalt dat zij zich zorgen maakt over haar positie in de toekomst op het FCA. Om die reden heeft zij geen andere optie dan voor de zekerheid rechtsmiddelen aanwenden tegen de ruimtelijke plannen die in procedure worden gebracht, omdat die plannen nu eenmaal geen rekening houden met de wens van Bidfood om gehervestigd te worden op het FCA.

17. Bidfood zou graag zien dat zij eindelijk zekerheid krijgt over haar toekomstige plaats op het FCA. Zolang er ruimtelijke plannen in procedure worden gebracht zonder dat Bidfood zeker weet dat zij gevestigd kan blijven op het FCA, zal Bidfood zich tegen die plannen blijven verzetten.

Met vriendelijke groet,

Iskander Haverkate

BIJLAGE 2

post
Postbus 85207
3508 AE Utrecht
Nederland

bezoek
Euclideslaan 201
3584 BS Utrecht
Nederland

contact
T 31 (0)30 263 50 50
T 31 (0)30 263 50 60
www.avvr.nl

AANTEKENEN
College van Burgemeester en Wethouders
van de gemeente Amsterdam
p/a de directeur van Ruimte en Duurzaamheid
t.a.v. de heer R. de Graaf
Postbus 2758
1000 CT AMSTERDAM

Vooruit per aangetekende e-mail:
foodcenter@amsterdam.nl

datum
Utrecht, 31 januari 2023
uw referentie
NL.IMRO.0363.E2006BPGST-OW01

behandeld door
mr. W. van Galen
e-mail
vangalen@avvr.nl

doorkiesnummer
+31 (0)30 263 50 77

inzake Food Center Amsterdam / Advies - D100371

Z I E N S W I J Z E
op het ontwerpuitwerkingsplan 'Food Center Amsterdam - 3e uitwerking (Woongebied West)'

Edelachtbaar college,

1. Door deze dient ondergetekende, mr. W. van Galen, kantoorhoudende te (3584 BS) Utrecht aan de Euclideslaan 201 (postadres: Postbus 85207, 3508 AE Utrecht) ten kantore van De Advocaten van Van Riet B.V., in zijn hoedanigheid van advocaat/gemachtigde van:

   A. de **Vereniging Herstructurering Food Center Amsterdam**, kantoorhoudende te (1051 LJ) Amsterdam aan de Centrale Groothandelsmarkt 191; en
   B. de **Coöperatieve Vereniging Food Center Amsterdam U.A.**, kantoorhoudende te (1051 LJ) Amsterdam aan de Centrale Groothandelsmarkt 191;

deAdvocaten vanvanRiet

De Advocaten van Van Riet BV is gevestigd te Utrecht. Alle werkzaamheden worden verricht krachtens een overeenkomst van opdracht met de BV. Op de overeenkomst zijn algemene voorwaarden van toepassing, die zijn gedeponeerd bij de Rechtbank Midden-Nederland en gepubliceerd op de website.

hierna te noemen: "(**de) VH**", de "**(de) Coöperatie**", respectievelijk "**(de) Verenigingen**", een zienswijze in op het ontwerpuitwerkingsplan 'Food Center Amsterdam - 3e uitwerking (Woongebied West)', hierna te noemen: "(**het) Ontwerpbestemmingsplan**".

2. De leden van de VH ondersteunen haar in het besluit om deze zienswijze in te dienen.

Ontvankelijkheid

3. Het Ontwerpbestemmingsplan ligt vanaf 22 december 2022 gedurende zes weken (tot en met 1 februari 2023) ter inzage. De publicatie in het Gemeenteblad d.d. 21 december 2022 met nummer 564229 is aangehecht als **bijlage 1**. Door deze en derhalve tijdig dienen de Verenigingen daarop een zienswijze in.

4. De Verenigingen (alsook hun leden) houden bedrijf op het Food Center Amsterdam hierna te noemen: "**(het) FCA**". Zij hebben zodoende allemaal een rechtstreeks en direct belang bij het Ontwerpbestemmingsplan, dat bedoeld is om te worden gerealiseerd op het zuidelijke deel van het FCA.

Inleiding

5. Het FCA is een groothandelsmarkt te Amsterdam waarop talloze ondernemers gevestigd zijn.

6. De gemeente Amsterdam, hierna te noemen: "**(de) Gemeente**", is bloot eigenaar van de grond op en rondom het FCA en heeft sinds medio jaren '90 van de vorige eeuw het voornemen om te komen tot een herontwikkeling daarvan.

7. In 2010 heeft dit geleid tot het Ambitiedocument voor de herstructurering van het FCA waarin de gemeente Amsterdam, na uitgebreide consultaties met de ondernemers op het FCA, de intenties met betrekking tot het FCA-terrein uiteen heeft gezet, namelijk zowel de realisatie van woningbouw als het behoud en de realisatie van een nieuw Food Center Amsterdam, hierna te noemen: "**(het) nieuw FCA**". Dit Ambitiedocument is aangehecht als

bijlage 1 van de toelichting op het bestemmingsplan “Food Center Amsterdam”, vastgesteld op 1 juni 2016, hierna te noemen: “**(het) Moederplan**”.

8. De Gemeente heeft vervolgens een tender uitgeschreven, waarna de herontwikkeling is aanbesteed aan een consortium van VolkerWessels Vastgoed en Ballast Nedam Development, namelijk Marktkwartier C.V., hierna te noemen: “**(het) Marktkwartier**”.

9. Op 14 mei 2014 is in dit verband tussen de Gemeente, VolkerWessels Vastgoed en Ballast Nedam Development een Realisatie- en Exploitatie Overeenkomst (REOK) gesloten.

10. Om namens de betrokken ondernemers op het FCA te kunnen onderhandelen met onder meer Marktkwartier over collectieve afspraken die aan de basis liggen van een transitie naar - nieuw FCA is op 26 november 2015 de VH opgericht.

11. De beoogde herontwikkeling houdt in dat nagenoeg alle bedrijfsgebouwen op het FCA worden gesloopt, waarna vervolgens nieuwe bedrijfsgebouwen op het nieuw FCA worden gebouwd en het zuidelijk deel van het FCA-terrein kan worden herontwikkeld tot woongebied. Een ondernemer op het FCA kan zich hervestigen op het nieuw FCA en aldus aanspraak maken op een nieuwe bedrijfsruimte, mits de ondernemer aan de eisen voldoet die ingevolge artikel 4 van de statuten van de VH aan hervestigende bedrijven op het nieuw FCA worden gesteld.

12. Op 16 december 2015 hebben Marktkwartier en de VH zodoende een zogenaamd Principeakkoord gesloten, dat op 19 april 2017 is vervangen door een Hoofdlijnenovereenkomst (HLO). Met de HLO wordt op hoofdlijnen invulling aan de beoogde herontwikkeling.

13. Aan de HLO (en meer) is sindsdien gedeeltelijk uitvoering gegeven. Zo heeft Marktkwartier onder meer aan de ondernemers, vooruitlopend op een definitieve aanbieding tot hervestiging, een Voorlopig Individueel Aanbod (VIA) aangeboden, waarin afspraken zijn gemaakt over de realisatie door Marktkwartier van de nieuwe bedrijfsruimte voor de ondernemer op het nieuw FCA, waaronder ook met de VH afgestemde collectieve regelingen. Er zijn echter ook heel veel onderwerpen waarover Marktkwartier, de Verenigingen en tal van ondernemers nog geen overeenstemming hebben bereikt en/of die

nog aan de leden van de VH respectievelijk de Coöperatie moeten worden voorgelegd. Dat brengt de Verenigingen tot het volgende.

Rechtszekerheid en uitvoerbaarheid

14. Met het Ontwerpbestemmingsplan wordt veel te ver vooruit gelopen op de beoogde herontwikkeling naar het nieuw FCA.

15. Geen enkel bedrijf op het FCA heeft tot nog toe een definitieve aanbieding gekregen. Dat geldt ook voor de bedrijven die zijn gevestigd in het plangebied van het Ontwerpbestemmingsplan. Dat is thans ook nagenoeg volledig in gebruik. Onder de bedrijven die hierop gevestigd zijn, bevinden zich bedrijven die (1.) (nog) geen VIA aangeboden hebben gekregen, (2.) wel een VIA aangeboden hebben gekregen, maar die (nog) niet hebben geaccepteerd, en (3.) wel een VIA aangeboden hebben gekregen en die ook hebben geaccepteerd, maar (nog) geen definitieve aanbieding hebben gekregen. Denk hierbij onder meer aan bedrijven als Bommels Broodjes, Pieter van Meel Groothandel in Wild en Gevogelte B.V. en Stam & Zonen B.V.

16. Die bedrijven worden als gevolg van het Ontwerpbestemmingsplan volledig wegbestemd, terwijl zij geen enkele zekerheid hebben dat zij daadwerkelijk op het nieuw FCA gevestigd kunnen en zullen worden én daarbij tegemoet wordt gekomen aan hun eisen voor hervestiging, welke eisen onder meer betrekking hebben op de gewenste metrage nieuwe bedrijfsruimte, de totale aansluitcapaciteit van het nieuw FCA, de aard en omvang van de collectieve voorzieningen – zoals een centrale energie-installatie, fustageopslag, vrachtwagenparkeren (met koelinstallaties) en afvalinzameling – alsook de plek daarvan.

17. Daar komt bij dat in de toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan veelvuldig wordt verwezen naar de samenhang met de overige deelgebieden van het nieuw FCA, maar tot nog toe is slechts één plan – het ontwerpuitwerkingsplan ‘Food Center Amsterdam – 1e uitwerking’ – voor het noordelijk deelgebied in procedure gebracht en daarop hebben de Verenigingen (en andere belanghebbenden) zeer uitvoerige zienswijzen ingediend. De plannen voor de overige deelgebieden van het nieuw FCA – ten oosten en westen van de

Centrale Markthal en het Koelhuis, maar ook het middengedeelte met inbegrip van de Centrale Markthal en het Koelhuis – moeten nog uitgewerkt moeten worden.

18. Hierdoor worden voor die overige deelgebieden verwachtingen gewekt en kaders gesteld waarmee de Verenigingen het oneens zijn en die ook nog eens in strijd zijn met het Ambitiedocument Herstructurering Food Center d.d. 17 februari 2010 (bijlage 1 van de toelichting op het Moederplan), de REOK, het Masterplan Food Center Amsterdam dd. 23 november 2015 (bijlage 24 van de toelichting op het Moederplan), het Moederplan en/of de HLO, zoals bijvoorbeeld dat het gebied direct ten noordwesten van het plangebied van het Ontwerpbestemmingsplan en direct ten westen van de Centrale Markthal in de toekomst kan worden getransformeerd naar een woongebied (met een (tweede) schoolgebouw). Zoals de Verenigingen immers reeds in hun eerste zienswijze van 8 november 2022 op het ontwerpbestemmingsplan ‘Food Center Amsterdam – 1e uitwerking’ hebben toegelicht, is dit volstrekt niet aan de orde.

19. Omdat voor de overige deelgebieden onjuiste verwachtingen worden gewekt en eveneens onjuiste kaders worden gesteld, zijn de conclusies die hieraan in relatie tot het Ontwerpbestemmingsplan worden verbonden ook onjuist.

20. Zo wordt bijvoorbeeld vermeld dat het nieuw FCA als één inrichting wordt beschouwd, waardoor het geluid ook als zodanig wordt beoordeeld, alsmede dat voor het nieuw FCA naar verwachting een koepelmelding wordt gedaan, dat de Coöperatie de vergunninghouder wordt en daarmee dus ook verantwoordelijk voor de naleving en handhaving van de regels in de koepelmelding, maar dit is helemaal niet het geval. De Verenigingen ontkennen niet dat hierover wordt gesproken, maar er is nog lang geen zicht op overeenstemming, zoals de Verenigingen ook reeds in hun eerste zienswijze van 8 november 2022 op het ontwerpbestemmingsplan ‘Food Center Amsterdam – 1e uitwerking’ hebben toegelicht. Omdat echter wel hiervan wordt uitgegaan in het ‘Akoestisch onderzoek Food Center Amsterdam’ d.d. 19 augustus 2022, opgesteld door Aveco de Bondt B.V., dat als bijlage 4 van de toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan is aangehecht, staat vast dat de uitgangspunten ter zake het bedrijfsgeluid die aan het Ontwerpbestemmingsplan ten grondslag liggen onjuist zijn, zodat de conclusies die hieraan worden verbonden in relatie tot het woongebied eveneens onjuist zijn.

21. De Verenigingen merken nadrukkelijk op dat zij er begrip voor hebben dat de herstructurering van het FCA naar het nieuw FCA een bijzonder lastig traject is en dat zij bereid zijn hieraan hun medewerking te verlenen door te blijven overleggen met de Gemeente en Marktkwartier. De Verenigingen moeten er echter voor waken dat de belangen en wensen van hun leden voldoende in acht worden genomen en dat is met het Ontwerpbestemmingsplan niet het geval. De Verenigingen verzetten zich dan ook tegen het Ontwerpbestemmingsplan, omdat dit – het zij herhaald – te prematuur is. Eerst moeten de plannen voor het bedrijvendeel in overleg met de Verenigingen verder worden uitgewerkt; dat betekent concreet dat er (door Marktkwartier) afspraken met de Verenigingen en daarnaast afspraken met de individuele leden daarvan mooten worden gemaakt. Daarna kunnen pas de formele procedures van start gaan, waarbij van cruciaal belang is dat de plannen voor het bedrijvendeel onherroepelijk moeten zijn voordat voor het onderhavige woongebied een (ontwerp)bestemmingsplan in procedure wordt gebracht. Immers, het voortbestaan van het nieuw FCA dient eerst gewaarborgd te zijn, zoals ook is afgesproken in de 'Overeenkomst Bestemmingsplan Food Center Amsterdam', gesloten op 12 april 2016 tussen de Vereniging, Marktkwartier en de Gemeente. De Gemeente heeft zich in die overeenkomst gecommitteerd aan die gang van zaken. Door het Ontwerpbestemmingsplan ter inzage te leggen, handelt het College in strijd met die afspraken. Hetzelfde geldt voor Marktkwartier.

22. Gelet hierop stellen de Verenigingen vast dat het Ontwerpbestemmingsplan in strijd is met het zorgvuldigheidsbeginsel en de rechtszekerheid, niet uitvoerbaar is en in strijd is met een goede ruimtelijke ordening ex. artikel 3.1 van de Wro.

Zienswijze op ontwerpuitwerkingsplan 'Food Center Amsterdam – 1e uitwerking'

23. Op 8 november 2022 hebben de Verenigingen hun eerste zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan 'Food Center Amsterdam - 1e uitwerking' ingediend. In deze zienswijze, die is aangehecht als **bijlage 2**, hebben de Verenigingen uitvoerig en puntsgewijs toegelicht waarom het ontwerpbestemmingsplan 'Food Center Amsterdam – 1e uitwerking' te prematuur is.

24. Diezelfde argumenten gelden ook voor het onderhavige Ontwerpbestemmingsplan, (zeker) nu met het onderhavige Ontwerpbestemmingsplan zelfs woningbouw mogelijk wordt gemaakt op een gedeelte van het FCA-terrein dat nog in gebruik is, terwijl de daarop gevestigde bedrijven geen zicht, laat staan zekerheid hebben op hervestiging op het nieuw FCA. Teneinde herhaling te voorkomen, merken de Verenigingen dan ook op dat al hetgeen in voornoemde zienswijze is opgemerkt hier als herhaald en ingelast moet worden beschouwd.

Gebrek aan afstemming

25. In artikel 3, lid 4, van de hiervoor aangehaalde 'Overeenkomst Bestemmingsplan Food Center Amsterdam', gesloten op 12 april 2016, is onder meer bepaald:

> *"Marktkwartier zal concept-uitwerkingsplannen alleen aanbieden ter vaststelling aan de Gemeente na afstemming met de Vereniging Herstructurering en Vroegop en in overeenstemming met het Masterplan, of een conform artikel 3 lid 2 aangepast Masterplan."*

26. De Verenigingen moeten helaas constateren dat deze afspraak niet wordt nagekomen. Weliswaar heeft het Marktkwartier een concept-Ontwerpbestemmingsplan met de Verenigingen gedeeld, maar met het commentaar dat de Verenigingen hierop per schrijven van 11 maart 2022 hebben gegeven, dat is aangehecht als **bijlage 3**, is niets gebeurd, terwijl er nadien ook nog eens heel veel nieuwe onderdelen aan het Ontwerpbestemmingsplan zijn toegevoegd. Van afstemming is dan ook geen sprake geweest.

27. Ter zijde merken de Verenigingen op dat hetgeen in voornoemd schrijven van 11 maart 2022 is vermeld, hier als herhaald en ingelast moet worden beschouwd.

Zienswijze Bidfood B.V.

28. Als **bijlagen 4 en 5** zijn de zienswijzen d.d. 9 januari 2023 en 31 januari 2023 op het Ontwerpbestemmingsplan van Bidfood B.V. aangehecht. Teneinde herhaling zoveel als mogelijk te voorkomen, dienen de zienswijzen van Bidfood B.V. hier als herhaald en ingelast te worden beschouwd.

Zuidelijke toegangspoort/entree

29. In hoofdstuk 2.5.5 van de toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan is vermeld:

> *"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)."*

30. Zoals de Verenigingen reeds in hun eerste zienswijze van 8 november 2021 op het ontwerpbestemmingsplan 'Food Center Amsterdam - 1e uitwerking' hebben opgemerkt, begrijpen de Verenigingen dat de noordelijke toegang via de Haarlemmerweg leidend wordt voor het zwaar vrachtverkeer, maar ook de zuidelijke toegang dient hiertoe beschikbaar te zijn in die (nood)gevallen waarin dat nodig is, zowel in de bouw- als de gebruiksfase. Daarbij moet niet alleen worden gedacht aan calamiteiten, maar ook andere situaties waarbij de noordelijke toegang door (bijzondere) omstandigheden niet kan worden gebruikt door zwaar vrachtverkeer. Dit geldt bovendien niet alleen in de tijdelijke situatie (bouwfase).

Verkeer en openbare ruimte

31. In hoofdstuk 2.5.3 van de toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan is vermeld:

> *"De aansluiting van het woongebied op de Jan van Galenstraat zal via een nog aan te leggen rotonde plaatsvinden."*

32. Op het FCA wordt veelvuldig gebruik gemaakt van zogenoemde citytrailers; vrachtwagens met opleggers/aanhangwagens die korter zijn dan de standaardlengte en die in de jaren ’80 van de twintigste eeuw zijn ontwikkeld om de steeds krapper wordende binnensteden te kunnen blijven bereiken met vrachtwagens.

33. De Verenigingen merken dan ook nadrukkelijk op dat de aan te leggen rotonde van zodanig ontwerp en uitvoering moet zijn dat de citytrailers hiervan eenvoudig gebruik kunnen maken. Denk hierbij aan een overrijdbare en vlakke middenberm. Als dat namelijk niet gebeurt, dan kunnen de citytrailers geen gebruik maken van de rotonde en is het nieuw FCA niet bereikbaar voor het zwaar vrachtverkeer. Een rotonde is dan ook uitgesloten als deze de bevoorrading van de ondernemers op het (nieuw) FCA onmogelijk maakt, aangezien deze ondernemers afhankelijk zijn van de aanlevering van hun goederen via de citytrailers.

Parkeren

34. In hoofdstukken 2.5.4 en 2.5.5 van de toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan is vermeld:

> *“Voor de parkeerplaatsen van de auto's van bezoekers aan het Marktkwartier en van de Centrale Markthal wordt in eerste instantie uitgegaan van parkeren in een ondergrondse parkeervoorziening in het woongebied. Wel wordt bekeken of het parkeren door werknemers en bezoekers 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 en het woongebied. Het parkeren op de parkeerdaken door personeel en bezoekers van de Centrale Markthal en bezoekers van het woongebied 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 en bezoekers van de functies in het woongebied zal eerst een separate planologische procedure 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 is dan zullen de parkeerplaatsen voor personeel en bezoekers van de Centrale Markthal en het woongebied 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."

en:

"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 (dakparkeren in het bedrijvendeel of een gebouwde parkeervoorziening van twee lagen in het oostelijke deel van het woongebied)."

alsook:

"De beoogde parkeervoorziening voor bezoekers is voorzien op een deel van het parkeerdak van de bedrijfsgebouwen (daarvoor dient een separate planologische procedure te worden doorlopen) of in de eventueel in twee lagen uit te voeren parkeerkelder van het oostelijk woonhof."

35. In hoofdstuk 4.2.1 van de toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan wordt dit nog eens in andere bewoording herhaald.

36. Dit is echter onjuist. De Verenigingen stellen vast dat deze toelichting in strijd is met onder meer het Masterplan Food Center Amsterdam dd. 23 november 2015 (bijlage 24 van de toelichting op het Moederplan), het Moederplan en de HLO. Immers, afgesproken is dat personeel en bezoekers van de Centrale Markthal in de ondergrondse parkeervoorzieningen onder het woongebied zullen parkeren, niet dat zij uitsluitend in de

ondergrondse parkeervoorziening in het oostelijk deel van het woongebied mogen parkeren en evenmin dat dit pas een oplossing is als blijkt dat de parkeerdaken van de bedrijfsgebouwen hiervoor niet geschikt en/of bestemd zijn. Er is bovendien al helemaal niet afgesproken dat bezoekers van het woongebied op de parkeerdaken van de private bedrijfsgebouwen mogen parkeren; dat gaat simpelweg niet gebeuren.

37. Indien dit betekent dat de ondergrondse parkeervoorzieningen tweelaags moeten worden uitgevoerd, dan zij dat zo, maar dan merken de Verenigingen op dat de planregels van het Ontwerpbestemmingsplan daarin dan wel moeten voorzien. Dat is nu niet het geval. Zowel in artikel 7.2.2 als in artikel 8.2.2 van de planregels is immers bepaald dat tot een diepte van maximaal -3,0 meter NAP mag worden gebouwd en dat volstaat niet voor een tweelaagse ondergrondse parkeervoorziening. Dit dient dan ook te worden aangepast.

38. Verder is in hoofdstuk 2.5.4 – en wederom ook in andere bewoording in hoofdstuk 4.2.1 – van de toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan ook nog vermeld:

> *"Los van de nog te maken keuze ten aanzien van de definitieve locatie voor het parkeren door bezoekers zal er hoe dan ook sprake zijn van een tijdelijke situatie. Zowel het dakparkeren als de gebouwde parkeervoorziening in het oostelijk woongebied zullen namelijk nog niet gelijk gereed zijn als de woningen en voorzieningen in het westelijk 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 enkele bewoners van het westelijk deel) hun auto op een tijdelijk parkeerterrein parkeren. Dit tijdelijke parkeerterrein zal 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 2.5.5 en 4.2.1)."*

39. De Verenigingen merken hierover op dat zij geen bezwaar hebben tegen de aanleg van een tijdelijk parkeerterrein op de plek waar in de definitieve planvorming de Marktweide is voorzien, maar zij merken wel nadrukkelijk op dat dit het gebruik van de zuidelijke

toegang/entree niet in de weg mag staan. Die zuidelijke toegang/entree moet altijd toegankelijk blijven, zoals hiervoor reeds is toegelicht.

40. Bovendien is de parkeerbehoefte van de Centrale Markthal minimaal 516 parkeerplaatsen en is de parkeerbehoefte van de niet-woonfuncties in het plangebied van het Ontwerpbestemmingsplan minimaal 143 parkeerplaatsen, uitgaande van een maximale invulling van de planologische mogelijkheden. Dit betekent dat het tijdelijke parkeerterrein in minimaal 659 parkeerplaatsen moet voorzien. De Verenigingen vragen zich ernstig af of hiervoor op de Marktweide voldoende ruimte beschikbaar is.

Geluid

41. Van oudsher, ook in de huidige situatie, wordt er vanaf het water geladen en gelost aan de kade van het Westelijk Marktkanaal. Daarbij wordt onder meer gebruik gemaakt van elektrische vrachtschepen, omdat dit bijdraagt aan een duurzame stadsdistributie.

42. In het ‘Akoestisch onderzoek Food Center Amsterdam’ d.d. 19 augustus 2022, opgesteld door Aveco de Bondt B.V., en het ‘Advies geluid m.b.t. ruimtelijke inpassing Food Center Amsterdam’ d.d. 22 augustus 2022, opgesteld door de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied, die als bijlagen 4 en 8 van de toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan zijn aangehecht, wordt hierover niets vermeld en is hiermee aldus geen rekening gehouden.

43. Hetzelfde geldt voor het gebied direct ten westen van de Centrale Markthal, waar een nieuwe bedrijfshal zal komen en zich de collectieve voorzieningen alsook milieustraat ten behoeve van het nieuw FCA zullen bevinden. Deze worden ook niet genoemd en ook niet afgebeeld (op de enige figuur) van voornoemd akoestisch onderzoek respectievelijk advies, zodat daarmee evenmin rekening is gehouden.

44. Dat de nieuwe bedrijfshal alsmede de collectieve voorzieningen direct ten westen van de Centrale Markthal wel worden afgebeeld op figuur 1 op pagina 6 van het rapport ‘Milieuzonering Food Center Amsterdam’ d.d. 19 november 2021, opgesteld door Aveco de Bondt B.V., dat als bijlage 6 van de toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan is

aangehecht, zegt in dit verband alles, omdat het een bevestiging is van het feit dat hiermee in het kader van bedrijfsgeluid (op de woningen) juist geen rekening is gehouden.

45. Zodoende kunnen de Verenigingen niet anders dan vaststellen dat in het Ontwerpbestemmingsplan hiermee evenmin rekening is gehouden. Gelet hierop concluderen de Verenigingen wederom dat het Ontwerpbestemmingsplan in strijd met een goede ruimtelijke ordening ex. artikel 3.1 van de Wro.

46. In de toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan – onder meer in hoofdstuk 4.4.3 – is verder nog vermeld:

> *"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 vrachtwagens met koeling) en diverse overdrachtsmaatregelen, zoals geluidschermen en het toepassen van absorberend materiaal.*
> *Deze maatregelen zijn zoveel mogelijk geborgd door het opnemen van voorwaardelijke verplichtingen in de regels van het uitwerkingsplan 'Food Center Amsterdam - 1e Uitwerking'.*

47. Waarop deze toelichting is gebaseerd, is de Verenigingen onbekend. Veel van de genoemde maatregelen zijn namelijk simpelweg niet akkoord voor de Verenigingen. Veel van de genoemde maatregelen zijn ook (nog) niet privaatrechtelijk geborgd richting de Verenigingen en de ondernemers zelf. En veel van de genoemde maatregelen zijn niet geborgd in het ontwerpbestemmingsplan 'Food Center Amsterdam – 1e uitwerking', doch voor zover die wel daarin geborgd zijn, verzetten de Verenigingen zich daartegen, zoals blijkt uit de door hen ingediende zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan 'Food Center Amsterdam – 1e uitwerking' .

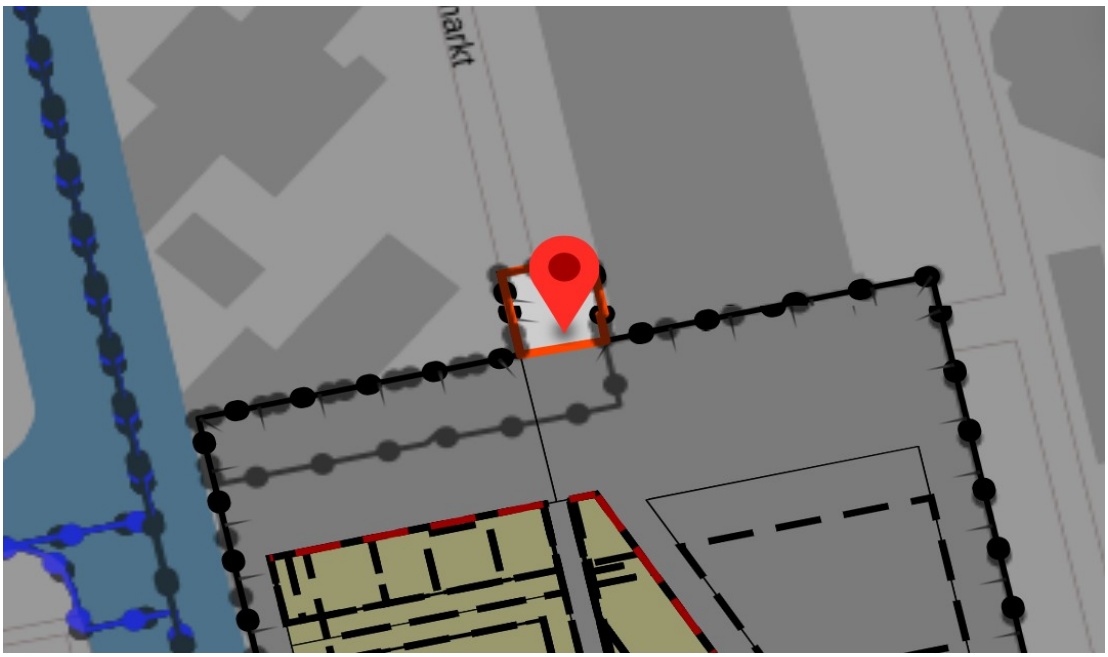
48. De Verenigingen blijven hun standpunt dan ook herhalen dat het Ontwerpbestemmingsplan te prematuur is, zolang de plannen voor het bedrijvendeel niet zijn uitontwikkeld en onherroepelijk zijn geworden en alle afspraken met de ondernemers zijn vastgelegd.

Dientengevolge is en blijft het Ontwerpbestemmingsplan onuitvoerbaar en in strijd met een goede ruimtelijke ordening ex. artikel 3.1 van de Wro.

Verbeelding

Functieaanduiding ‘terras’

49. Ingevolge de verbeelding van het Ontwerpbestemmingsplan rust op het meest noordelijke puntje van het plangebied direct ten westen van de Centrale Markthal – dat in onderstaande afbeelding is uitgelicht afgebeeld – de bestemming ‘Verkeer - 1’ en de functieaanduiding ‘terras’.



50. In artikel 4.1, aanhef en onder l, van de regels is bepaald dat de voor ‘Verkeer - 1’ aangewezen gronden mede zijn bestemd voor horecaterrassen, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding ‘terras’.

51. De Verenigingen begrijpen niet waarom deze gronden onderdeel uitmaken van het plangebied van het Ontwerpbestemmingsplan. Immers, deze gronden maken deel uit van het (nieuw) FCA en hebben dan ook niets van doen met het Ontwerpbestemmingsplan.

52. Dit blijkt ook uit de toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan waarin is vermeld:

> *"In de Centrale Markthal komt horeca en het is wenselijk om hier een beperkte terrasmogelijkheid voor mogelijk te maken."*

53. De Centrale Markthal maakt immers nadrukkelijk onderdeel uit van het (nieuw) FCA, niet van het woongebied.

54. Daar komt bij dat deze locatie voor een terras niet met de Verenigingen is afgestemd, zodat de Verenigingen slechts kunnen vaststellen dat, omdat door Marktkwartier op deze gronden een terras is voorzien, daarmee door Marktkwartier eigenhandig invulling wordt gegeven aan de indeling en inrichting van het nieuw FCA, terwijl er nu al sprake is van een enorm tekort aan bedrijfsruimte en meer voor het nieuw FCA.

55. In de REOK en de HLO is namelijk uitdrukkelijk vermeld dat Marktkwartier, bovenop de Centrale Markthal en het Koelhuis die behouden blijven, nieuwe bedrijfsruimte zal realiseren van tenminste 95.000 m² bruto vloeroppervlak (bvo) en daarbij ook nog eens een aaneengesloten gebied van 6.000 m² bvo voor collectieve voorzieningen, alsook de milieustraat. Marktkwartier zit daar tot nog toe ruimschoots onder, terwijl een aantal hervestigers nog moet worden geplaatst, de collectieve voorzieningen nog niet eens zijn ingetekend én Marktkwartier met de actuele vraag van bedrijven naar m² bvo geeneens rekening heeft gehouden.

56. Bovendien is in de REOK en de HLO alsook de 'Overeenkomst Bestemmingsplan Food Center Amsterdam', gesloten op 12 april 2016, expliciet afgesproken dat Marktkwartier alle uitwerkingsplannen eerst zal afstemmen met de Verenigingen alvorens deze ter inzage te leggen. Dat is duidelijk niet gebeurd.

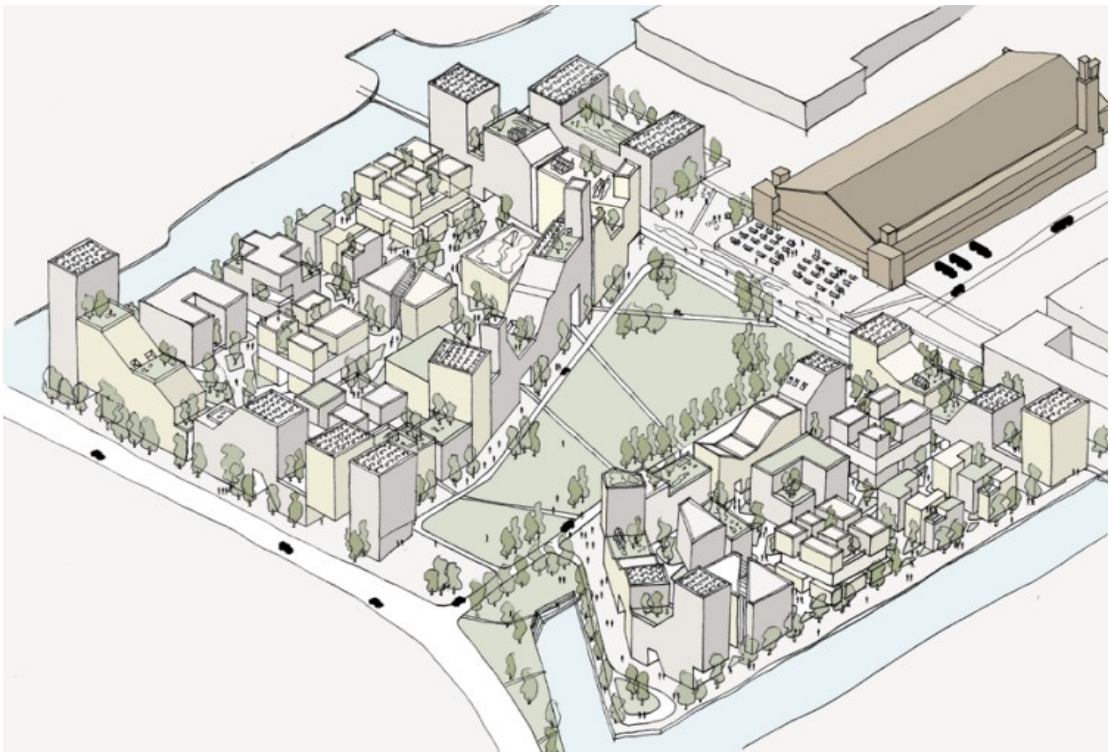
57. Voorts wijzen de Verenigingen erop dat deze locatie voor een terras in de huidige opzet van het nieuw FCA dicht bij laad- en loskuilen komt te liggen. Hier is kennelijk geen

rekening mee gehouden. Dit, terwijl de betreffende ondernemers vanzelfsprekend hun vrachtbewegingen (24/7) niet kunnen aanpassen aan de openingstijden van het terras. Ook is ter plaatse een keerlus gepland voor vrachtwagens. De locatie voor het terras is dan ook niet alleen vanuit bedrijfsstandpunt, maar ook vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid ondeugdelijk.

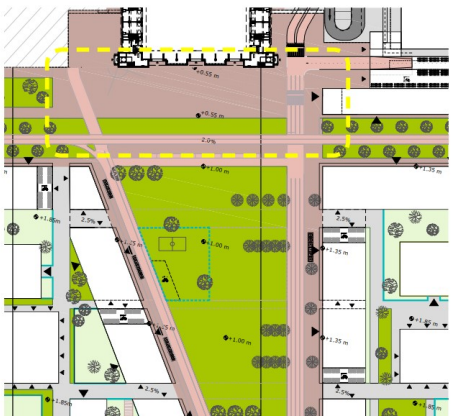
58. De Verenigingen blijven hun standpunt herhalen dat de herontwikkeling van het plangebied van het Ontwerpbestemmingsplan naar een woongebied niet mogelijk is zonder dat eerst het bedrijvendeel – de herstructurering van het FCA naar het nieuw FCA met inbegrip van het gebied direct ten westen van de Centrale Markthal – planologisch is afgewikkeld en onherroepelijk is.

59. Indien en voor zover in het Ontwerpbestemmingsplan echter per se een beperkte terrasmogelijkheid mogelijk moet worden gemaakt, dan merken de Verenigingen op dat deze zich op het Marktplein, aan de voorzijde van de Centrale Markthal, moet bevinden.

60. Uit de verbeeldingen en beschrijving van het Marktplein in het ‘marktkwartier beeldkwaliteitsplein amsterdam’ d.d. 13 november 2020, opgesteld door mecaonoo architecten, dat is aangehecht als bijlage 1 van de toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan, blijkt immers duidelijk dat het terras aan de voorzijde van de Centrale Markthal is afgebeeld respectievelijk dat hiervoor aan de voorzijde ruimte is gereserveerd.



openbare buitenruimte identiteit 3a en 3b buurtpleinen



3a en 3b. Buurtpleinen entreeplein en marktplein
Buurtplein 3a, het Entreeplein, heeft een entreefunctie en met het paviljoen zal het niet alleen door bewoners, maar ook door bezoekers aan het Marktkwartier worden gebruikt. Het Entreeplein is een verhard plein met verblijfskwaliteit. Het plein grenst aan de waterkant van de voormalige insteekhaven en zal met een naar het waterniveau aflopende luie trap verblijfskwaliteit bieden op warme dagen. Buurtplein 3b is het Marktplein en vormt een externe voortzetting van de overdekte Markthal. Het Marktplein is een verharde buitenruimte wat plaats biedt aan diverse activiteiten, markten en bijeenkomsten.

Referentie: Westergasfabriek Amsterdam, Mecanoo



Het Marktplein is een verharde buitenruimte waar bijeenkomsten en markten plaats kunnen vinden

Referentie: Westergasfabriek Amsterdam, Mecanoo architecten



Het Marktplein vormt een uitbreiding van de binnenruimte van de Markthal

61. Daar komt bij dat direct ten westen van de locatie die Marktkwartier heeft gekozen voor een terras heeft gekozen de collectieve voorzieningen en milieustraat ten behoeve van het nieuw FCA zullen komen, terwijl zich direct ten oosten van de locatie de Centrale Markthal

bevindt met diverse soorten bedrijvigheid, zoals detailhandel die ook bevoorraad moet kunnen worden. Het terras wordt zodoende ingeklemd tussen de collectieve voorzieningen en milieustraat enerzijds en de Centrale Markthal anderzijds, met alle geur en geluid van dien, hetwelk volgens de Verenigingen planologisch onaanvaardbaar is voor een terras.

Planregels

Algemeen

62. De planregels bevatten diverse bepalingen waarin wordt gerefereerd aan de bestemmingen ‘Bedrijventerrein’, ‘Bedrijventerrein - Uit te werken’, ‘Woongebied - Uit te werken’ en/of ‘Gemengd’, zoals artikelen 2.12, onder b, en 13.4, van de planregels.

63. Het Ontwerpbestemmingsplan kent echter geen van deze bestemmingen, zodat de betreffende planregels ofwel geschrapt, ofwel aangepast moeten worden.

Artikel 7.2.4 – Woningen en geluid

64. In artikel 7.2.4, onder e en f, van de planregels is het volgende bepaald:

> *e. in aanvulling op het bepaalde onder a t/m d geldt ter plaatse van de aanduidingen 'specifieke bouwaanduiding - 6a' en 'specifieke bouwaanduiding - 6b' dat het bouwen van een woning slechts is toegestaan indien uit deugdelijk akoestisch onderzoek is gebleken dat de geluidsbelasting vanwege bedrijven en buitenspeelterreinen op de gevels van de woning, al dan niet na het treffen van bouwkundige maatregelen, voldoet aan:*
>
> 1. *de grenswaarden voor langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus ($L_{Ar,LT}$) van 55 dB(A) voor de dagperiode (07:00-19:00 uur), 50 dB(A) voor de avondperiode (19:00-23:00 uur) en 45 dB(A) voor de nachtperiode (23:00-07:00 uur); en*
> 2. *de grenswaarden voor piekniveaus (L_{Amax}) op grond van artikel 2.17 van het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer;*

f. het bepaalde onder e, punt 1 is niet van toepassing wanneer voor het betreffende bedrijf maatwerkvoorschriften zijn vastgesteld waarin een hogere geluidbelasting op de gevel van woningen wordt toegestaan en onder de voorwaarde dat uit deugdelijk akoestisch onderzoek blijkt dat ter plaatse van de gevel wordt voldaan aan de geluidbelasting die in het maatwerk is vastgesteld.

65. De Verenigingen maken ernstig bezwaar tegen deze planregels, hetwelk zij hierna kort toelichten.

66. Indien het Ontwerpbestemmingsplan en daarmee artikel 7.2.4, onder e en f, van de planregels (ongewijzigd) wordt vastgesteld en in werking treedt, brengt dit met zich mee dat zodra een aanvraag omgevingsvergunning voor het bouwen van woningen ter plaatse van de aanduidingen 'specifieke bouwaanduiding - 6a' en 'specifieke bouwaanduiding - 6b' wordt ingediend, bij de toetsing aan de planregels van het Ontwerpbestemmingsplan rekening moet worden gehouden met de geluidsbelasting vanwege de naastgelegen bedrijven respectievelijk het naastgelegen bedrijventerrein.

67. Anders gezegd: de (planologische) aanwezigheid van die bedrijven respectievelijk het bedrijventerrein gaat dan vóór op de woningen zodat de woningen geen belemmering kunnen opleveren voor de bedrijven. Dat is in de onderhavige kwestie ook logisch, omdat zonder de herstructurering van het FCA geeneens woningbouw in het plangebied van het Ontwerpbestemmingsplan kan plaatsvinden.

68. Daarbij merken de Verenigingen echter nadrukkelijk op dat die bedrijven respectievelijk het bedrijventerrein dan wel reeds positief bestemd moeten zijn. Er valt immers geen rekening te houden met de geluidsbelasting van bedrijvigheid die er niet is en ook nog niet kan komen en daar zit juist de crux.

69. Vaststaat namelijk dat voor het noordelijke deel van het nieuw FCA weliswaar al het ontwerpbestemmingsplan ‘Food Center Amsterdam - 1e uitwerking' in procedure is gebracht, maar dit ontwerpbestemmingsplan is nog niet vastgesteld, laat staan onherroepelijk. Ten zuiden hiervan bevindt zich het plangebied van het Ontwerpbestemmingsplan. Daartussen bevindt zich een heel groot gebied dat ingevolge

het Moederplan en het bestemmingsplan ‘Food Center Amsterdam (2e Herstelbesluit)’ hoofdzakelijk de bestemming ‘Bedrijventerrein - Uit te werken’ heeft. Voor dit gebied is nog geeneens een ontwerpbestemmingsplan in procedure gebracht.

70. Het gevolg hiervan is dat als het Ontwerpbestemmingsplan en daarmee artikel 7.2.4, onder e en f, van de planregels eerder in werking treedt dan dat de herstructurering van het FCA – met inbegrip van het grote middengebied – planologisch onherroepelijk is, er vanuit de woningen ineens een omgekeerde werking van de geluidsbelasting uitgaat met als risico dat de nog positief te bestemmen bedrijvigheid aan strengere geluidsvoorschriften wordt onderworpen, hieraan maatwerkvoorschriften worden gesteld en - in het meest ongunstige scenario – zelfs geeneens meer positief kan worden bestemd.

71. Dit blijkt ook uit het ‘Akoestisch onderzoek Food Center Amsterdam’ d.d. 19 augustus 2022, opgesteld door Aveco de Bondt B.V., dat is aangehecht als bijlage 7 van de toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan, waarin is vermeld:

> *“In het geval dat het FCA een melding doet volgens het Activiteitenbesluit moeten er aanvullend maatwerkvoorschriften worden opgenomen voor het toestaan van langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus en maximale geluidniveaus hoger dan de grenswaarden in het Activiteitenbesluit.”*

72. Anders gezegd: de woningen gaan dan ineens vóór op de bedrijven respectievelijk het bedrijventerrein en dat is voor de Verenigingen onaanvaardbaar. Het zij herhaald, zonder de herstructurering van het FCA kan geeneens woningbouw in het plangebied van het Ontwerpbestemmingsplan plaatsvinden.

73. Dit betekent dan ook dat het Ontwerpbestemmingsplan niet mag worden vastgesteld voordat de herstructurering van het FCA – met inbegrip van het grote middengebied – planologisch onherroepelijk is dan wel artikel 7.2.4, onder e en f, van de planregels moet worden aangepast, zodat daarin expliciet wordt bepaald dat géén omgevingsvergunning voor het bouwen van woningen ter plaatse van de aanduidingen 'specifieke bouwaanduiding - 6a' en 'specifieke bouwaanduiding - 6b' kan worden verleend zolang de herstructurering van het FCA – met inbegrip van het grote middengebied – planologisch

onherroepelijk is in werking treedt dan dat de herstructurering van het FCA – met inbegrip van het grote middengebied – planologisch onherroepelijk is.

Artikel 8.2.4 – Woningen en geluid

74. In artikel 8.2.4, onder d en e, van de planregels is het volgende bepaald:

> *d. in aanvulling op het bepaalde onder c geldt voor de woningen ter plaatse van de aanduidingen 'specifieke bouwaanduiding - 7', 'specifieke bouwaanduiding - 11' en 'specifieke bouwaanduiding - 12' eveneens dat deze niet eerder in gebruik mogen worden genomen voordat de gebouwen ter plaatse van de aanduidingen 'specifieke bouwaanduiding - 6a' in de bestemming 'Woongebied - 1' gerealiseerd zijn.*

75. De Verenigingen merken op dat deze planregel onvolledig is, omdat na de 'specifieke bouwaanduiding - 6a' de vermelding van de 'specifieke bouwaanduiding - 6b' ontbreekt. Die vermelding moet worden toegevoegd.

Artikel 9 – 'Verkeer - Voorlopig'

76. Zoals hiervoor reeds is opgemerkt, is een tijdelijk parkeerterrein noodzakelijk zodat zowel personeel en bezoekers van de Centrale Markthal als bezoekers van het woongebied gedurende de bouwfase ter plaatse kunnen parkeren.

77. Uit het Ontwerpbestemmingsplan volgt dat het tijdelijke parkeerterrein zal worden aangelegd op de plek waar in de definitieve planvorming de Marktweide is voorzien.

78. De Verenigingen merken op dat dit waarschijnlijk de reden is dat op een gedeelte van het oostelijk deel van het plangebied van het Ontwerpbestemmingsplan de enkelbestemming 'Verkeer - Voorlopig' rust. De Verenigingen merken echter ook op dat op een gedeelte van de gronden met de enkelbestemming 'Verkeer - Voorlopig' ook de functieaanduiding 'specifieke vorm van groen - 1' rust, zodat hierop een schoolplein kan worden gerealiseerd.

79. De Verenigingen hebben hier geen bezwaar tegen. Wél merken de Verenigingen nadrukkelijk op dat, zolang zowel het personeel en bezoekers van de Centrale Markthal als bezoekers van het woongebied niet elders – namelijk in de ondergrondse parkeervoorzieningen in het woongebied – kunnen parkeren, het tijdelijk parkeerterrein behouden moet blijven.

MET CONCLUSIE:

In het licht van het voormelde concluderen de Verenigingen dan ook dat het Ontwerpbestemmingsplan onder meer in strijd is met de Wet ruimtelijke ordening, waaronder een goede ruimtelijke ordening ex. artikel 3.1 van de Wro, de Algemene wet bestuursrecht en de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, in het bijzonder het rechtszekerheidsbeginsel, het zorgvuldigheidsbeginsel en het motiveringsbeginsel.

Derhalve verzoeken de Verenigingen het college door deze uitdrukkelijk om:

- primair: het ontwerpbestemmingsplan niet (gewijzigd) vast te stellen; dan wel
- subsidiair het bestemmingsplan gewijzigd, met inachtneming van het voormelde, vast te stellen.

Hoogachtend,



W. van Galen

BIJLAGE 3

Overeenkomst Bestemmingsplan Food Center Amsterdam

PARTIJEN:

I. De publiekrechtelijke rechtspersoon GEMEENTE AMSTERDAM, zetelende te Amsterdam, ten deze rechtsgeldig, op grond van artikel 171 Gemeentewet, vertegenwoordigd door E.E. van der Laan, burgemeester, hierna te noemen "Gemeente"; voor deze vertegenwoordigd door de directeur Grond en Ontwikkeling, de heer P.J.W. van Rossum;

II. De besloten vennootschap (met beperkte aansprakelijkheid) BALLAST NEDAM BOUW & ONTWIKKELING B.V., statutair gevestigd en kantoorhoudende te Nieuwegein, hierna te noemen: "Ballast Nedam"; vertegenwoordigd door haar zelfstandig bevoegde bestuurder Ballast Nedam Bouw & Ontwikkeling Holding Nederland B.V., een besloten vennootschap gevestigd te Amsterdam en kantoorhoudende te (3439 LM) Nieuwegein, Ringwade 71, ingeschreven in het handelsregister onder nummer 64820483, welke vennootschap te dezen wordt vertegenwoordigd door haar zelfstandig tot vertegenwoordiging bevoegd bestuurder Ballast Nedam Bouw & Ontwikkeling Corporate B.V., een besloten vennootschap gevestigd te Amsterdam en kantoorhoudende te (3439 LM) Nieuwegein, Ringwade 71, ingeschreven in het handelsregister onder nummer 64813894, welke vennootschap te dezen wordt vertegenwoordigd door haar zelfstandig tot vertegenwoordiging bevoegd bestuurder Ballast Nedam Bouw & Ontwikkeling Holding B.V., een besloten vennootschap gevestigd te Nieuwegein en kantoorhoudende te (3439 LM) Nieuwegein, Ringwade 71, ingeschreven in het handelsregister onder nummer 30166075, welke vennootschap te dezen wordt vertegenwoordigd door haar gezamenlijk bevoegde bestuurder resp. procuratiehouder de heer A.M. de Backker en de heer L.W.H. Rijpert;

III. De besloten vennootschap (met beperkte aansprakelijkheid) VOLKERWESSELS VASTGOED B.V., statutair gevestigd te Rijssen en kantoorhoudende te Nieuwegein, ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer M.H. Schipper en de heer H.J.W.B. Spanjers, hierna te noemen: "VolkerWessels";

IV. De vereniging VERENIGDE BEDRIJVEN CENTRALE GROOTHANDELS MARKT, statutair gevestigd en kantoorhoudende te (1051 KM) Amsterdam, aan de Jan van Galenstraat 4, ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer W. de Graaf en de heer H. Jenster, hierna te noemen: "Verenigde Bedrijven";

V. De besloten vennootschap (met beperkte aansprakelijkheid) GEBROEDERS DE MOOY B.V., statutair gevestigd te Rijnsburg en kantoorhoudende te (1051 KM) Amsterdam, aan de Jan van Galenstraat 4 W2, ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer R. de Mooy, hierna te noemen: "De Mooy";

VI. De besloten vennootschap (met beperkte aansprakelijkheid) VROEGOP RUHE & CO B.V., statutair gevestigd en kantoorhoudende te Amsterdam, ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer P. Vroegop;

VII. De besloten vennootschap (met beperkte aansprakelijkheid) B.V. LEVENSMIDDELENGROOTHANDEL "DE KWEKER", statutair gevestigd en kantoorhoudende te Amsterdam , ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer P. Vroegop;

VIII. De besloten vennootschap (met beperkte aansprakelijkheid) WINDIG ONROEREND GOED B.V., statutair gevestigd en kantoorhoudende te Amsterdam, ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer P. Vroegop;

IX. De besloten vennootschap (met beperkte aansprakelijkheid) B.V. ONROERENDE GOEDERENMAATSCHAPPIJ VAN VROEGOP RUHE & CO, statutair gevestigd en kantoorhoudende te Amsterdam, ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer P. Vroegop;

X. De besloten vennootschap (met beperkte aansprakelijkheid) VROEGOP A.G.F. B.V., statutair gevestigd en kantoorhoudende te Amsterdam, ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer P. Vroegop en de heer A. Vroegop ;

XI. De besloten vennootschap (met beperkte aansprakelijkheid) EXPLOITATIEMAATSCHAPPIJ WHEERE B.V., statutair gevestigd en kantoorhoudende te Amsterdam, ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer P. Vroegop;

XII. De vereniging "VERENIGING HERSTRUCTURERING FOOD CENTER AMSTERDAM", statutair gevestigd en kantoorhoudende te Amsterdam, ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer E. Fischer en de heer A. van der Meer, hierna te noemen: "Vereniging Herstructurering",

Partijen II en III hierna tezamen te noemen "Marktkwartier";
Partijen VI t/m XI hierna tezamen te noemen: "Vroegop";
Partijen I t/m XII hierna tezamen te noemen: "Partijen",

OVERWEGINGEN:

A. De Gemeente en Marktkwartier zijn op 19 december 2013 (ondertekend op 14 mei 2014) de Realisatie- en exploitatieovereenkomst FCA" (hierna: de "REOK") overeengekomen;
B. De REOK voorziet, onder andere, in afspraken ter zake van de herontwikkeling van het Food Center Amsterdam (hierna: het "FCA"), onder de voorwaarden en beperkingen zoals in de REOK opgenomen;
C. De Verenigde Bedrijven, de Vereniging Herstructurering, De Mooy en Vroegop zijn geen partij bij de REOK. De Mooy en Vroegop zijn lid van de Verenigde Bedrijven en de Vereniging Herstructurering;
D. De deelraad van het stadsdeel West van de gemeente Amsterdam heeft op 28 januari 2014 het bestemmingsplan Food Center Amsterdam (hierna: het "Bestemmingsplan") vastgesteld;
E. Tegen het Bestemmingsplan heeft Vroegop beroep ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: "ABRvS");
F. In de tussenuitspraak van 17 december 2014 (ECLI:NL:RVS:2014:4578) heeft de ABRvS enkele gebreken in het besluit tot vaststelling van het Bestemmingsplan vastgesteld;
G. Ter uitvoering van deze tussenuitspraak heeft de raad van de Gemeente op 1 april 2015 het besluit tot herstel en wijziging van het Bestemmingsplan genomen (hierna: het "Herstelbesluit-1");
H. Vroegop heeft, hangende de procedure bij de ABRvS inzake het Bestemmingsplan, een zienswijze tegen het Herstelbesluit-1 ingediend bij brief van 17 juni 2015;
I. De Verenigde Bedrijven en De Mooy hebben bij de ABRvS bij brief van 27 mei 2015 beroep ingesteld tegen het Herstelbesluit-1;
J. Marktkwartier heeft, in samenwerking met de Verenigde Bedrijven, een masterplan voor het afgesloten bedrijvendeel van het Food Center (het gedeelte van het plangebied dat bestemd is voor woningbouw daar uitdrukkelijk niet onder begrepen, hierna te noemen: "Bedrijvendeel") gemaakt dat door de Verenigde Bedrijven in haar ledenvergadering d.d. 19 augustus 2015 is goedgekeurd waarin de beoogde nieuwe situatie op het FCA wordt beschreven; Nadien zijn er door Marktkwartier wijzigingen op het masterplan aangebracht, laatstelijk op 23 november 2015. Die wijzigingen zijn niet formeel geaccordeerd door de ledenvergaderingen van de Verenigde bedrijven en/of de Vereniging Herstructurering, maar door het bestuur van de Verenigde Bedrijven en Vereniging Herstructurering wel geaccepteerd. Laatst genoemde versie hierna te noemen "Masterplan". Het Masterplan is aan de Stuurgroep FCA, als bedoeld in artikel 10 van de REOK, aangeboden ter goedkeuring;
K. Op 26 november 2015 is de Vereniging Herstructurering Amsterdam opgericht. De Vereniging Herstructurering zal de verdere onderhandelingen met het Marktkwartier over de herontwikkeling van het Food Center Amsterdam voortzetten in de plaats van de Verenigde Bedrijven;
L. Naast de Verenigde Bedrijven en de Vereniging Herstructurering is Vroegop met Marktkwartier in onderhandeling over haar nieuwe positie op de westzijde van het FCA. Dit onderhandelproces loopt op het moment van ondertekenen van deze overeenkomst nog. Marktkwartier en Vroegop hebben goede hoop op een positieve uitkomst binnen afzienbare tijd;
M. Partijen willen in deze overeenkomst nadere afspraken maken over een tweede herstelbesluit waarbij Vroegop, de Verenigde Bedrijven, de Vereniging Herstructurering en De Mooy betrokken zijn geweest

bij de bewoording daarvan, welk tweede herstelbesluit Vroegop, de Verenigde Bedrijven en De Mooy voldoende comfort moet bieden dat tegemoet wordt gekomen aan de door deze partijen geformuleerde bezwaren in hun procedures tegen het bestemmingsplan en Herstelbesluit-1. Dit tweede herstelbesluit hierna te noemen: "Herstelbesluit-2";

N. Partijen willen in deze overeenkomst eveneens nadere afspraken maken over de voorwaarden waaronder, en het moment waarop, Vroegop, de Verenigde Bedrijven en De Mooy hun beroepen tegen het Bestemmingsplan en/of het Herstelbesluit-1 intrekken;

O. De inhoud van deze overeenkomst en het aangaan daarvan door de Gemeente kan niet op enigerlei wijze worden geïnterpreteerd als een erkenning van de Gemeente ter zake onhoudbaarheid, onuitvoerbaarheid, danwel onrechtmatigheid van het Bestemmingsplan of Herstelbesluit-1;

P. Marktkwartier, de Verenigde Bedrijven, de Vereniging Herstructurering, De Mooy en Vroegop willen in deze overeenkomst voorts afspraken maken over een eventuele wijziging van het Masterplan en/of de nog in procedure te brengen uitwerkingsplannen alsmede eventuele noodzakelijke voorwaarden die niet kunnen worden meegenomen in het Herstelbesluit-2;

Q. Partijen erkennen dat deze overeenkomst een aanvulling is op reeds gemaakte afspraken die partijen gezamenlijk, dan wel onderling, reeds hebben gemaakt dan wel in de toekomst nog zullen maken ten behoeve van de herontwikkeling van het FCA. Deze overeenkomst beoogt geen wijzigingen aan te brengen in de onderlinge rechten en verplichtingen van Marktkwartier en de Gemeente op grond van de REOK,

Partijen zijn het volgende overeengekomen:

Artikel 1 – Herstelbesluit-2

1. Partijen hebben onderzocht op welke wijze, en onder welke voorwaarden, het Herstelbesluit-1 (en daarmee het Bestemmingsplan) zal worden aangepast, in het bijzonder voor wat betreft de daarin gehanteerde parkeernormen en bijbehorende regels.
2. Voor de totstandkoming van het Herstelbesluit-2 zijn het Masterplan, **Bijlage 1**, en het rapport d.d. 10 maart 2016 van Goudappel Coffeng met medewerking en instemming van Van Riezen & Partners en Arthic Verkeer, **Bijlage 2,** die aan deze overeenkomst zijn gehecht, als uitgangspunt genomen.
3. Partijen hebben overeenstemming bereikt over (de bewoording van) een aanpassing van het op 1 april 2015 vastgestelde bestemmingsplan (Herstelbesluit-1). De door Partijen voorgestelde tekst is opgenomen in een opnieuw te wijzigen bestemmingsplan (Herstelbesluit-2). Dit bestemmingsplan, bestaande uit regels, verbeelding en toelichting wordt als **Bijlage 3** aan deze overeenkomst gehecht.
4. De Gemeente zal Herstelbesluit-2 op een zo kort mogelijke termijn in procedure brengen. De Verenigde Bedrijven, Vroegop en De Mooy zullen binnen twee werkdagen na akkoord van het college van burgemeester en wethouders met de raadsvoordracht tot vaststelling van Herstelbesluit-2 de ABRvS schriftelijk berichten dat Herstelbesluit-2 volledig tegemoet komt aan hun bezwaren tegen Herstelbesluit-1 en het Bestemmingsplan. De Verenigde Bedrijven, Vroegop en De Mooy zullen binnen twee werkdagen na vaststelling van Herstelbesluit-2 door de raad schriftelijk aan de ABRvS berichten dat Herstelbesluit-2 volledig tegemoet komt aan hun bezwaren tegen Herstelbesluit-1 en het Bestemmingsplan.
5. De Verenigde Bedrijven, de Vereniging Herstructurering, de Mooy en Vroegop zullen na vaststelling en bekendmaking van Herstelbesluit-2 geen rechtsmiddelen aanwenden tegen het Herstelbesluit-2 en zich onthouden van directe of indirecte betrokkenheid bij de aanwending van dergelijke rechtsmiddelen door derden. Vroegop en De Mooy staan er voor in dat rechtspersonen die behoren tot hun groep als bedoeld in artikel 2:24b BW behoren ook geen rechtsmiddelen zullen aanwenden tegen het Herstelbesluit-2 en dat die zich zullen onthouden van directe of indirecte betrokkenheid bij de aanwending van dergelijke rechtsmiddelen door derden.
6. De Gemeente zal Herstelbesluit-2 op de daartoe geëigende wijze bekendmaken en de overige partijen bij deze overeenkomst informeren binnen twee dagen na de bekendmaking.
7. Binnen twee werkdagen nadat bekend is geworden (middels van een mededeling van de ABRvS daaromtrent) dat geen beroep is ingesteld bij de ABRvS tegen het Herstelbesluit-2 zullen De Verenigde Bedrijven, De Mooy en Vroegop hun beroepen tegen het Bestemmingsplan en/of het Herstelbesluit-1 alsmede het van rechtswege ingediende beroep tegen Herstelbesluit-2 bij de ABRvS intrekken.
8. Indien door derden wel beroep is ingesteld tegen het Herstelbesluit-2 handhaven de Verenigde Bedrijven, De Mooy en Vroegop hun beroepen tegen het Bestemmingsplan en/of het Herstelbesluit-1.

In die situatie zullen Partijen evenwel gezamenlijk optrekken om al het redelijke te doen wat in hun vermogen ligt om te zorgen dat het beroep van derden tegen het Herstelbesluit-2 niet zal slagen.

9. Indien een beroep van derden tegen Herstelbesluit-2 onverhoopt mocht slagen, zullen Partijen al het redelijke te doen wat in hun vermogen ligt om met inachtneming van de uitgangspunten zoals verwoord in Herstelbesluit-2 gezamenlijk na te gaan hoe het Bestemmingsplan alsnog zo kan worden aangepast dat zoveel mogelijk wordt aangesloten bij Herstelbesluit-2 en het op dat moment, conform de procedure van artikel 3 tweede lid van deze overeenkomst, goedgekeurde en door de aldaar genoemde Partijen gedragen Masterplan en tevens het risico op vernietiging daarvan zoveel mogelijk wordt beperkt.

Artikel 2 – Afspraken verband houdende met Herstelbesluit-2

1. Gelet op de bevindingen van Goudappel Coffeng gelden de volgende nadere afspraken:
    a) Marktkwartier, de Vereniging Herstructurering en Vroegop zullen, met Marktkwartier als initiator, een beheerplan opstellen (hierna "het Beheerplan") dat ziet op parkeren binnen de contouren van het Bedrijvendeel van het Food Center Amsterdam in haar definitieve vorm met inachtneming van de eisen en aanbevelingen genoemd door Goudappel Coffeng op bladzijde 21 van haar rapport d.d. 10 maart 2016, aangehecht als **Bijlage 4**. In het Beheerplan zal een apart hoofdstuk worden opgenomen dat ziet op parkeren tijdens de transitiefase. Indien noodzakelijk zal het Masterplan op basis van de bevindingen in het rapport van Goudappel Coffeng worden aangepast, met toepassing van artikel 3 lid 2. Voornoemde partijen streven ernaar om het Beheerplan voor het in procedure brengen van het eerste uitwerkingsplan dat ziet op het bedrijvendeel van het Bestemmingsplan vast te stellen.
    b) De inrichting van het voor de gebruikers van het Bedrijvendeel van het Food Center Amsterdam openbare deel (zoals wegen, parkeervakken etc.) in haar definitieve vorm zal door Marktkwartier worden uitgevoerd met inachtneming van het Beheerplan en het Bestemmingsplan (Herstelbesluit-2 daaronder begrepen).
    c) Indien uit het Beheerplan volgt dat naast de inrichting van het voor de gebruikers van het Bedrijvendeel van het Food Center Amsterdam openbare deel tevens voorschriften noodzakelijk zijn waaraan de gebruikers van het openbare deel van het Bedrijvendeel van het Food Center Amsterdam zich dienen te houden, dan zullen Marktkwartier, de Vereniging Herstructurering en Vroegop in gezamenlijk overleg vaststellen op welke wijze deze voorschriften aan de gebruikers worden opgelegd.
2. Marktkwartier en de Vereniging Herstructurering zullen in de nog te sluiten Hoofdlijnen Overeenkomst vastleggen op welke wijze wordt omgegaan met parkeren in de transitiefase.
3. De Verenigde Bedrijven kan geen rechten ontlenen aan dit artikel, noch heeft zij op grond van dit artikel verplichtingen.

Artikel 3 – Masterplan en uitwerkingsplannen

1. Marktkwartier zal geen uitwerkingsplannen (waaronder ook wordt begrepen wijzigingsplannen, bestemmingsplanherzieningen en/of omgevingsvergunningen in afwijking van het Bestemmingsplan) en of herstelbesluiten van het Bestemmingsplan (en bijbehorend Herstelbesluit-2) voor het Bedrijvendeel aan de Gemeente ter goedkeuring aanbieden die in strijd zijn met het Masterplan of een conform lid 2 van dit artikel 3 gewijzigde versie van het Masterplan en/of het Herstelbesluit-2.
2. Partijen, met uitzondering van de Gemeente, zijn overeengekomen dat Marktkwartier wijzigingen van het Masterplan zowel met de Vereniging Herstructurering als Vroegop op voorhand zal bespreken en aan de Vereniging Herstructurering en Vroegop ter goedkeuring zal voorleggen. Indien Vroegop en de Vereniging Herstructurering geen overeenstemming kunnen bereiken over de vraag of een wijziging dient te worden goed- of afgekeurd en binnen een redelijke termijn ook geen voor Marktkwartier, de Vereniging Herstructurering en Vroegop acceptabel compromis kan worden bereikt, dan prevaleert het door de Vereniging Herstructurering vertegenwoordigde algemene belang boven het belang van Vroegop en is de goed- of afkeuring van de wijziging door de Vereniging Herstructurering doorslaggevend.
3. a. Marktkwartier, Vroegop en VH komen overeen dat Marktkwartier voor dat gedeelte van het bestemmingsvlak dat in het plangebied van Herstelbesluit-2 is bestemd als "Bedrijventerrein" geen wijzigingsplan als bedoeld in artikel 19.1.1 onder a van het Herstelbesluit-2 naar de bestemming "Woongebied - Uit te werken" aan de Gemeente ter goedkeuring zal aanbieden, vóórdat voor (een

deel van) dit terrein zowel een wijzigingsplan als bedoeld in artikel 19.1.1 onder a van het Herstelbesluit-2 naar de bestemming "Bedrijventerrein-Uit te werken" is vastgesteld en onherroepelijk is geworden als een uitwerkingsplan als bedoeld in artikel 10 van het Herstelbesluit-2 is vastgesteld en onherroepelijk is geworden.

b. Marktkwartier, Vroeg en VH komen overeen dat indien Marktkwartier woningen zal gaan realiseren in het dat gedeelte van het bestemmingsvlak dat in het plangebied van Herstelbesluit-2 is bestemd als "Bedrijventerrein" en Marktkwartier maatregelen wenst te nemen in het Bedrijvendeel (nog te realiseren of reeds gerealiseerde gebouwen daaronder begrepen) ter bescherming van het woon- en leefmilieu van deze woningen, Vroegop en VH zich zullen inspannen om de uitvoering van die maatregelen mogelijk te maken mits Marktkwartier alsdan toezegt om de kosten van die maatregelen voor haar rekening te nemen en deze maatregelen geen hinder opleveren voor de normale bedrijfsvoering op het Bedrijvendeel.

4. De Gemeente bevestigt dat zij binnen de kaders van de REOK geen (eigen) uitwerkingsplannen voor het Bedrijvendeel van het nieuwe Food Center Amsterdam zal opstellen, maar dat zowel het primaat als het initiatief hiertoe bij Marktkwartier ligt. Marktkwartier zal concept-uitwerkingsplannen alleen aanbieden ter vaststelling aan de Gemeente na afstemming met de Vereniging Herstructurering en Vroegop en in overeenstemming met het Masterplan, of een conform artikel 3 lid 2 aangepast Masterplan.
5. Indien Marktkwartier en de Vereniging Herstructurering gezamenlijk constateren dat geen overeenstemming kan worden bereikt over de herontwikkeling van het Bedrijvendeel van het nieuwe Food Center Amsterdam, dan is niet langer de goedkeuring door de Vereniging Herstructurering en Vroegop zoals bedoeld in lid 2 van dit artikel benodigd om tot wijziging van het Masterplan over te gaan en is ook lid 3 van dit artikel niet meer van toepassing. De Vereniging Herstructurering en Marktkwartier zullen in dat geval met elkaar in overleg treden over de ruimtelijke invulling van het Bedrijvendeel van het nieuwe Food Center Amsterdam.
6. De Verenigde Bedrijven kan geen rechten ontlenen aan dit artikel, noch heeft zij op grond van dit artikel verplichtingen.

Artikel 4 – Diversen

1. Partijen zullen met al hetgeen redelijkerwijs in hun vermogen ligt, een adequate en voorspoedige uitvoering van het Herstelbesluit-2 bevorderen. Indien ter uitvoering van het Herstelbesluit-2 nadere afspraken nodig zijn, zullen Partijen hieraan medewerking verlenen. Deze nadere afspraken zullen schriftelijk, middels een allonge op deze overeenkomst, worden vastgelegd.
2. Op deze overeenkomst is Nederlands recht van toepassing. Geschillen die voortvloeien uit deze overeenkomst (bezwaar en beroep tegen besluiten van de Gemeente daar uitdrukkelijk niet onder begrepen) zullen uitsluitend worden voorgelegd aan de bevoegde rechter te Amsterdam. Tegen een uitspraak van de rechter kunnen door Partijen rechtsmiddelen (beroep en cassatie) worden ingediend.
3. Indien enige bepaling in deze overeenkomst ongeldig of niet afdwingbaar blijkt te zijn, dan zullen de overige bepalingen worden uitgelegd alsof de ongeldige of niet afdwingbare bepaling niet zou zijn opgenomen; de ongeldige of niet afdwingbare bepaling zal worden geacht te zijn vervangen door een geldige en afdwingbare bepaling die de bedoeling van Partijen met de desbetreffende bepaling zo dicht mogelijk benadert.
4. Deze overeenkomst kan "in counterparts" worden getekend.

Aldus overeengekomen en in twaalfvoud getekend met parafen op elk van de voorgaande pagina's.

I. Gemeente Amsterdam, voor deze, gemachtigd conform het aangehechte besluit van het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Amsterdam van 12 april 2016,

~~De heer E.E. van der Laan, burgemeester~~ De heer P.V.W. van Rossum, directeur Grond en Ontwikkeling

Datum van ondertekening: 19/4/2016

Plaats van ondertekening: Amsterdam

~~Datum ondertekening:~~ .....
~~Plaats van ondertekening: Amsterdam~~

-de handtekeningen van partijen II tot en met XII volgen op de volgende twee pagina's-

II. Ballast Nedam Bouw & Ontwikkeling B.V.

.....
de heer A.M. de Backker
Datum ondertekening: .....
Plaats van ondertekening: .....

.....
de heer L.W.H. Rijpert
datum ondertekening: .....
Plaats van ondertekening: .....

III. VolkerWessels Vastgoed B.V.

.....
de heer M.H. Schipper
Datum ondertekening: .....
Plaats van ondertekening: .....

.....
de heer H.J.W.B. Spanjers
datum ondertekening: .....
Plaats van ondertekening: .....

IV. Verenigde Bedrijven Centrale Groothandels Markt

.....
de heer W. de Graaf, voorzitter
Datum ondertekening: .....
Plaats van ondertekening: .....

.....
de heer H. Jenster, secretaris
Datum ondertekening: .....
Plaats van ondertekening: .....

V. Gebroeders De Mooy B.V.

.....
de heer R. de Mooy, directeur
Datum ondertekening: .....
Plaats van ondertekening: .....

VI. Vroegop Ruhe & Co B.V.

.....
de heer P. Vroegop
Datum ondertekening: .....
Plaats van ondertekening: .....

VII. B.V. Levensmiddelengroothandel "De Kweker"

.....
de heer P. Vroegop
Datum ondertekening: .....
Plaats van ondertekening: .....

-de handtekeningen van partijen VIII tot en met XII volgen op de volgende pagina-

VIII. Windig Onroerend Goed B.V.

de heer P. Vroegop
Datum ondertekening: .....
Plaats van ondertekening: .....

IX. B.V. Onroerende Goederenmaatschappij van Vroegop Ruhe & Co

de heer P. Vroegop
Datum ondertekening: .....
Plaats van ondertekening: .....

X. Vroegop AGF B.V.

.....
de heer P. Vroegop
Datum ondertekening: .....
Plaats van ondertekening: .....

.....
de heer A. Vroegop
Datum ondertekening: .....
Plaats van ondertekening: .....

XI. Exploitatiemaatschappij Wheere B.V.

.....
de heer P. Vroegop
Datum ondertekening: .....
Plaats van ondertekening: .....

XII. Vereniging Herstructurering Food Center Amsterdam

.....
de heer E. Fischer, voorzitter
Datum ondertekening: .....
Plaats van ondertekening: .....

.....
de heer A. van der Meer, secretaris
Datum ondertekening: .....
Plaats van ondertekening: .....

Nummer ZD2016-000907

Directie directie sb

Dienst rve ruimte en duurzaamheid

Gemeente Amsterdam

College van burgemeester en wethouders B&W

Voordracht voor de collegevergadering van 12 april 2016

Portefeuille Ruimtelijke Ordening

Agendapunt 0

Tekst van openbare besluiten wordt gepubliceerd

Onderwerp

Vaststellen van het bestemmingsplan Food Center Amsterdam (2e Herstelbesluit)

Tekst van openbare besluiten wordt gepubliceerd

Het college van burgemeester en wethouders besluit

I. Akkoord te gaan met de concept raadsvoordracht, waarin de gemeenteraad wordt voorgesteld om de volgende besluiten te nemen:
1. Het bestemmingsplan Food Center Amsterdam, bestaande uit de verbeelding en regels en vergezeld van een toelichting, met identificatienummer: NL.IMRO.0363.E1204BPSTD-VG02, in elektronische en analoge vorm vastgesteld op 1 april 2015, in navolging van de (tussen)uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 17 december 2014 (201402766/R6) opnieuw op gebreken te herstellen en te wijzigen overeenkomstig de van dit besluit onderdeel uitmakende Nota van Wijzigingen, als het bestemmingsplan Food Center Amsterdam (2e Herstelbesluit), bestaande uit de verbeelding en regels en vergezeld van een toelichting, met identificatienummer NL.IMRO.0363.E1204BPSTD-VG03, waarbij voor de locatie van de geometrische planobjecten gebruik gemaakt is van een ondergrond welke ontleend is aan de Grootschalige Basiskaart Amsterdam, versie 9 april 2013, 2. geen exploitatieplan vast te stellen;3. dat afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Crisis en herstelwet van toepassing is.
II. In te stemmen met de Overeenkomst Bestemmingsplan Food Center Amsterdam, tussen de gemeente Amsterdam, VolkerWessels Vastgoed B.V. en Ballast Nedam Bouw& Ontwikkeling B.V. (hierna: Marktkwartier), de Verenigde Bedrijven Centrale Groothandelsmarkt en de Vereniging Herstructurering Food Center Amsterdam, Vroegop Ruhe & Co B.V. e.a. en dat de burgemeester de directeur van Grond & Ontwikkeling machtigt om de overeenkomst namens de gemeente aan te gaan.

Kernboodschap

Het voorliggende bestemmingsplan wordt het actuele toetsingskader voor uitwerkingsplannen om omgevingsvergunningen te verlenen en maakt de beoogde ontwikkelingen op het Food Center Amsterdam juridisch planologisch mogelijk.

Gemeente Amsterdam

College van burgemeester en wethouders

B&W

Gemeente Amsterdam

uitslagenlijst (Concept), 12 april 2016

1. Opening

2. Goedkeuren (concept) besluitenlijsten

a)	Goedkeuren (concept) besluitenlijst d.d. 5 april 2016	Goedgekeurd en vastgesteld
b)	Goedkeuren (concept) geheime besluitenlijst d.d. 5 april 2016	Goedgekeurd en vastgesteld met inachtneming van wijzigingen

3. Ingekomen stukken — Voor kennisgeving aangenomen

a)	Lijsten met adviezen DMC en DJZ (regulier en spoedvoordrachten)	Voor kennisgeving aangenomen

4. Representatielijst — Conform besloten met inachtneming van wijzigingen (bijlage)

5. Hamerstukken

<u>Economie (7)</u>

A1	Kennis nemen van de resultaten van de draagvlakmetingen voor tien bedrijveninvesteringszones en besluit tot het in werking treden van zeven BIZ-verordeningen op de dag na publicatie in het Gemeenteblad van dit besluit (ZD2016-002419)	Conform besloten

6. Mededelingen en rondvraag

7. Reflectie

8. Bespreekstukken

Gemeentelijk Vastgoed (36)

B1	Beantwoorden schriftelijke vragen van het raadslid Shahsavari over de Marching Band (ZD2016-002207)	Conform besloten
B2	Beantwoording nadere schriftelijke vragen van het lid Torn (VVD) op zijn schriftelijke vragen van 9 oktober 2015 inzake gemeentelijke villa's (ZD2016-000938)	Conform besloten
B3	Extern inhuren makelaar verkoopteam gemeentelijk vastgoed (ZD2016-001564)	Conform besloten

Duurzaamheid (23)

B4	Deelname Compact of Mayors (ZD2015-009698)	Conform besloten
B5	Vrijgeven van het concept Uitvoeringsplan Afval voor advies Bestuurscommissies (ZD2016-001721)	Conform besloten, voorts wordt de portefeuillehouder gemachtigd om de ondertekening van de collegebrief aan te passen

Onderwijs (18)

B6	Verstrekken eenmalige subsidie JINC jan-jun 2016 (ZD2016-002444)	Conform besloten

Bouwen en Wonen (39)

B7	Mandaatbesluit directeur rve wonen	Conform besloten

(ZD2016-002605)

B8	Protocol verstrekken gegevens handhaving Wonen aan Belastingen (ZD2016-002082)	Conform besloten

Zorg en Welzijn (28)

B9	Teruggenomen	nvt
B10	lidmaatschap Alliantie Nederland Rookvrij (ZD2016-001634	Conform besloten
B11	stedelijk kader "Afspraken Basisvoorzieningen in de stadsdelen 2017-2018" (ZD2016-002434)	Conform besloten

Algemene Zaken (3)
ICT (25)

B12	Beantwoording raadsinitiatief Open Raadsinformatie (ZD2016-002348)	Aangehouden voor (evt) aanpassingen

Algemene Zaken (3)

B13	Voorstel versterking samenwerking Metropoolregio Amsterdam (ZD2016-002142)	Conform besloten
B14	Beantwoording schriftelijke vragen van het raadslid mevrouw Van Soest (PvdO) inzake de komst van filmmaker Roger Ross Williams (ZD2016-002336)	Conform besloten, voorts wordt de portefeuillehouder gemachtigd tot het maken van tekstuele wijzigingen

Grondzaken (32)

B15	Parkeernorm Sloterdijk-Centrum, N-kavel B&W (ZD2016-002755)	Conform besloten

Ruimtelijke Ordening (31)
Grondzaken (32)
Sport en Recreatie (30)

B16	Bestuurlijke reactie op initiatiefvoorstel 'Sportief Zeeburgereiland' van het raadslid dhr. Van der Ree (VVD) (ZD2016-002377)	Conform besloten

Ruimtelijke Ordening (31)

B17	Afwijken van het advies van de Commissie voor welstand en monumenten (CWM) voor het project Ertskade (ZD2016-000723)	Conform besloten
B18	Instemmen met externe inhuur ten behoeve van Leef! Zuidas (ZD2016-002573)	Teruggenomen
B19	Vaststellen van het bestemmingsplan Food Center Amsterdam (2e Herstelbesluit) (ZD2016-000907)	Conform besloten
B20	Vaststellen van het ontwerpbestemmingsplan "Paraplubestemmingsplan Ligplaatsen passagiersvaartuigen" (ZD2016-000895)	Conform besloten
B21	Vaststellen van het uitwerkingsplan De Bongerddeelgebied 4A (ZD2016-001277)	Conform besloten

Verkeer en Vervoer (35)

B22	Bestuurlijke reactie initiatiefvoorstel 'Bescherm de voetgangersruimte; eerherstel voor het amsterdammertje' (ZD2016-000958)	Conform besloten, voorts wordt de portefeuillehouder gemachtigd om de bestuurlijke reactie van de juiste ondertekening te voorzien

Verkeer en Vervoer (35)
Openbare Ruimte en Groen(24)

B23	Instemmen met actualisatie project Leidseplein (ZD2016-002557)	Conform besloten, voorts wordt de portefeuillehouder gemachtigd tot het maken van tekstuele wijzigingen en de

		brief van de juiste ondertekening te voorzien
Verkeer en Vervoer (35) Openbare Ruimte en Groen(24) Inkoop(37)		
B24	kabinet(Vaststellen Besparingspotentieel scenario maatregelen Slagvaardige Overheid & Inkoop Groen, Reiniging en Openbare Ruimte) (ZD2016-002296)	Teruggenomen
Waterbeheer (16) Bouwen en Wonen (39) Grondzaken (32)		
B25	Kosten aanleg nieuwe riolering; reactie op motie 1449 (Poot c.s.) d.d. 17 december 2015 (ZD2016-001462)	Aangehouden voor aanpassingen
Jeugd (19)		
B26	Vaststellen Calamiteitenprotocol, opgenomen in het 'Draaiboek coördineren en leren van calamiteiten in de jeugdhulp' (ZD2016-002769)	Conform besloten
Werk, Inkomen en Participatie (43)		
B27	Vaststellen jaarrapportage Aanpak Jeugdwerkloosheid 2015 (ZD2016-002739)	Conform besloten, voorts wordt de portefeuillehouder gemachtigd tot het kiezen van het moment van openbaarmaking
Economie (7)		
B28	Instemmen met de beantwoording schriftelijke vragen van het lid N.T. Bakker van 4 maart 2016 inzake de plannen voor een warenhuis aan het Rokin (ZD2016-002428)	Conform besloten, voorts wordt de portefeuillehouder gemachtigd tot het maken van tekstuele wijzigingen
B29	Kennisnemen van de voorbereidingen voor de	Teruggenomen

collegevergadering op locatie bij Damen Shiprepair Amsterdam en de voorbereiding voor de aansluitende lunch met vertegenwoordigers van het georganiseerd bedrijfsleven (ZD2016-002439)

Sport en Recreatie (30)

B30	Vaststellen kredieten vervangingsinvesteringen velden Oost (ZD2016-001534)	Conform besloten

9. Geheime Stukken

Financiën (14)

D1	kabinet (ZD2016-002725)	Conform besloten, voorts wordt de portefeuillehouder gemachtigd tot het maken van tekstuele wijzigingen en het openbaar maken van de voordracht (na afronding van de machtiging)

Openbare Orde en Veiligheid (4)

D2	kabinet (ZD2016-002542)	Conform besloten, voorts wordt de portefeuillehouder gemachtigd tot het maken van tekstuele wijzigingen en het openbaar maken van de voordracht (na afronding van de machtiging)

Algemene Zaken (3)
Deelnemingen (12)

D3	kabinet	Conform besloten, voorts wordt de portefeuillehouder gemachtigd tot het wijzigen van de portefeuille in Deelnemingen

Deelnemingen (12)

D4	kabinet (ZD2016-002559)	Conform besloten
		Conform besloten, voorts wordt de

D5	kabinet (ZD2016-002615)	portefeuillehouder gemachtigd tot het maken van tekstuele wijzigingen

Juridische Zaken (5)

D6	kabinet (ZD2016-002762)	Aangehouden

Communicatie (6)

D7	kabinet (ZD2016-002545)	Conform besloten
D8	kabinet (ZD2016-002737)	Conform besloten, voorts wordt de portefeuillehouder gemachtigd tot het openbaar maken van de voordracht

Economie (7)

D9	kabinet (ZD2016-002548)	Conform besloten

10. Verkennende stukken

11. Actualiteiten

Diversiteit (20)

F1	kabinet (ZD2016-002877)	Conform besloten, voorts wordt de portefeuillehouder gemachtigd tot het wijzigen van de portefeuille in Algemene Zaken

Openbare Ruimte en Groen (24)

F2	kabinet (ZD2016-002768)	Conform besloten, voorts wordt de portefeuillehouder gemachtigd tot het maken van tekstuele wijzigingen

Lucht en Zeehaven (8)

F3	Instemmen met conceptreactie op brief staatssecretaris Infrastructuur en Milieu over de relatie wonen en vliegen in de Schipholregio	Conform besloten

(ZD2016-002898)

Economie (7)

F4	instemmen met bestuurlijke reactie van het college op de hernieuwing van het coalitieakkoord 'Amsterdam blijft van iedereen' (ZD2016-002916)	Conform besloten

Financiën (14)

F5	Beperkt kabinet (ZD2016-002937)	Conform besloten, voorts wordt de portefeuillehouder gemachtigd tot het maken van tekstuele wijzigingen

12. Mondelinge actualiteiten

13. Sluiting

BIJLAGE 4

CITY LOGISTICS — 03/12/2022

Wat moet er komen in de stadslogistieke plannen van de 4G wethouders?

0

De mobiliteitswethouders van de vier grote gemeenten hebben nu een halfjaar mogen snuffelen aan de grote vragen in hun gemeente. De komende maanden moet dat landen in plannen voor infrastructuur, ruimte voor voetgangers en fietsers, verkeersveiligheid, deelmobiliteit en natuurlijk stadslogistiek.

Als gemeente heb je hierbij vijf rollen: reguleren en handhaven, faciliteren, stimuleren, coördineren en experimenteren. Wat moet er komen in de stadslogistieke plannen? Die plannen moeten duidelijke handvatten bieden voor bedrijven in bijvoorbeeld de bouw, horeca, pakket en servicelogistiek; wat staat ze te wachten? Ik heb acht suggesties voor de wethouders.

1. Welke problemen wil je oplossen?

Stel vast welke problemen je de komende 3 jaar wil oplossen en in welke buurten. Is het een ruimteprobleem (minder voertuigen), een handhavingsprobleem zoals bij stoepparkeren, gaat het om schone lucht, de flitsbezorgers, wil je minder ongevallen met vrachtverkeer of kan de infrastructuur al dat zware verkeer niet meer aan?

Stadslogistiek is overigens niet alleen vervelend, maar ook waardevol voor de lokale bewoners en ondernemers. Zonder logistiek staat alles stil. Het balanceren van de vaak tegenstrijdige belangen moet vooraf gebeuren; stadslogistiek is onderdeel van mobiliteit, en **mobiliteit is een afgeleide van wat voor stad je wilt zijn voor wie**. Maak duidelijke keuzes en stel prioriteiten die passen bij de middelen die je hebt.

2. Ben concreet over zero emissie zones (en ontheffingen)

Bovenaan de wensenlijst van ondernemers staat **duidelijkheid over de aangekondigde zero emissie zones**, de ontheffingen, de invoerdatum en toelating van hybride voertuigen. Dat raakt iedere ondernemer die in de stad moet zijn. De gemeenten moeten daarvoor nog veel doen en het dreigt nu met alle lokale ontheffingen vijftig-tinten-grijs te worden. Overigens, de problemen met netcongestie? **Dat laat je de bedrijven zelf oplossen**.

3. Werk gebiedsgericht

De aandacht voor duurzame gebiedsontwikkeling verbreedt zich de laatste jaren steeds meer naar een integrale aanpak waarbij stadslogistiek beter wordt afgestemd met ruimtelijke en mobiliteitsontwikkelingen. Daarbij is maatwerk en gebiedsgerichte aanpak nodig.

De stadslogistieke plannen moeten daarom per buurt worden opgesteld afhankelijk van de morfologie van die buurt. Is het een nieuwe woon-werk buurt, een drukke binnenstad of een wijk waar de komende jaren de bereikbaarheid in het geding is? Wat zijn de uitdagingen?

Een Handleiding Logistiek en **Duurzame Gebiedsontwikkeling** wordt op dit moment ontwikkeld voor het CROW. Ook zijn methoden als **SUMP en SULP** beschikbaar met veel Europese praktijkvoorbeelden; wat werkt wel en niet? Gaat het wiel niet uitvinden.

Bij de gebiedsgerichte aanpak staan de ontvangers in vooral de horeca en retail centraal, maar ook de partijen in de thuisbezorging (pakjes, maaltijden en boodschappen). Welke afspraken ga je met ze maken? Welke maatregelen ga je nemen zoals voorkeursroutes, voertuigbeperkingen (gewicht, lengte, aslast), snelheid, venstertijden en ruimte voor laden en lossen (en de handhaving daarop)? Zijn **buurthubs** misschien een oplossing? Met deze aanpak leg je de basis voor **intelligent toegangsbeheer**.

4. Pak bouwlogistiek aan

Bouwlogistiek is de grootste stadslogistieke stroom. Veel zwaar verkeer, met grote pieken en dalen en eindeloos veel bouw- en servicebusjes. **Als grote opdrachtgever**, en vergunningverlener, kun je als gemeente hier op korte termijn veel bereiken. Denk aan het stellen van scherpe **bouwlogistieke eisen** bij de aanbesteding en in de grondportefeuilles en het stellen van logistieke eisen bij het verlenen van een omgevingsvergunning. Dit kan gebeuren voor bouwveiligheid, of voorwaarden bij de uitvoering, zoals in een BLVC-plan (voor Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie).

Arjan Walinga van Bouwend Nederland ziet hierin ook een win-win scenario voor gemeenten en bouwers. Aan de ene kant zorgt duurzame bouwlogistiek in steden voor minder congestie, meer veiligheid én verminderde uitstoot. Aan de andere kant dwingt het bouwers tot het verminderen van vervuilende bewegingen door meer efficiëntie met uiteindelijk lagere kosten.

5. Verkeersveiligheid: pak gedrag aan en handhaaf streng

Zwaar vrachtverkeer en bestelbusjes zijn oververtegenwoordigd in ongevallen met gewonden; twee tot drie keer vaker dan personenvoertuigen. En, de gevolgen van het ongeval zijn vaak ernstiger.

In de vier grote steden vallen elk jaar zo'n 400 ernstig gewonden met ongevallen met vrachtverkeer. Soms door te hard rijden, de dode hoek of simpelweg onoplettendheid. Fietsers en voetgangers zijn meestal het slachtoffer. Dat is zorgwekkend.

Een **stadslogistiek plan waarin geen aandacht is voor verkeersveiligheid is niet af**. Maak een plan voor de aanpak van het gedrag van chauffeurs en handhaaf streng. Het excuus 'je kan er toch langs' is niet meer van deze tijd. Vergeet in de plannen niet de groeiende groep maaltijd- en flitsbezorgers.

Pas waar dat zinvol is de infrastructuur aan, geef data over het verkeer (voor **spitsmijden, scholen mijden**) en regel de verkeerslichten beter. Overweeg op langere termijn de inzet op **Direct Vision** (vrachtwagens zonder de dode hoek).

6. Maak ruimte voor stadslogistiek

Veel colleges lijken korte termijn grondopbrengsten na te jagen en weinig oog te hebben voor het lange termijn maatschappelijk belang van logistieke ruimte rond de stad (ook voor dark kitchens en bouwhubs aan het water). Slechts een enkele gemeente heeft **een toekomstgerichte hubstrategie**; welke ruimte is nodig, waar is die ruimte en welke eisen stel je aan bedrijven die zich daar gaan vestigen? Met zo'n strategie kunnen gemeenten het bedrijfsleven aanspreken op hun verantwoordelijkheid voor een duurzame stadslogistiek.

7. Werk samen met koplopers

Gemeenten kozen in het verleden voor samenwerking met branche-organisaties. De vraag is of samenwerking met koplopers in de verschillende sectoren die het goede voorbeeld geven niet veel beter is. Hoe kun je ze faciliteren? Communicatie en kennisdeling met het bedrijfsleven organiseer je in lokale Logistiek010, Logistiek020, Logistiek030 en Logistiek070 netwerken. Je wilt uiteindelijk het gedrag van het bedrijfsleven veranderen. Dat kan niet van achter je bureau. Vergeet daarbij niet de samenwerking met bedrijven die software leveren voor de boordcomputers; hoe betrek je zo de chauffeur bij een slimme, veilige en schone stadslogistiek?

Leveranciers en logistiek dienstverleners zien door de chauffeurtekorten en lastig bereikbare binnensteden wel het nut, maar nog niet de noodzaak van innovatie of samenwerking in. Wil je succesvolle experimenten zoals bundeling (met white label) of vervoer over water mogelijk maken, dan moet de overheid aan ondernemers zekerheid en duidelijkheid over deelname geven. Geef experimenten de ruimte om te slagen.

8. Zorg voor voldoende middelen

De aanpak van stadslogistiek vergt de inzet van vele gemeentelijke afdelingen en stadsdelen. Stem de plannen af binnen de gemeente over bijvoorbeeld wie welk mandaat krijgt. En wat waren de geleerde lessen van de vorige coalities (en hun plannen)? Waarom is er tot nu toe zo weinig bereikt?

De uitvoering van alle ambities kan niet zonder betrokken ambtenaren. Je hebt een stadslogistiek team nodig van 6 tot 10 beleidsmakers naast de nodige uitvoerende en handhavende capaciteit en middelen voor onderzoek en eigen experimenten (zoals met **publieke inkoop** en verduurzaming van de gemeentelijke vloot).

Investeer je nu niet, dan gaat het niet gebeuren en groeit de stadslogistiek ongehinderd door. Dan blijven de vieze lucht, congestie, stoepparkeren en verkeersonveiligheid. Dan wordt de stad er niet aantrekkelijker op en zeker niet autoluwer.

Walther Ploos van Amstel.

Bron: https://www.waltherploosvanamstel.nl/wat-moet-er-komen-in-de-stadslogistieke-plannen-van-de-4g/

BIJLAGE 5

AMSTERDAM — 01/11/2022

Kloppen de plannen van het Amsterdamse Food Center?

0

Op 13 september 2022 heeft het college het eerste **uitwerkingsplan** voor het **Food Center Amsterdam (FCA)** vrijgegeven voor inspraak. Amsterdammers kunnen van 29 september tot en met **9 november reageren op het plan**. Is het plan toekomstvast voor de belangrijke stadslogistieke functie van het Amsterdamse Food Center voor de Buik van Amsterdam? Ik twijfel.

De historische functie van het FCA

De markten hebben de afgelopen eeuwen in de stad voor veel overlast gezorgd. Aan het begin van deze eeuw werden de aardappelen, groenten en fruit aan de kade van de Marnixstraat verhandeld. De wederverkopers konden daar bij de grossiers terecht en de huisvrouwen bezochten de marktkooplui. Er waren weinig regels en er was nauwelijks toezicht. Door toename van het autoverkeer ontstond zo'n verkeerschaos dat de gemeente besloot tot verhuizing. **In 1934 werd de Centrale Markt aan de Jan van Galenstraat geopend**. In 1977 werd de Centrale Markt omgedoopt in Centrale Groothandelsmarkt. Voorzien van een fris en modern logo heet de markt sinds 1998 Food Center Amsterdam. Er zijn circa 80 groothandelsbedrijven die dagelijks de Amsterdamse horeca en detailhandel bevoorraden.

Herontwikkeling

Het gebied wordt de komende jaren helemaal opnieuw ontwikkeld. Het groothandelscentrum voor food komt op een deel van het terrein terug in een gemoderniseerde en compactere vorm; ten minste 90.000 m^2 BVO nieuwe bedrijfsbebouwing. Hierdoor komt in het zuiden ruimte vrij voor een nieuwe woonwijk en voorzieningen. In het Marktkwartier komen 1.700 woningen.

Stadslogistieke hub

Het FCA is in het **Amsterdamse stadslogistieke beleid** één van de maatregelen voor een slimmere aanpak. Het FCA is één van de bestaande distributiecentra (cargohub) in de stad. **Een cargohub is een distributiecentrum**, bij voorkeur aan de rand van de stad en op een goed bereikbare locatie, waar goederen kunnen worden overgeslagen op schoon (liefst elektrisch) natransport de stad in. Cargohubs zijn gedeelde faciliteiten met

andere bedrijven. De toekomst van stadslogistiek is namelijk in samen bundelen, samen delen van capaciteiten delen en samen innoveren om de klant steeds beter van dienst te zijn.

In de plannen ontbreekt een onderbouwing van de regionale cargohubstructuur voor food service en horeca (waarvan het FCA een onderdeel moet zijn).

Is een hub genoeg, of zijn drie of meer hubs in de regio nodig? De bevoorrading van de Amsterdamse food service en horeca is de laatste decennia steeds verder versnipperd waardoor de **horecalogistiek steeds minder gebundeld** plaats vindt. Een visie op de toekomst hiervan, en de rol van het FCA, ontbreekt in de plannen.

De politieke vraag is of de maatschappelijke waarde voor stadslogistiek in de regio niet zwaarder moet wegen dan die van andere functie? Die maatschappelijke waarde ontstaat pas bij samenwerking en verdichting (meer doen op minder vierkante meters). Niet bij versnippering van de stadslogistiek.

Ook mist een visie op duurzame productie en verwerking op het FCA; hiervoor lijkt geen ruimte te zijn. Met de opkomst van bijvoorbeeld **dark kitchens** en urban farming wordt geen rekening gehouden. Die dark kitchens hebben een grote invloed op de rol van het FCA en de bedrijven die er gevestigd zijn. **Een toets van de plannen met inzichten van FSIN is nodig**.

De cargohubstructuur bepaalt de rol van de verschillende cargohubs (welke hub gaat welke stadsdelen bedienen?), de toekomstige volumes, en daarmee de vervoersbewegingen (ook **over water**), waarin het FCA moet voorzien. De gemeente Amsterdam is wel **bezig met die cargohubstructuur**. Maar, een concrete vertaalslag naar de toekomst van het FCA mist vooralsnog in de plannen die nu ter inspraak liggen.

Verduurzamen

De opmerking dat door de herontwikkeling van het plangebied het FCA zal worden verduurzaamd zodat het FCA een nog belangrijkere rol kan spelen als cargohub is weinig concreet; hoe dan? Hoe een duurzame koudevoorziening, het opzetten van duurzame logistiek en afvalinzameling, en de realisatie van een grote hoeveelheid zonnepanelen op de daken kan bijdragen aan meer duurzaamheid verdient verdere uitwerking. Is er straks voldoende energie voor de koelcellen en het laden van elektrische vrachtwagens?

Over de interne verkeersplannen is goed nagedacht

Over de interne verkeersplannen is goed nagedacht. Bestaande knelpunten worden aangepakt. Voor een efficiënte en hygiënische bedrijfsvoering is het van belang dat de aanvoer van goederen aan de ene zijde van de bedrijfsunit plaatsvindt en de afvoer (handel) aan de andere zijde. Elke bedrijfsunit wordt daardoor gerealiseerd volgens het doorstroomprincipe.

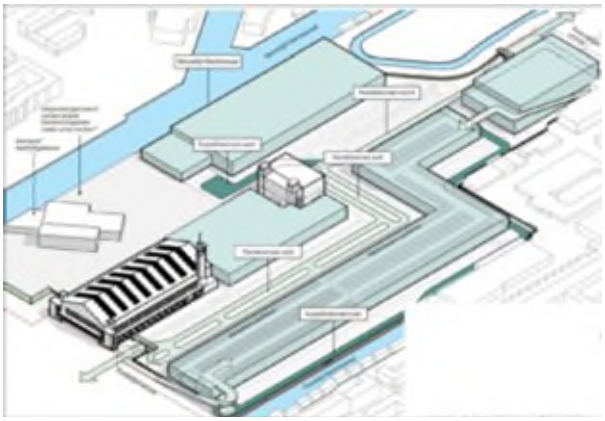
De inrichting van het terrein wordt mede ingegeven door de wens om de verkeersstromen voor het nieuwe FCA al zoveel mogelijk buiten de poort van het bedrijventerrein van elkaar te scheiden. Door het ontvlechten van vrachtverkeer (zwaar verkeer) en personeel- en klantenverkeer (licht verkeer) wordt de verkeersveiligheid op het terrein en de Zeebergerweg bevorderd.

De vraag is wat de snelle opkomst van vrachtfietsen en licht elektrische voertuigen in de bevoorrading van food service en horeca (zoals TringTring, E-bakkie en Foodlogica) en het de groei van het vervoer over water de stad in gaat betekenen.

Zijn de verkeersplannen hierop berekend? Bij het bepalen van de noodzakelijke parkeerruimte (ook voor laden van elektrische voertuigen) lijkt daarmee geen rekening te zijn gehouden. En is er voldoende ruimte voor het laden en lossen van boten?

Er komen handelsstraten en expeditiestraten. Het vrachtverkeer wordt grotendeels afgewikkeld via een expeditiestraat zodat de bedrijven aan de achterzijde van hun units kunnen worden bevoorraad. Er komt voldoende ruimte om veilig met grote vrachtwagens te manoeuvreren. De onderbouwing van de parkeernorm ontbreekt echter. Deze is afhankelijk van de feitelijke programmering van het terrein.

Het vrachtwagenparkeren met koelinstallaties zal inpandig plaatsvinden. Er mag geen geluidsoverlast voor omwonenden zijn. Dat wordt nog een uitdaging. Vrachtverkeer komt buiten de klassieke ‘venstertijden’; een cargohub werkt 24/7.



Via een hellingbaan rijden werknemers die met de auto komen direct naar één van de parkeerdaken in de oostelijke helft van het nieuwe FCA. Maar, wat gebeurt er om medewerkers te stimuleren met de fiets of het openbaar vervoer te komen?

De daken van de verschillende gebouwen worden onderling verbonden door één of meerdere bruggen. Parkeren op straatniveau is uitsluitend bedoeld voor klanten van de bedrijven en voor expeditieverkeer. Bezoekersverkeer rijdt via een handelsstraat naar de voorzijde van de bedrijfsunits. De onderbouwing van de parkeernorm voor personeel en bezoekers ontbreekt.

Is intern verhuizen wenselijk en mogelijk?

In de noordwesthoek van het nieuwe FCA-terrein is vooralsnog de nieuwbouw van De Kweker (Sligro) voorzien. De Kweker is nu nog gevestigd in een groot bedrijfsgebouw ten zuiden van de Centrale Markthal maar dat bedrijfsgebouw voldoet niet meer aan de wensen van De Kweker.

Door de ligging gaat veel van het verkeer van en naar De Kweker nu nog via de zuidelijke entree van FCA. Het bedrijfsgebouw is bovendien gelegen in het gebied dat zal worden getransformeerd naar woongebied. Verplaatsing van De Kweker naar het noorden van het FCA-terrein is daarom wenselijk.

De nieuwbouw van De Kweker is vooralsnog voorzien in de noordwesthoek, ter plaatse van het voormalige KET-terrein en enkele in 2020 gesloopte bedrijfsgebouwen. De bedrijven die zich in de gesloopte bedrijfsgebouwen bevonden zijn in 2020 tijdelijk verhuisd naar een andere locatie en moeten later nog eens verhuizen. Als bedrijven meerdere malen voor een verhuisopgave staan dan betekent dit hoge kosten en veel hinder. De vraag is wat deze bedrijven doen als ze weer voor die opgave staan. Blijven ze of vertrekken ze?

Wat betekenen de plannen voor de straten rond het FCA

Uit de plannen blijkt niet wat de stadslogistieke ambities betekenen voor de bereikbaarheid en verkeersveiligheid van de omliggende buurten en straten nu het FCA een ander in- en uitgang voor vrachtverkeer krijgt. Ook hier komt de vraag naar voren wat de opkomst van vrachtfietsen en licht elektrische voertuigen in de bevoorrading van klanten betekent. Met welk verkeersmanagementsysteem wordt de bereikbaarheid en verkeersveiligheid geregeld? Door bundelen van stadslogistieke stromen krijg je veel verkeer van en naar het FCA toe. Vergeet ook het bouwlogistieke verkeer niet van en naar het FCA en marktkwartier.

Kloppen de plannen van het Amsterdamse Food Center? Nog niet. Er staan nog veel vragen open over de toekomstige rol van het FCA en de toekomstige verkeersstromen rond het FCA. De vraag is zelfs of hiermee de bevoorrading van food service en horeca echt gaat verbeteren.

Misschien moeten de plannenmakers **de Outlook Horecalogistiek van de Topsector Logistiek** er nog eens bijpakken bij de uitwerking van een volgende versie van het uitvoeringsplan.

Walther Ploos van Amstel.

Nagekomen 3 november 2022:

Het plan van de gemeente om een deel van het Food Center aan de Jan van Galenstraat te laten wijken voor woningbouw, mag gewoon doorgaan. De gemeenteraad besloot in juli 2021 om het bestaande bestemmingsplan te wijzigen. Hierdoor zou er op het marktterrein een stuk minder ruimte zijn voor de bedrijven op het terrein. Een van de bedrijven, Bidfood, ging tegen het besluit van de gemeente in beroep. **De Raad van State oordeelt nu dat de bezwaren van het bedrijf ongegrond zijn.**
Bidfood is bang dat er op het overgebleven terrein geen plek is voor een nieuwe vestiging. Daarbij zou de gemeente volgens het bedrijf ten onrechte voorbijgaan aan de 'groeibehoefte' van het bedrijf. De hoogste bestuursrechter verwerpt dit bezwaar; in het bestaande bestemmingsplan is namelijk een zogeheten 'wijzigingsbevoegdheid' opgenomen, wat een bestemmingswijziging 'planologisch aanvaardbaar' maakt. Bidfood vreesde daarnaast voor een 'belemmering van de bedrijfsvoering' omdat het huidige gebouw grenst aan het gebied waar volgens de plannen woningen moeten komen. Ook voor dat bezwaar is de Raad van State ongevoelig. "Dit betreft een onzekere toekomstige gebeurtenis, waarmee het college bij de vaststelling van het wijzigingsplan geen rekening heeft hoeven houden."

Bron: https://www.waltherploosvanamstel.nl/kloppen-de-plannen-van-het-amsterdamse-food-center/

Gemeente Amsterdam
Directeur Ruimte & Duurzaamheid
t.a.v. de heer R. de Graaf
Postbus 2758
1000 CT Amsterdam

Tevens per email: foodcenter@amsterdam.nl

Datum 27 januari 2023
Inzake Zienswijze UP 3 Gemeente Amsterdam

Zienswijze

Geachte heer De Graaf,

Als eigenaar bewoner van het appartement aan de en belanghebbende bij de ontwikkeling van het Food Centre wil ik graag mijn zienswijze indienen tegen het ontwerpuitwerkingsplan Food Center Amsterdam 3e uitwerking Woongebied West (hierna te noemen: het ontwerpuitwerkingsplan of UP3).

Bouwhoogte toekomstig 4e Ontwerpuitwerkingsplan
Hierbij verzoek ik het college van burgemeester en wethouders middels deze zienswijze om het bouwconsortium van het marktkwartier te verzoeken het 3e ontwerpuitwerkingsplan zodanig aan te passen dat er in dit deel van het te ontwikkelen marktkwartier méér hoogbouw gesitueerd wordt dan nu gepland is.

De nu geplande hoogbouw in het 4e ontwerpuitwerkingsplan, specifiek de twee hoogteaccenten van 37 meter die aan het Oostelijk Marktkanaal gepland staan, namelijk woontoren 4.1 en woontoren 6.2. uit UP4 hebben veel nadelige gevolgen voor bewoners van de bestaande woningen aan Visseringstraat. De geplande woontorens, gebouwen van 37 meter hoogte, zullen veel zon en licht wegnemen voor mij en de andere bewoners aan de Visseringstraat.
Naast een sterke afname van zon en licht, vrees ik ook veel geluidsoverlast van de geplande balkons aan deze hoge woontorens met 12 bouwlagen. Deze liggen precies in de zuidwestelijke windrichting ten opzichte van mijn woning en slaapkamer. Borrelende buren op balkons op 12 bouwlagen geven veel geluidsoverlast voor bestaande bewoners.

Door de geplande woontorens van 37 meter deels te verplaatsen van UP4 naar UP3 kan nog steeds het gewenste aantal woningen worden gerealiseerd op het gehele terrein. Het realiseren van meer hoogbouw in UP3 heeft geen nadelige gevolgen voor bestaande of toekomstige bewoners.
In het 3e uitwerkingsgebied zorgen de 37 meter hoge woontorens niet voor het wegnemen van zon- en lichtinval of geluidsoverlast voor de bewoners die aan de randen van het 3e uitwerkingsgebied wonen.

Indien geen aanpassingen worden verricht in het 3e ontwerpuitwerkingsplan zal er hoogbouw zal worden gesitueerd in het toekomstige 4e ontwerpuitwerkingsplan waardoor ik en andere bewoners veel nadelige gevolgen zullen ondervinden.

Verzoek
Ik verzoek u met het bouwconsortium te bespreken hoe de geplande hoogteaccenten voor het 4e uitwerkingsgebied, de woontorens 4.1 en 6.2, verplaatst kunnen worden naar het 3e uitwerkingsgebied.

Tevens verzoek ik u om deze zienswijze, voortbordurend op het toekomstige ontwerpuitwerkingsplan voor het 4e uitwerkingsgebied, mee te wegen in de hoogbouw effect rapportage (HER) en een voorwaardelijke verplichting in het toekomstige ontwerpuitwerkingsplan op te nemen betreffende een respectabele bouwhoogte van 18-20 meter voor het gehele uitwerkingsgebied waarop het 4e ontwerpuitwerkingsplan betrekking heeft.

Bij voorbaat dank voor uw medewerking.

Met vriendelijke groet,

Gemeente Amsterdam
Directeur Ruimte & Duurzaamheid
t.a.v. de heer R. de Graaf
Postbus 2758
1000 CT Amsterdam

Per email: foodcenter@amsterdam.nl

Datum 28-1-2023
Inzake Zienswijze UP 3 Gemeente Amsterdam

Zienswijze

Geachte heer De Graaf,

Als eigenaren van de woonark aan de Amsterdam en belanghebbende bij de ontwikkeling van het Food Centre wil ik graag onze zienswijze indienen tegen het ontwerpuitwerkingsplan Food Center Amsterdam 3e uitwerking Woongebied West (hierna te noemen: het ontwerpuitwerkingsplan of UP3).

Bouwhoogte toekomstig 4e Ontwerpuitwerkingsplan
Hierbij verzoeken wij het college van burgemeester en wethouders middels deze zienswijze om het bouwconsortium van het marktkwartier te verzoeken het 3e ontwerpuitwerkingsplan zodanig aan te passen dat er in dit deel van het te ontwikkelen marktkwartier méér hoogbouw gesitueerd wordt dan nu gepland is.

De nu geplande hoogbouw in het 4e ontwerpuitwerkingsplan, specifiek de twee hoogteaccenten van 37 meter die aan het Oostelijk Marktkanaal gepland staan, namelijk woontoren 4.1 en woontoren 6.2. uit UP4 hebben veel nadelige gevolgen voor bewoners van de bestaande woningen aan Visseringstraat. De geplande woontorens, gebouwen van 37 meter hoogte, zullen veel zon en licht wegnemen voor ons en de andere bewoners aan de Visseringstraat.
Naast een sterke afname van zon en licht, vrees ik ook veel geluidsoverlast van de geplande balkons aan deze hoge woontorens met 12 bouwlagen. Deze liggen precies in de zuidwestelijke windrichting ten opzichte van onze woning en slaapkamer. Borrelende buren op balkons op 12 bouwlagen geven veel geluidsoverlast voor bestaande bewoners.
Daarnaast zal wanneer er een sterke westenwind staat, het harder waaien rondom hoge gebouwen. Het is een feit dat windsnelheid toeneemt met hoogte. Wij wonen op het water en zullen hier dus hinder van gaan ondervinden.

Door de geplande woontorens van 37 meter deels te verplaatsen van UP4 naar UP3 kan nog steeds het gewenste aantal woningen worden gerealiseerd op het gehele terrein. Het realiseren van meer hoogbouw in UP3 heeft geen nadelige gevolgen voor bestaande of toekomstige bewoners.
In het 3e uitwerkingsgebied zorgen de 37 meter hoge woontorens niet voor het wegnemen van zon- en lichtinval of geluidsoverlast voor de bewoners die aan de randen van het 3e uitwerkingsgebied wonen.

Indien geen aanpassingen worden verricht in het 3e ontwerpuitwerkingsplan zal er hoogbouw zal worden gesitueerd in het toekomstige 4e ontwerpuitwerkingsplan waardoor ik en andere bewoners veel nadelige gevolgen zullen ondervinden.

Verzoek

Ik verzoek u met het bouwconsortium te bespreken hoe de geplande hoogteaccenten voor het 4e uitwerkingsgebied, de woontorens 4.1 en 6.2, verplaatst kunnen worden naar het 3e uitwerkingsgebied.

Tevens verzoek ik u om deze zienswijze, voortbordurend op het toekomstige ontwerpuitwerkingsplan voor het 4e uitwerkingsgebied, mee te wegen in de hoogbouw effectrapportage (HER) en een voorwaardelijke verplichting in het toekomstige ontwerpuitwerkingsplan op te nemen betreffende een respectabele bouwhoogte van 18-20 meter voor het gehele uitwerkingsgebied waarop het 4e ontwerpuitwerkingsplan betrekking heeft.

Bij voorbaat dank voor uw medewerking.

Met vriendelijke groet,

Gemeente Amsterdam
Directeur Ruimte & Duurzaamheid
t.a.v. de heer R. de Graaf
Postbus 2758
1000 CT Amsterdam

Per email: foodcenter@amsterdam.nl

Datum 29 januari 2023
Inzake Zienswijze UP 3 Gemeente Amsterdam

Zienswijze

Geachte heer De Graaf,

Als eigenaar& bewoner van het appartement en belanghebbende bij de ontwikkeling van het Food Centre wil ik graag mijn zienswijze indienen tegen het ontwerpuitwerkingsplan Food Center Amsterdam 3e uitwerking Woongebied West (hierna te noemen: het ontwerpuitwerkingsplan of UP3).

Bouwhoogte toekomstig 4e Ontwerpuitwerkingsplan
Hierbij verzoek ik het college van burgemeester en wethouders middels deze zienswijze om het bouwconsortium van het marktkwartier te verzoeken het 3e ontwerpuitwerkingsplan zodanig aan te passen dat er in dit deel van het te ontwikkelen marktkwartier méér hoogbouw gesitueerd wordt dan nu gepland is.

De nu geplande hoogbouw in het 4e ontwerpuitwerkingsplan, specifiek de twee hoogteaccenten van 37 meter die aan het Oostelijk Marktkanaal gepland staan, namelijk woontoren 4.1 en woontoren 6.2. uit UP4 hebben veel nadelige gevolgen voor bewoners van de bestaande woningen aan Visseringstraat. De geplande woontorens, gebouwen van 37 meter hoogte, zullen veel zon en licht wegnemen voor mij en de andere bewoners aan de Visseringstraat.
Naast een sterke afname van zon en licht, vrees ik ook veel geluidsoverlast van de geplande balkons aan deze hoge woontorens met 12 bouwlagen. Deze liggen precies in de zuidwestelijke windrichting ten opzichte van mijn woning en slaapkamer. Borrelende buren op balkons op 12 bouwlagen geven veel geluidsoverlast voor bestaande bewoners.

Door de geplande woontorens van 37 meter deels te verplaatsen van UP4 naar UP3 kan nog steeds het gewenste aantal woningen worden gerealiseerd op het gehele terrein. Het realiseren van meer hoogbouw in UP3 heeft geen nadelige gevolgen voor bestaande of toekomstige bewoners.
In het 3e uitwerkingsgebied zorgen de 37 meter hoge woontorens niet voor het wegnemen van zon- en lichtinval of geluidsoverlast voor de bewoners die aan de randen van het 3e uitwerkingsgebied wonen.

Indien geen aanpassingen worden verricht in het 3e ontwerpuitwerkingsplan zal er hoogbouw zal worden gesitueerd in het toekomstige 4e ontwerpuitwerkingsplan waardoor ik en andere bewoners veel nadelige gevolgen zullen ondervinden.

Verzoek
Ik verzoek u met het bouwconsortium te bespreken hoe de geplande hoogteaccenten voor het 4e uitwerkingsgebied, de woontorens 4.1 en 6.2, verplaatst kunnen worden naar het 3e uitwerkingsgebied.

Tevens verzoek ik u om deze zienswijze, voortbordurend op het toekomstige ontwerpuitwerkingsplan voor het 4e uitwerkingsgebied, mee te wegen in de hoogbouw effect rapportage (HER) en een voorwaardelijke verplichting in het toekomstige ontwerpuitwerkingsplan op te nemen betreffende een respectabele bouwhoogte van 18-20 meter voor het gehele uitwerkingsgebied waarop het 4e ontwerpuitwerkingsplan betrekking heeft.

Bij voorbaat dank voor uw medewerking.

Met vriendelijke groet,

Gemeente Amsterdam
Directeur Ruimte & Duurzaamheid
t.a.v. de heer R. de Graaf
Postbus 2758
1000 CT Amsterdam

Per email: foodcenter@amsterdam.nl

Datum 29 januari 2023
Inzake Zienswijze UP 3 Gemeente Amsterdam

Zienswijze

Geachte heer De Graaf,

Als eigenaar van het appartement aan de en belanghebbende bij de ontwikkeling van het Food Centre wil ik graag mijn zienswijze indienen tegen het ontwerpuitwerkingsplan Food Center Amsterdam 3e uitwerking Woongebied West (hierna te noemen: het ontwerpuitwerkingsplan of UP3).

Bouwhoogte toekomstig 4e Ontwerpuitwerkingsplan
Hierbij verzoek ik het college van burgemeester en wethouders middels deze zienswijze om het bouwconsortium van het marktkwartier te verzoeken het 3e ontwerpuitwerkingsplan zodanig aan te passen dat er in dit deel van het te ontwikkelen marktkwartier méér hoogbouw gesitueerd wordt dan nu gepland is.

De nu geplande hoogbouw in het 4e ontwerpuitwerkingsplan, specifiek de twee hoogteaccenten van 37 meter die aan het Oostelijk Marktkanaal gepland staan, namelijk woontoren 4.1 en woontoren 6.2. uit UP4 hebben veel nadelige gevolgen voor bewoners van de bestaande woningen aan Visseringstraat. De geplande woontorens, gebouwen van 37 meter hoogte, zullen veel zon en licht wegnemen voor mij en de andere bewoners aan de Visseringstraat.
Naast een sterke afname van zon en licht, vrees ik ook veel geluidsoverlast van de geplande balkons aan deze hoge woontorens met 12 bouwlagen. Deze liggen precies in de zuidwestelijke windrichting ten opzichte van mijn woning en slaapkamer. Borrelende buren op balkons op 12 bouwlagen geven veel geluidsoverlast voor bestaande bewoners.

Door de geplande woontorens van 37 meter deels te verplaatsen van UP4 naar UP3 kan nog steeds het gewenste aantal woningen worden gerealiseerd op het gehele terrein. Het realiseren van meer hoogbouw in UP3 heeft geen nadelige gevolgen voor bestaande of toekomstige bewoners.
In het 3e uitwerkingsgebied zorgen de 37 meter hoge woontorens niet voor het wegnemen van zon- en lichtinval of geluidsoverlast voor de bewoners die aan de randen van het 3e uitwerkingsgebied wonen.

Indien geen aanpassingen worden verricht in het 3e ontwerpuitwerkingsplan zal er hoogbouw zal worden gesitueerd in het toekomstige 4e ontwerpuitwerkingsplan waardoor ik en andere bewoners veel nadelige gevolgen zullen ondervinden.

Verzoek
Ik verzoek u met het bouwconsortium te bespreken hoe de geplande hoogteaccenten voor het 4e uitwerkingsgebied, de woontorens 4.1 en 6.2, verplaatst kunnen worden naar het 3e uitwerkingsgebied.

Tevens verzoek ik u om deze zienswijze, voortbordurend op het toekomstige ontwerpuitwerkingsplan voor het 4e uitwerkingsgebied, mee te wegen in de hoogbouw effect rapportage (HER) en een voorwaardelijke verplichting in het toekomstige ontwerpuitwerkingsplan op te nemen betreffende een respectabele bouwhoogte van 18-20 meter voor het gehele uitwerkingsgebied waarop het 4e ontwerpuitwerkingsplan betrekking heeft.

Bij voorbaat dank voor uw medewerking.

Met vriendelijke groet,

6A

Van:
Verzonden: zondag 29 januari 2023 16:09
Aan: Foodcenter Amsterdam
Onderwerp: Bezwaar Zienswijze Foodcenter Amsterdam

Gemeente Amsterdam
Directeur Ruimte & Duurzaamheid
t.a.v. de heer R. de Graaf
Postbus 2758
1000 CT Amsterdam

Tevens per email: foodcenter@amsterdam.nl

Datum 27 januari 2023
Inzake Zienswijze UP 3 Gemeente Amsterdam

Zienswijze

Geachte heer De Graaf,

Als eigenaar bewoner van het appartement aan de en belanghebbende bij de ontwikkeling van het Food Centre wil ik graag mijn zienswijze indienen tegen het ontwerpuitwerkingsplan Food Center Amsterdam 3e uitwerking Woongebied West (hierna te noemen: het ontwerpuitwerkingsplan of UP3).

Bouwhoogte toekomstig 4e Ontwerpuitwerkingsplan
Hierbij verzoek ik het college van burgemeester en wethouders middels deze zienswijze om het bouwconsortium van het marktkwartier te verzoeken het 3e ontwerpuitwerkingsplan zodanig aan te passen dat er in dit deel van het te ontwikkelen marktkwartier méér hoogbouw gesitueerd wordt dan nu gepland is.

De nu geplande hoogbouw in het 4e ontwerpuitwerkingsplan, specifiek de twee hoogteaccenten van 37 meter die aan het Oostelijk Marktkanaal gepland staan, namelijk woontoren 4.1 en woontoren 6.2. uit UP4 hebben veel nadelige gevolgen voor bewoners van de bestaande woningen aan Visseringstraat. De geplande woontorens, gebouwen van 37 meter hoogte, zullen veel zon en licht wegnemen voor mij en de andere bewoners aan de Visseringstraat.
Naast een sterke afname van zon en licht, vrees ik ook veel geluidsoverlast van de geplande balkons aan deze hoge woontorens met 12 bouwlagen. Deze liggen precies in de zuidwestelijke windrichting ten opzichte van mijn woning en slaapkamer. Borrelende buren op balkons op 12 bouwlagen geven veel geluidsoverlast voor bestaande bewoners.

Door de geplande woontorens van 37 meter deels te verplaatsen van UP4 naar UP3 kan nog steeds het gewenste aantal woningen worden gerealiseerd op het gehele terrein. Het realiseren van meer hoogbouw in UP3 heeft geen nadelige gevolgen voor bestaande of toekomstige bewoners.
In het 3e uitwerkingsgebied zorgen de 37 meter hoge woontorens niet voor het wegnemen van zon- en lichtinval of geluidsoverlast voor de bewoners die aan de randen van het 3e uitwerkingsgebied wonen.

Indien geen aanpassingen worden verricht in het 3e ontwerpuitwerkingsplan zal er hoogbouw zal worden gesitueerd in het toekomstige 4e ontwerpuitwerkingsplan waardoor ik en andere bewoners veel nadelige gevolgen zullen ondervinden.

Verzoek

Ik verzoek u met het bouwconsortium te bespreken hoe de geplande hoogteaccenten voor het 4e uitwerkingsgebied, de woontorens 4.1 en 6.2, verplaatst kunnen worden naar het 3e uitwerkingsgebied.

Tevens verzoek ik u om deze zienswijze, voortbordurend op het toekomstige ontwerpuitwerkingsplan voor het 4e uitwerkingsgebied, mee te wegen in de hoogbouw effect rapportage (HER) en een voorwaardelijke verplichting in het toekomstige ontwerpuitwerkingsplan op te nemen betreffende een respectabele bouwhoogte van 18-20 meter voor het gehele uitwerkingsgebied waarop het 4e ontwerpuitwerkingsplan betrekking heeft.

Bij voorbaat dank voor uw medewerking.

Met vriendelijke groet,

6B

Gemeente Amsterdam
- 1 FEB. 2023
Ontvangen

Gemeente Amsterdam
Directeur Ruimte & Duurzaamheid
t.a.v. de heer R. de Graaf
Postbus 2758
1000 CT Amsterdam

Tevens per email: foodcenter@amsterdam.nl

Datum	27 januari 2023
Inzake	Zienswijze UP 3 Gemeente Amsterdam

Zienswijze

Geachte heer De Graaf,

Als eigenaar bewoner van het appartement aan de en belanghebbende bij de ontwikkeling van het Food Centre wil ik graag mijn zienswijze indienen tegen het ontwerpuitwerkingsplan Food Center Amsterdam 3e uitwerking Woongebied West (hierna te noemen: het ontwerpuitwerkingsplan of UP3).

Bouwhoogte toekomstig 4e Ontwerpuitwerkingsplan
Hierbij verzoek ik het college van burgemeester en wethouders middels deze zienswijze om het bouwconsortium van het marktkwartier te verzoeken het 3e ontwerpuitwerkingsplan zodanig aan te passen dat er in dit deel van het te ontwikkelen marktkwartier méér hoogbouw gesitueerd wordt dan nu gepland is.

De nu geplande hoogbouw in het 4e ontwerpuitwerkingsplan, specifiek de twee hoogteaccenten van 37 meter die aan het Oostelijk Marktkanaal gepland staan, namelijk woontoren 4.1 en woontoren 6.2. uit UP4 hebben veel nadelige gevolgen voor bewoners van de bestaande woningen aan Visseringstraat. De geplande woontorens, gebouwen van 37 meter hoogte, zullen veel zon en licht wegnemen voor mij en de andere bewoners aan de Visseringstraat.
Naast een sterke afname van zon en licht, vrees ik ook veel geluidsoverlast van de geplande balkons aan deze hoge woontorens met 12 bouwlagen. Deze liggen precies in de zuidwestelijke windrichting ten opzichte van mijn woning en slaapkamer. Borrelende buren op balkons op 12 bouwlagen geven veel geluidsoverlast voor bestaande bewoners.

Door de geplande woontorens van 37 meter deels te verplaatsen van UP4 naar UP3 kan nog steeds het gewenste aantal woningen worden gerealiseerd op het gehele terrein. Het realiseren van meer hoogbouw in UP3 heeft geen nadelige gevolgen voor bestaande of toekomstige bewoners.
In het 3e uitwerkingsgebied zorgen de 37 meter hoge woontorens niet voor het wegnemen van zon- en lichtinval of geluidsoverlast voor de bewoners die aan de randen van het 3e uitwerkingsgebied wonen.

Indien geen aanpassingen worden verricht in het 3e ontwerpuitwerkingsplan zal er hoogbouw zal worden gesitueerd in het toekomstige 4e ontwerpuitwerkingsplan waardoor ik en andere bewoners veel nadelige gevolgen zullen ondervinden.

Verzoek
Ik verzoek u met het bouwconsortium te bespreken hoe de geplande hoogteaccenten voor het 4e uitwerkingsgebied, de woontorens 4.1 en 6.2, verplaatst kunnen worden naar het 3e uitwerkingsgebied.

Tevens verzoek ik u om deze zienswijze, voortbordurend op het toekomstige ontwerpuitwerkingsplan voor het 4e uitwerkingsgebied, mee te wegen in de hoogbouw effect rapportage (HER) en een voorwaardelijke verplichting in het toekomstige ontwerpuitwerkingsplan op te nemen betreffende een respectabele bouwhoogte van 18-20 meter voor het gehele uitwerkingsgebied waarop het 4e ontwerpuitwerkingsplan betrekking heeft.

Bij voorbaat dank voor uw medewerking.



Gemeente
Amsterdam
- 1 FEB. 2023

Ontvangen

Gemeente Amsterdam
Dir. Ruimte & Duurzaamheid
t.a.v. de Heer de Graaf
Postbus 2758
1000 CT Amsterdam.

AS1CC - #X8OOXOX#OO#OOOO#

Gemeente Amsterdam
Directeur Ruimte & Duurzaamheid
t.a.v. de heer R. de Graaf
Postbus 2758
1000 CT Amsterdam

Per email: foodcenter@amsterdam.nl

Datum 29 januari 2023
Inzake Zienswijze UP 3 Gemeente Amsterdam

Zienswijze

Geachte heer De Graaf,

Als eigenaar van het appartement aan de en belanghebbende bij de ontwikkeling van het Food Centre wil ik graag mijn zienswijze indienen tegen het ontwerpuitwerkingsplan Food Center Amsterdam 3e uitwerking Woongebied West (hierna te noemen: het ontwerpuitwerkingsplan of UP3).

Bouwhoogte toekomstig 4e Ontwerpuitwerkingsplan
Hierbij verzoek ik het college van burgemeester en wethouders middels deze zienswijze om het bouwconsortium van het marktkwartier te verzoeken het 3e ontwerpuitwerkingsplan zodanig aan te passen dat er in dit deel van het te ontwikkelen marktkwartier méér hoogbouw gesitueerd wordt dan nu gepland is.

De nu geplande hoogbouw in het 4e ontwerpuitwerkingsplan, specifiek de twee hoogteaccenten van 37 meter die aan het Oostelijk Marktkanaal gepland staan, namelijk woontoren 4.1 en woontoren 6.2. uit UP4 hebben veel nadelige gevolgen voor bewoners van de bestaande woningen aan Visseringstraat. De geplande woontorens, gebouwen van 37 meter hoogte, zullen veel zon en licht wegnemen voor mij en de andere bewoners aan de Visseringstraat.
Naast een sterke afname van zon en licht, vrees ik ook veel geluidsoverlast van de geplande balkons aan deze hoge woontorens met 12 bouwlagen. Deze liggen precies in de zuidwestelijke windrichting ten opzichte van mijn woning en slaapkamer. Borrelende buren op balkons op 12 bouwlagen geven veel geluidsoverlast voor bestaande bewoners.

Door de geplande woontorens van 37 meter deels te verplaatsen van UP4 naar UP3 kan nog steeds het gewenste aantal woningen worden gerealiseerd op het gehele terrein. Het realiseren van meer hoogbouw in UP3 heeft geen nadelige gevolgen voor bestaande of toekomstige bewoners.
In het 3e uitwerkingsgebied zorgen de 37 meter hoge woontorens niet voor het wegnemen van zon- en lichtinval of geluidsoverlast voor de bewoners die aan de randen van het 3e uitwerkingsgebied wonen.

Indien geen aanpassingen worden verricht in het 3e ontwerpuitwerkingsplan zal er hoogbouw zal worden gesitueerd in het toekomstige 4e ontwerpuitwerkingsplan waardoor ik en andere bewoners veel nadelige gevolgen zullen ondervinden.

Verzoek
Ik verzoek u met het bouwconsortium te bespreken hoe de geplande hoogteaccenten voor het 4e uitwerkingsgebied, de woontorens 4.1 en 6.2, verplaatst kunnen worden naar het 3e uitwerkingsgebied.

Tevens verzoek ik u om deze zienswijze, voortbordurend op het toekomstige ontwerpuitwerkingsplan voor het 4e uitwerkingsgebied, mee te wegen in de hoogbouw effect rapportage (HER) en een voorwaardelijke verplichting in het toekomstige ontwerpuitwerkingsplan op te nemen betreffende een respectabele bouwhoogte van 18-20 meter voor het gehele uitwerkingsgebied waarop het 4e ontwerpuitwerkingsplan betrekking heeft.

Bij voorbaat dank voor uw medewerking.

Met vriendelijke groet,

8B

Stichting Achmea Rechtsbijstand
Postbus 4116
7320 AC Apeldoorn

Laan van Malkenschoten 20
Apeldoorn

Telefoon 088 462 3700
Fax 088 462 2799
klantenservice@achmearechtsbijstand.nl
www.achmearechtsbijstand.nl

Ook verzonden per e-mail

Gemeente Amsterdam, burgemeester en wethouders
de Directeur van Ruimte en Duurzaamheid
Postbus 2758
1000 CT AMSTERDAM

Datum	*Ons zaaknummer*	*Behandeld door*
7 november 2022	R218517440	mr. D. Pool
Onderwerp	*Uw kenmerk*	06 83237190
Inspraak Uitwerkingsplan 1 Foodcenter		Rechtstreeks: 013-4621259

Geachte heer De Graaf,

Op dit moment ligt ter inzage het ontwerp Uitwerkings 1 Foodcenter (UP1). Namens de heer
dien ik hierop een inspraakreactie in.

Belangrijkste punten

Net als de buurtgenoten van cliënt, maakt ook hij zich grote zorgen over de (vracht)autostraat naast zijn woonark en het geplande parkeerdek met 975 parkeerplaatsen.

Onderzoek luchtkwaliteit

Er is in het onderzoek wel rekening gehouden wordt met de milieueffecten op luchtkwaliteit voor al het verkeer van en naar de toegangsport van het foodcenter over publieke weg. Echter de verkeersbewegingen van de vrachtwagenrijstrook (232.5 zware vrachtwagens per dag die ieder 2x langskomen =465 bewegingen per dag die recht bij ons voor de deur gerealiseerd gaat worden) de milieu effecten op de lucht daarvan zijn niet meegenomen omdat het geen publieke weg is.

Aantal rijbewegingen (heen & terug) op de expeditiestraat

Expeditiestraat	Totaal	Dagperiode	Avondperiode	Nachtperiode
Middelzware mvt	191	149	5	36
Zware mvt	465	363	13	88

Het geluidsonderzoek
Er is slechts in beperkte mate rekening gehouden met stationair draaiende vrachtwagens, dit omdat het stationair laten draaien van vrachtwagens verboden zal worden in het reglement. Toch is dat niet altijd te vermijden, waardoor er wel degelijk rekening mee gehouden moet worden in het geluidsonderzoek. Bovendien komt er van handhaving tot nu toe ook niks terecht. Cliënt is van mening dat bij de berekeningen voor de dikte van de geluidswerende muur moet uitgaan van het werkelijke gebruik. Aangezien het bij foodcenter veelal om verse levensmiddelen gaat, gaat het hier in zijn verwachting en ervaring om koelvrachtwagens die op diesel koelen (meerdere uren stilstaand wachten op losmoment (ook ’s nachts). Dit dient nu al ondervangen te worden in de maatregelen die genomen worden voor geluid en luchtkwaliteit.

Parkeerdek
Oorspronkelijk en zoals het nu is, is het parkeren alleen bestemd voor werknemers. Voordeel hiervan is dat gebruikers regelmatig komen er en afspraken te maken zijn met ondernemers over eventuele geluidsproductie (houd rekening met de buren, vooral ’s nachts en vroeg in de ochtend).

Bezwaren tegen het eveneens parkeren voor bewoners en bezoekers betreft ondermeer de te verwachten geluidsoverlast, die op andere tijden zal plaatsvinden en door andere gebruikers zoals horecagasten waar minder goed afspraken mee is te maken, alsmede deels onder invloed van alcohol, en verder een grote verscheidenheid aan woningbezoekers waarmee ook lastiger afspraken te maken is dan met een kleiner aantal dagelijks terugkerende werknemers.

Oprit auto’s
Het is een feit dat, om de toegang mogelijk te maken voor deze groep nieuwe gebruikers, er een 2e oprit ingetekend staat ter hoogte van van Bossepad 26/28. Deze oprit zal overlast van geluid en uitlaatgas veroorzaken omdat auto’s met verhoogde toeren omhoog moeten rijden. Als deze 2e oprit er toch moet komen, dan zou betere plek voor deze oprit zijn aan de oostzijde van het parkeerdek. Maar zoals gezegd: als het parkeerdek niet opengesteld wordt voor bezoekers is een oprit aan de zuidzijde van het parkeerdek waarschijnlijk helemaal niet nodig en volstaat de op/afrit aan de noordzijde.
Blijft deze 2^{e} oprit toch in het plan dan moet deze voorzien worden van extra geluidswering en eveneens verplaatst worden naar de zuidoostzijde.

Verzoeken

Namens cliënt verzoek ik u het UP1 niet vast te stellen of anders rekening te houden met:

1. Het luchtkwaliteitsonderzoek wordt verbeterd;
2. Het geluidsonderzoek wordt beter uitgevoerd, inclusief werkelijk gebruik;
3. Het parkeerdek wordt niet openbaar en blijft alleen toegankelijk voor bezoekers;
4. De vrachtautostraat naast de Staatsliedenbuurt wordt alsnog overkapt.

Met vriendelijke groet,



mr. D. Pool

Gemeente Amsterdam
Directeur Ruimte & Duurzaamheid
t.a.v. de heer R. de Graaf
Postbus 2758
1000 CT Amsterdam

Per email: foodcenter@amsterdam.nl

Datum 30 januari 2023
Inzake Zienswijze UP 3 Gemeente Amsterdam

Zienswijze

Geachte heer De Graaf,

Als eigenaar bewoner van de en belanghebbende bij de ontwikkeling van het Food Centre wil ik graag mijn zienswijze indienen tegen het ontwerpuitwerkingsplan Food Center Amsterdam 3e uitwerking Woongebied West (hierna te noemen: het ontwerpuitwerkingsplan of UP3).

Bouwhoogte toekomstig 4e Ontwerpuitwerkingsplan
Hierbij verzoek ik het college van burgemeester en wethouders middels deze zienswijze om het bouwconsortium van het marktkwartier te verzoeken het 3e ontwerpuitwerkingsplan zodanig aan te passen dat er in dit deel van het te ontwikkelen marktkwartier méér hoogbouw gesitueerd wordt dan nu gepland is.

De nu geplande hoogbouw in het 4e ontwerpuitwerkingsplan, specifiek de twee hoogteaccenten van 37 meter die aan het Oostelijk Marktkanaal gepland staan, namelijk woontoren 4.1 en woontoren 6.2. uit UP4 hebben veel nadelige gevolgen voor bewoners van de bestaande woningen aan Visseringstraat. De geplande woontorens, gebouwen van 37 meter hoogte, zullen veel zon en licht wegnemen voor mij en de andere bewoners aan de Visseringstraat. Mijn zonnepanelen op het dak zullen ook aanmerkelijk minder opbrengst hebben.
Naast een sterke afname van zon en licht, vrees ik ook veel geluidsoverlast van de geplande balkons aan deze hoge woontorens met 12 bouwlagen. Deze liggen precies in de zuidwestelijke windrichting ten opzichte van mijn woning en slaapkamer. Borrelende buren op balkons op 12 bouwlagen geven veel geluidsoverlast voor bestaande bewoners.

Door de geplande woontorens van 37 meter deels te verplaatsen van UP4 naar UP3 kan nog steeds het gewenste aantal woningen worden gerealiseerd op het gehele terrein. Het realiseren van meer hoogbouw in UP3 heeft geen nadelige gevolgen voor bestaande of toekomstige bewoners.
In het 3e uitwerkingsgebied zorgen de 37 meter hoge woontorens niet voor het wegnemen van zon- en lichtinval of geluidsoverlast voor de bewoners die aan de randen van het 3e uitwerkingsgebied wonen.

Indien geen aanpassingen worden verricht in het 3e ontwerpuitwerkingsplan zal er hoogbouw zal worden gesitueerd in het toekomstige 4e ontwerpuitwerkingsplan waardoor ik en andere bewoners veel nadelige gevolgen zullen ondervinden.

Verzoek
Ik verzoek u met het bouwconsortium te bespreken hoe de geplande hoogteaccenten voor het 4e uitwerkingsgebied, de woontorens 4.1 en 6.2, verplaatst kunnen worden naar het 3e uitwerkingsgebied.

Tevens verzoek ik u om deze zienswijze, voortbordurend op het toekomstige ontwerpuitwerkingsplan voor het 4e uitwerkingsgebied, mee te wegen in de hoogbouw effect rapportage (HER) en een voorwaardelijke verplichting in het toekomstige ontwerpuitwerkingsplan op te nemen betreffende een respectabele bouwhoogte van 18-20 meter voor het gehele uitwerkingsgebied waarop het 4e ontwerpuitwerkingsplan betrekking heeft.

Bij voorbaat dank voor uw medewerking.

Met vriendelijke groet,

Gemeente Amsterdam
Directeur Ruimte & Duurzaamheid
t.a.v. de heer R. de Graaf
Postbus 2758
1000 CT Amsterdam

Per email: foodcenter@amsterdam.nl

Datum 30 januari 2023
Inzake Zienswijze UP 3 Gemeente Amsterdam

Zienswijze

Geachte heer De Graaf,

Als eigenaar van de en belanghebbende bij de ontwikkeling van het Food Centre wil ik graag gebruik maken van mijn recht om een zienswijze in te dienen tegen het ontwerpuitwerkingsplan Food Center Amsterdam 3e uitwerking Woongebied West (hierna te noemen: het ontwerpuitwerkingsplan of UP3).

Bouwhoogte
Hierbij verzoek ik het college van burgemeester en wethouders middels deze zienswijze om het bouwconsortium van het marktkwartier te verzoeken UP3 en UP4 nader te onderzoeken om, de hoogte accenten (woontorens van 37 meter) van UP4 (waterzijde) te verplaatsen naar UP3. Als bewoner aan de Visseringstraat 8 vrees ik voor buiten proportionele nadelige gevolgen ten opzichte van ons leef genot. Met name door het plaatsen van deze hoogteaccenten, en de ligging ten opzichte van huidige bewoners, zullen de bewoners aan het Oostelijk Marktkanaal onevenredig meer last hebben dan de bewoners aan het Westelijk Marktkanaal. Dit kan naast verminderd leef genot ook consequenties hebben voor een waardedaling van onze woningen.

Allereerst kan ik mij vinden in het plaatsen van meer woningen in een tijd van woningnood, maar zoals het ontwerp er nu ligt is er voornamelijk esthetisch ontworpen ten behoeve van de nieuwe bewoners van dit gebied. Wanneer er meer gekeken en geluisterd wordt naar de omwonenden van het marktkwartier en de esthetiek vervalt, zult u zien dat de verplaatsing van deze hoogte accenten, naar het binnen terrein niets afdoet aan de extra woningen die nodig zijn, maar slechts tegen het ontwerp van de architecten stuit. En ontwerp zou nooit boven leef genot van alle partijen mogen staan.

De twee hoogteaccenten die aan het Oostelijk Marktkanaal gepland staan, namelijk woontoren 4.1 en woontoren 6.2. uit UP4 hebben veel nadelige gevolgen ten opzichte van ons leef genot en waarde van onze woningen. Uit studies blijkt dat deze geplande woontorens, gebouwen van +/- 37 meter hoogte, veel zon en licht zullen wegnemen. Dit gaat ten koste van het leef genot voor de bewoners aan de Visseringstraat en Wichers kwartier. De architecten van het Wichers kwartier zullen destijds met het ontwerp en vergunningsaanvraag van plein en fontein juist rekening gehouden hebben met zonlicht, waardoor er een fijne speelplek voor ouders met jonge kinderen is. Wanneer het zonlicht der mate wordt ontnomen zal het slechts een koude, in de schaduw zijnde, plek worden die weer

uitnodigt voor hangjongeren. Vandaar dat ik me naast zorgen over het zonlicht ook wel degelijk zorgen maak over privacy en veiligheid. Ik heb tot op heden nergens iets gelezen over een mogelijk studie betreft het ontstaan van deze onveiligheid en daarmee het opbloeien van criminaliteit in onze buurt.
Tevens wil ik u wijzen op de groene strook die onze straat, in een betonnen stad, is. Wanneer de kwetsbare kastanjebomen minder zonlicht zullen krijgen zullen deze ook minder goed kunnen groeien en dat zal de flora en fauna in dit bijzondere stukje Amsterdam niet ten goede komen. Het feit dat hier meerdere vogelsoorten huisvesten en je deze groene strook vanaf de ADAM toren kan zien liggen, lijkt me meer dan een studie waard. Meer groen is toch wel het nieuwe uitgangspunt in onze samenleving.

Gezien de schijnbare baan van de zon zullen in het 3e uitwerkingsgebied de 37 meter hoge woontorens niet zorgen voor het extra wegnemen van zon- en lichtinval voor de bewoners die aan de randen van het 3e uitwerkingsgebied wonen. Maar zoals ze nu geplaatst zijn wel voor ons.

Dit alles is simpel te verhelpen door de geplande woontorens van 37 meter te verplaatsen van de waterzijde van UP4 naar de binnenzijde of naar UP3, want nog steeds kan het gewenste aantal woningen dan worden gerealiseerd voor het gehele terrein. Het herplaatsen van hoogbouw op deze plekken heeft namelijk geen nadelige gevolgen voor bestaande of toekomstige bewoners en hun leef genot, maar zijn slechts en alleen maar bepalend voor het ontwerp. En zoals eerder gezegd mag een ontwerp nooit ten koste gaan van leef genot. Beter gezegd ze zouden naar elkaar moeten luisteren.

Verzoek
Ik verzoek u met het bouwconsortium te bespreken hoe de geplande hoogteaccenten voor het 4e uitwerkingsgebied, de woontorens 4.1 en 6.2, verplaatst kunnen worden naar het 3e uitwerkingsgebied.

Tevens verzoek ik u om deze zienswijze, voortbordurend op het toekomstige ontwerpuitwerkingsplan voor het 4e uitwerkingsgebied, mee te wegen in de hoogbouw effect rapportage (HER) en een voorwaardelijke verplichting in het toekomstige ontwerpuitwerkingsplan op te nemen betreffende een respectabele bouwhoogte van 18-20 meter voor het gehele uitwerkingsgebied waarop het 4e ontwerpuitwerkingsplan betrekking heeft.

Bij voorbaat dank voor uw medewerking.

Met vriendelijke groet,

Labré advocaten

Per aangetekende post
Burgemeester en wethouders van Amsterdam
p/a: de directeur van Ruimte & Duurzaamheid
t.a.v. Ronald de Graaf
Postbus 2758
1000 CT Amsterdam

Tevens verzonden per e-mail: foodcenter@amsterdam.nl

Amsterdam : 30 januari 2023
Onze referentie : DodH/9342/2023/
Uw referentie : ontwerpuitwerkingsplan Food Center Amsterdam - 3e uitwerking
Inzake : ' **B&W van Amsterdam**
E-mail : douwe.opdehoek@labre.nl

Geacht college,

1. Namens mijn cliënte statutair zetelend te Amsterdam en gevestigd aan de dien ik hierbij tijdig haar zienswijze in tegen het gedurende 22 december 2022 t/m 1 februari 2023 ter inzage gelegde ***'Ontwerpuitwerkingsplan Food Center Amsterdam - 3e uitwerking'*** (verder ook genoemde: het ontwerpuitwerkingsplan of OUP).

2. Het OUP is, aldus de bekendmaking[1] ervan, gebaseerd op de uitwerkingsverplichting uit het (moeder)bestemmingsplan Food Center Amsterdam (2e herstelbesluit), vastgesteld op 1 juni 2016. De uit te werken bestemming Woongebied is op basis van de uitwerkingsregels uit het moederbestemmingsplan in het OUP uitgewerkt naar eindbestemmingen. Het moederbestemmingsplan staat maximaal 1.700 woningen toe. In het OUP worden maximaal 904 woningen mogelijk gemaakt. Daarnaast worden enkele voorzieningen mogelijk gemaakt: detailhandel, dienstverlening, horeca en maatschappelijke voorzieningen (totaal 3.000 m2 bvo), en een brede school (3.500 m2 bvo).

3. Cliënte heeft het recht van opstal als bedoeld in artikel 5:101 e.v. BW ter zake van het Molenterrein 'De Otter' gelegen aan de Gillis van Ledenberchstraat 78A. De Otter is de oudste houtzaagmolen in Nederland[2]. De molen is in 1631 gebouwd en is tot op de dag

[1] Gemeenteblad van Amsterdam 21 december 2022 (2022, 564229)
[2] De Otter heeft in 2021 de Molenprijs gewonnen.

BEZOEKADRES
Gebouw "De Lairesse"
De Lairessestraat 180C
1075 HM Amsterdam

POSTADRES
Postbus 75727
1070 AS Amsterdam

CONTACT
t +31(0)20 305 20 30
f +31(0)20 305 20 31

info@labre.nl
www.labre.nl
KvK nr. 34375394

member of warwick legal network
an international association
of independent law firms
www.warwicklegal.com

van vandaag nog steeds operationeel. De omgeving rondom de molen is in zijn bestaan drastisch veranderd, van landelijk gelegen naar stedelijk gebied. De molen is opgenomen in de lijst van cultureel erfgoed en is een Rijksmonument. Molen De Otter is gelegen aan de Gillis van Ledenberchstraat en de Kostverlorenvaart in Amsterdam.

4. Cliënte kan zich om de volgende reden niet met het ontwerp verenigen.

<u>Uitwerkingsplicht moederplan – bescherming windsituatie houtzaagmolen 'De Otter'.</u>

5. Ingevolge artikel 11.2 onder c van de regels van het moederplan werken burgemeester en wethouders het plan in één of meer uitgewerkte plannen uit overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening, met in achtneming van onder meer de regel *dat het uitwerkingsplan niet mag leiden tot een onaanvaardbare negatieve invloed op de windsituatie bij houtzaagmolen 'De Otter' aan de Gillis van Ledenberchstraat 78A.* Het voorliggende OUP moet dus aan die regel voldoen.

6. Om de invloed van de ontwikkeling in het plangebied op de houtzaagmolen te onderzoeken, heeft Bureau Peutz in opdracht van de ontwikkelaar (Marktkwartier CV) een indicatieve studie verricht om vast te stellen in hoeverre de ontwikkeling van invloed is op de windsituatie van de molen. Peutz heeft op 6 mei 2020 haar rapport uitgebracht. Dit rapport is aangehecht als bijlage 19 van de toelichting van het OUP. In het rapport wordt over de invloed op de windvang op p. 16/17 geconcludeerd:

> *De potentiële verstoring gedurende 157 uren per jaar kan in verhouding gezien worden tot 982 benutbare uren per jaar bij alle windrichtingen in de biotoop. Procentueel gezien is dit 16,0% van het huidige benutbare windaanbod. Data van windtunnelmetingen uit het verleden bevestigen dit percentage. In verband met de grote omvang van het plan en de verstorende aanwezigheid van het bestaande 30 meter hoge appartementencomplex op de hoek Buyskade-Visseringstraat kan de werkelijke invloed zowel lager als ook enigszins hoger uitvallen. Een meer nauwkeurige vaststelling van de invloed is alleen mogelijk met een uitvoerig windtunnelonderzoek.*

7. Cliënte acht een verstoring van 16,0% ten opzichte van de huidige situatie onaanvaardbaar. Deze verstoring staat niet op zich. In de loop der tijd heeft de molen al veel draaicapaciteit verloren ten gevolge van ruimtelijke ontwikkelingen in de stad (54%, zie verderop genoemd onderzoek Windsafe). Als er door nieuwe ontwikkelingen ook nog weer een deel van de (weinige) resterende draaicapaciteit tenietgaat, zal de enige resterende Rijksmonumentale houtzaagmolen in Amsterdam naar verwachting dit tot (ernstige) materiele schade aan de molen en belevingswaarde van het molenterrein opleveren. Ook zal schade ontstaan door verminderde productiecapaciteit van de molen. Thans wordt met gebruik van uit de molen verkregen hout voor meubels, bouwmaterialen en/of decoratie en houtpulp onder meer zeep gemaakt.

8. Cliënte heeft ook zelf onderzoek laten doen naar de invloed van de geplande bebouwing op het aantal bruikbare draai/zaaguren van de molen. Dit onderzoek is uitgevoerd door de firma Windsafe (www.windsafe.nl).

9. In een rapport van 1 april 2022 (**bijlage 1**) heeft Windsafe een vergelijking gemaakt tussen de 'vroegere' situatie (periode 1900 t/m 2000), de 'huidige' situatie (periode 2000 t/m 2022) en een (mogelijk) toekomstige situatie (periode na oplevering van het toekomstige ontwikkelingsplan Marktkwartier). Uit dit onderzoek is gebleken dat het voorgestelde ontwikkelingsplan Marktkwartier een nadelig effect heeft op het aantal bruikbare draai/zaaguren van molen De Otter, vooral bij westelijke wind en deels voor westzuidwestelijke wind. Bij realisatie van het toekomstige ontwikkelingsplan 'Marktkwartier' neemt het aantal draai/zaaguren verhoudingsgewijs met 15.1% af ten opzichte van de huidige situatie in alle windrichtingen. Op basis van een door Windsafe berekend totaal van 2.172 benutbare draaiuren per jaar, komt dit neer op een verlies van 327 draaiuren.

10. De grootste windafname is vastgesteld in de windrichting 265° waar het Marktkwarlier gerealiseerd moet gaan worden. De windafname van het aantal draaiuren is hier 236 draai-/zaaguren. Dit staat verhoudingsgewijs gelijk aan een afname van 43,3%.

11. In een aanvullend rapport van 25 oktober 2022 (**bijlage 2**) concludeert Windsafe dat het aantal benutbare draai- en zaaguren zal afnemen met 291 uren (i.p.v. 327 uren), wat overeenkomt met een afname van 40,5% bij westenwind (265°) en 9,6% voor west-zuidwestenwind (245°) en 13,4% in alle windrichtingen. Op basis van een door Windsafe berekend totaal van 2.172 benutbare draaiuren per jaar, zal de molen dus 291 tot 347 draaiuren verliezen. Voor cliënte is dit onaanvaardbaar om de hiervoor genoemde redenen. Cliënte acht dit in strijd met zowel voornoemde uitwerkingsregel als het beginsel van een goede ruimtelijke ordening alsmede het evenredigheidsbeginsel.

12. In het aanvullend rapport van Windsafe worden ook alternatieven voor de voorziene bebouwing beschreven om de nadelige effecten van de ontwikkeling op het aantal draai- en zaaguren van de molen en de daarmee verband houdende schade te mitigeren.

13. Cliënte is thans met de ontwikkelaar(s) van Marktkwartier in overleg om mogelijke aanpassingen van het bouwplan te onderzoeken ten behoeve van de windsituatie van de molen.

14. Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben ingelicht en wacht uw verdere berichten af. Graag ontvang ik een ontvangstbevestiging van deze zienswijze.

Hoogachtend,

D. op de Hoek
Advocaat

BIJLAGE 1

Concept CFD molenonderzoek

Paltrokmolen De Otter

Amsterdam

P21821462e106

1 april 2022

Revisie 6

SIMSTUDIO

WINDSAFE
Specialist bij windhinder

Project	**Paltrokmolen De Otter**
Locatie	Amsterdam
Onderwerp	**CFD Windklimaat onderzoek**
Document	P21821462e106
Revisie	6
Datum	1 april 2022
Status	definitief

Opdrachtgever	**GT van der Bijl** Transformatorweg 102 1014 AK Amsterdam
Stromingsleer expert	**Windsafe Projects** Poeldonkweg 5 5216 JX 's-Hertogenbosch sales@windsafe.nl www.windsafe.nl
CFD expert	**SIMSTUDIO International Consultants** Baron de Coubertinlaan 6 2719 EL Zoetermeer info@simstudio-ic.com www.simstudio-ic.com

VERKLARENDE WOORDENLIJST 3

SAMENVATTING 4

1 INLEIDING 6
1.1 Algemeen 6
1.2 Wind in stedelijke omgeving 6
1.3 Onderzoeksdoel 6
1.4 Molenbiotoop 7

2 UITGANGSPUNTEN EN AANNAMEN 8
2.1 Geometrie 8
2.2 Bebouwing/inrichting omgeving 11
2.2.1 Molenbiotoop Huidig 11
2.2.2 Molenbiotoop vroeger 13
2.2.3 Molenbiotoop Toekomstige situatie 13
2.3 Weerdata 14
2.3.1 Weerdata analyse 16
2.4 Windprofiel 18
2.4.1 Wind snelheden 19
2.5 CFD-modellering 19

3 BEREKENDE DRAAI/ZAAGUREN 20
3.1 Verandering draai/zaaguren 20
3.2 Beschouwing verandering aantal draai/zaaguren 23

4 STROMINGSANALYSE 24
4.1 Ontvangen wind bij zuidwestenwind (225°) 24
4.2 Ontvangen wind bij westzuidwestenwind (245°) 26
4.2.1 Vergelijking vroeger en huidige situatie 26
4.2.2 Vergelijking huidig en toekomstige situatie (245°) 28
4.3 Ontvangen wind bij westenwind (265°) 32
4.3.1 Vergelijking vroegere en huidige situatie 32
4.3.2 Vergelijking huidige en toekomstige situatie (265°) 34

5 CONCLUSIE 38

6 VERWIJZINGEN 39

Verklarende woordenlijst

CFD – Computational Fluid Dynamics:
De studie van de stroming van een fluïdum (gas of vloeistof) via het numeriek oplossen van de stromingsvergelijkingen. Computers worden gebruikt om de iteratieve berekeningen uit te voeren die nodig zijn om de interacties te simuleren van vloeistoffen en gassen onderling en met oppervlakken. Deze methode wordt onder andere gebruikt voor het uitvoeren van wind simulaties.

Beschikbare wind:
De windrichtingen waaruit Molen de Otter in de huidige situatie wind kan ontvangen. Door de bebouwing rondom de molen kan Molen de Otter niet draaien bij andere windrichtingen conform opgaaf van de eigenaar GT van der Bijl en de betrokken molenaars. De beschikbare wind voor Molen de Otter komt uit windrichting ZW (225º), ZWW (245º) en W (265º).

Windprofiel:
Door de ruwheid van de aarde ontstaat een grenslaag waardoor de luchtsnelheid in de hoogte veranderd. Voor de studie is een logaritmisch windprofiel gehanteerd conform de uitgangspunten omschreven in de NEN8100 (Windhinder en windgevaar in de gebouwde omgeving).

Operationeel bereik:
Een combinatie van de beschikbare windrichting en de benodigde minimale en maximale windsnelheid waarbij Molen de Otter, conform opgaaf van de eigenaar GT van der Bijl en de betrokken molenaars, gebruikt kan worden om te zagen.

Molenbiotoop 'Vroeger':
Dit heeft in deze studie en rapportage enkel betrekking op de omliggende bebouwing en begroeiing. De molenbiotoop 'vroeger' is de ingeschatte situatie conform de periode van 1990 t/m 2000 (conform opgaaf van de eigenaar GT van der Bijl).

Molenbiotoop 'Huidig':
Dit heeft in deze studie en rapportage enkel betrekking op de omliggende bebouwing en begroeiing. De molenbiotoop 'huidig' is de situatie conform de periode van 2000 t/m 2022.

Molenbiotoop 'Toekomst'
Dit heeft in deze studie en rapportage enkel betrekking op de omliggende bebouwing en begroeiing. De molenbiotoop 'toekomstig' is de situatie wanneer het ontwikkelingsplan 'Marktkwartier' volledig gerealiseerd is met als basis de huidige situatie. De indeling van 'Marktkwartier' is gebaseerd op het pan van Mecanoo Architecten in overleg met de eigenaar GT van der Bijl.

Samenvatting

De Otter is de oudste houtzaagmolen in Nederland. De molen is in 1631 gebouwd en is tot op de dag van vandaag nog steeds operationeel. De omgeving rondom de molen is in zijn bestaan drastisch veranderd, van landelijk gelegen naar stedelijk gebied. De molen is opgenomen in de lijst van cultureel erfgoed en is een Rijksmonument.

Molen De Otter is gelegen aan de Gillis van Ledenberchstraat en de Kostverlorenvaart in Amsterdam. De stad Amsterdam heeft zich 'rondom' molen De Otter in de laatste eeuwen gevormd. Hierbij is het windklimaat ter hoogte van de molen telkens veranderd, waarbij het potentieel aantal draai/zaaguren drastisch is afgenomen.

Een onderzoek naar het effect van de bebouwing op het aantal draai/zaaguren van de molen is uitgevoerd gebruikmakend van Computational Fluid Dynamics (CFD). Het onderzoek richt zich op de verandering tussen vroeger en huidig en op huidig en toekomstig. Er zijn namelijk ontwikkelingsplannen ten westen van de molen, dit is één van de belangrijkste windrichtingen waarbij de molen operationeel is.

Allereerst is er een weerdata analyse uitgevoerd waarbij de theoretische potentiële draaiuren van de molen is berekend. Hierbij worden de uren waarbij een bruikbare windsnelheid optreedt per beschikbare windrichting opgeteld. In een ideale situatie, ongehinderde molenbiotoop, zonder bebouwing kan de molen 78% van het jaar operationeel zijn dan wel draaien.

In de huidige situatie, waarbij de molen enkel nog kan draaien bij wind uit ZW (225º), ZWW (245º) en W (265º) kan de molen 23,8% van het jaar draaien/zagen. Ten opzichte van de ideale situatie ,dan wel molenbiotoop, is het theoretisch potentieel aantal draaiuren afgenomen met 54%. Verhoudingsgewijs ten opzicht van het aantal mogelijke draaiuren in de ideale situatie is dit een afname van 69,4%.

Vervolgens zijn CFD simulaties uitgevoerd waarbij omgevingseffecten tot uiting komen. Bebouwing kan resulteren in luwten, maar ook in windversnellingen. Aan de hand van de uitkomsten van de CFD berekeningen is een nieuwe frequentietabel opgesteld waarbij het bereik om met de molen te zagen aangepast is naar de lokale windsnelheid ten opzichte van de referentie windsnelheid. Hiermee zijn de volgende mogelijke draaiuren per jaar berekend:

- Vroeger: 24,1% (2.114 uren van de 8.760 uren)
- Huidig: 24,8% (2.172 uren van de 8.760 uren)
- Toekomst: 21,1% (1.845 uren van de 8.760 uren)

Er is een vergelijking gemaakt tussen het aantal draai/zaaguren bij de molenbiotoop Vroeger, Huidig en Toekomstig. Hierin is de procentuele verandering berekend met als basis de mogelijke draai/zaaguren voor de molenbiotoop Huidig zoals met de CFD simulatie berekend, te weten 2.172 uur.

Door de bebouwing aan de Jan van Galenstraat en de Buyskade zijn het aantal draai/zaaguren verhoudingsgewijs toegenomen met 2,8% wat overeenkomt met 58 uur per jaar (verschil vroeger ten opzichte van huidig).

Bij realisatie van het toekomstige ontwikkelingsplan 'Marktkwartier' neemt het aantal draai/zaaguren verhoudingsgewijs met 15.1% af ten opzichte van de huidige situatie, wat overeenkomt met 327 uur per jaar.

De grootste afname bij realisatie van het toekomstige ontwikkelingsplan 'Marktkwartier' treedt op bij een westelijke windrichting, namelijk: 265°. Daar is de afname van het aantal draaiuren tussen huidig en toekomst 236 uur. In de huidige omgeving heeft molen de Otter uit de windrichting 544 draaiuren. In de toekomstige omgeving, dan wel na oplevering van het Marktkwartier heeft de Otter nog maar 309 draaiuren uit de westelijke windrichting. Dit is een verhoudingsgewijze afname, bij deze windrichting, van 43,3% ten opzichte van de huidige molenbiotoop.

1 Inleiding

1.1 Algemeen

De Otter is de oudste houtzaagmolen in Nederland. De molen is in 1631 gebouwd en is tot op de dag van vandaag nog steeds operationeel. Iedere dinsdag zijn vrijwillige molenaars aanwezig om de molen te draaien indien er voldoende wind aanwezig is. De omgeving rondom de molen is in zijn bestaan drastisch veranderd, van landelijk gelegen naar stedelijk gebied. De molen is opgenomen in de lijst van cultureel erfgoed en is een Rijksmonument. Momenteel wordt de molen door de eigenaar GT van der Bijl b.v. (hierna GT vd Bijl) gerestaureerd en toekomstbestendig gemaakt voor een museum. Het is daarbij van belang dat de molen voldoende wind ontvangt om te kunnen blijven zagen. Het zagen voor een houtzaagmolen is van cruciaal belang voor het behoudt ervan. Molens en houtzaagmolens in het bijzonder zijn "levende" monumenten.

Molen De Otter is gelegen aan de Gillis van Ledenberchstraat en de Kostverlorenvaart in Amsterdam. De stad Amsterdam heeft zich 'rondom' molen De Otter in de laatste eeuwen gevormd. Hierbij is het windklimaat ter hoogte van de molen telkens veranderd, waarbij het aantal potentiële aantal draai/zaaguren drastisch is afgenomen.

Op verzoek van GT vd Bijl is een onderzoek uitgevoerd naar het effect van de bebouwing op het aantal bruikbare draai/zaaguren van molen De Otter. Hierbij is gekeken naar de 'vroegere' situatie (periode 1900 t/m 2000), de 'huidige' situatie (periode 2000 t/m 2022) en een (mogelijk) toekomstige situatie (periode na oplevering van het toekomstige ontwikkelingsplan Marktkwartier).

Gebruikmakend van een Computational Fluid Dynamics (CFD) simulaties wordt de wind op de molen voor verschillende omgevingen en verschillende windcondities berekend. De uitkomsten geven inzicht in het effect van de bebouwing op de door de molen ontvangen wind. Op basis daarvan kan het effect op de mogelijke gebruikstijd van de molen om te zagen berekend.

1.2 Wind in stedelijke omgeving

Bebouwing heeft tot gevolg dat de wind een aangepast pad volgt. De hoeveelheid wind (luchtstroom) is niet anders voor een open vlakte en een stad. Bebouwing zorgt voor blokkade waar windversnellingen en creëert luwten worden gecreëerd. In de stad is de wind dan ook vaak vlageriger en veranderd meer van richting, zowel in tijd als plaats. Als wind tegen een obstructie aanstroomt (zoals een gebouw) dan stroomt 2/3 van de wind naar beneden, welke vervolgens weer op grondniveau om het gebouw stroomt.

Het verschil tussen een open vlakte en een stad is niet dat er in de stad minder wind staat. Op een open vlakte is deze constant van richting en kracht waar dit in een stad van locatie tot locatie anders is en fluctueert in tijd. Bebouwing kan er dan ook voor zorgen dat de molen meer of minder wind aangeboden krijgt. Daarnaast kan de windsnelheid ook sterker gaan fluctueren, waardoor de molen niet constant draait.

1.3 Onderzoeksdoel

Bebouwing heeft impact op de door de molen ontvangen wind. Volgens wet en regelgeving betreffende de molenbiotoop, dient de impact van gebouwen binnen een invloedsfeer van 400

meter te worden onderzocht. Het molenbiotoop houdt in dat de uitstraling, functie, locatie en omgeving als een geheel is wat niet uit balans mag komen. Het onderhavige onderzoek beschouwd enkel de door de molen ontvangen wind.

Het doel van het onderzoek is om te kwantificeren wat het effect van de veranderde omgeving is op het aantal potentiële draai/zaaguren van molen De Otter. Het onderzoek is uitgevoerd voor de omgeving met huidige bebouwing, geplande toekomstige bebouwing en een door GT vd Bijl ingeschatte vroegere bebouwing. De drie modellen verschillen enkel qua bebouwing van zuidwest tot noord gezien vanuit de molen. De overige bebouwing is gelijk gehouden.

Het onderzoek beperkt zich tot 3 windrichtingen, namelijk:

1. 225º
2. 245º
3. 265º

Deze drie windrichtingen zijn de windrichting van zuid naar west, de richtingen waarin de verandering in bebouwingen zijn beschouwd. Door het aantal potentiële draai/zaaguren vanuit deze drie windrichtingen te berekenen en te vergelijken voor de drie verschillende bebouwingen, wordt de impact van de bebouwing meetbaar gemaakt.

Om het effect van de bebouwing op het aantal draai/zaaguren van de molen te kwantificeren is voor de 3 windrichtingen het aantal draaiuren berekend. Op basis hiervan kan de toe- of afname van effectieve draaiuren berekend worden. Door hieraan toe te voegen de verschillende tijdscenario's, namelijk 'vroeger', 'huidig' en 'toekomst' ontstaat er een duidelijk en helder beeld wat de gevolgen van de toenemende bebouwing in de biotoop van molen de Otter zijn op het aantal draai/zaaguren van de molen.

1.4 Molenbiotoop

Voor het goed in stand houden van (historische) windmolens is, naast (onderhoud aan) de molen zelf, de molenbiotoop (de omgeving rondom een molen) van belang. De molenbiotoop heeft betrekking op de omgeving van de molen, voor zover die van invloed is op het functioneren van de molen als maalwerktuig en als monument. Aangezien molens "levende" monumenten betreffen, dienen zij regelmatig te draaien ten behoeve van instandhouding. Voor een goed functionerende molen is vrije windvang van essentieel belang; gebouwen, bouwwerken, solitaire bomen, boomgroepen en houtopstanden kunnen de windvang van een molen nadelig beïnvloeden. Bij windbelemmeringen in de molenbiotoop wordt de windtoevoer diffuus, onvoorspelbaar fluctuerend en turbulent en wordt de aan- en afvoer van wind negatief beïnvloed. Gevolgen hiervan zijn een verminderde draaivaardigheid, een toename van zeilslag en een sterk wisselende belasting van de wieken (roeden, hekwerk etc.) die grote schade kan veroorzaken. Daarnaast leidt een belemmerde afvoer van de wind tot drukopbouw van de wind tegen de achterzijde van de wieken, waardoor extra druk op het de wieken en het wiekenkruis ontstaat, wat schade aan de molen in de hand werkt.

2 Uitgangspunten en aannamen

2.1 Geometrie

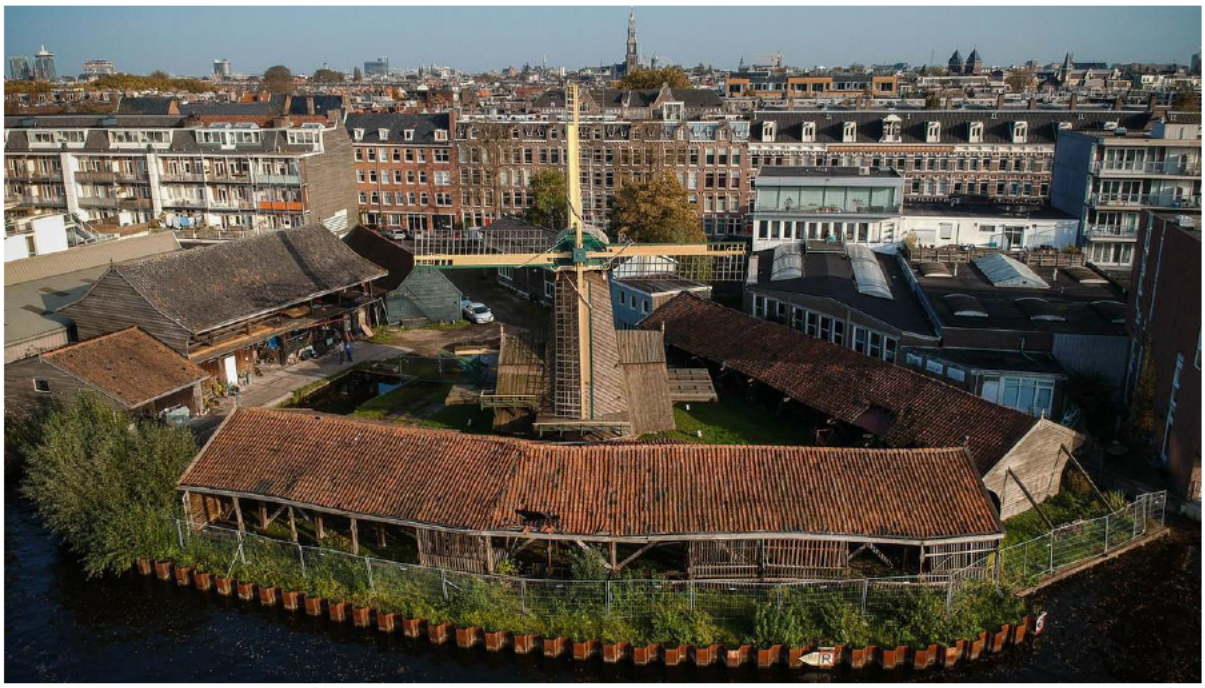
Het 3-dimensionale CFD-model is gebaseerd op de aanzicht tekeningen van de molen.

De Otter is een paltrokmolen en staat dus niet op een stelling. De kaphoogte van de molen is 13m, de as hoogte 12m en de wieken zijn 9m lang. De totale hoogte van de molen is 21m. De molen is, inclusief de uitstekende zaagvloer, 17m breed.

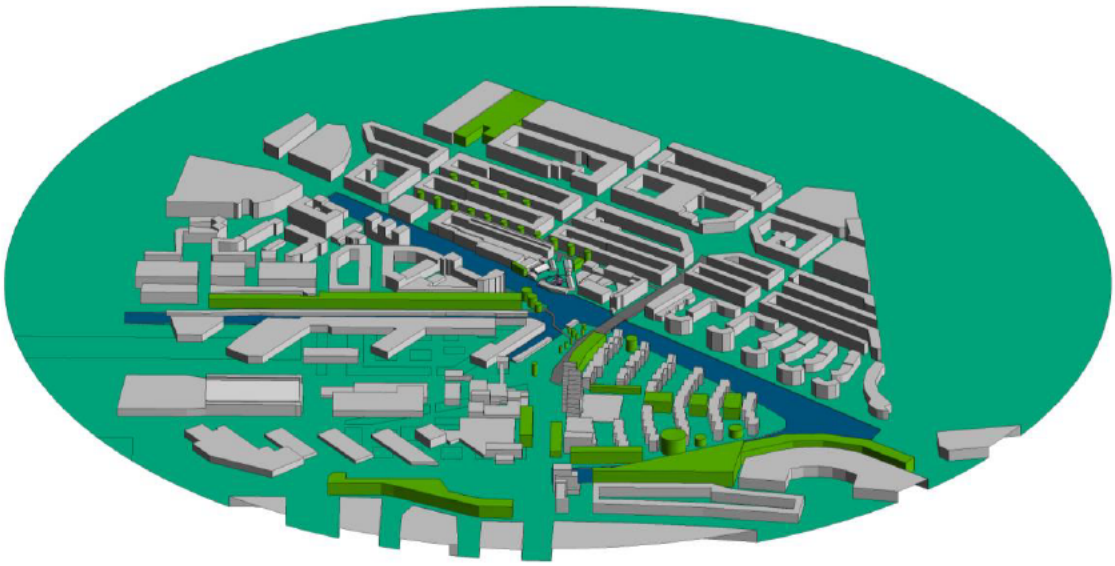
Rondom om het gebouw staan verschillende schuren en gebouwen. In de westelijke aanstroom richting staan twee droogschuren met een hoogte van 5m.

De huidige omgeving is geconstrueerd aan de hand van Google Earth Pro en CadMapper. De omgeving is voor alle windrichting binnen een straal van 400m van de molen meegenomen. Voor de zuidelijk tot westelijke windrichting, meest voorkomend, is de omgeving binnen een straal van 650m meegenomen.

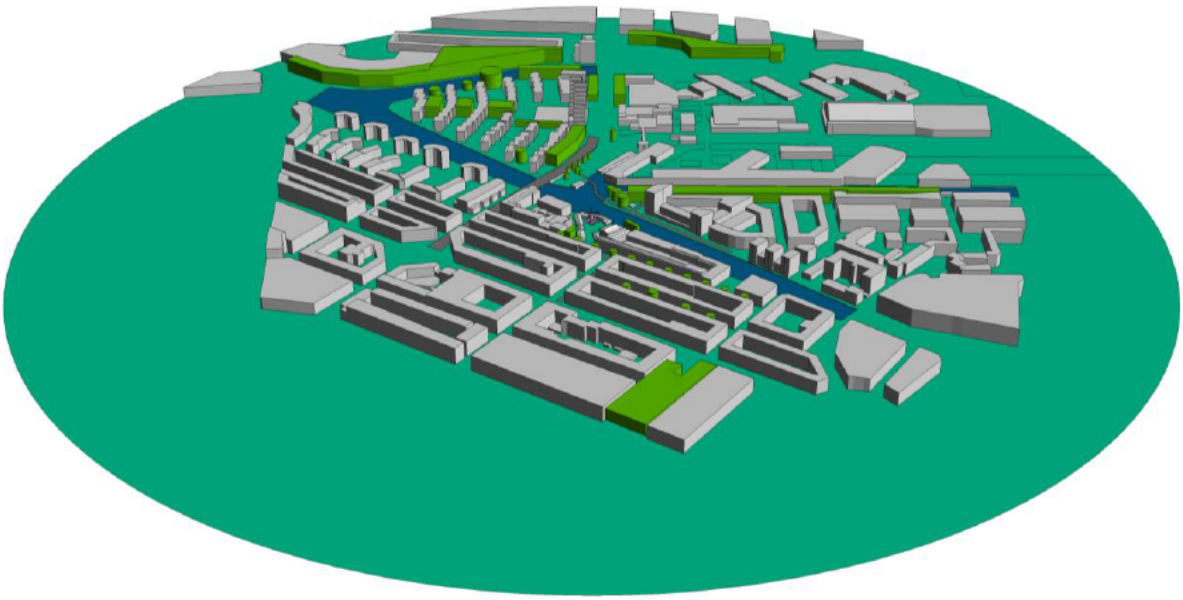
Figuur 1 toont het de huidige vorm van de molen. Figuur 2 en Figuur 3 tonen een overzicht van het volledige 3D simulatiemodel uit verschillende richtingen. Figuur 4 en Figuur 5 een detail van de molen in het 3D CFD model.



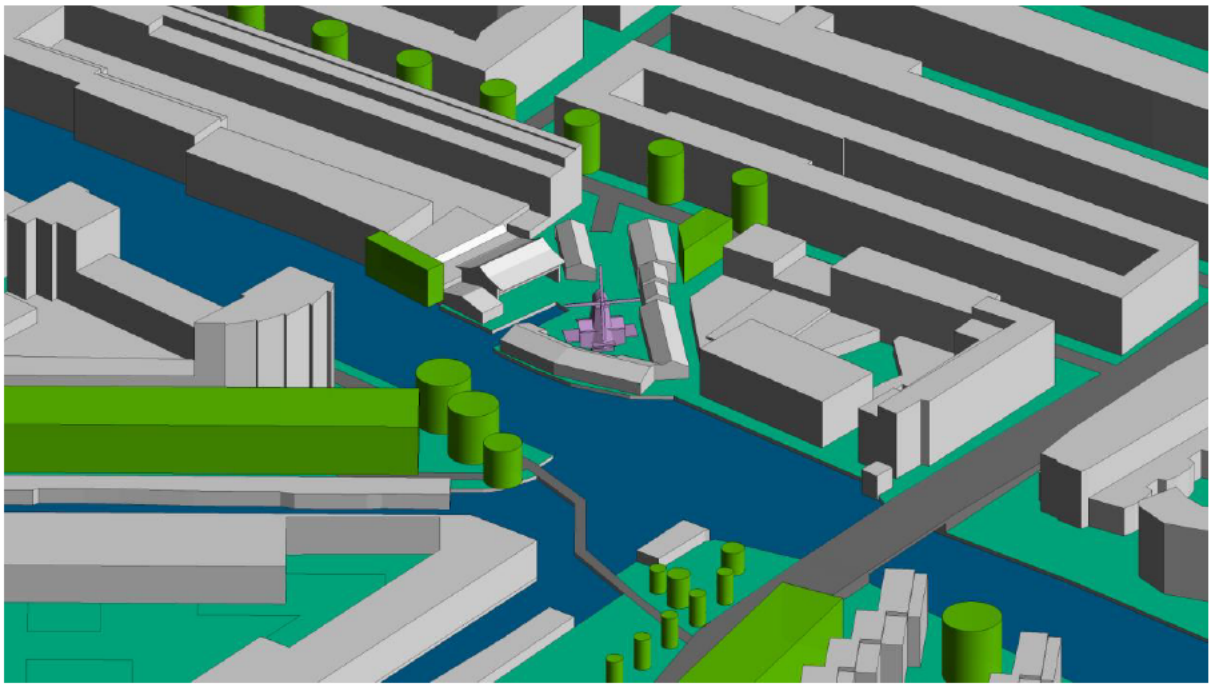
Figuur 1: Foto van zaagmolen De Otter, Jan-jaap Hubeek



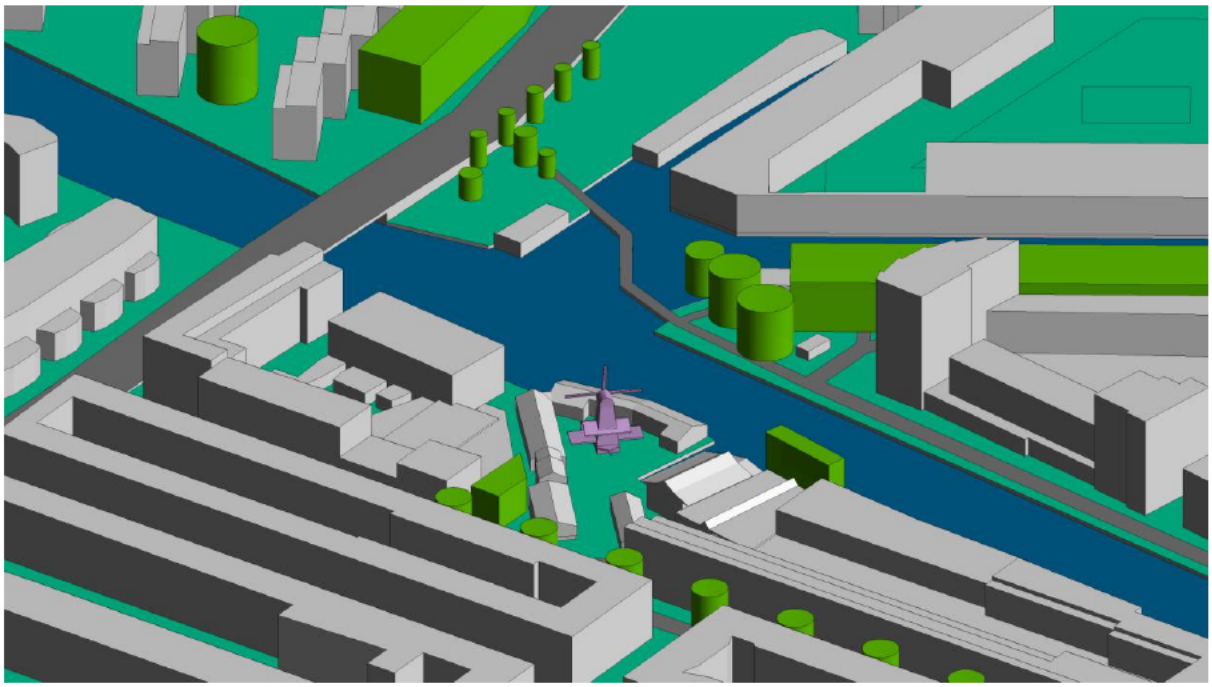
Figuur 2: 3D CFD model, aanzicht vanuit west



Figuur 3: 3D CFD model, aanzicht vanuit oost.



Figuur 4: 3D CFD model De Otter, detail aanzicht 1.



Figuur 5: 3D CFD model De Otter, detail aangezicht 2.

2.2 Bebouwing/inrichting omgeving

2.2.1 Molenbiotoop Huidig

Het plangebied voor molen De Otter is gelegen aan de Gillis van Ledenberchstraat en de Kostverlorenvaart in Amsterdam. Waar de molen vroeger gelegen was aan de rand van de Haarlemmermeerpolder is het inmiddels volledig omringt door stedelijk gebied. Wat een effect heeft op de molenbiotoop.

De bebouwing in de omgeving stroomopwaarts van De Otter voor de meest voorkomende windrichtingen (zuid tot west) varieert in hoogte, vorm en oriëntatie.

Het hoogste gebouw ligt in de westelijke richting en staat op 250 meter afstand van de molen. Het gebouw bestaat uit twee piramides van 55 meter hoog. De omgeving in de westelijke richting bestaat verder uit gebouwen tussen 7 meter en 32 meter (Buyskade). De Jan van Galenstraat (s105) creëert voor westelijke wind een vrije aanstroom op molen De Otter.

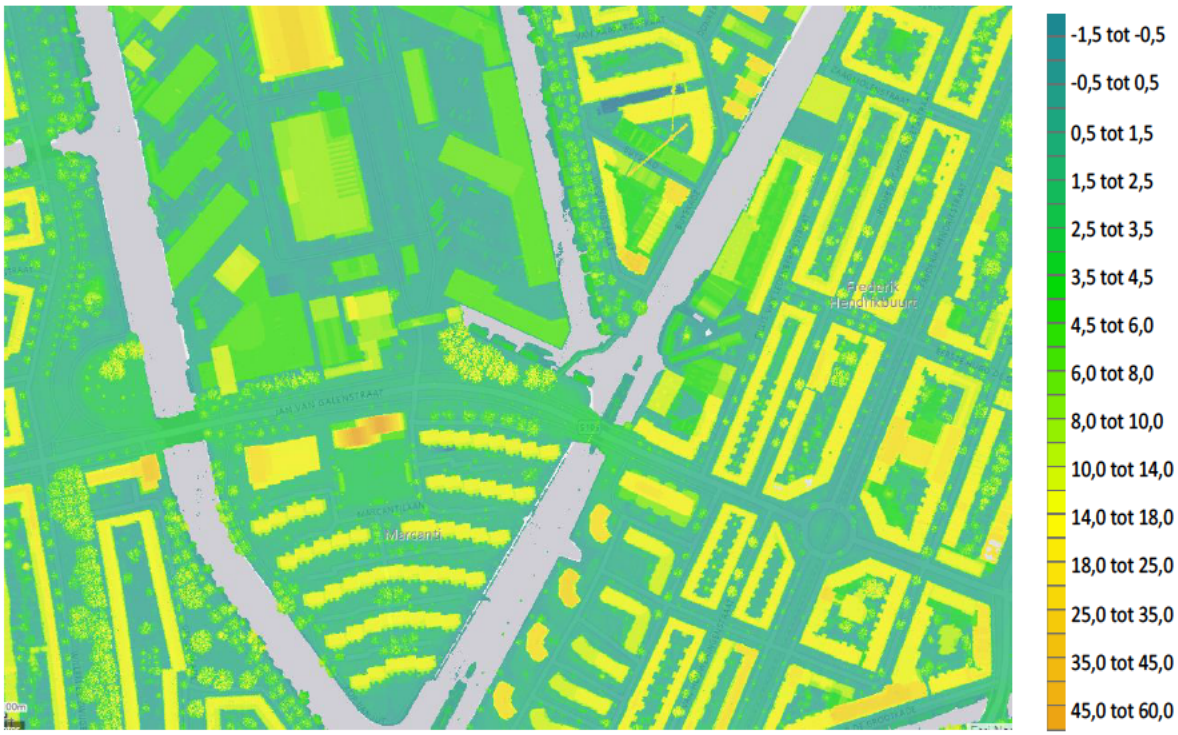
In zuidwestelijke richting zijn de gebouwen voornamelijk circa 15 meter hoog. In zuidelijke richting varieert de hoogte van de gebouwen tussen de 12 meter en 19 meter.

De bebouwing in het gebied ten noordoosten tot zuidoosten van de molen bestaat voornamelijk uit 16 meter hoge woningen.

Een luchtfoto van het gebied is weergegeven in Figuur 6. Molen De Otter is paars omlijnd en het hoogste gebouw is geel omcirkelt. Figuur 7 geeft een hoogtekaart weer van de omgeving.



Figuur 6: Luchtfoto locatie De Otter, Amsterdam.



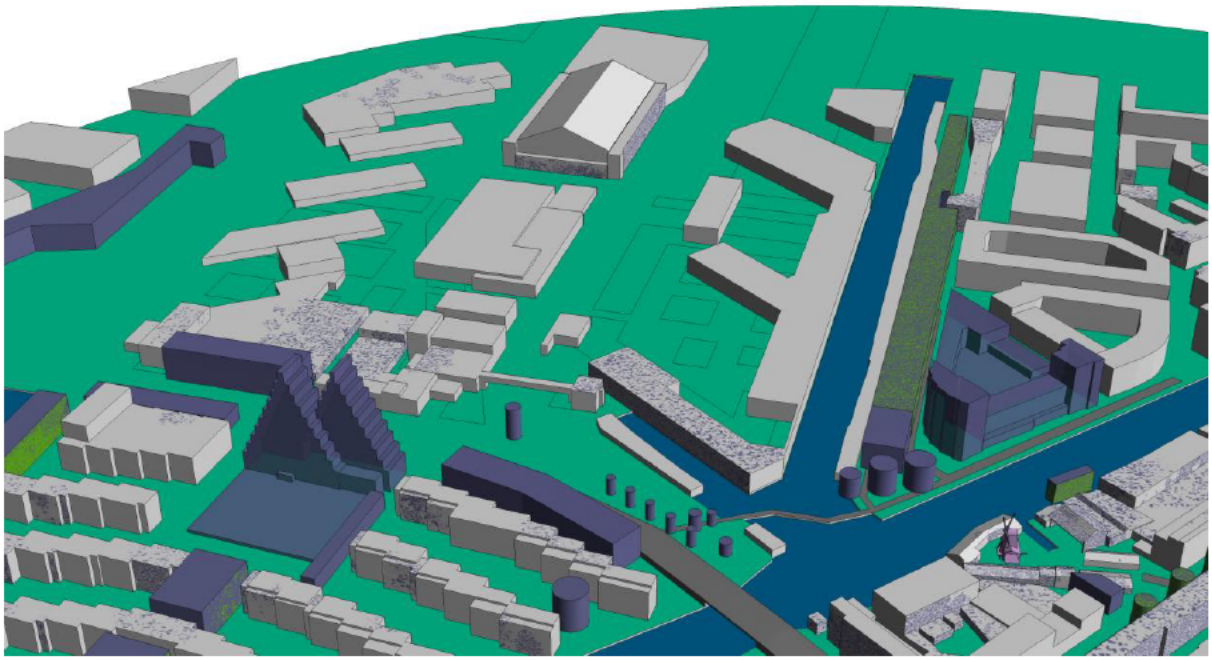
Figuur 7: Hoogte kaart omgeving De otter, Amsterdam.

2.2.2 Molenbiotoop Vroeger

Om de omgeving van vroeger na te bootsen zijn de volgende gebouwen en bomen weggehaald uit het model van de huidige omgeving:

- De twee piramide vormige gebouwen aan de Jan van Galenstraat
- Bebouwen op de hoek van de Buyskade
- Bomen langs de Jan van Galenstraat
- Bomen langs de Buyskade

Hiermee wordt een situatie gerealiseerd die lijkt op de omgeving die er tussen het jaar 1990 en 2000 was. In Figuur 8 zijn gebouwen van de vroegere omgeving weergegeven in grijs en de huidige bebouwing en bomen in paars. Hieruit blijken de grote verschillen in één oogopslag.



Figuur 8: Omgeving vergelijking vroeger en huidige situatie, huidig is paars

2.2.3 Molenbiotoop Toekomstige situatie

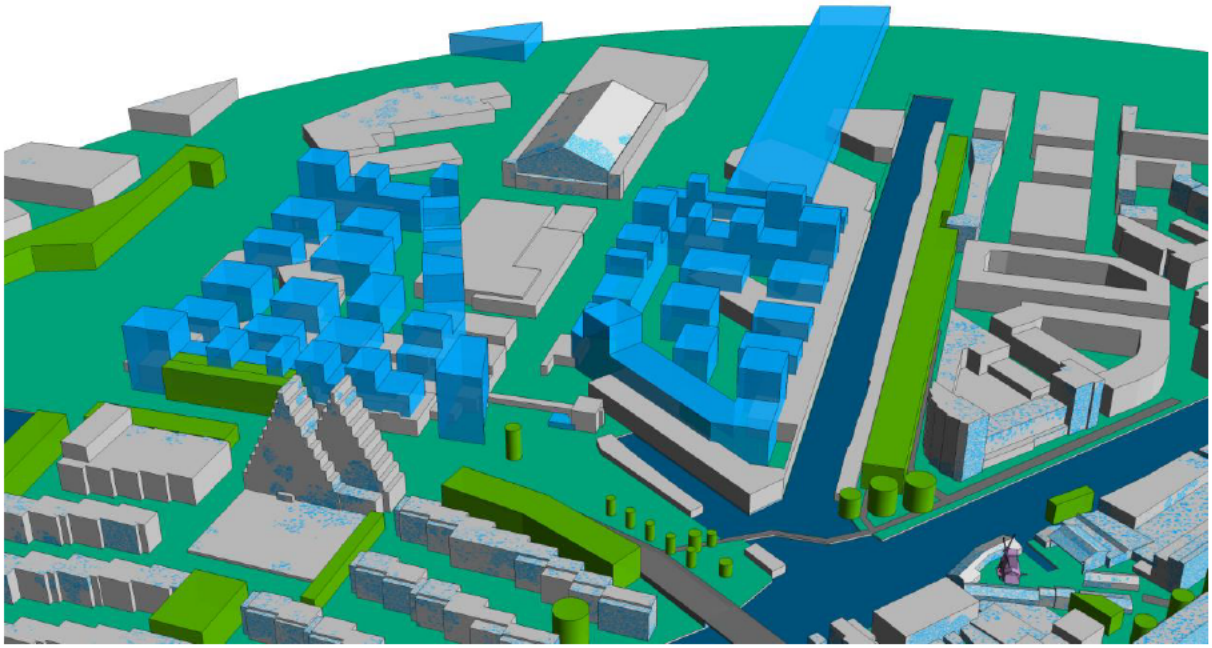
Het model voor de toekomstige omgeving is gebaseerd op de omgeving huidig plus het ontwikkelingsplan 'Marktkwartier'. Dit plan bestaat deels uit woontorens tussen de 20 meter en 35 meter en deels het verhogen van de huidige gebouwen tot 15 meter

Figuur 9 laat een impressie van Mecanoo Architecten zien van de mogelijke toekomstige ontwikkeling.

In Figuur 10 zijn gebouwen van de huidige omgeving weergegeven in grijs en de toekomstige bebouwing en bomen in blauw. Hieruit blijken de grote verschillen in één oogopslag.



Figuur 9: Omgeving toekomstige situatie, Mecanoo



Figuur 10: Omgeving vergelijking tussen huidige en toekomstige situatie, toekomstig is blauw.

2.3 Weerdata

Voor de analyse is de weerdata van Amsterdam gebruikt over de jaren 08-2001 t/m 08-2021. De data is samengesteld door MeteoBleu van verschillende weerstations in de buurt en met de omgevingsruwheid van Amsterdam. Van deze weerdate wordt een gemiddeld/statistisch windjaar gemaakt.

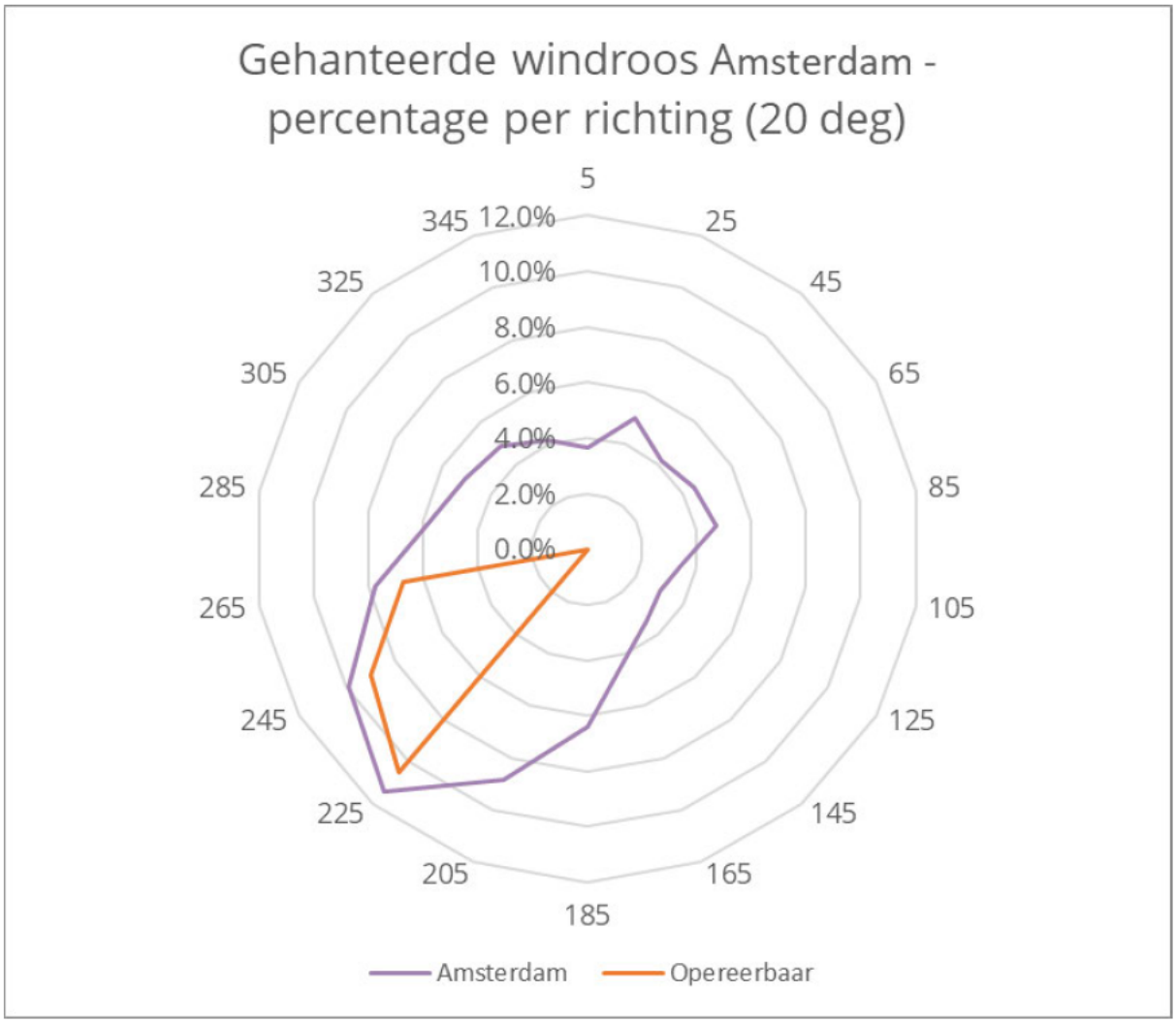
De windroos is weergegeven in Figuur 11, deze is opgebouwd met gegeven per 20 graden. Conform opgaaf, is er een minimale windsnelheid nodig van 2 beaufort (bft) om de molen te laten draaien en 3bft om te zagen. Verder kan er gezaagd worden tot 7 bft. Het CFD onderzoek is uitgevoerd voor 225°, 245° en 265° als representatieve windrichtingen waarbij de molen effectief

wind kan vangen. Deze windrichtingen zijn gekozen gebaseerd op de beschikbare wind en het gebied waar de bebouwing veranderd.

De molen is voor een groot gedeelte omringt door gebouwen. Hierdoor kan de molen alleen draaien bij een wind uit zuidwest en/of westelijke richting dan wel tussen de 230° t/m 270° graden. Daarom zijn deze windrichtingen onderdeel van het CFD onderzoek en de andere windrichtingen maken geen onderdeel uit van dit CFD onderzoek.

De Marcanti Piramides en het ontwikkelingsplan 'Marktkwartier' liggen beide in zuidwest tot westelijke richting van de molen.

Figuur 11 toont zowel de windroos van Amsterdam (paarse lijn) en de voor de molen beschikbare windroos (oranje lijn) voor het onderzochte bereik.



Figuur 11: Gehanteerde windroos.

2.3.1 Weerdata analyse

Een analyse is gemaakt van de beschikbare winddata om inzicht te krijgen in het theoretische aantal uren per jaar waarbij de molen kan draaien. Tabel 1 toont een frequentietabel van het aantal uren per windrichting per jaar. Hierin is het gebied tussen de minimale en maximale windsnelheden weergegeven in zalm roze (hierna: zalm). De geanalyseerde windrichtingen zijn weergegeven in groen met omkaderd het theoretische draaibereik. Uit deze analyse kan het volgende worden afgeleid:

1. In een situatie zonder bebouwing rondom de molen kan de molen 78% van het jaar draaien/zagen.
2. In de huidige situatie, waarbij de molen enkel kan draaien bij wind uit ZW (225º), ZWW (245º) en W (265º) kan de molen 23,8% van het jaar draaien/zagen.
3. Ervan uitgaande dat de molen gebouwd is met geen of minimale bebouwing in de omgeving heeft de ontstane bebouwing 54% van de beschikbare wind, dan wel molenbiotoop, afgenomen.
4. Verhoudingsgewijs ten opzicht van het aantal mogelijke draaiuren in de ideale molenbiotoop is dit een afname van 69,4%.

Let op; dit betreft het theoretisch aantal uren, omgevingseffecten zijn hierin niet meegenomen.

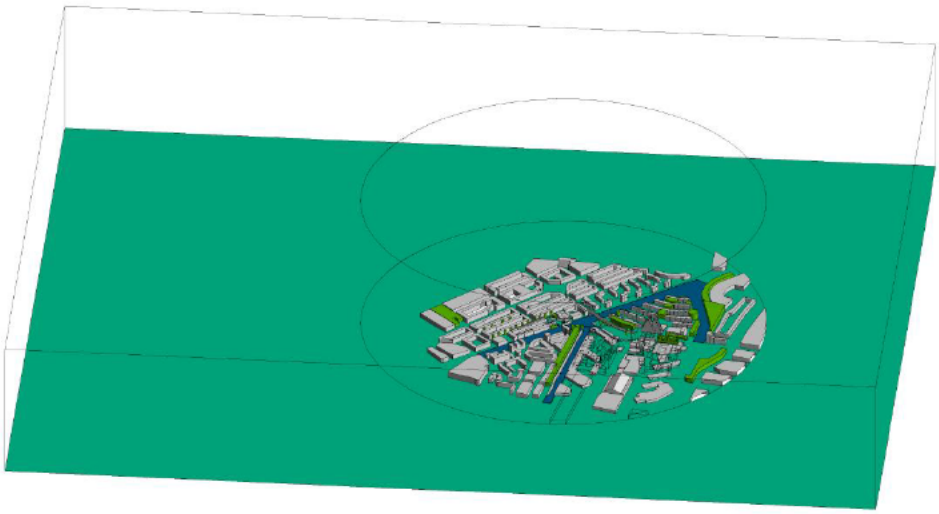
Wind	N	NNO	NO	ONO	O	OZO	ZO	ZZO		Z	ZZW	ZW	ZWW	W	WNW	NW	NNW	
[m/s]	5	25	45	65	85	105	125	145	165	185	205	225	245	265	285	305	325	345
0	1.5	0.3	0.5	0.1	1.2	0.3	0 2	0.5	0.0	2.6	0.3	0.4	0.1	1.6	0.6	0.4	0.1	0.0
1	14.0	12.3	9.4	9.3	13.5	9.9	9 3	9.7	7.8	15.3	9.8	9.2	9.7	15.1	10.4	11.6	10.3	9.1
2	33.1	41.6	27.8	31.5	33.9	29.7	30.1	28.9	28.7	35.5	34.3	33.3	34.0	38.5	33.0	32.0	33.0	28.6
2.5	24.3	31.0	23.6	24.6	28.2	26.5	26.9	22.9	22.1	32.7	27.8	30.0	29.9	33.4	24.4	22.6	24.4	24.6
3	31.2	35.5	29.5	30.1	36.9	32.1	29 8	27.7	26.6	36.9	38.3	36.3	36.5	39.1	30.7	26.8	29.4	28.6
3.5	29.3	42.5	38.6	42.8	41.8	29.6	29.0	25.3	28.2	40.3	40.7	43.7	42.4	36.5	30.6	28.3	27.2	31.2
4	25.6	42.0	33.3	36.9	37.7	31.0	23.7	25.1	28.4	40.5	47.6	44.8	50.5	42.9	31.6	30.7	31.4	30.6
4.5	27.7	41.8	34.4	32.2	34.9	28.6	22.7	25.2	27.2	36.9	51.2	53.6	46.2	38.1	30.6	30.9	32.4	28.9
5	27.7	36.6	31.6	29.9	29.2	22.8	23 5	28.0	29.4	38.7	53.4	60.2	52.4	41.3	34.6	34.5	31.5	28.5
5.5	22.8	32.6	30.5	28.7	25.2	19.9	18.9	22.4	23.6	36.4	48.2	62.5	51.4	41.9	37 8	31.8	32.5	28.3
6	22.3	28.8	24.0	21.9	24.6	16.5	14.7	18.8	23.5	30.8	47.1	58.7	51.5	38.9	32.7	28.6	28.3	24.6
6.5	17.2	24.7	22.0	21.4	24.7	15.7	12 5	17.1	18.9	31.3	42.6	60.1	54.4	40.2	30 2	26.4	23.5	21.3
7	15.5	19.8	14.1	18.4	20.1	10.4	9 8	11.2	18.0	29.0	42.3	59.1	52.6	38.3	27 8	22.5	22.2	19.8
7.5	10.7	16.2	10.8	14.4	14.6	9.1	8.6	9.4	15.0	27.0	39.6	55.1	47.3	35.6	26.0	18.5	20.8	15.5
8	10.4	13.6	9.9	9.7	12.6	5.8	6 2	7.8	13.0	22.5	31.4	52.6	39.6	30.1	19 5	17.6	16.4	12.7
8.5	7.0	7.7	6.0	9.8	9.3	5.2	5.1	5.2	11.5	19.2	30.6	47.0	34.9	27.8	19 2	14.2	15.1	10.5
9	4.7	4.2	4.5	8.2	6.3	4.9	3.6	4.4	10.9	18.2	27.6	43.9	31.0	22.1	15.4	12.1	9.3	6 5
9.5	2.5	4.8	3.5	5.3	4.3	4.4	3 5	4.1	7.9	13.9	26.7	37.3	29.0	18.4	12 8	10.6	7.7	6.9
10	2.1	3.5	3.1	3.2	3.9	2.9	1.9	3.3	6.1	12.1	22.2	33.0	24.9	14.6	8.6	8.8	5.0	3 8
10.5	2.6	2.2	1.7	2.5	3.3	2.5	1.1	2.5	3.4	10.3	15.9	26.6	21.7	12.9	7.1	6.6	4.1	2.9
11	1.5	1.8	0.8	2.3	2.8	1.6	0.6	1.0	2.5	7.7	12.8	19.9	20.3	10.3	7.6	4.8	3.2	1.9
11.5	0.2	2.2	1.2	1.2	2.8	1.1	0 3	0.7	2.6	5.1	12.3	19.3	15.9	9.3	5 2	3.8	2.8	1 3
12	0.4	1.8	1.7	0.8	2.3	0.4	0.1	0.6	1.7	4 5	12.7	13.9	15.4	9.5	6 2	3.6	3.0	0 8
12.5	0.2	0.9	0.9	0.9	2.2	0.3	0.1	0.3	2.2	4 8	10.1	12.4	10.5	8.8	4.0	3.4	2.4	0.7
13	0.2	0.8	0.8	0.9	1.4	0.3	0.0	0.4	1.3	2 2	6.7	11.4	9.0	6.4	3.4	2.4	2.3	0 3
13.5	0.1	0.7	0.5	0.7	1.1	0.3	0.0	0.0	0.7	2 2	5.7	10.2	7.1	5.8	2.6	1.4	1.4	0 3
14	0.0	0.2	0.3	0.8	1.3	0.1	0.0	0.0	0.4	1.1	3.3	8.1	5.9	4.5	2 3	1.6	0.7	0.1
14.5	0.0	0.3	0.5	0.2	0.8	0.2	0.0	0.1	0.4	1.0	2.5	4.5	4.3	2.7	1.6	2.0	0.7	0.1
15	0.0	0.3	0.3	0.4	0.2	0.1	0.0	0.1	0.2	1 2	1.1	3.5	3.2	2.6	1.7	1.5	0.5	0.1
15.5	0.0	0.0	0.7	0.9	0.6	0.2	0.0	0.0	0.2	0.7	1.2	1.6	2.4	2.2	1 3	1.1	0.1	0.0
16	0.0	0.0	0.1	0.3	0.9	0.0	0.0	0.0	0.1	0.9	0.9	1.5	2.2	1.0	0.7	0.5	0.2	0.1
16.5	0.0	0.0	0.1	0.3	0.8	0.0	0.0	0.0	0.1	0 3	0.7	1.2	1.4	0.9	0 5	0.2	0.2	0.0
17	0.0	0.0	0.0	0.4	0.6	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.5	0.7	0.9	0.8	0.4	0.2	0.0	0.0
17.5	0.0	0.0	0.0	0.2	0.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.6	0.5	1.5	1.1	0.1	0.1	0.0	0.0
18	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.4	0.4	0.5	0.6	0.1	0.0	0.0	0.0
18.5	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3	0.3	0.3	0.4	0.0	0.0	0.0	0.0
19	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.3	0.1	0.3	0.1	0.0	0.1	0.0
19.5	0.0	0.0	0.0	0.4	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.2	0.1	0.5	0.0	0.0	0.0	0.0
>20	0.1	0.0	0.0	0.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.4	0.7	0.8	0 5	0.0	0.0	0.0
uren/jaar	335	452	367	393	425	313	283	303	363	563	750	958	842	676	502	443	423	369
%/jaar	3.8%	5.2%	4.2%	4.5%	4.9%	3.6%	3 2%	3.5%	4.1%	6.4%	8.6%	10.9%	9.6%	7.7%	5.7%	5.1%	4.8%	4 2%
Draaiuren	231	330	275	293	307	214	186	213	277	435	631	833	714	534	396	343	324	278
% draai/jaar	2.6%	3.8%	3.1%	3.3%	3.5%	2.4%	2.1%	2.4%	3.2%	5.0%	7.2%	9.5%	8.1%	6.1%	4 5%	3.9%	3.7%	3 2%

Tabel 1: Windrichting en snelheid frequentie tabel locatie De Otter, Amsterdam. Waarbij het aantal winduren 8.760 per jaar is en de draaiuren 78 % per jaar ervan is.

2.4 Windprofiel

Het simulatiemodel is aan de randen, van waaruit de wind het model instroomt, voorzien van een windprofiel. De windsnelheid is dichter bij het maaiveld lager, door de invloed van bijvoorbeeld bebouwing en begroeiing. De mate van invloed wordt beschreven door de ruwheidlengte (Troen & Petersen, 1991). De ruwheidlengte voor het gebied rondom de molen is vastgesteld op 1,2 m. Bij het definiëren van het windprofiel is rekening gehouden met de verandering van de omgeving van het weerstation naar het gebied van interesse.

Om de windstroom realistisch te kunnen simuleren is om de gemodelleerde bebouwing een box geplaatst, waar ook lucht doorheen kan stromen. De afmetingen van de box worden bepaald op basis van de hoogte (H) van het hoogste gebouw. De randen van de box bevinden zich tenminste op 5H vanaf de rand van het gemodelleerde gebied en de hoogte van de box is 6H. Stroomopwaarts is de box eveneens 5H lang en stroomafwaarts 15H. De box om het gemodelleerde gebied heen is weergegeven in Figuur 12. De box kan gezien worden als een digitale windtunnel.



Figuur 12: Box om het gemodelleerde gebied heen, ten behoeve van het windprofiel (digitale windtunnel).

Aan de hand van de referentie windsnelheid, referentie hoogte en ruwheidlengte kan het windprofiel worden opgesteld. Het windprofiel wordt berekend met onderstaande logaritmische vergelijking.

$$v_{wind} = v_{ref} \cdot \left(\frac{\ln\left(\frac{z}{z_0}\right)}{\ln\left(\frac{z_{ref}}{z_0}\right)} \right)$$

Waar,

v_{wind}	Windsnelheid	[m/s]
v_{ref}	Referentie snelheid	[m/s]
z	Hoogte boven de grond	[m]
z_0	Ruwheidslengte	[m]
z_{ref}	Referentiehoogte	[m]

2.4.1 Wind snelheden

Voor de wind in deze berekeningen zijn drie verschillende snelheden gesimuleerd. De gesimuleerde snelheden zijn de mini- en maximale windsnelheid om te kunnen zagen met de molen en de gemiddelde snelheid van windkracht 3bft en 7bft. Dit betekend dat er simulaties zijn uitgevoerd met een snelheid van: 3,4 m/s, 8,55m/s en 13,8 m/s. Met de verschillende snelheden wordt het effect van de omgeving op de wind zichtbaar.

2.5 CFD-modellering

De simulatie is uitgevoerd met behulp van het softwarepakket ANSYS CFX. Dit softwarepakket is geschikt voor vele toepassingen en in ruime mate gevalideerd.

Het 3D CFD-model is opgedeeld in een grote hoeveelheid rekencellen. De standaard differentiaalvergelijkingen voor de stroming van fluïda worden voor elke cel opgelost. In Tabel 2 staan de belangrijkste toegepaste randvoorwaarden beschreven.

Parameter	Beschrijving
Cel type	Hybride, combinatie van hexaëders, tetraëders, piramides en prismalagen
Cel grootte	Dynamisch, variërend tussen 0,025 tot 2,0 m in de omgeving (vlakken) groeiend met een factor 1,05 tot maximaal 15 m in het vrije volume
Aantal cellen	92.3 miljoen
Simulatie type	Steady state gevolgd door tijdsafhankelijk
Convergentie criteria	RMS maximaal $1 \cdot 10^{-4}$
Tijdstap	1 s
Aantal iteraties	500
Fluïde	Lucht met constante eigenschappen
Turbulentie model	Shear Stress Transport model RANS
Wanden	Glad met stilstaande lucht (no slip)
Grondvlak	Ruw met stilstaande lucht (no slip)
Inlet	Snelheids- en turbulentieprofiel

Tabel 2: CFD-modellering eigenschappen.

3 Berekende draai/zaaguren

3.1 Verandering draai/zaaguren

Het aantal beschikbare draai/zaaguren van de molen is afhankelijk van de volumestroom door het wiekenblad. Deze paragraaf geeft getalsmatig de verandering in het aantal draai/zaaguren per situatie per windrichting aan. Hierin zijn percentages weergegeven ten opzichte van een jaar, een jaar heeft 8760 uren.

Met de aangeleverde gegevens van de molen en de simulatie resultaten is een minimale en maximale benodigde volumestroom vastgesteld. De ondergrens is vastgesteld op 258,7 m^3/s en de bovengrens op 1.445,6 m^3/s. De ondergrens is gebaseerd op zuidwestenwind (225°) bij 3,4 m/s en de bovengrens west-zuidwestenwind (245°) bij 13.8 m/s.

Met de resultaten van de CFD simulaties is berekend bij welke windsnelheid de minimale en de maximale volumestroom behaald worden. Met de berekende windsnelheden per jaar en de frequentietabel is het aantal mogelijke effectieve draaiuren berekend voor de beschouwde windrichtingen.

In tegenstelling tot de analyse gepresenteerd in 2.3.1 zijn de in deze analyse omgevingseffecten meegenomen. Bebouwing kan een negatieve maar ook een positief effect hebben op het aantal draai/zaaguren van de molen. Door bebouwing treden luwten op en versnellingen. Hierdoor wijken de in deze analyse gepresenteerde waarden af van de in 2.3.1 gepresenteerde theoretische waarden.

Tabel 3, Tabel 4 en Tabel 5 geven per windrichting per situatie weer:

- Volumestroom per windsnelheid
- Benodigde windsnelheid voor minimale en maximale volumestroom
- Percentage effectieve draaiuren t.o.v. een heel jaar (8.760 uren)

Tabel 6 geeft de frequentietabel gelijk aan die gepresenteerd in 2.3.1, enkel hier met het aangepaste windsnelheid bereik waarbij de molen kan draaien conform de CFD berekening. Hierin zijn de beschikbare draaiuren in de vroegere situatie grijs gekleurd. Voor de huidige en toekomstige situatie zijn de extra uren in groen aangegeven en de minder uren in rood. Hiermee wordt inzicht gegeven in hoe de verschuiving plaatsvindt. Het aantal draaiuren bij lagere windsnelheden is hoger dan bij hogere windsnelheden.

Uit het vergelijk blijken de volgende totale beschikbare draaiuren per jaar:

- Molenbiotoop Vroeger: 24,1% (2.114 uren van de 8.760 uren)
- Molenbiotoop Huidig: 24,8% (2.172 uren van de 8.760 uren)
- Molenbiotoop Toekomst: 21,1% (1.845 uren van de 8.760 uren)

Bij realisatie van toekomstige ontwikkelingsplan 'Marktkwartier' neemt het aantal draaiuren per jaar met 3,7%, oftewel met 327 uur af. Wanneer dit verhoudingsgewijs wordt genomen van het aantal huidige draaiuren komt dit neer op een procentuele afname van 15,1%. Hierbij dient ook rekening gehouden te worden met de al forse beperking in het aantal draaiuren door de overige

omliggende bebouwing. Wanneer verhoudingsgewijs de afname wordt berekend ten opzichte van het theoretische maximum (geen bebouwing) is de afname binnen de molenbiotoop 72,9%.

Bij realisatie van het toekomstige ontwikkelingsplan 'Marktkwartier' is de grootste afname in draaiuren is waar te nemen in windrichting 265°. Daar is de afname van het aantal draaiuren tussen huidig en toekomst 236 uur. In de huidige omgeving heeft molen de Otter uit de windrichting 544 draaiuren. In de toekomstige molenbiotoop dan wel na oplevering van het Marktkwartier heeft molen de Otter nog 309 draaiuren uit deze windrichting. Dit is een afname van 2,7% op jaarbasis en verhoudingsgewijs een afname van 43,3%.

Windrichting: zuidwest (225°)							
Wind	**Volume stroom [m3/s]**				**Benodigde windsnelheid [m/s]**		
[m/s]	**Vroeger**	**Huidig**	**Toekomst**		**Vroeger**	**Huidig**	**Toekomst**
3.4	219.0	225.3	126.7	Min	4	3.4	3.6
8.55	570.4	572.4	189.0	Max	21.8	19.3	17.9
13.8	913.5	904.7	307.9				
					Beschikbare draai/zaag uren		
				%/jaar	9.2%	9.7%	9.7%

Tabel 3: Volumestroom, windsnelheid voor zuidwesten wind (225º)

Windrichting: west-zuidwest (245°)							
Wind	**Volume stroom [m3/s]**				**Benodigde windsnelheid [m/s]**		
[m/s]	**Vroeger**	**Huidig**	**Toekomst**		**Vroeger**	**Huidig**	**Toekomst**
3.4	276.5	341.7	222.5	Min	3.2	2.6	3.9
8.55	677.3	634.3	574.1	Max	18.4	13.8	21.7
13.8	1086.4	1445.6	916.4				
					Beschikbare draai/zaag uren		
				%/jaar	8.8%	8.9%	7.9%

Tabel 4: Volumestroom, windsnelheid voor zuidwesten wind (245º)

Windrichting: west (265°)							
Wind	**Volume stroom [m3/s]**				**Benodigde windsnelheid [m/s]**		
[m/s]	**Vroeger**	**Huidig**	**Toekomst**		**Vroeger**	**Huidig**	**Toekomst**
3.4	273.4	258.7	241.6	Min	3.3	3.6	6.4
8.55	675.7	674.0	688.7	Max	15.7	17.0	39.3
13.8	1075.9	1036.1	1106.0				
					Beschikbare draai/zaag uren		
				%/jaar	6.2%	6.2%	3.5%

Tabel 5: Volumestroom, windsnelheid voor zuidwesten wind (265º)

Frequentie tabel vroegere- en huidige situatie									
	Draaiuren Vroeger			Draaiuren Huidig			Draaiuren Toekomst		
Wind	ZW	ZWW	W	ZW	ZWW	W	ZW	ZWW	W
[m/s]	225	245	265	225	245	265	225	245	265
0	0.4	0.1	1.6	0.4	0.1	1.6	0.4	0.1	1.6
1	9.2	9.7	15.1	9.2	9.7	15.1	9 2	9.7	15.1
2	33.3	34.0	38 5	33.3	34.0	38.5	33.3	34.0	38.5
2.5	30.0	29.9	33.4	30.0	29.9	33.4	30.0	29.9	33.4
3	36.3	36.5	39.1	36.3	36 5	39.1	36.3	36.5	39.1
3.5	43.7	42.4	36 5	43.7	42.4	36.5	43.7	42.4	36.5
4	44.8	50.5	42.9	44.8	50 5	42.9	44.8	50.5	42.9
4.5	53.6	46.2	38.1	53.6	46 2	38.1	53.6	46.2	38.1
5	60.2	52.4	41 3	60.2	52.4	41.3	60.2	52.4	41.3
5.5	62.5	51.4	41.9	62.5	51.4	41.9	62.5	51.4	41.9
6	58.7	51.5	38.9	58.7	51 5	38.9	58.7	51.5	38.9
6.5	60.1	54.4	40 2	60.1	54.4	40.2	60.1	54.4	40.2
7	59.1	52.6	38 3	59.1	52.6	38.3	59.1	52.6	38.3
7.5	55.1	47.3	35.6	55.1	47 3	35.6	55.1	47.3	35.6
8	52.6	39.6	30.1	52.6	39.6	30.1	52.6	39.6	30.1
8.5	47.0	34.9	27 8	47.0	34.9	27.8	47.0	34.9	27.8
9	43.9	31.0	22.1	43.9	31.0	22.1	43.9	31.0	22.1
9.5	37.3	29.0	18.4	37.3	29.0	18.4	37.3	29.0	18.4
10	33.0	24.9	14.6	33.0	24.9	14.6	33.0	24.9	14.6
10.5	26.6	21.7	12.9	26.6	21.7	12.9	26.6	21.7	12.9
11	19.9	20.3	10 3	19.9	20 3	10.3	19.9	20.3	10.3
11.5	19.3	15.9	9 3	19.3	15.9	9.3	19.3	15.9	9.3
12	13.9	15.4	9 5	13.9	15.4	9.5	13.9	15.4	9.5
12.5	12.4	10.5	8 8	12.4	10 5	8.8	12.4	10.5	8.8
13	11.4	9.0	6.4	11.4	9.0	6.4	11.4	9.0	6.4
13.5	10.2	7.1	5 8	10.2	7.1	5.8	10.2	7.1	5.8
14	8.1	5.9	4 5	8.1	5.9	4.5	8.1	5.9	4.5
14.5	4.5	4.3	2.7	4.5	4 3	2.7	4 5	4.3	2.7
15	3.5	3.2	2.6	3.5	3 2	2.6	3 5	3.2	2.6
15.5	1.6	2.4	2 2	1.6	2.4	2.2	1.6	2.4	2.2
16	1.5	2.2	1.0	1.5	2 2	1.0	1 5	2.2	1.0
16.5	1.2	1.4	0.9	1.2	1.4	0.9	1 2	1.4	0.9
17	0.7	0.9	0 8	0.7	0.9	0.8	0.7	0.9	0.8
17.5	0.5	1.5	1.1	0.5	1 5	1.1	0 5	1.5	1.1
18	0.4	0.5	0.6	0.4	0 5	0.6	0.4	0.5	0.6
18.5	0.3	0.3	0.4	0.3	0 3	0.4	0 3	0.3	0.4
19	0.3	0.1	0 3	0.3	0.1	0.3	0 3	0.1	0.3
19.5	0.2	0.1	0 5	0.2	0.1	0.5	0 2	0.1	0.5
20	0.4	0.7	0 8	0.4	0.7	0.8	0.4	0.7	0.8
Uren/jaar	957.7	841.9	676.0	957.7	841.9	676.0	957.7	841.9	676.0
% van jaar	10.9%	9.6%	7.7%	10.9%	9.6%	7.7%	10.9%	9.6%	7.7%
Draaiuren/jaar	805	767	542	848	780	544	847	689	309
% van jaar	9.2%	8.8%	6.2%	9.7%	8.9%	6 2%	9.7%	7.9%	3.5%
	Draaiuren/jaar		24.1%	Draaiuren/jaar		24.8%	Draaiuren/jaar		21.1%
	Zaag uren in vroegere situatie			Toegenomen zaag uren			Afgenomen zaaguren		

Tabel 6: Frequentietabel vroegere, huidige en toekomstige molenbiotoop.

3.2 Beschouwing verandering aantal draai/zaaguren

Door de bebouwing aan de Jan van Galenstraat en de Buyskade zijn het aantal draaiuren toegenomen. De wind uit 225º wordt meer naar molen De Otter geleidt waardoor er 0,7% meer draaiuren per jaar worden gerealiseerd. verhoudingsgewijs ten opzichte van het huidig aantal beschikbare draaiuren is dit een toename van 2,8%.

Met het toekomstige ontwikkelingsplan 'Marktkwartier' neemt het operationele bereik af tot 21,1%. Dit is een afname van 3,7% per jaar ten opzichte van de huidige situatie. verhoudingsgewijs ten opzichte van het huidig aantal beschikbare draaiuren is dit een afname van 15,1%. Wanneer verhoudingsgewijs de afname wordt berekend ten opzichte van het theoretische maximum (geen bebouwing) is de afname 72,9%.

Bij realisatie van het toekomstige ontwikkelingsplan 'Marktkwartier' is de grootste afname in draaiuren is waar te nemen in windrichting 265°. Daar is de afname van het aantal draaiuren tussen huidig en toekomst 236 uur. In de huidige omgeving heeft molen de Otter uit de windrichting 544 draaiuren. In de toekomstige omgeving, dan wel na oplevering van het Marktkwartier heeft molen de Otter nog 309 draaiuren uit deze windrichting. Dit is een afname van 2,7% op jaarbasis en verhoudingsgewijs een afname ten opzichte van de huidige molenbiotoop van 43,3%.

In hoofdstuk 4 worden de veranderingen verder toegelicht aan de hand van de CFD simulatie resultaten.

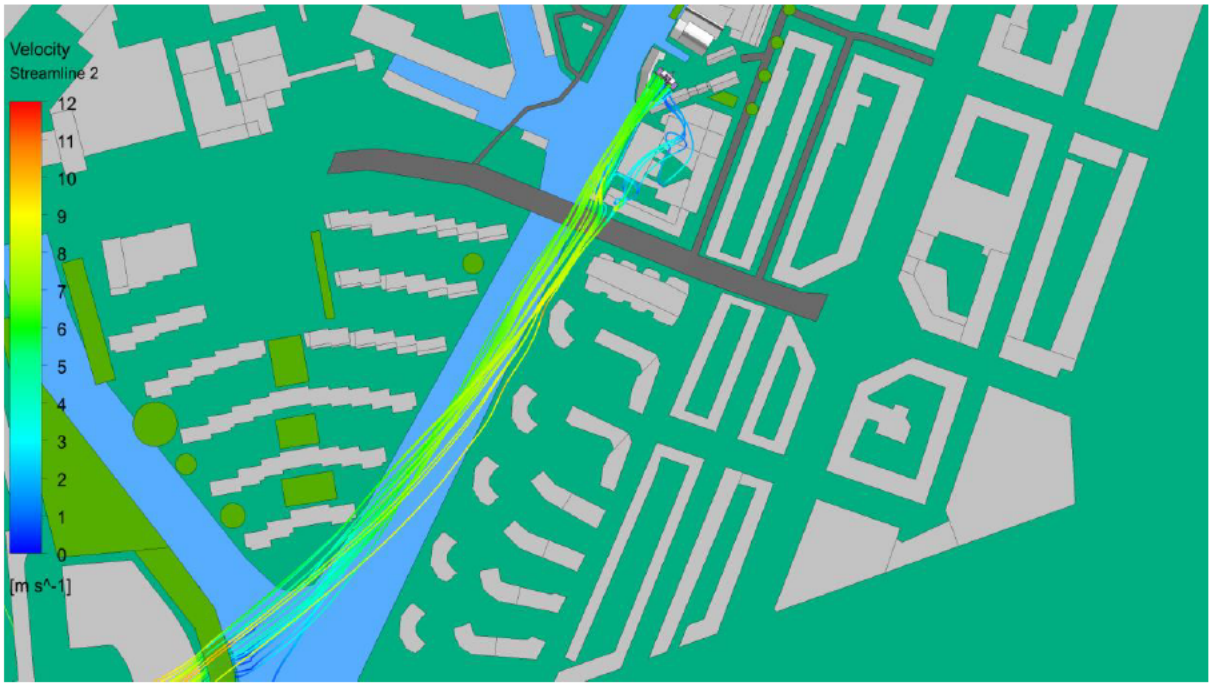
4 stromingsanalyse

Na het uitvoeren van de getalsanalyse volgt in dit hoofdstuk de stromingsanalyse. Per windrichting wordt met figuren de verandering inzichtelijk gemaakt.

4.1 Ontvangen wind bij zuidwestenwind (225°)

Bij een zuidwestenwind wordt in elke situatie een vergelijkbaar aantal draaiuren behaald. Figuur 13 tot Figuur 15 tonen de stroomlijnen voor alle drie de situaties. De wind komt in elke situatie over de Kostverlorenvaart aan. Hier stroomt het vrij onverstoord in de richting van de molen.

Het aantal mogelijke draaiuren neemt in de huidige situatie met 0,7% toe. In de toekomstige situatie blijft deze gelijk aan de vroegere. Door de toegevoegde bebouwing aan de Jan van Galenstraat en de Buyskade wordt er relatief meer wind naar de molen geduwd.



Figuur 13: stroomlijnen vanuit molen, vroegere situatie, bovenaanzicht (225°)



Figuur 14: stroomlijnen vanuit molen, huidige situatie, bovenaanzicht (225°)



Figuur 15: stroomlijnen vanuit molen, toekomstige situatie, bovenaanzicht (225°)

4.2 Ontvangen wind bij westzuidwestenwind (245°)

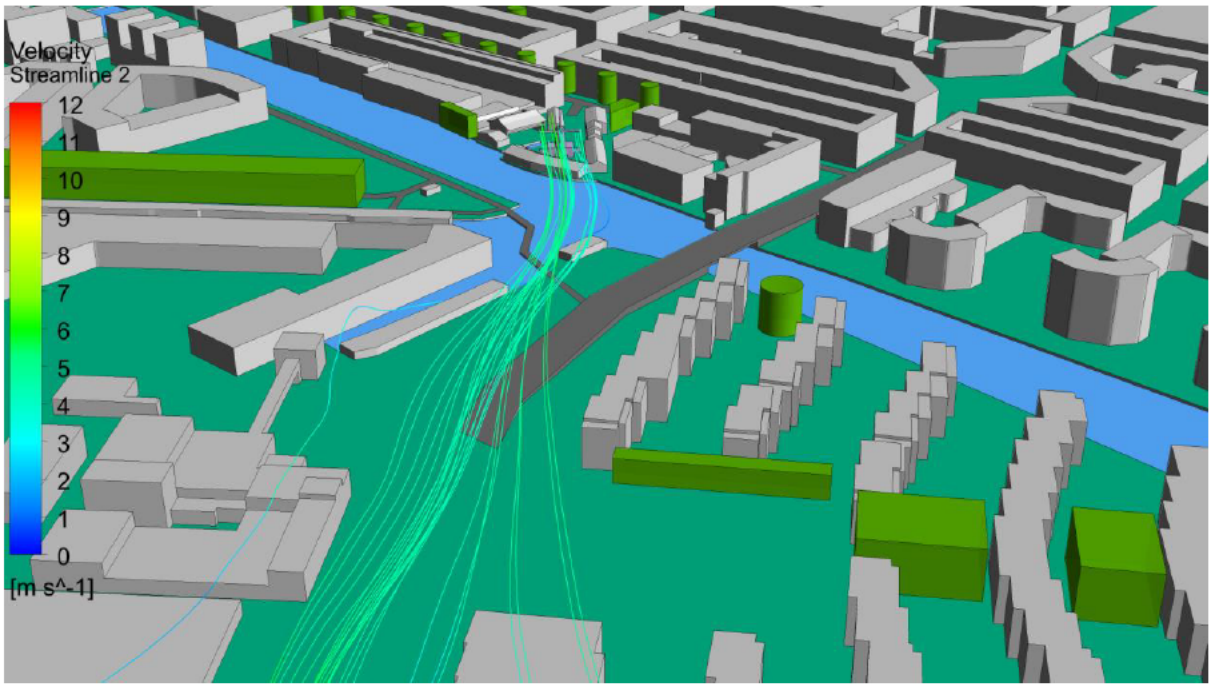
Het voorland in bij een westzuidwestenwind is door de jaren heen veranderd. Aan de Jan van Galenstraat zijn verschillende gebouwen en bomen bijgekomen. In de volgende twee sub-paragraven wordt de vergelijking gemaakt tussen de vroegere en huidige situatie en de huidige en toekomstige situatie.

4.2.1 Vergelijking vroeger en huidige situatie

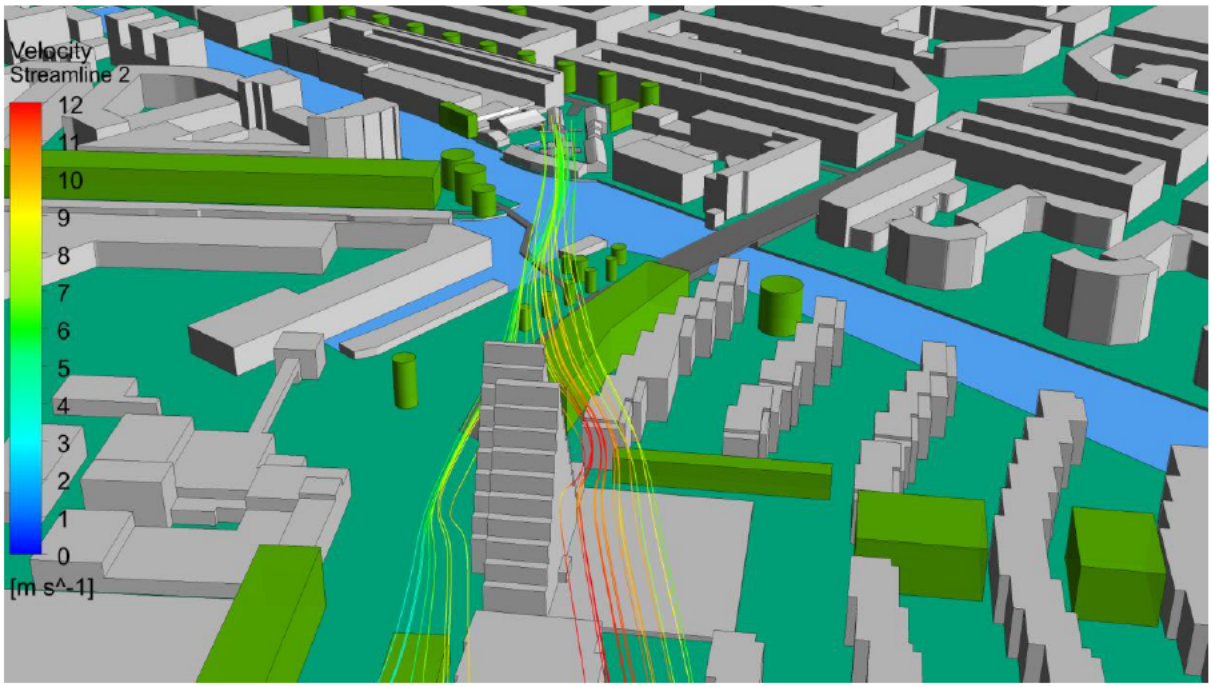
Het aantal draai/zaaguren tussen de vroegere en huidige situatie blijft nagenoeg hetzelfde, ondanks de twee piramide vormige gebouwen.

In Figuur 16 en Figuur 17 wordt het aanstroomgebied van beide situaties weergegeven. In de huidige situatie staan de twee piramide vormige gebouwen midden in het aanstroomgebied. Doordat het gebouw met de korte zijde in de stromingsrichting staat is het verschil in door de molen ontvangen wind laag. De wind omstroomt het gebouw, komt weer samen en stroomt dan in de richting van de molen.

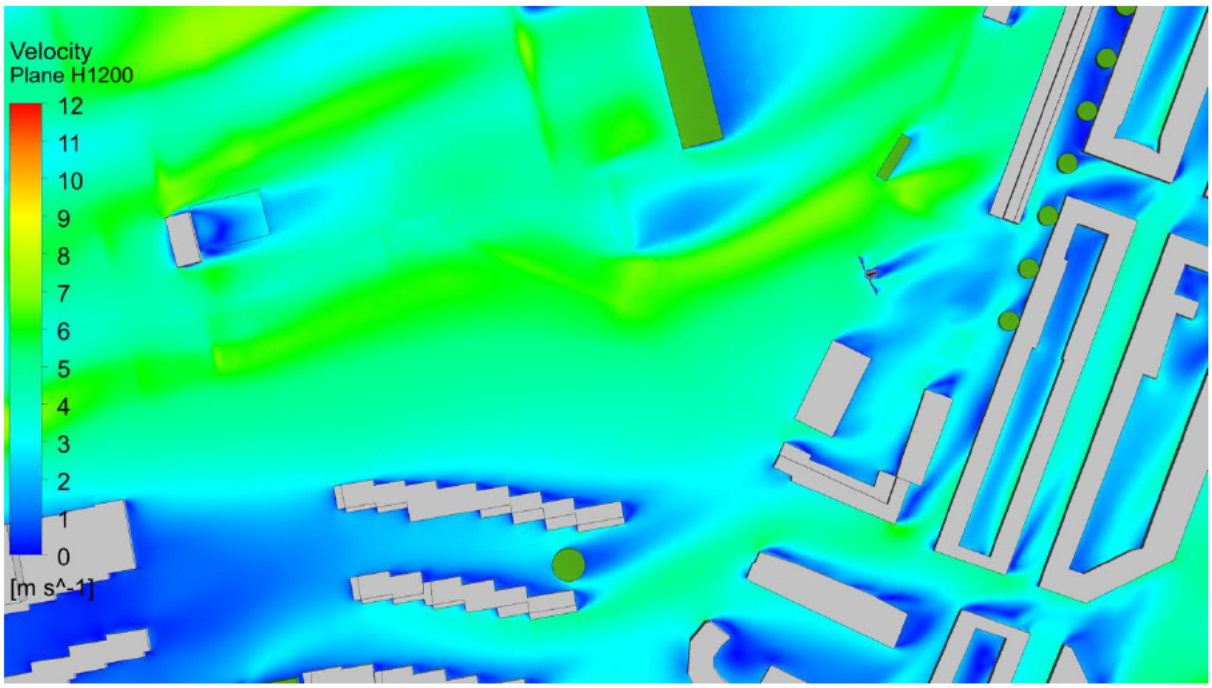
Figuur 18 en Figuur 19 geven de snelheid weer ten hoogte van de molen as. Door de verandering in het voorland wordt de wind meer in stroken verdeeld. De ontvangen wind door de molen blijft ongeveer gelijk.



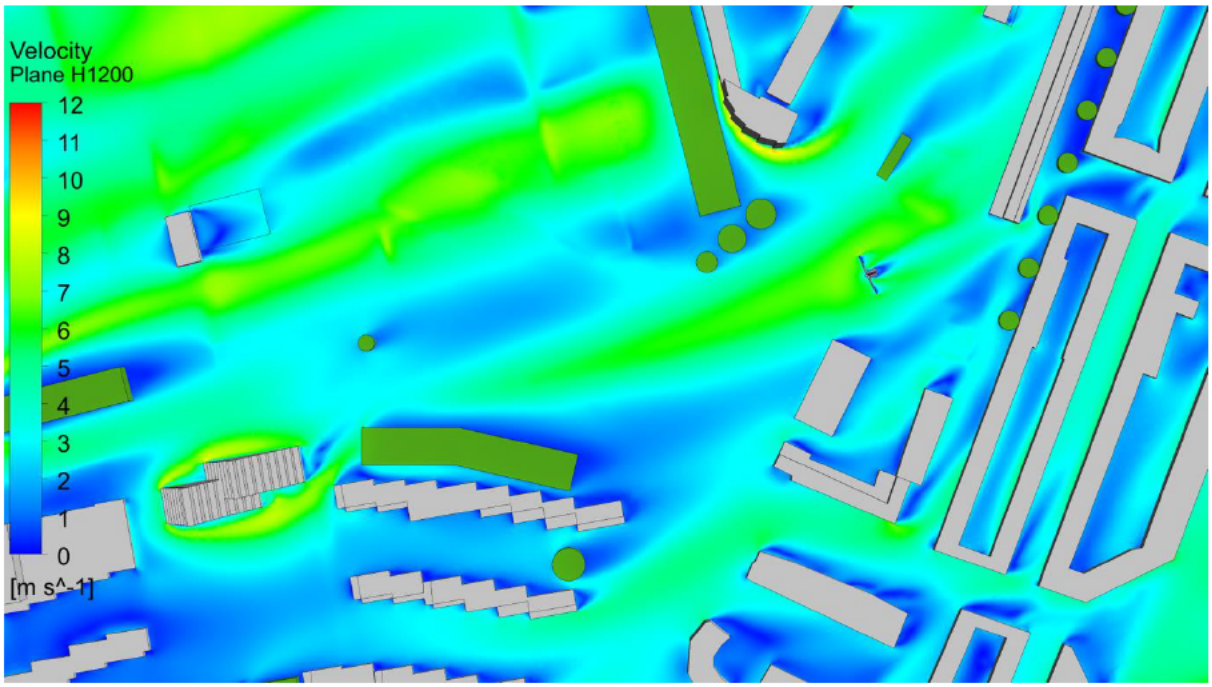
Figuur 16: stroomlijnen vanuit molen, vroegere situatie, zonder piramide vormige gebouwen (245°)



Figuur 17: stroomlijnen vanuit molen, huidige situatie, effect piramide vormige gebouwen (245°)



Figuur 18: snelheid ter hoogte van de as, vroegere situatie (245°)



Figuur 19: snelheid ter hoogte van de as, huidige situatie (245°)

4.2.2 Vergelijking huidig en toekomstige situatie (245°)

Het aantal draai/zaaguren neemt, tussen de huidige en toekomstige situatie, met 1% (conform tabel 6) af ten opzicht van een jaar en met 11,7% verhoudingsgewijs aan het huidig aantal draaiuren. Deze afname wordt veroorzaakt door het Marktkwartier.

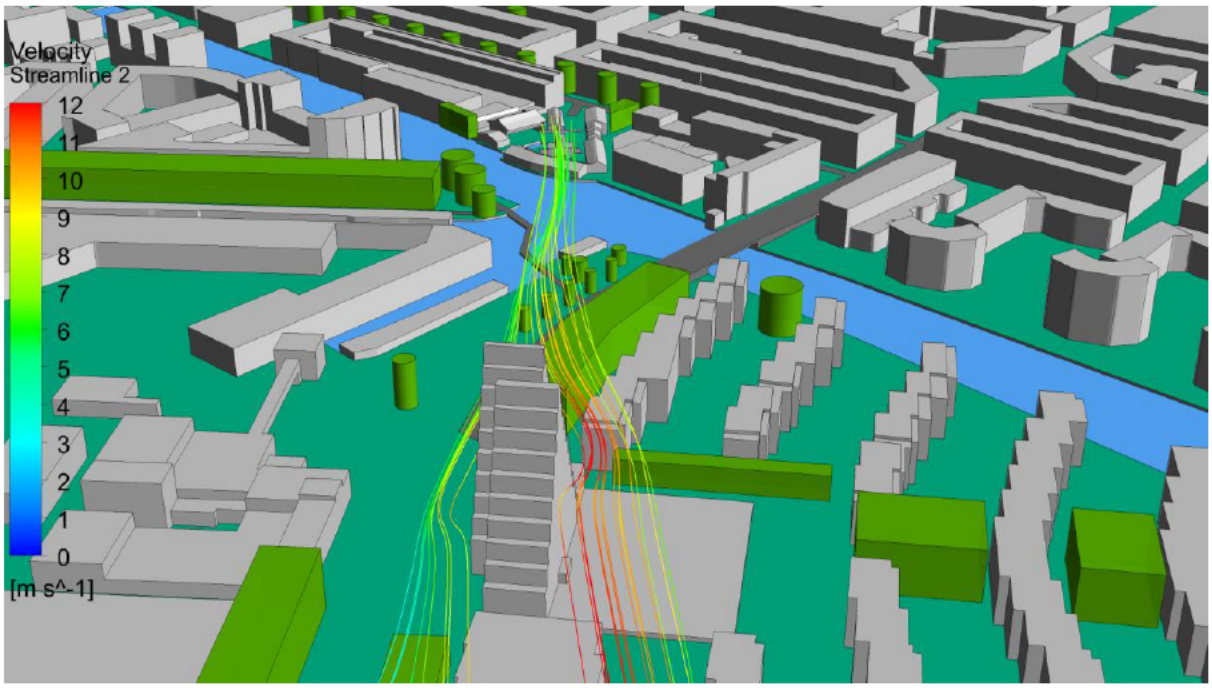
Het Marktkwartier zorgt ervoor dat de wind in de toekomstige situatie meer vanuit de zuidelijke richting naar de molen stroomt. Deze verschuiving wordt veroorzaakt doordat het bouwvolume van het Marktkwartier aanzienlijk groter en hoger is. In de huidige situatie stroomt de wind over het foodcenter heen in de richting van de molen. In de toekomstige situatie stroomt de wind die over het Marktkwartier heen stroomt niet meer naar de molen maar er overheen. De beschikbare wind voor de molen komt in de toekomstige situatie meer vanuit zuidelijke richting. De verschuiving van de wind is weergegeven in Figuur 20 en Figuur 21.

Figuur 22 en Figuur 23 geven de snelheid ter hoogte van de as weer. Hierin is het goed zichtbaar dat de hoogte van het Marktkwartier toeneemt. In de huidige situatie stoomt de wind nog over het foodcenter naar de molen toe. In de toekomstige situatie is dat niet meer mogelijk. Achter de toekomstege ontwikkeling is dan ook een luwte te zien.

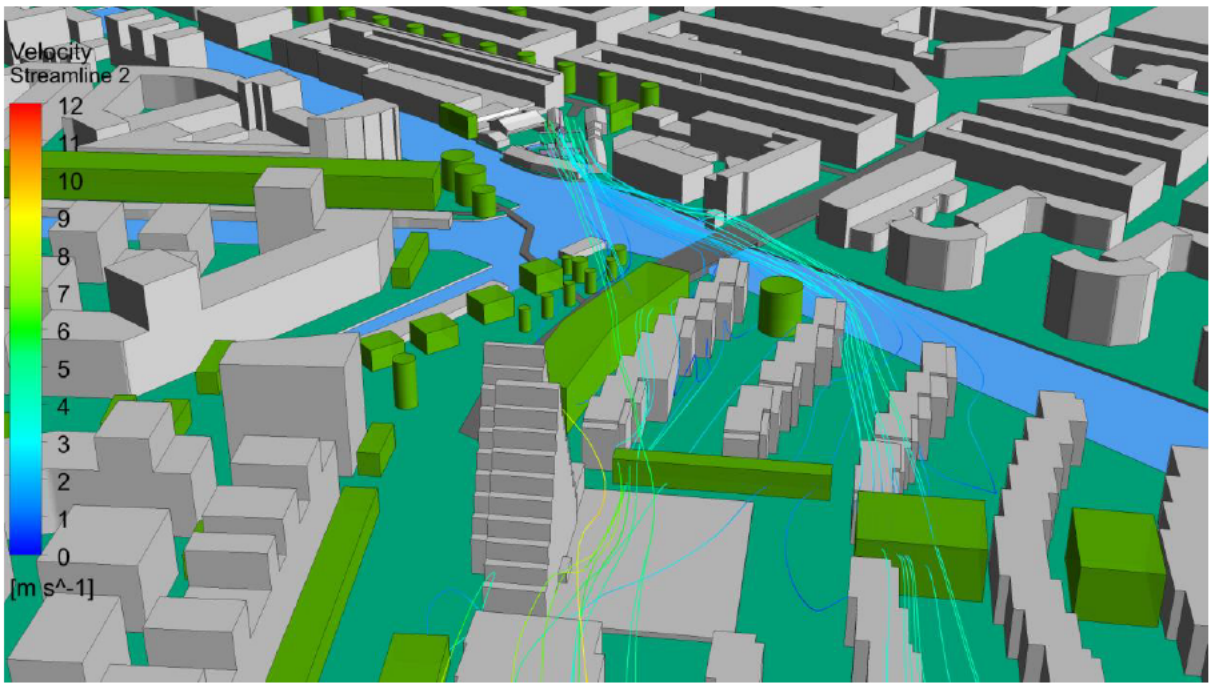
Door de toenamen in hoogte stroomt de wind op deze hoogte alleen nog maar door de Jan van Galenstraat. Door het smalle doorstroom oppervlak zijn hier verschillende windversnellingen zichtbaar.

Om de afname in de snelheid weer te geven zijn in Figuur 24 en Figuur 25 twee snelheidsdoorsneden weergegeven. Dit laat zien dat de wind in de huidige situatie voor de molen naar beneden komt voordat het de molen bereikt. Hierdoor is de snelheid bij de molen

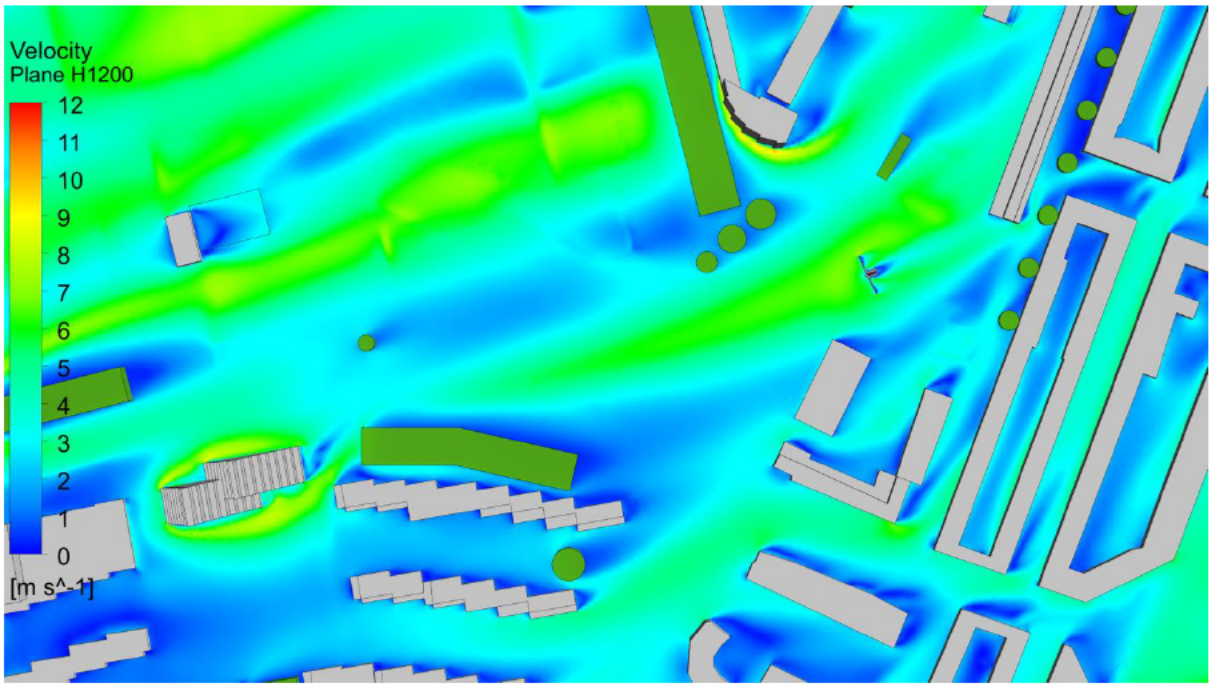
hoger. In de toekomstige situatie stroomt de wind in horizontale richting aan op de molen. Het gebied met (zeer) lage snelheid reikt nu tot vlak voor de molen.



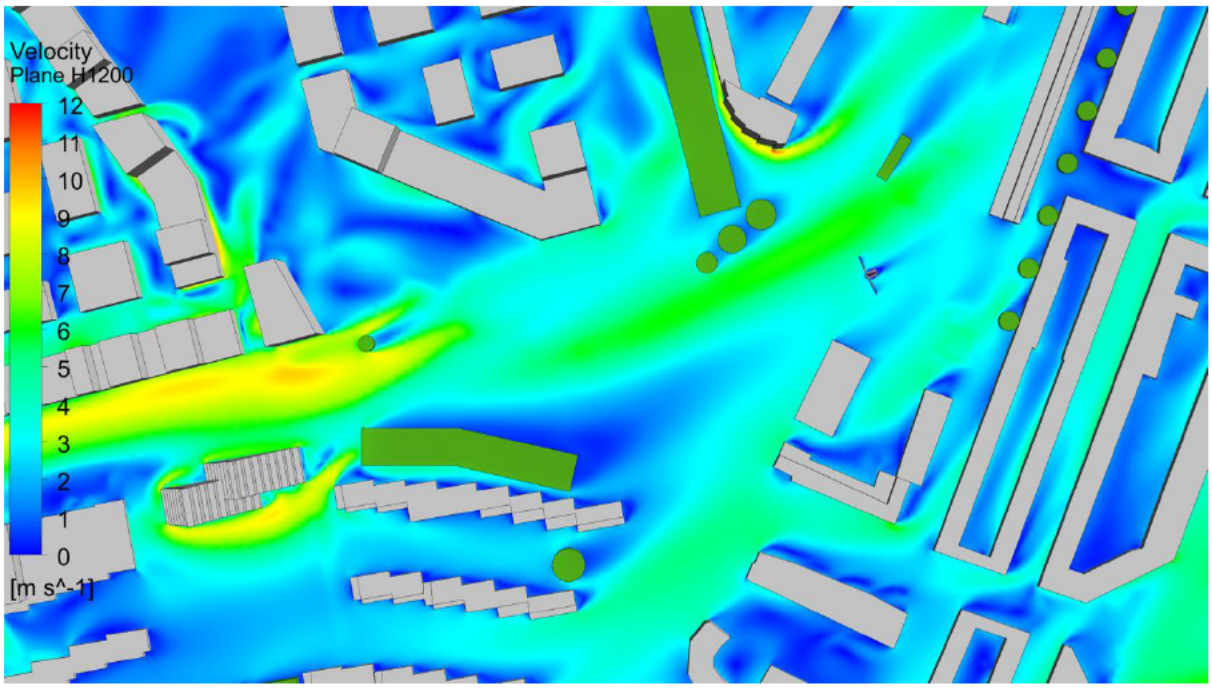
Figuur 20: stroomlijnen vanuit de molen, huidige situatie (245°)



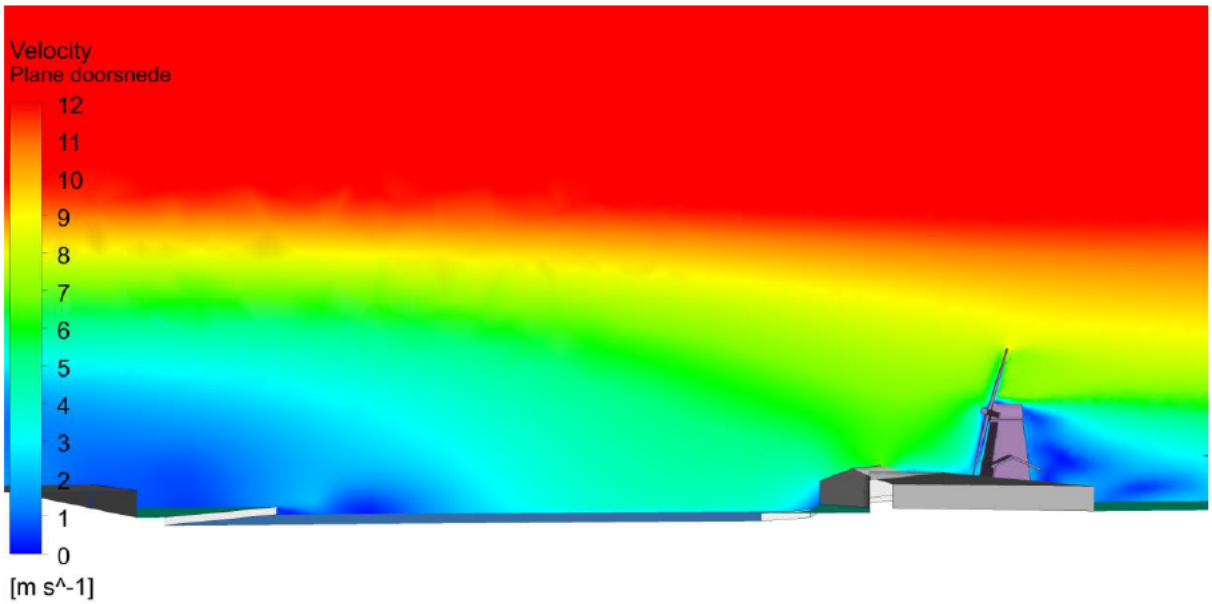
Figuur 21: stroomlijnen vanuit de molen, toekomstige situatie (245°)



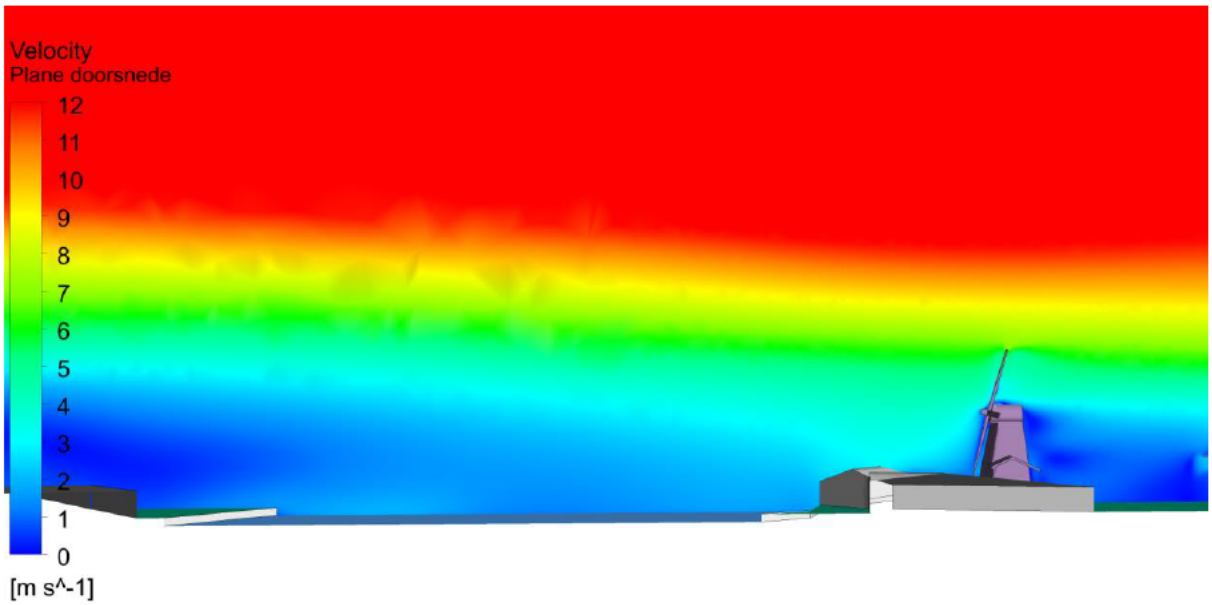
Figuur 22: snelheid ter hoogte van de as, huidige situatie (245°)



Figuur 23: snelheid ter hoogte van de as, toekomstige situatie (245°)



Figuur 24: snelheidsdoorsnede over de hoogte van de molen, huidige situatie (245°)



Figuur 25: snelheidsdoorsnede over de hoogte van de molen, toekomstige situatie (245°)

4.3 Ontvangen wind bij westenwind (265°)

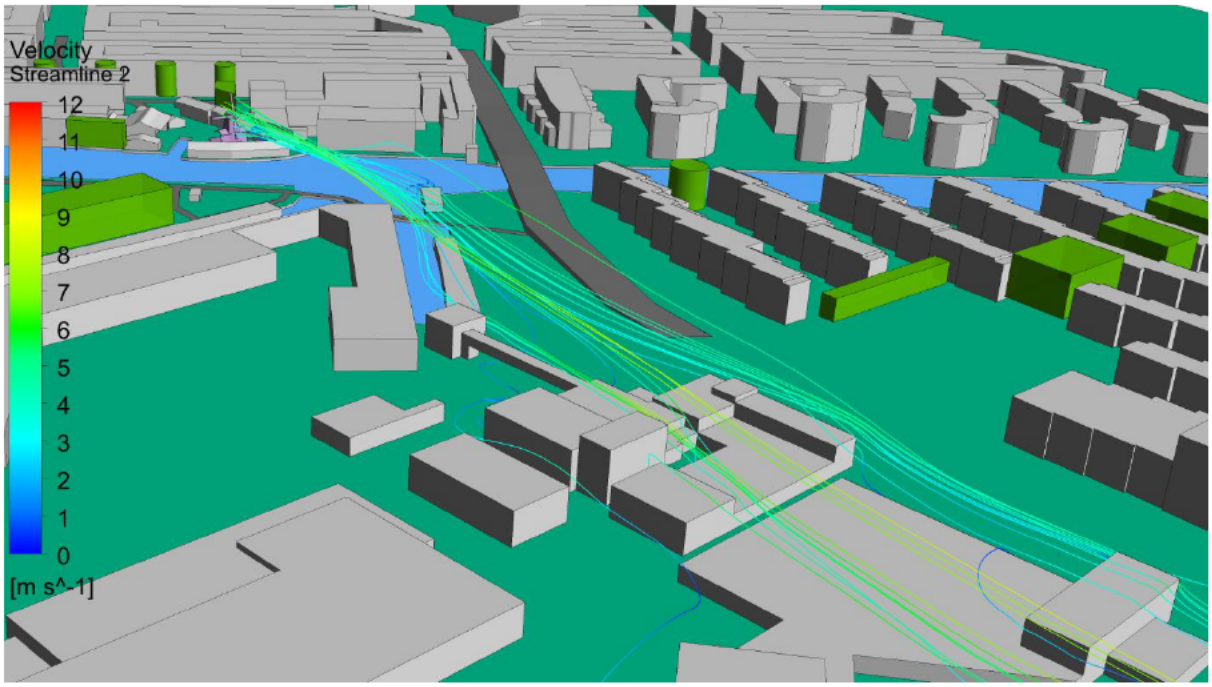
De grootste verandering in het aantal draai/zaaguren treedt op bij een westenwind in de windrichting 265°. Bij deze windrichting ligt het toekomstige ontwikkelingsplan 'Marktkwartier' in het aanstroomgebied. In de volgende paragraven wordt uitgelegd waar deze veranderingen optreden en waardoor ze ontstaan.

4.3.1 Vergelijking vroegere en huidige situatie

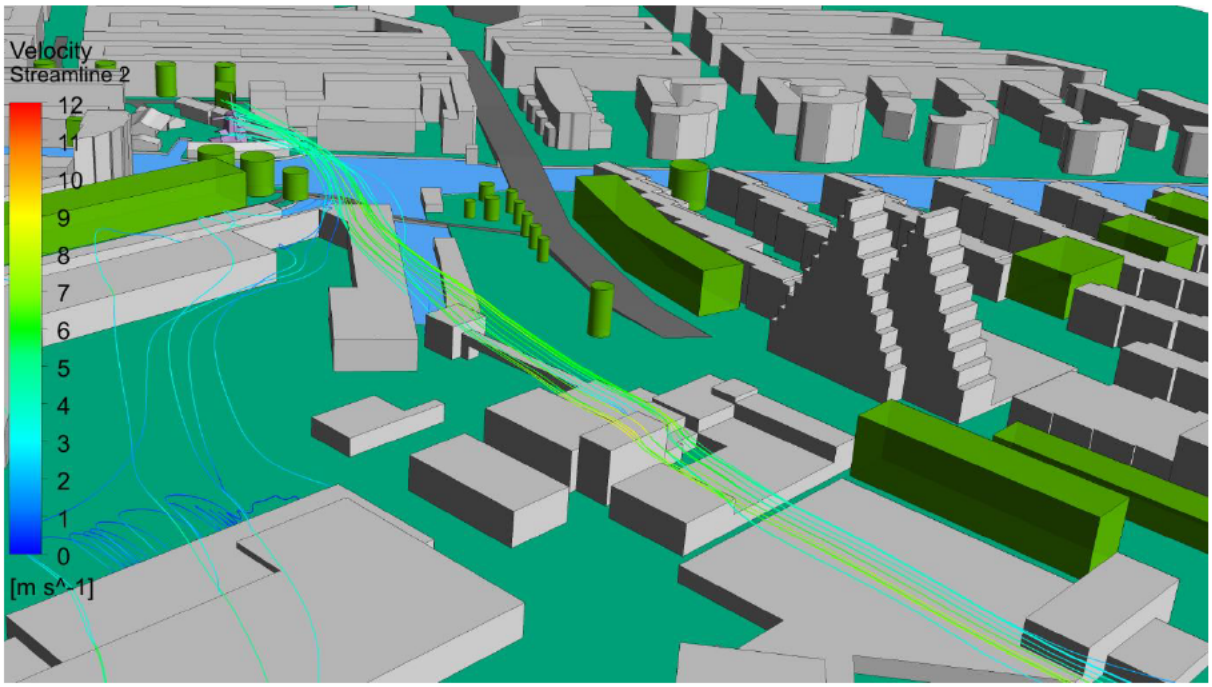
Er is nagenoeg geen verschil tussen de vroegere en huidige situatie in het aantal draai/zaaguren.

Bij een westenwind heeft de wind in de vroegere en huidige situatie een zelfde aanstroomgebied. Figuur 26 en Figuur 27 laten met stroomlijnen zien dat de wind over het foodcenter naar de molen stroomt. Het foodcenter veranderd niet tussen de vroegere en huidige situatie.

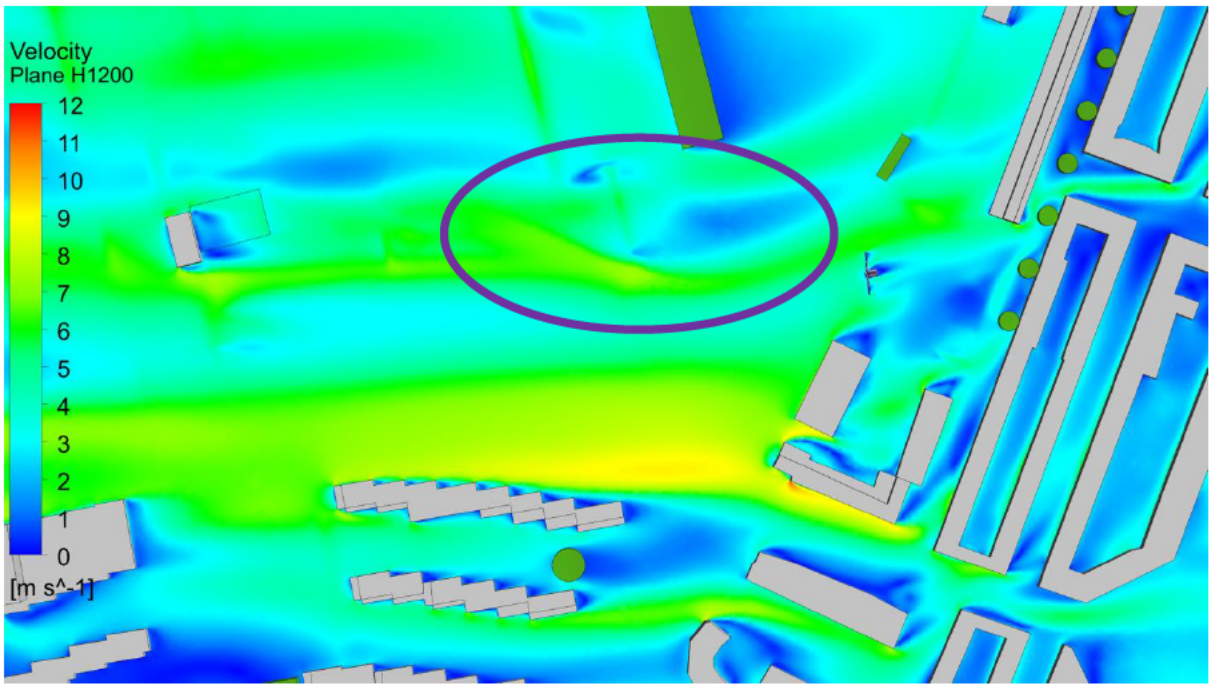
Figuur 28 en Figuur 29 onderstrepen dat het aanstroomgebied van de molen niet veel veranderd. Zichtbaar is dat, ondanks dat de gebouwen en bomen aan de Buyskade weg zijn, in de vroegere situatie de wind op de hoek van foodcenter afbuigt naar het open water. In de huidige situatie is dit ook zichtbaar.



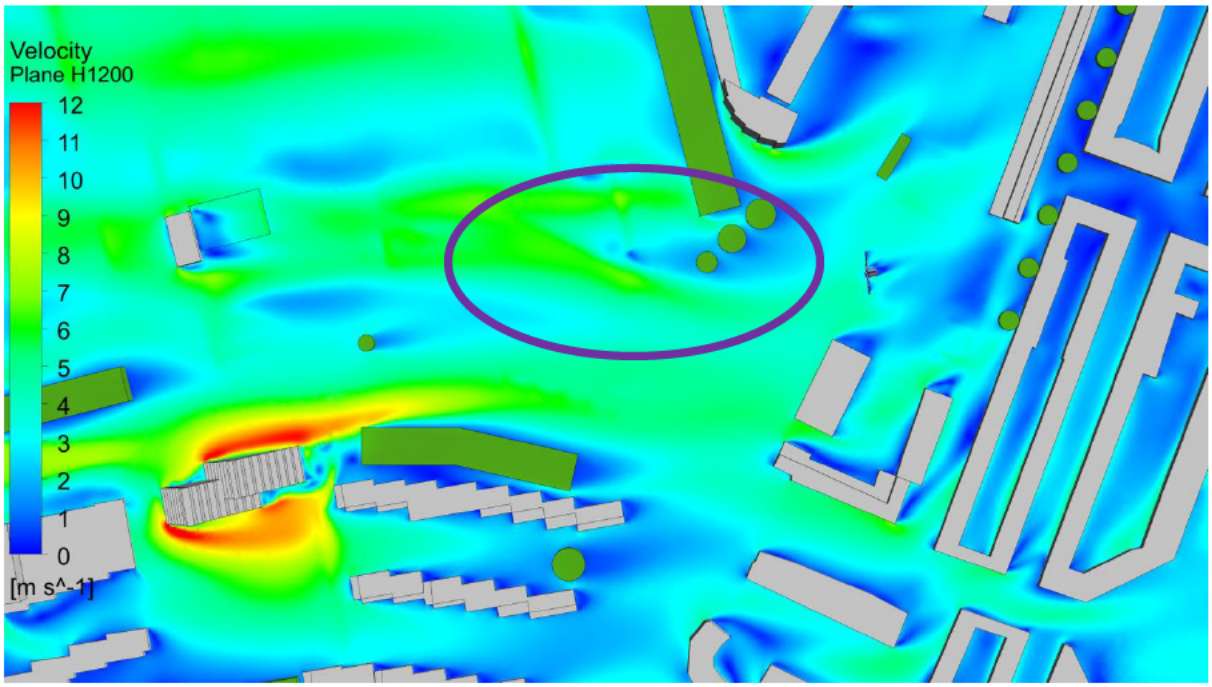
Figuur 26: stroomlijnen vanuit molen, vroegere situatie, windrichting 265°



Figuur 27: stroomlijnen vanuit molen, huidige situatie, windrichting 265°



Figuur 28: snelheid ter hoogte van de as, vroegere situatie, windrichting 265°



Figuur 29: snelheid ter hoogte van de as, huidige situatie, windrichting 265°

4.3.2 Vergelijking huidige en toekomstige situatie (265°)

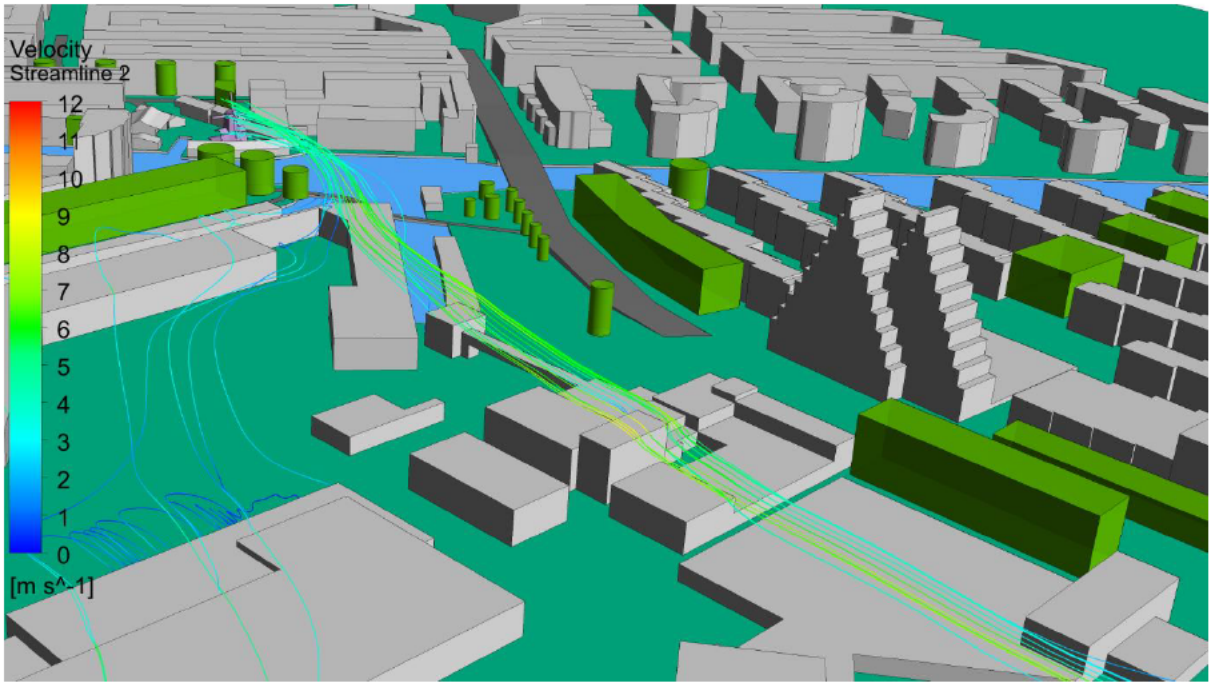
Het grootste verlies in het aantal draai/zaaguren treedt op tussen de huidige en toekomstige situatie. De afname in afgenomen wind bij deze windrichting zorgt voor een vermindering van 236 draaiuren per jaar. In de huidige omgeving heeft molen de Otter uit deze windrichting 544 draaiuren. In de toekomstige omgeving, dan wel na oplevering van het Marktkwartier heeft de Otter 309 draaiuren uit deze windrichting. Dit is een afname van 2,7% op jaarbasis en een verhoudingsgewijze afname ten opzichte van de huidige molenbiotoop van 43,3% voor windrichting 265°. Deze vermindering van beschikbare wind wordt veroorzaakt door het Marktkwartier wat in het aanstroomgebied ligt.

Figuur 30 en Figuur 31 laten het aanstroomgebied zien bij een westen wind. In de huidige situatie stroomt de wind over het foodcenter naar de molen. Net zoals bij een westzuidwesten wind komt de beschikbare wind voor de molen nu meer uit zuidwesten richting, i.p.v. het westen. Deze verschuiving wordt veroorzaakt door de hoge gebouwen aan de rand van het Marktkwartier. De wind wordt door deze gebouwen opgetild en stroomt niet meer naar de molen toe maar er overheen. Hierdoor ontstaat een grote luwte achter het Marktkwartier. Deze is nog groter dan bij de westzuidwestenwind.

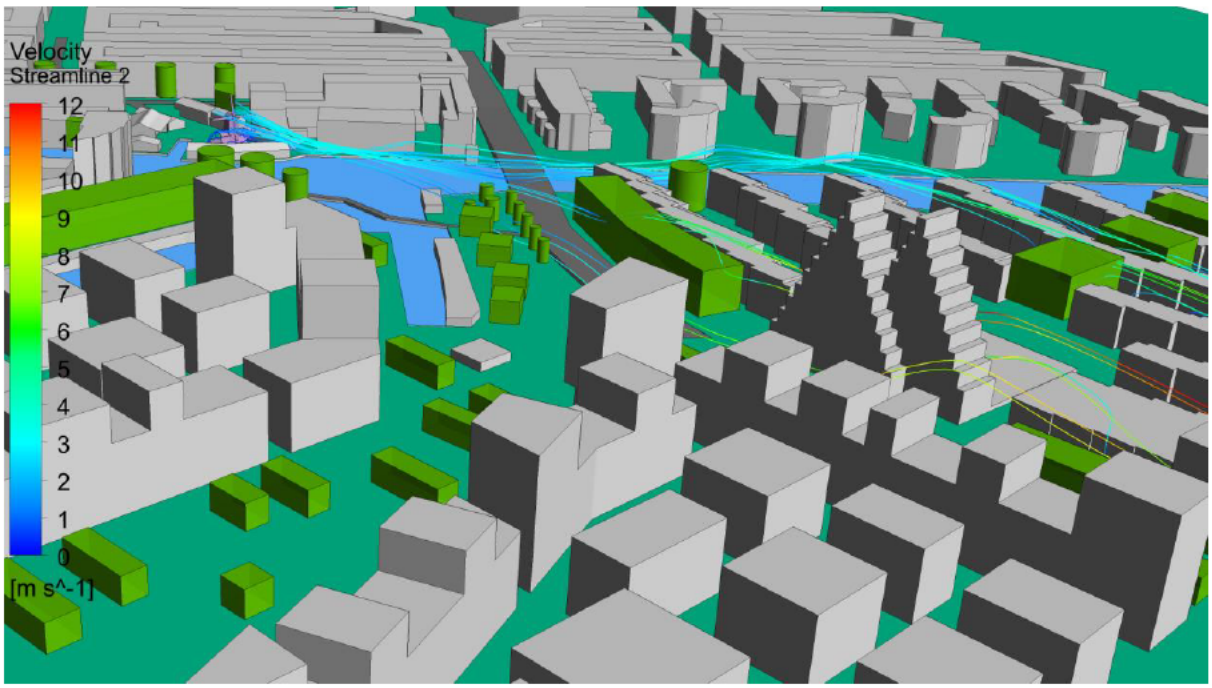
Het optillen van de wind door de hoge gebouwen wordt weergegeven in Figuur 32. De rode kleur, t.o.v. de groene en blauwe kleur, geeft een hogere snelheid aan. De stroomlijnen laten zien dat deze snelheid daarna niet meer veranderd. Dit geeft aan dat de wind na de hoge gebouwen niet meer naar beneden stroomt. Op hogere hoogte stroomt de wind namelijk harder.

De luwte die ontstaat achter het Marktkwartier wordt inzichtelijker gemaakt met Figuur 33 en Figuur 34. Het verschil in snelheid tussen de twee situaties is aanzienlijk. Waar het bovenste

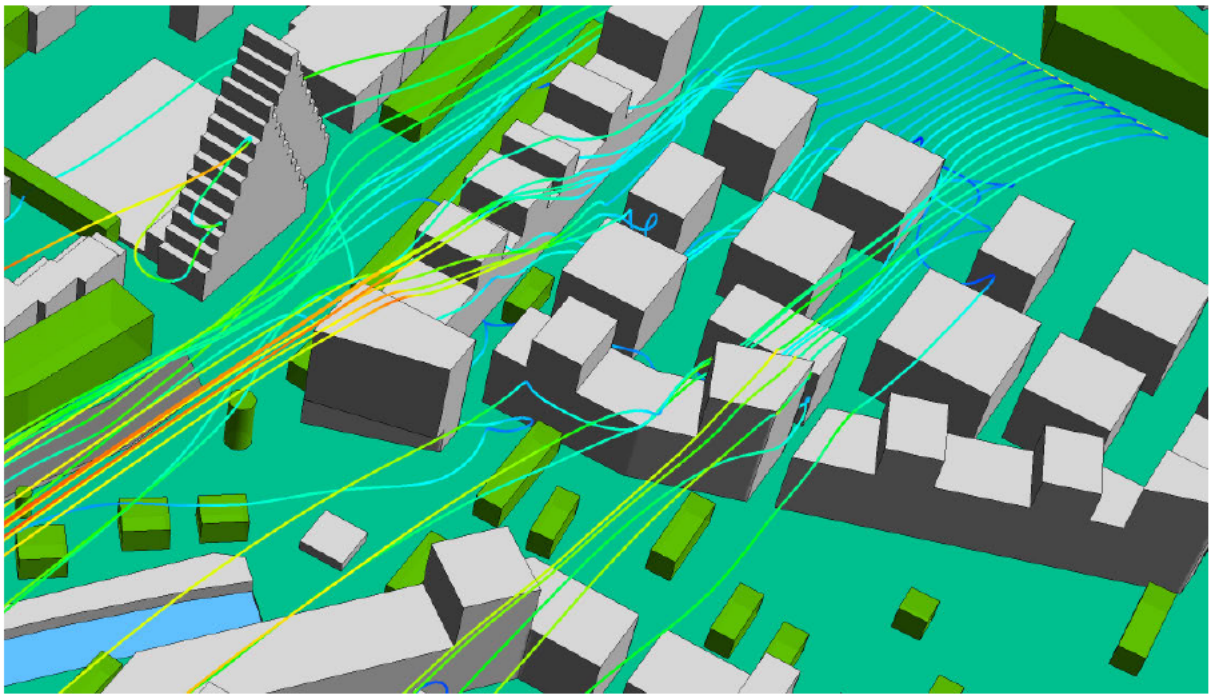
gedeelte van de molen eerst nog een redelijke snelheid had, is de snelheid in de toekomstige situatie met ongeveer twee derde afgenomen. Door de snelheidsafname moet het harder waaien om de benodigde volumestroom te behalen. Zoals Tabel 6 laat zien treden deze snelheden minder op waardoor de het aantal draai/zaaguren aanzienlijk verminderd.



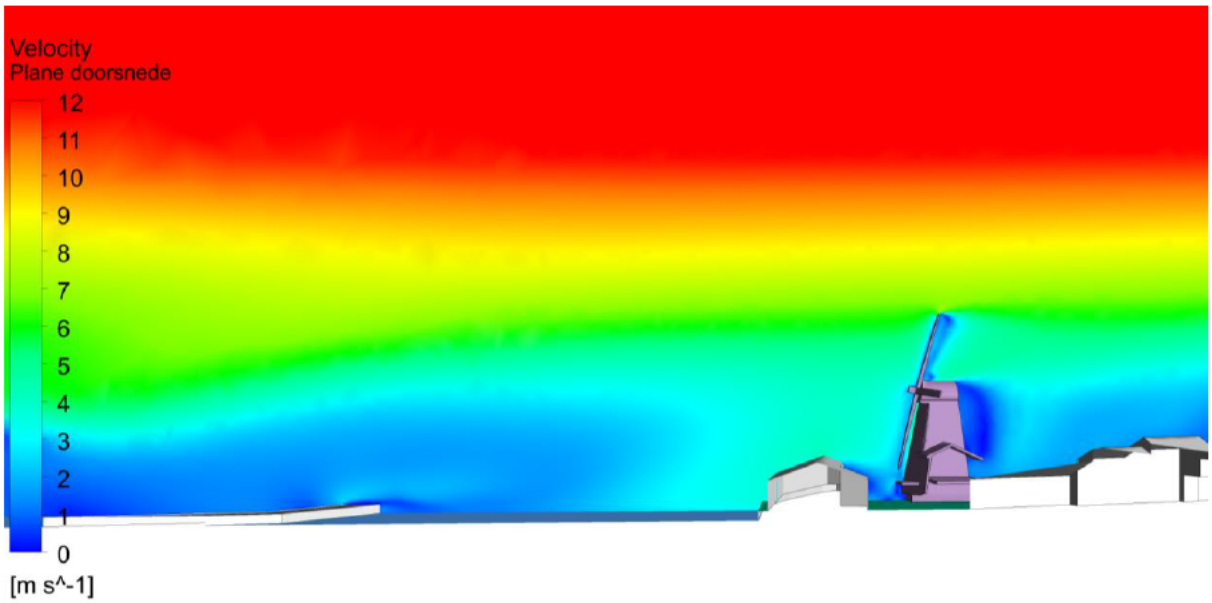
Figuur 30: stroomlijnen vanuit molen, huidige situatie, windrichting 265°



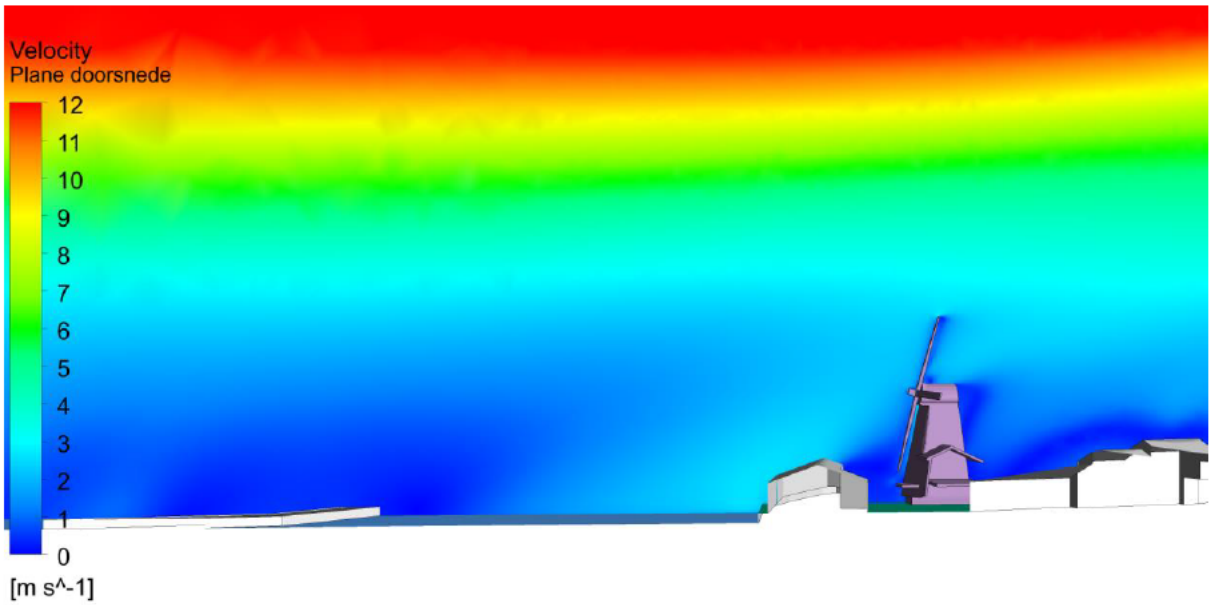
Figuur 31: stroomlijnen vanuit molen, toekomstig situatie, windrichting 265°



Figuur 32: stroomlijnen vanuit molen, toekomstig situatie, windrichting 265°



Figuur 33: snelheidsdoorsnede over de hoogte van de molen, huidige situatie windrichting 265°.



Figuur 34: snelheidsdoorsnede over de hoogte van de molen, toekomstige situatie windrichting 265°

5 Conclusie

Allereerst is er een weerdata analyse uitgevoerd waarbij de theoretische potentiële draaiuren van de molen is berekend. Hierbij worden de uren waarbij een bruikbare windsnelheid optreedt per beschikbare windrichting opgeteld. De bevindingen hiervan zijn hieronder opgesomd. Let op; dit betreft het theoretisch aantal uren, omgevingseffecten zijn hierin niet meegenomen.

1. In een situatie zonder bebouwing rondom de molen kan de molen 78% van het jaar draaien/zagen.
2. In de huidige situatie, waarbij de molen enkel kan draaien bij wind uit ZW (225º), ZWW (245º) en W (265º) kan de molen 23,8% van het jaar draaien/zagen.
3. Ervan uitgaande dat de molen gebouwd is met geen of minimale bebouwing in de omgeving heeft de ontstane bebouwing 54% van de beschikbare wind afgenomen. Relatief ten opzicht van het aantal mogelijke draaiuren in de ideale situatie is dit een afname van 69,4%.

Vervolgens zijn CFD simulaties uitgevoerd waarbij omgevingseffecten tot uiting komen. Bebouwing kan resulteren in luwten, maar ook in windversnellingen. Aan de hand van de uitkomsten van de CFD berekeningen is een nieuwe frequentietabel opgesteld waarbij het bereik om met de molen te zagen aangepast is naar de lokale windsnelheid ten opzichte van de referentie windsnelheid. Hiermee zijn de volgende mogelijke draaiuren per jaar berekend:

- Vroeger: 24,1% (2.114 uren van de 8.760 uren)
- Huidig: 24,8% (2.172 uren van de 8.760 uren)
- Toekomst: 21,1% (1.845 uren van de 8.760 uren)

Er is een vergelijking gemaakt tussen het aantal draai/zaaguren bij de molenbiotoop Vroeger, Huidig en Toekomstig. Hierin is de procentuele verandering berekend met als basis de mogelijke draai/zaaguren voor de molenbiotoop Huidig zoals met de CFD simulatie berekend, te weten 2.172 uur.

Door de bebouwing aan de Jan van Galenstraat en de Buyskade zijn het aantal draai/zaaguren verhoudingsgewijs toegenomen met 2,8% wat overeenkomt met 58 uur per jaar (verschil vroeger ten opzichte van huidig).

Bij realisatie van het toekomstige ontwikkelingsplan ‘Marktkwartier’ neemt het aantal draai/zaaguren verhoudingsgewijs met 15.1% af ten opzichte van de huidige situatie, wat overeenkomt met 327 uur per jaar.

De grootste afname bij realisatie van het toekomstige ontwikkelingsplan ‘Marktkwartier’ treedt op bij een westelijke windrichting, namelijk: 265°. Daar is de afname van het aantal draaiuren tussen huidig en toekomst 236 uur. In de huidige omgeving heeft molen de Otter uit de windrichting 544 draaiuren. In de toekomstige omgeving, dan wel na oplevering van het Marktkwartier heeft de Otter nog maar 309 draaiuren uit de westelijke windrichting. Dit is een verhoudingsgewijze afname, bij deze windrichting, van 43,3% ten opzichte van de huidige molenbiotoop.

6 Verwijzingen

[NL], K. (. (sd). Opgehaald van https://www.knmi.nl/nederland-nu/klimatologie/uurgegevens

NEN 8100 Windhinder en windgevaar in de gebouwde omgeving. (2006, februari). Delft: Nederlands Normalisatie-instituut.

Troen, I., & Petersen, E. L. (1991). *Roughness Classes and Roughness Length Table in "European Wind Atlas"*. Risoe , Denmark: Risoe National Laboratory.

BIJLAGE 2

CFD molenonderzoek

Paltrokmolen De Otter

Amsterdam

P32422593e101

25 oktober 2022

Revisie 1

SIMSTUDIO

WINDSAFE
Specialist bij windhinder

Project	**Paltrokmolen De Otter**
Locatie	Amsterdam
Onderwerp	**CFD molenonderzoek**
Document	P32422593e101
Revisie	1
Datum	25 oktober 2022
Status	Definitief
Opdrachtgever	**GT van der Bijl** Transformatorweg 102 1014 AK Amsterdam
Stromingsleer expert	**Windsafe Projects** Poeldonkweg 5 5216 JX 's-Hertogenbosch sales@windsafe.nl www.windsafe.nl
CFD expert	**SIMSTUDIO International Consultants** Baron de Coubertinlaan 6 2719 EL Zoetermeer info@simstudio-ic.com www.simstudio-ic.com

VERKLARENDE WOORDENLIJST 3

SAMENVATTING 4

1 INLEIDING 5
1.1 Algemeen 5
1.2 Onderzoeksdoel 5
1.3 Molenbiotoop 5
1.4 Verfijnde beoordelingsmethodiek 5

2 UITGANGSPUNTEN EN AANNAMEN 7
2.1 Geometrie 7
2.2 Bebouwing/inrichting omgeving 10
2.2.1 Molenbiotoop Huidig 10
2.2.2 Molenbiotoop Toekomstige situatie 12
2.2.3 Aanpassing molenbiotoop Toekomstige situatie 13
2.3 Windprofiel 17
2.4 CFD-modellering 18

3 BEREKENDE DRAAI/ZAAGUREN 19
3.1 Westenwind (265°) 19
3.2 West-zuidwestenwind (245°) 20

4 CONCLUSIE 21

5 VERWIJZINGEN 22

BIJLAGE A – STROMINGSAANZICHTEN VERSCHILLENDE REVISIES 23

Verklarende woordenlijst

CFD – Computational Fluid Dynamics:
De studie van de stroming van een fluïdum (gas of vloeistof) via het numeriek oplossen van de stromingsvergelijkingen. Computers worden gebruikt om de iteratieve berekeningen uit te voeren die nodig zijn om de interacties te simuleren van vloeistoffen en gassen onderling en met oppervlakken. Deze methode wordt onder andere gebruikt voor het uitvoeren van wind simulaties.

Beschikbare wind:
De windrichtingen waaruit Molen de Otter in de huidige situatie wind kan ontvangen. Door de bebouwing rondom de molen kan Molen de Otter niet draaien bij andere windrichtingen conform opgaaf van de eigenaar GT van der Bijl en de betrokken molenaars. De beschikbare wind voor Molen de Otter komt uit windrichting ZW (225º), ZWW (245º) en W (265º).

Windprofiel:
Door de ruwheid van de aarde ontstaat een grenslaag waardoor de luchtsnelheid in de hoogte veranderd. Voor de studie is een logaritmisch windprofiel gehanteerd conform de uitgangspunten omschreven in de NEN8100 (Windhinder en windgevaar in de gebouwde omgeving).

Operationeel bereik:
Een combinatie van de beschikbare windrichting en de benodigde minimale en maximale windsnelheid waarbij Molen de Otter, conform opgaaf van de eigenaar GT van der Bijl en de betrokken molenaars, gebruikt kan worden om te zagen.

Molenbiotoop 'Vroeger':
Dit heeft in deze studie en rapportage enkel betrekking op de omliggende bebouwing en begroeiing. De molenbiotoop 'vroeger' is de ingeschatte situatie conform de periode van 1990 t/m 2000 (conform opgaaf van de eigenaar GT van der Bijl).

Molenbiotoop 'Huidig':
Dit heeft in deze studie en rapportage enkel betrekking op de omliggende bebouwing en begroeiing. De molenbiotoop 'huidig' is de situatie conform de periode van 2000 t/m 2022.

Molenbiotoop 'Toekomst'
Dit heeft in deze studie en rapportage enkel betrekking op de omliggende bebouwing en begroeiing. De molenbiotoop 'toekomstig' is de situatie wanneer het ontwikkelingsplan 'Marktkwartier' volledig gerealiseerd is met als basis de huidige situatie. De indeling van 'Marktkwartier' is gebaseerd op het pan van Mecanoo Architecten in overleg met de eigenaar GT van der Bijl.

Samenvatting

De Otter is de oudste houtzaagmolen in Nederland. De molen is in 1631 gebouwd en is tot op de dag van vandaag nog steeds operationeel. De omgeving rondom de molen is in zijn bestaan drastisch veranderd, van landelijk gelegen naar stedelijk gebied. De molen is opgenomen in de lijst van cultureel erfgoed en is een Rijksmonument.

Molen De Otter is gelegen aan de Gillis van Ledenberchstraat en de Kostverlorenvaart in Amsterdam. De stad Amsterdam heeft zich 'rondom' molen De Otter in de laatste eeuwen gevormd. Hierbij is het windklimaat ter hoogte van de molen telkens veranderd, waarbij het potentieel aantal draai/zaaguren drastisch is afgenomen.

Op verzoek van GT vd Bijl is in april 2022 een onderzoek uitgevoerd naar het effect van de bebouwing op het aantal bruikbare draai/zaaguren van molen De Otter. In dat onderzoek is een vergelijk gemaakt tussen de 'vroegere' situatie (periode 1900 t/m 2000), de 'huidige' situatie (periode 2000 t/m 2022) en een (mogelijk) toekomstige situatie (periode na oplevering van het toekomstige ontwikkelingsplan Marktkwartier). De resultaten van dit onderzoek zijn gepubliceerd in het rapport met documentnummer P21821462e106 met datum 1 april 2022.

Uit dat onderzoek is gebleken dat het voorgestelde ontwikkelingsplan Marktkwartier een nadelig effect heeft op het aantal bruikbare draai/zaaguren van molen De Otter, vooral bij westelijke wind en deels voor westzuidwestelijke wind.

Een vervolgonderzoek is uitgevoerd met als doel inzichtelijk maken welke aanpassingen aan het ontwikkelingsplan Marktkwartier de vermindering van het aantal bruikbare draai/zaaguren kan beperken en in welke mate.

Voor deze analyse is de methodiek om het aantal bruikbare uren te berekenen verfijnd. Deze verfijning resulteert in een geringe verandering van het in het voorgaande rapport gepresenteerde aantal draaiuren.

Het originele ontwerp Marktkwartier resulteert in een afname van 40,5% bij een westenwind (265º) en 9,6% voor west-zuidwestenwind (245º), t.o.v. de huidige situatie.

Uit het onderzoek blijkt dat de toren op de zuidwesthoek van het oostelijke deelplan de meeste invloed heeft op de door molen De Otter te ontvangen bruikbare wind.

Bij verlaging van 6m van deze toren wordt de vermindering van bruikbare wind teruggebracht naar 7,9% en 4,9% voor respectievelijk westenwind en west-zuidwestenwind.

Met het verlagen van de toren met 18m kan het effect tot een minimum worden teruggedrongen, namelijk 0,7% en 3,4% voor respectievelijk westenwind en west-zuidwestenwind.

1 Inleiding

1.1 Algemeen

Op verzoek van GT vd Bijl is in april 2022 een onderzoek uitgevoerd naar het effect van de bebouwing op het aantal bruikbare draai/zaaguren van molen De Otter. In dat onderzoek is een vergelijk gemaakt tussen de 'vroegere' situatie (periode 1900 t/m 2000), de 'huidige' situatie (periode 2000 t/m 2022) en een (mogelijk) toekomstige situatie (periode na oplevering van het toekomstige ontwikkelingsplan Marktkwartier). De resultaten van dit onderzoek zijn gepubliceerd in het rapport met documentnummer P21821462e106 met datum 1 april 2022.

Uit dat onderzoek is gebleken dat het voorgestelde ontwikkelingsplan Marktkwartier een nadelig effect heeft op het aantal bruikbare draai/zaaguren van molen De Otter, vooral bij westelijke wind en deels voor westzuidwestelijke wind.

1.2 Onderzoeksdoel

Een vervolgonderzoek is uitgevoerd met als doel inzichtelijk maken welke aanpassingen aan het ontwikkelingsplan Marktkwartier de vermindering van het aantal bruikbare draai/zaaguren kan beperken en in welke mate.

Voor deze analyse is de methodiek om het aantal bruikbare uren te berekenen verfijnd. Deze verfijning resulteert in een geringe verandering van het in het voorgaande rapport gepresenteerde aantal draaiuren.

1.3 Molenbiotoop

Voor het goed in stand houden van (historische) windmolens is, naast (onderhoud aan) de molen zelf, de molenbiotoop (de omgeving rondom een molen) van belang. De molenbiotoop heeft betrekking op de omgeving van de molen, voor zover die van invloed is op het functioneren van de molen als maalwerktuig en als monument. Aangezien molens "levende" monumenten betreffen, dienen zij regelmatig te draaien ten behoeve van instandhouding. Voor een goed functionerende molen is vrije windvang van essentieel belang; gebouwen, bouwwerken, solitaire bomen, boomgroepen en houtopstanden kunnen de windvang van een molen nadelig beïnvloeden. Bij windbelemmeringen in de molenbiotoop wordt de windtoevoer diffuus, onvoorspelbaar fluctuerend en turbulent en wordt de aan- en afvoer van wind negatief beïnvloed. Gevolgen hiervan zijn een verminderde draaivaardigheid, een toename van zeilslag en een sterk wisselende belasting van de wieken (roeden, hekwerk etc.) die grote schade kan veroorzaken. Daarnaast leidt een belemmerde afvoer van de wind tot drukopbouw van de wind tegen de achterzijde van de wieken, waardoor extra druk op het de wieken en het wiekenkruis ontstaat, wat schade aan de molen in de hand werkt.

1.4 Verfijnde beoordelingsmethodiek

Voor dit onderzoek is de methodiek voor het berekenen van het aantal beschikbare draai/zaaguren te berekenen verfijnd. In het voorgaande molenonderzoek is de winddata voor Amsterdam opgedeeld in stappen van 0,5 m/s. Bij de berekening van het aantal draai/zaag uren zijn de minimale en maximale snelheid tevens afgerond per 0,5 m/s.

Voor het onderhavige onderzoek is de berekening methodiek verfijnt om kleinere verschillen meetbaar te maken. Dit is gedaan door een lineaire interpolatie toe te passen op de beschikbare gegevens.

Bij het toepassen van de verfijnde methodiek zijn de resultaten van het vorige onderzoek iets veranderd, deze zijn weergegeven in Tabel 1.

Omschrijving	Origineel resultaat	Verfijnde methodiek resultaat
Afname huidig naar toekomst 265° wind	43.3%, 236 uren	40,5%, 217 uren
Afname huidig naar toekomst 245° wind	11.7%, 91 uren	9,6%, 74 uren

Tabel 1: Vergelijk resultaat verfijnde methodiek.

2 Uitgangspunten en aannamen

2.1 Geometrie

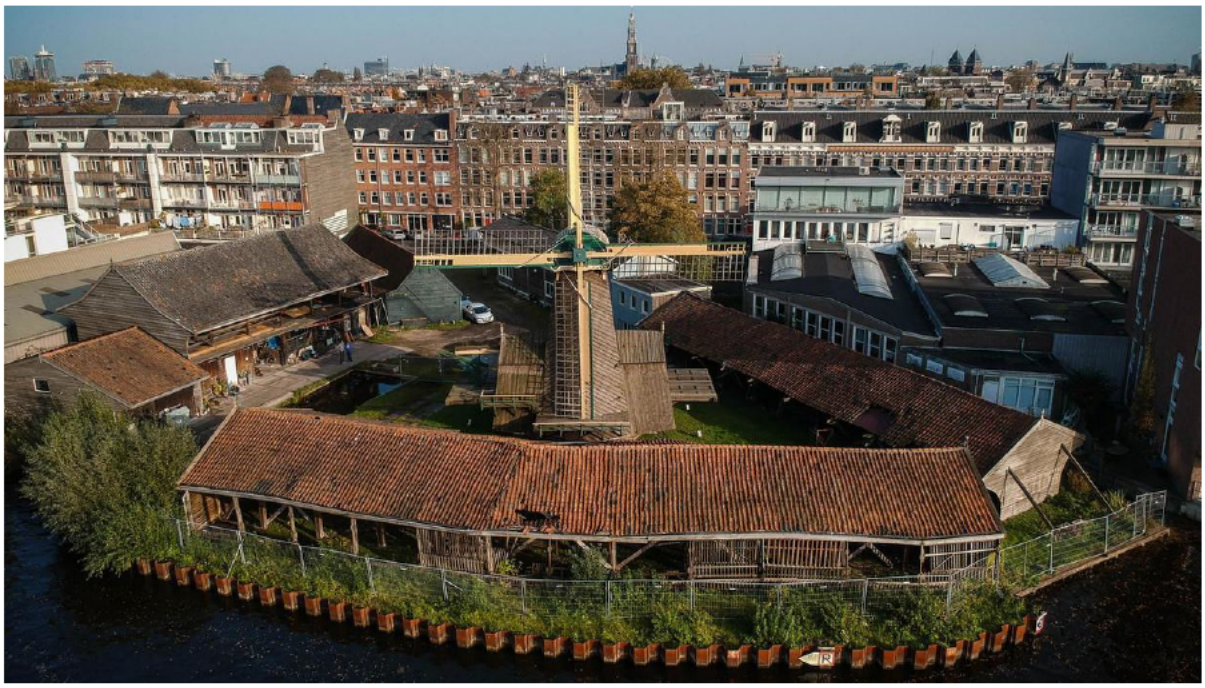
Het 3-dimensionale CFD-model is gebaseerd op de aanzicht tekeningen van de molen.

De Otter is een paltrokmolen en staat dus niet op een stelling. De kaphoogte van de molen is 13m, de as hoogte 12m en de wieken zijn 9m lang. De totale hoogte van de molen is 21m. De molen is, inclusief de uitstekende zaagvloer, 17m breed.

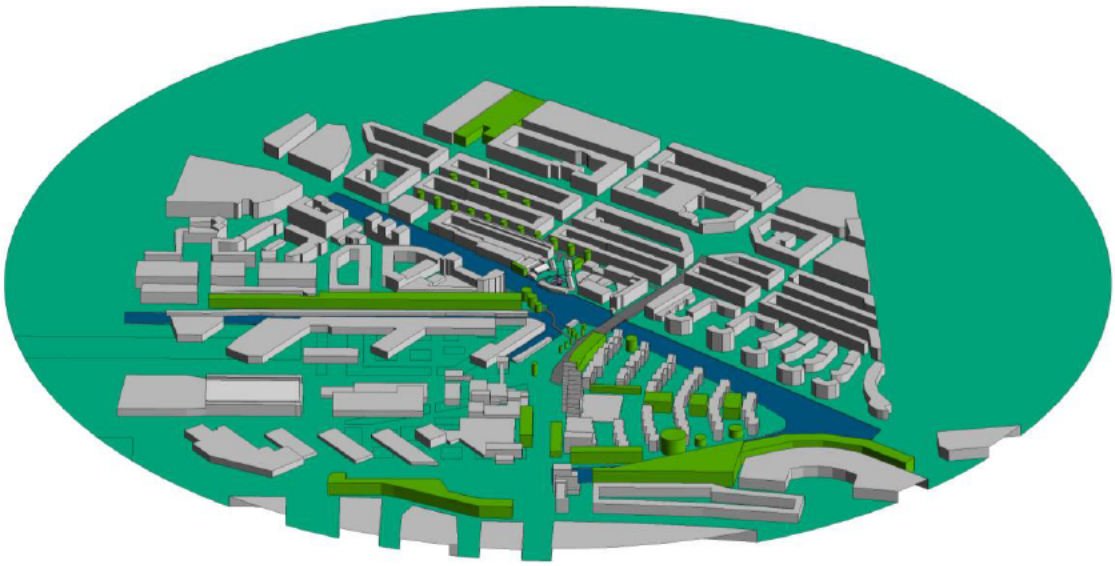
Rondom om het gebouw staan verschillende schuren en gebouwen. In de westelijke aanstroom richting staan twee droogschuren met een hoogte van 5m.

De huidige omgeving is geconstrueerd aan de hand van Google Earth Pro en CadMapper. De omgeving is voor alle windrichting binnen een straal van 400m van de molen meegenomen. Voor de zuidelijk tot westelijke windrichting, meest voorkomend, is de omgeving binnen een straal van 650m meegenomen.

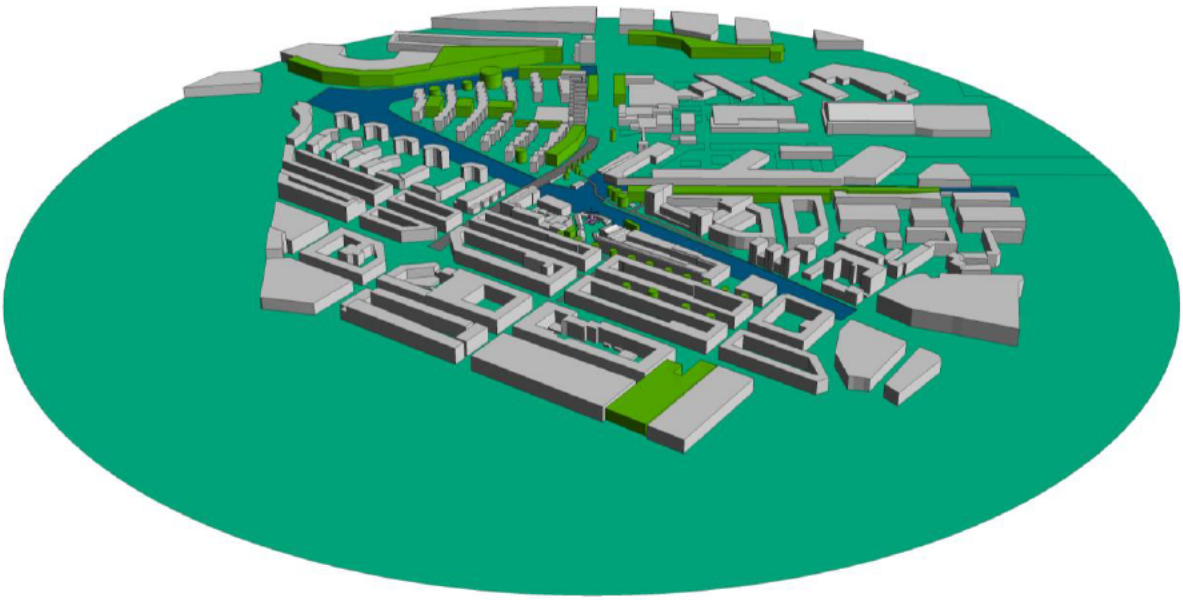
Figuur 1 toont het de huidige vorm van de molen. Figuur 2 en Figuur 3 tonen een overzicht van het volledige 3D simulatiemodel uit verschillende richtingen. Figuur 4 en Figuur 5 een detail van de molen in het 3D CFD model.



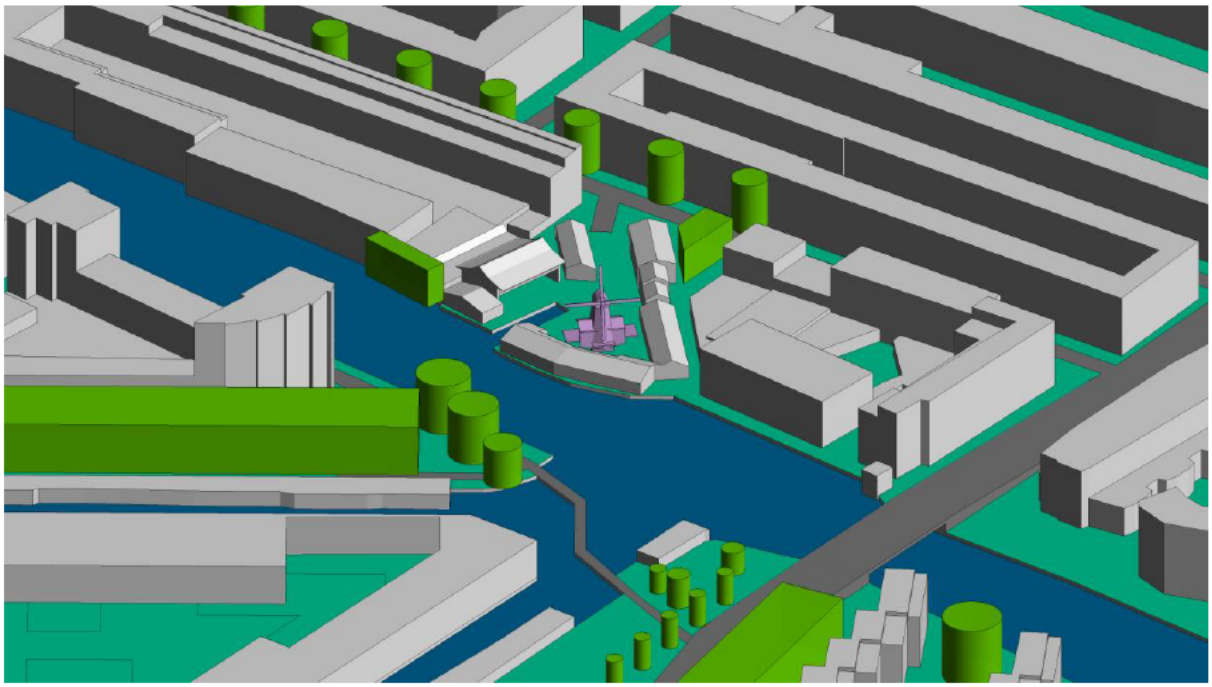
Figuur 1: Foto van zaagmolen De Otter, Jan-jaap Hubeek



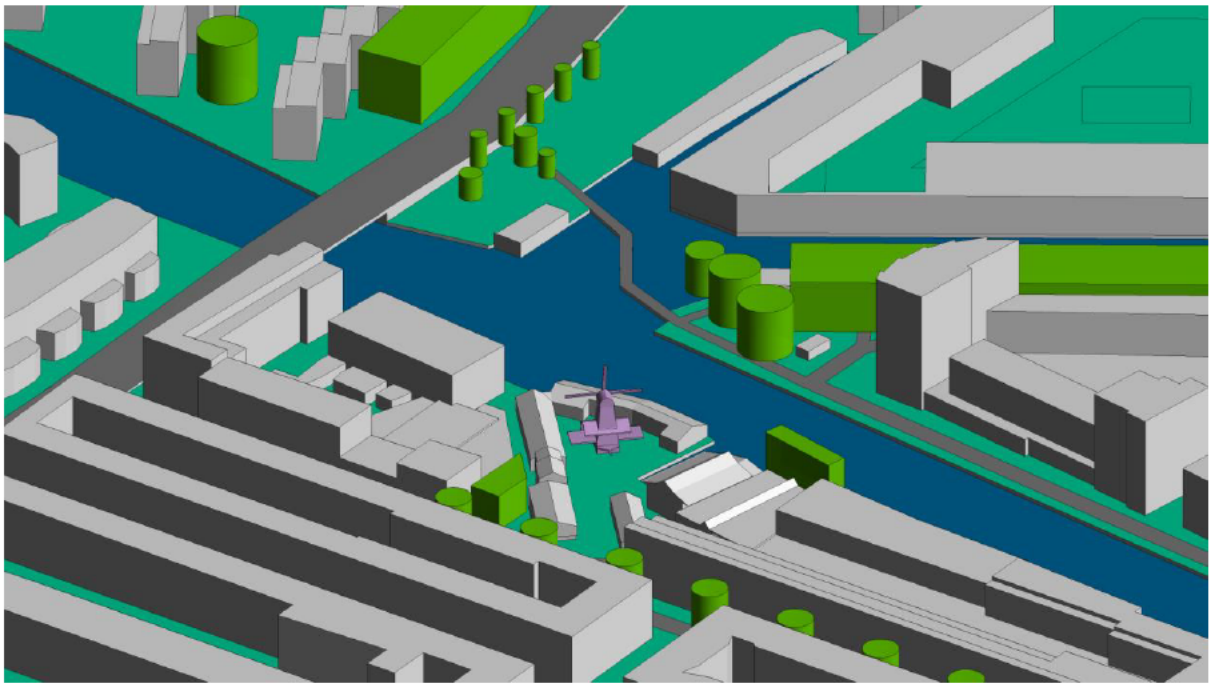
Figuur 2: 3D CFD model, aanzicht vanuit west



Figuur 3: 3D CFD model, aanzicht vanuit oost.



Figuur 4: 3D CFD model De Otter, detail aanzicht 1.



Figuur 5: 3D CFD model De Otter, detail aangezicht 2.

2.2 Bebouwing/inrichting omgeving

2.2.1 Molenbiotoop Huidig

Het plangebied voor molen De Otter is gelegen aan de Gillis van Ledenberchstraat en de Kostverlorenvaart in Amsterdam. Waar de molen vroeger gelegen was aan de rand van de Haarlemmermeerpolder is het inmiddels volledig omringt door stedelijk gebied. Wat een effect heeft op de molenbiotoop.

De bebouwing in de omgeving stroomopwaarts van De Otter voor de meest voorkomende windrichtingen (zuid tot west) varieert in hoogte, vorm en oriëntatie.

Het hoogste gebouw ligt in de westelijke richting en staat op 250 meter afstand van de molen. Het gebouw bestaat uit twee piramides van 55 meter hoog. De omgeving in de westelijke richting bestaat verder uit gebouwen tussen 7 meter en 32 meter (Buyskade). De Jan van Galenstraat (s105) creëert voor westelijke wind een vrije aanstroom op molen De Otter.

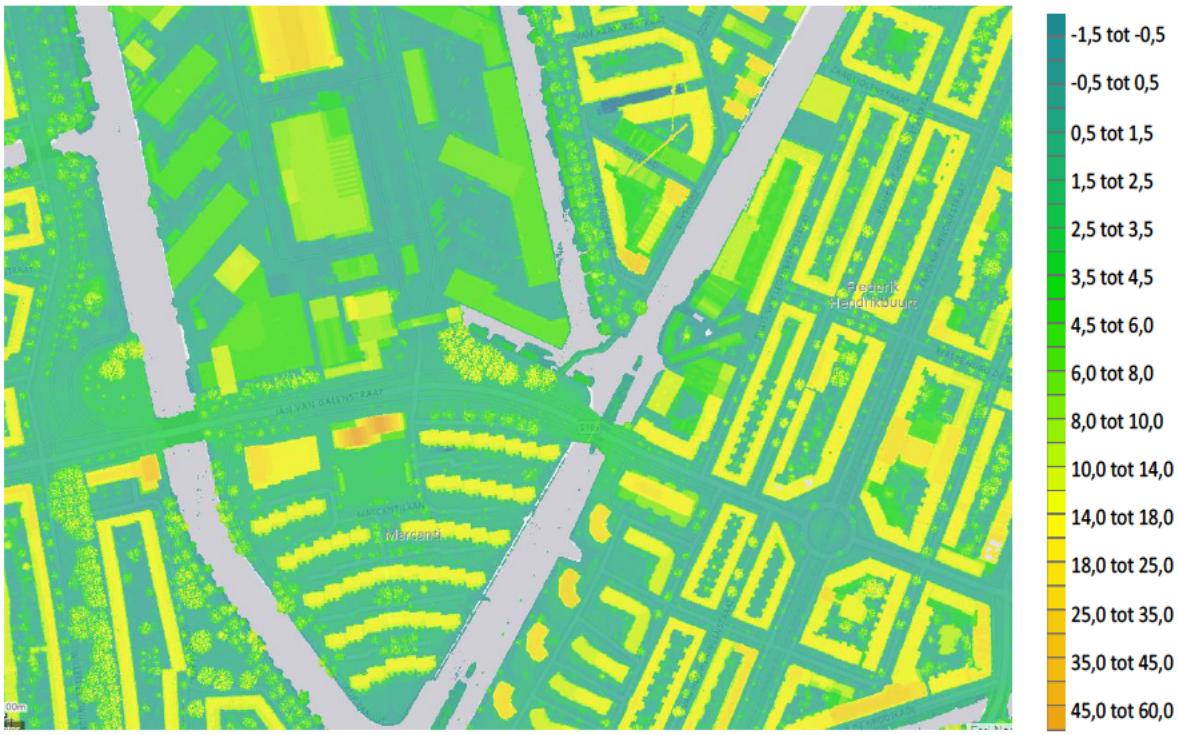
In zuidwestelijke richting zijn de gebouwen voornamelijk circa 15 meter hoog. In zuidelijke richting varieert de hoogte van de gebouwen tussen de 12 meter en 19 meter.

De bebouwing in het gebied ten noordoosten tot zuidoosten van de molen bestaat voornamelijk uit 16 meter hoge woningen.

Een luchtfoto van het gebied is weergegeven in Figuur 6. Molen De Otter is paars omlijnd en het hoogste gebouw is geel omcirkelt. Figuur 7 geeft een hoogtekaart weer van de omgeving.



Figuur 6: Luchtfoto locatie De Otter, Amsterdam.



Figuur 7: Hoogte kaart omgeving De otter, Amsterdam.

2.2.2 Molenbiotoop Toekomstige situatie

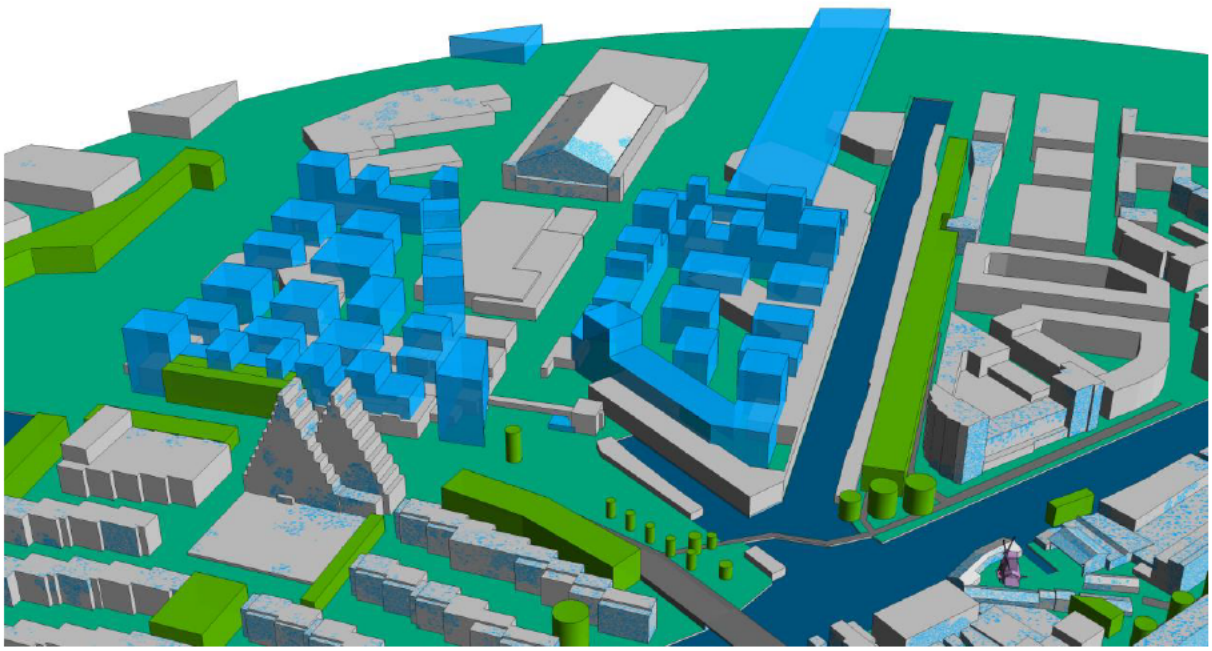
Het model voor de toekomstige omgeving is gebaseerd op de omgeving huidig plus het ontwikkelingsplan 'Marktkwartier'. Dit plan bestaat deels uit woontorens tussen de 20 meter en 35 meter en deels het verhogen van de huidige gebouwen tot 15 meter.

Figuur 8 laat een impressie van Mecanoo Architecten zien van de mogelijke toekomstige ontwikkeling.

In Figuur 9 zijn gebouwen van de huidige omgeving weergegeven in grijs en de toekomstige bebouwing en bomen in blauw. Hieruit blijken de grote verschillen in één oogopslag.



Figuur 8: Omgeving toekomstige situatie, Mecanoo



Figuur 9: Omgeving vergelijking tussen huidige en toekomstige situatie, toekomstig is blauw.

2.2.3 Aanpassing molenbiotoop Toekomstige situatie

Voor het huidige onderzoek zijn in totaal zes verschillende versies van het toekomstige ontwikkelingsplan Marktkwartier gebruikt. Figuur 10 geeft de drie gebieden aan die in de verschillende versies van hoogte zijn veranderd.

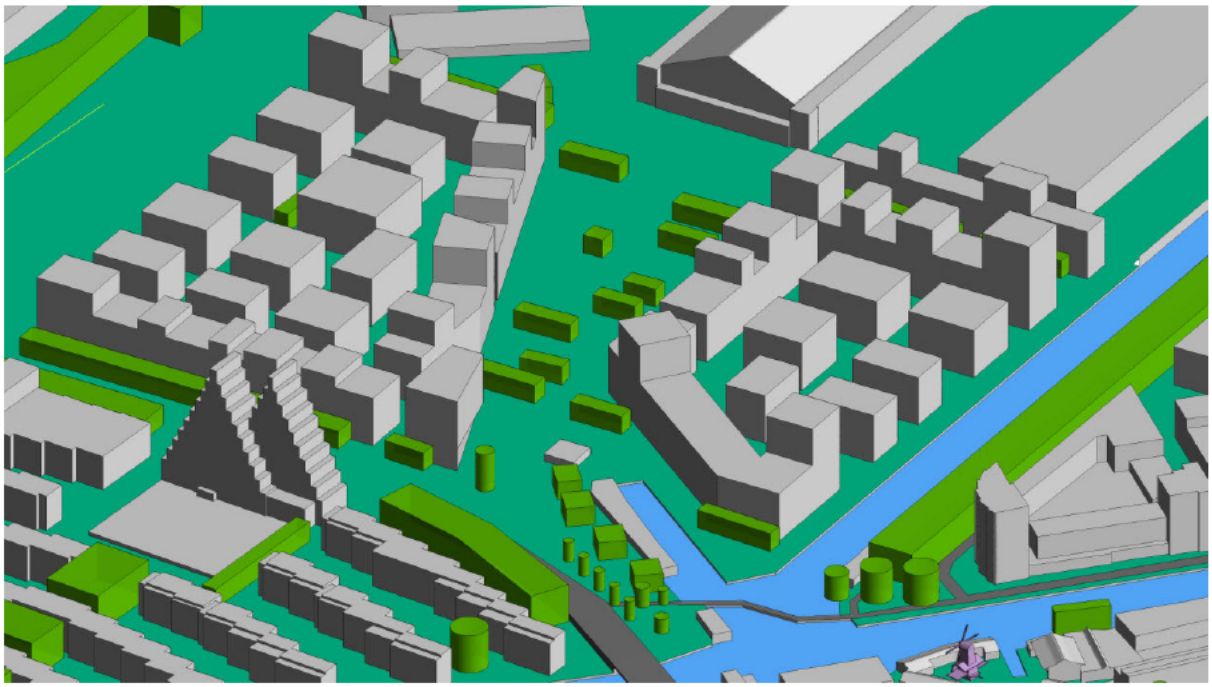
Tabel 2 geeft de bouwhoogte aan van het originele ontwerp binnen de verschillende gebieden en de hoogte afname bij de aangepaste ontwerpen. Figuur 11 tot en met Figuur 16 geven de verschillende revisies weer van het toekomstige ontwikkelingsplan Marktkwartier.



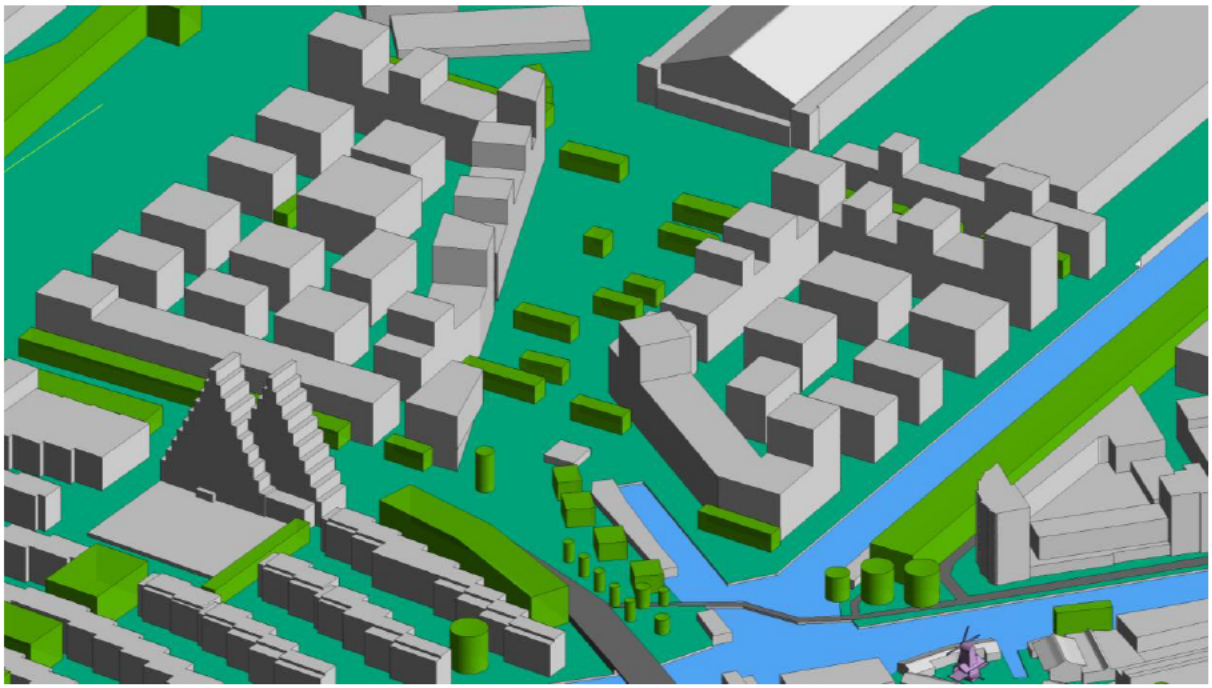
Figuur 10: Indeling van aanpassingsgebieden voor toekomstige situatie Marktkwartier.

Variant	Gebied		
	A	B	C
Originele ontwerp	19,8m tot 35m	35m	19,8m tot 35m
1e revisie	- 6m	- 6m	
2e revisie	- 12m	- 12m	
3e revisie			- 6m
4e revisie		- 6m	
5e revisie		- 12m	
6e revisie		- 18m	

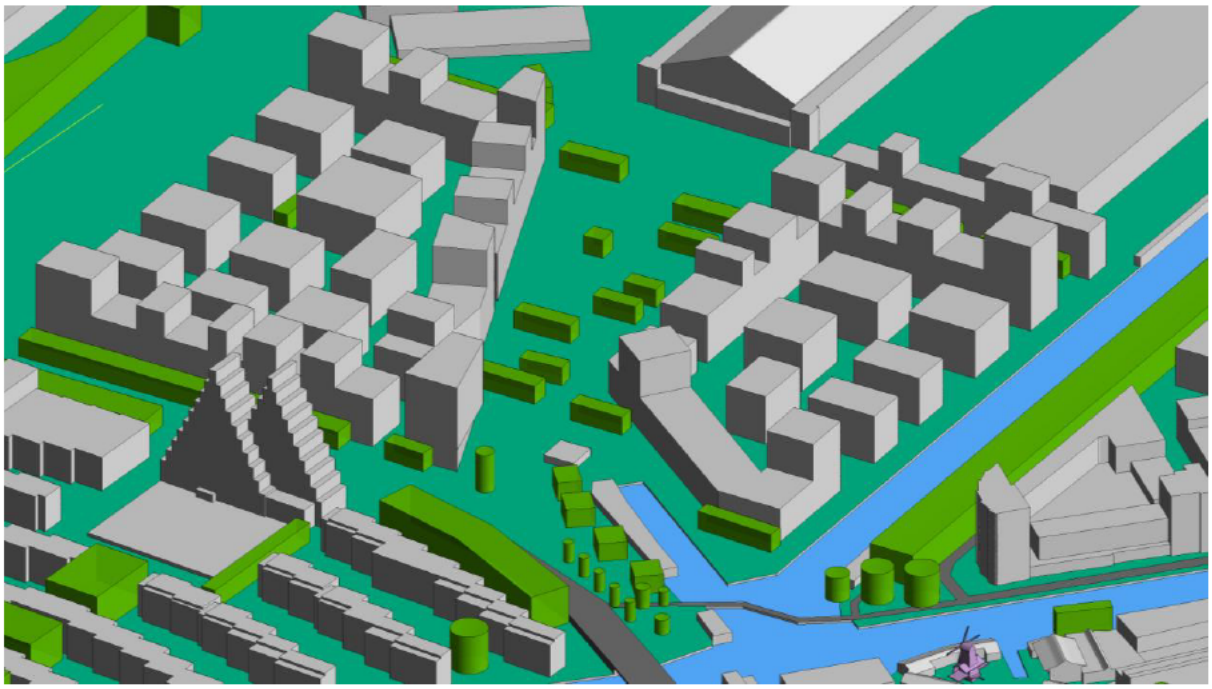
Tabel 2: Originele bouwhoogte en aangepaste bouwhoogtes voor toekomstige situatie Marktkwartier



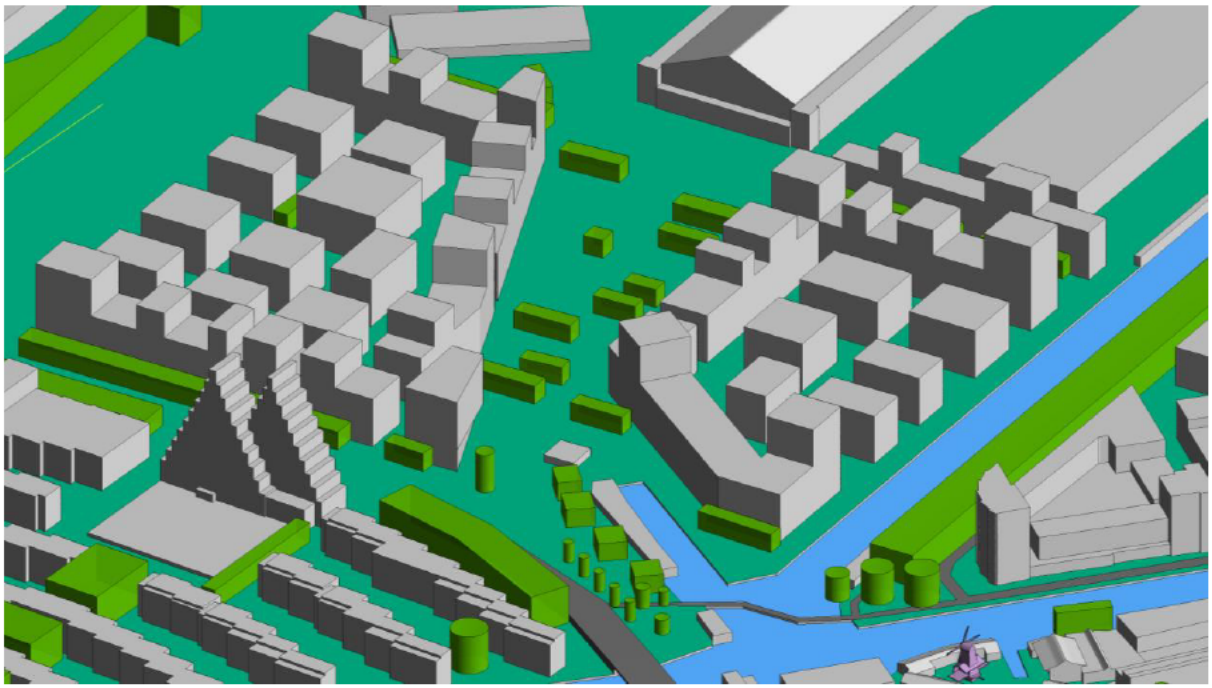
Figuur 11: Toekomstige situatie Marktkwartier, eerste revisie.



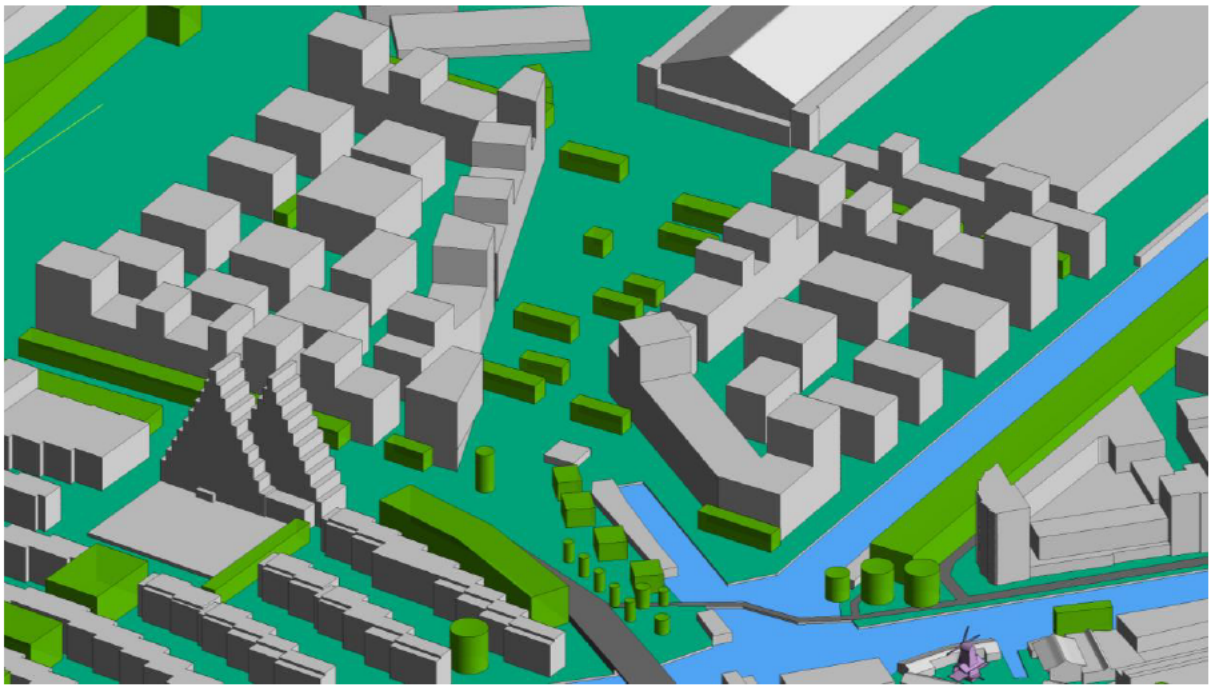
Figuur 12: Toekomstige situatie Marktkwartier, tweede revisie.



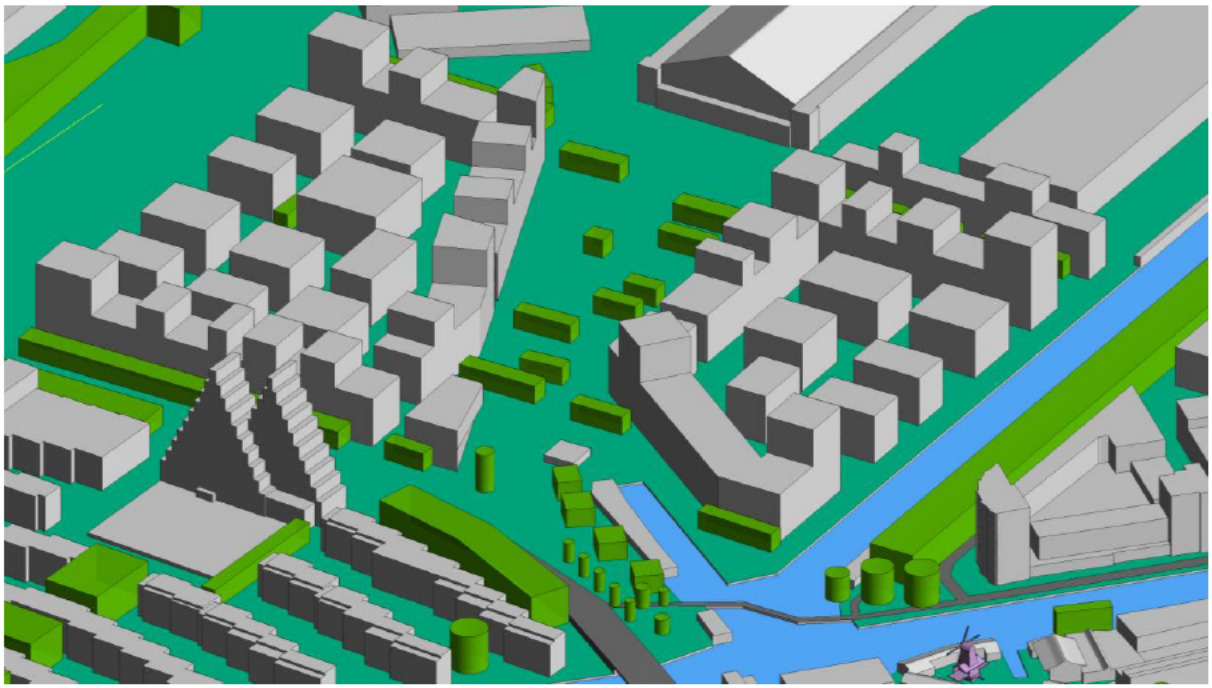
Figuur 13: Toekomstige situatie Marktkwartier, derde revisie.



Figuur 14: Toekomstige situatie Marktkwartier, vierde revisie.



Figuur 15: Toekomstige situatie Marktkwartier, vijfde revisie.

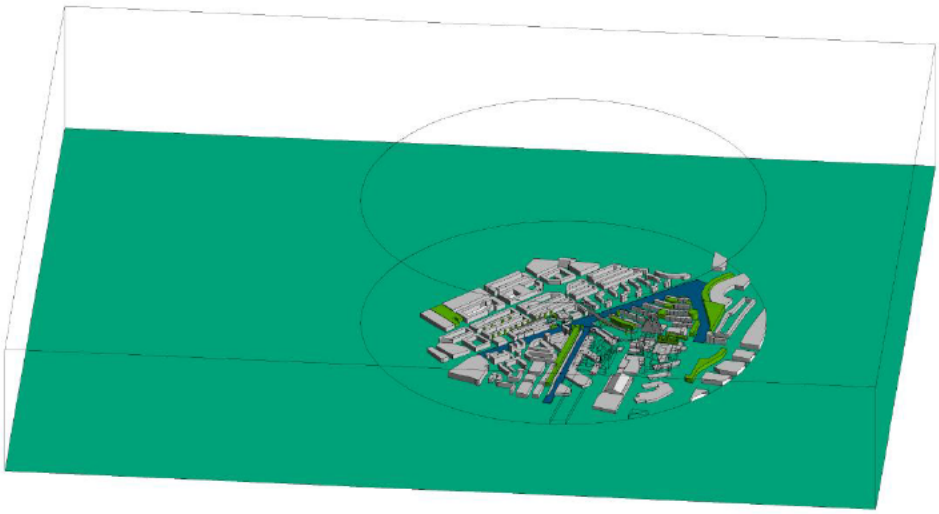


Figuur 16: Toekomstige situatie Marktkwartier, zesde revisie.

2.3 Windprofiel

Het simulatiemodel is aan de randen, van waaruit de wind het model instroomt, voorzien van een windprofiel. De windsnelheid is dichter bij het maaiveld lager, door de invloed van bijvoorbeeld bebouwing en begroeiing. De mate van invloed wordt beschreven door de ruwheidlengte (Troen & Petersen, 1991). De ruwheidlengte voor het gebied rondom de molen is vastgesteld op 1,2 m. Bij het definiëren van het windprofiel is rekening gehouden met de verandering van de omgeving van het weerstation naar het gebied van interesse.

Om de windstroom realistisch te kunnen simuleren is om de gemodelleerde bebouwing een box geplaatst, waar ook lucht doorheen kan stromen. De afmetingen van de box worden bepaald op basis van de hoogte (H) van het hoogste gebouw. De randen van de box bevinden zich tenminste op 5H vanaf de rand van het gemodelleerde gebied en de hoogte van de box is 6H. Stroomopwaarts is de box eveneens 5H lang en stroomafwaarts 15H. De box om het gemodelleerde gebied heen is weergegeven in Figuur 17. De box kan gezien worden als een digitale windtunnel.



Figuur 17: Box om het gemodelleerde gebied heen, ten behoeve van het windprofiel (digitale windtunnel).

Aan de hand van de referentie windsnelheid, referentie hoogte en ruwheidlengte kan het windprofiel worden opgesteld. Het windprofiel wordt berekend met onderstaande logaritmische vergelijking.

$$v_{wind} = v_{ref} \cdot \left(\frac{\ln\left(\frac{z}{z_0}\right)}{\ln\left(\frac{z_{ref}}{z_0}\right)} \right)$$

Waar,

v_{wind}	Windsnelheid	[m/s]
v_{ref}	Referentie snelheid	[m/s]
z	Hoogte boven de grond	[m]
z_0	Ruwheidslengte	[m]
z_{ref}	Referentiehoogte	[m]

2.4 CFD-modellering

De simulatie is uitgevoerd met behulp van het softwarepakket ANSYS CFX. Dit softwarepakket is geschikt voor vele toepassingen en in ruime mate gevalideerd.

Het 3D CFD-model is opgedeeld in een grote hoeveelheid rekencellen. De standaard differentiaalvergelijkingen voor de stroming van fluïda worden voor elke cel opgelost. In Tabel 3 staan de belangrijkste toegepaste randvoorwaarden beschreven.

Parameter	Beschrijving
Cel type	Hybride, combinatie van hexaëders, tetraëders, piramides en prismalagen
Cel grootte	Dynamisch, variërend tussen 0,025 tot 2,0 m in de omgeving (vlakken) groeiend met een factor 1,05 tot maximaal 15 m in het vrije volume
Aantal cellen	92.3 miljoen
Simulatie type	Steady state gevolgd door tijdsafhankelijk
Convergentie criteria	RMS maximaal $1 \cdot 10^{-4}$
Tijdstap	1 s
Aantal iteraties	500
Fluïde	Lucht met constante eigenschappen
Turbulentie model	Shear Stress Transport model RANS
Wanden	Glad met stilstaande lucht (no slip)
Grondvlak	Ruw met stilstaande lucht (no slip)
Inlet	Snelheids- en turbulentieprofiel

Tabel 3: CFD-modellering eigenschappen.

3 Berekende draai/zaaguren

Het aantal beschikbare draai/zaaguren van de molen is afhankelijk van de volumestroom door het wiekenblad. Deze paragraaf geeft getalsmatig de verandering in het aantal draai/zaaguren per situatie per windrichting aan. Hierin zijn percentages weergegeven ten opzichte van een jaar, een jaar heeft 8760 uren.

In reeds uitgevoerde onderzoek is de minimale en maximale benodigde volumestroom vastgesteld. De ondergrens is vastgesteld op 258,7 m^3/s en de bovengrens op 1.445,6 m^3/s. De ondergrens is gebaseerd op zuidwestenwind (225°) bij 3,4 m/s en de bovengrens west-zuidwestenwind (245°) bij 13.8 m/s.

Met de resultaten van de CFD simulaties is berekend bij welke windsnelheid de minimale en de maximale volumestroom behaald worden. Met de berekende windsnelheden per jaar en de frequentietabel is het aantal mogelijke effectieve draaiuren geïnterpoleerd voor de beschouwde windrichtingen.

3.1 Westenwind (265°)

Er is onderzocht welke aanpassing aan het ontwikkelingsplan Marktkwartier zorgt voor een minimale verandering in de beschikbare wind van molen De Otter. Hiervoor zijn een aantal situaties doorgerekend en de verlaging van de toren (B) komt naar boven als het onderdeel met de meeste impact.

Tabel 4 geeft het verschil in de minimale en maximale windsnelheid, het aantal draai uren en het verschil in draaiuren t.o.v. de huidige en toekomstige situatie weer voor de verschillende versies van het ontwikkelingsplan Marktkwartier.

Een verlaging tussen 6m en 18m in gebied (toren) B heeft meer effect dan een verlaging 6m van gebied A & B of gebied C. Met een verlaging van de toren (B) tussen de 15 en 18 meter is er geen hoogte verschil meer tussen gebied A en B. Waar wind eerst tegen de toren aan stroomde, ondervindt het bij de verlaging van vanaf 6m minder hinder tot 18m geen hinder van gebied A. Met een verlaging van 6m is de vermindering t.o.v. de huidige situatie nog maar 7,9%. Bij een verlaging van 12m of 18m is het zelfs mogelijk om vermindering terug te dringen tot 3,8% en 0,7%. Kortom de CFD simulaties concludeert dat bij een verlaging van toren B met 18m er nagenoeg geen wind en draai/zaaguren verlies optreedt.

Bij een verlaging van gebied A & B wordt niet dezelfde impact vastgesteld als wanneer alleen gebied B wordt verlaagd. Bij deze aanpassing is het hoogte verschil tussen gebied A en de toren nog steeds aanwezig. Het verlagen van gebied C heeft het minste effect op de beschikbare wind van molen De Otter.

Hiermee wordt aangetoond worden dat als de hoogte van de toren wordt teruggebracht tot laagbouw dat het effect op de beschikbare wind minimaal is.

Situatie	Minimale windsnelheid [m/s]	Maximale windsnelheid [m/s]	Aantal draaiuren per jaar	Percentage van geheel jaar	Vermindering in draaiuren t.o.v. huidige situatie	Relatief verschil t.o.v. huidige situatie
Huidig	3,60	17,03	536,3	6,1%	-	-
Toekomst	6,36	39,29	319,1	3,6%	217,2	- 40,5%
A & B: -6m	4,27	23,80	487,5	5,6%	48,7	- 9,1%
A & B: -12m	3,97	21,39	512,8	5,9%	23,5	- 4,4%
C: -6m	5,05	34,15	425,9	4,9%	110,4	- 20,6%
B: -6m	4,20	24,42	493,9	5,6%	42,4	- 7,9%
B: -12m	3,93	20,22	516,1	5,9%	20,1	- 3,8%
B: -18m	3,68	17,51	532,5	6,1%	3,8	- 0,7%

Tabel 4: Geïnterpoleerde getalsmatige analyse van de verschillende versies toekomstig ontwikkelingsplan Marktkwartier. Westenwind (265°)

3.2 West-zuidwestenwind (245°)

Voor de volledigheid is de verlaging van de toren ook doorgerekend voor een west-zuidwestenwind (245°) richting.

Tabel 5 geeft het verschil in de minimale en maximale windsnelheid, het aantal draai uren en het verschil in draaiuren t.o.v. de huidige en toekomstige situatie weer voor de verschillende versies van het ontwikkelingsplan Marktkwartier.

Het verlagen van de toren (B) zorgt ook bij deze windrichting voor een kleiner verschil in het aantal beschikbare draai/zaag uren t.o.v. de huidige situatie.

Situatie	Minimale windsnelheid [m/s]	Maximale windsnelheid [m/s]	Aantal draaiuren per jaar	Percentage van geheel jaar	Vermindering in draaiuren t.o.v. huidige situatie	Relatief verschil t.o.v. huidige situatie
Huidig	2,62	13,80	767,1	8,8%	-	-
Toekomst	3,94	21,73	693,4	7,9%	73,7	- 9,6%
B: -6m	3,42	15,56	729,2	8,3%	37,9	- 4,9%
B: -12m	3,41	15,74	730,0	8,3%	37,1	- 4,8%
B: -18m	3,36	15,73	741,4	8,5%	25,7	- 3,4%

Tabel 5: Geïnterpoleerde getalsmatige analyse van de verschillende versies toekomstig ontwikkelingsplan Marktkwartier. Westzuidwestenwind (245°)

4 Conclusie

Op verzoek van GT vd Bijl is in april 2022 een onderzoek uitgevoerd naar het effect van de bebouwing op het aantal bruikbare draai/zaaguren van molen De Otter. In dat onderzoek is een vergelijk gemaakt tussen de 'vroegere' situatie (periode 1900 t/m 2000), de 'huidige' situatie (periode 2000 t/m 2022) en een (mogelijk) toekomstige situatie (periode na oplevering van het toekomstige ontwikkelingsplan Marktkwartier). De resultaten van dit onderzoek zijn gepubliceerd in het rapport met documentnummer P21821462e106 met datum 1 april 2022.

Uit dat onderzoek is gebleken dat het voorgestelde ontwikkelingsplan Marktkwartier een nadelig effect heeft op het aantal bruikbare draai/zaaguren van molen De Otter, vooral bij westelijke wind en deels voor westzuidwestelijke wind.

Een vervolgonderzoek is uitgevoerd met als doel inzichtelijk maken welke aanpassingen aan het ontwikkelingsplan Marktkwartier de vermindering van het aantal bruikbare draai/zaaguren kan beperken en in welke mate.

Het originele ontwerp Marktkwartier resulteert in een afname van 40,5% bij een westenwind (265º) en 9,6% voor west-zuidwestenwind (245º), t.o.v. de huidige situatie.

Uit het onderzoek blijkt dat de toren op de zuidwesthoek van het oostelijke deelplan de meeste invloed heeft op de door molen De Otter te ontvangen bruikbare wind.

Bij verlaging van 6m van deze toren wordt de vermindering van bruikbare wind teruggebracht naar 7,9% en 4,9% voor respectievelijk westenwind en west-zuidwestenwind.

Met het verlagen van de toren met 18m kan het effect tot een minimum worden teruggedrongen, namelijk 0,7% en 3,4% voor respectievelijk westenwind en west-zuidwestenwind.

Wanneer binnen het ontwikkelingsplan Markwartier toren (B), gelegen in de zuidwesthoek van het oostelijke deelplan, verlaagd wordt kan het effect van deze ontwikkeling tot een minimum worden teruggebracht. CFD simulaties concludeert dat bij een verlaging van toren B met 18m er nagenoeg geen wind en draai/zaaguren verlies optreedt. Er wordt dan ook aanbevolen om het plan aan te passen waarbij de toren zo ver mogelijk wordt teruggebracht.

Indien er andere delen van het ontwikkelingsplan veranderen qua vorm en of hoogte dient er een nieuw onderzoek uitgevoerd te worden. De hoeveelheid beschikbare wind voor molen De Otter is afhankelijk van het samenstel van gebouwen binnen het plan.

Naast de invloed van de bebouwing kan ook de landschapsarchitectuur invloed hebben op de beschikbare wind voor molen De Otter. Het is dan ook belangrijk om hier in het ontwerp rekening mee te houden. Het is dan ook aanbevolen op het effect van de landschapsarchitectuur op de beschikbare wind te toetsen.

5 Verwijzingen

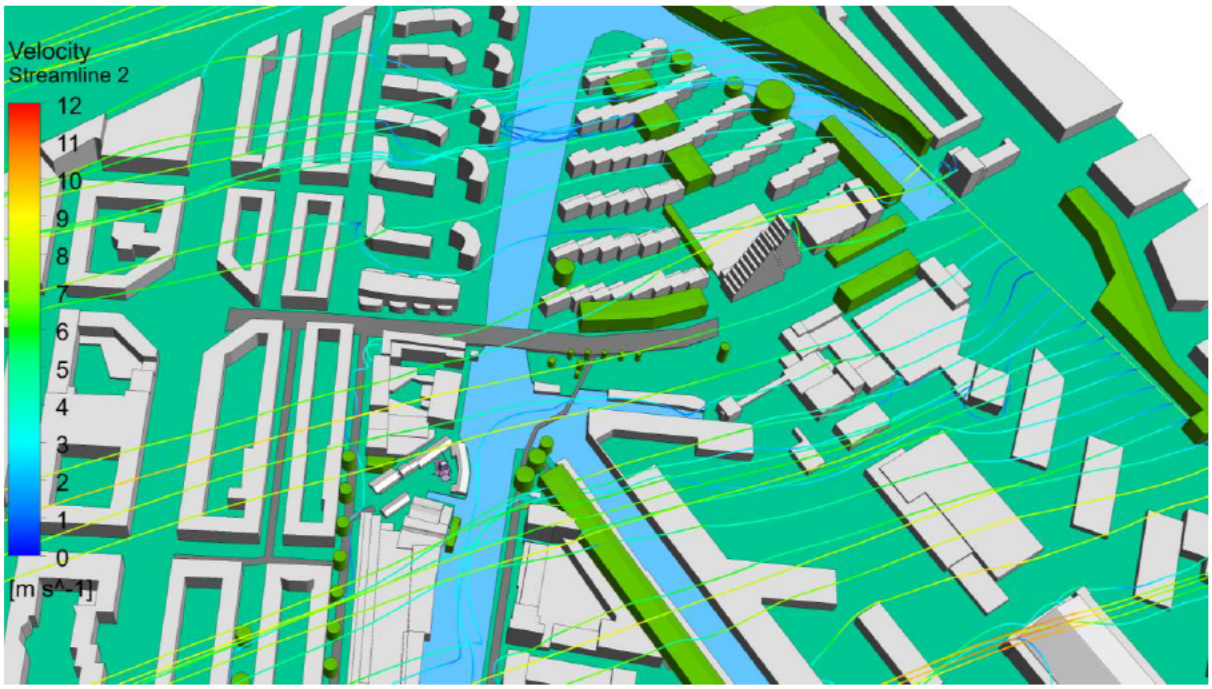
[NL], K. (. (sd). Opgehaald van https://www.knmi.nl/nederland-nu/klimatologie/uurgegevens

NEN 8100 Windhinder en windgevaar in de gebouwde omgeving. (2006, februari). Delft: Nederlands Normalisatie-instituut.

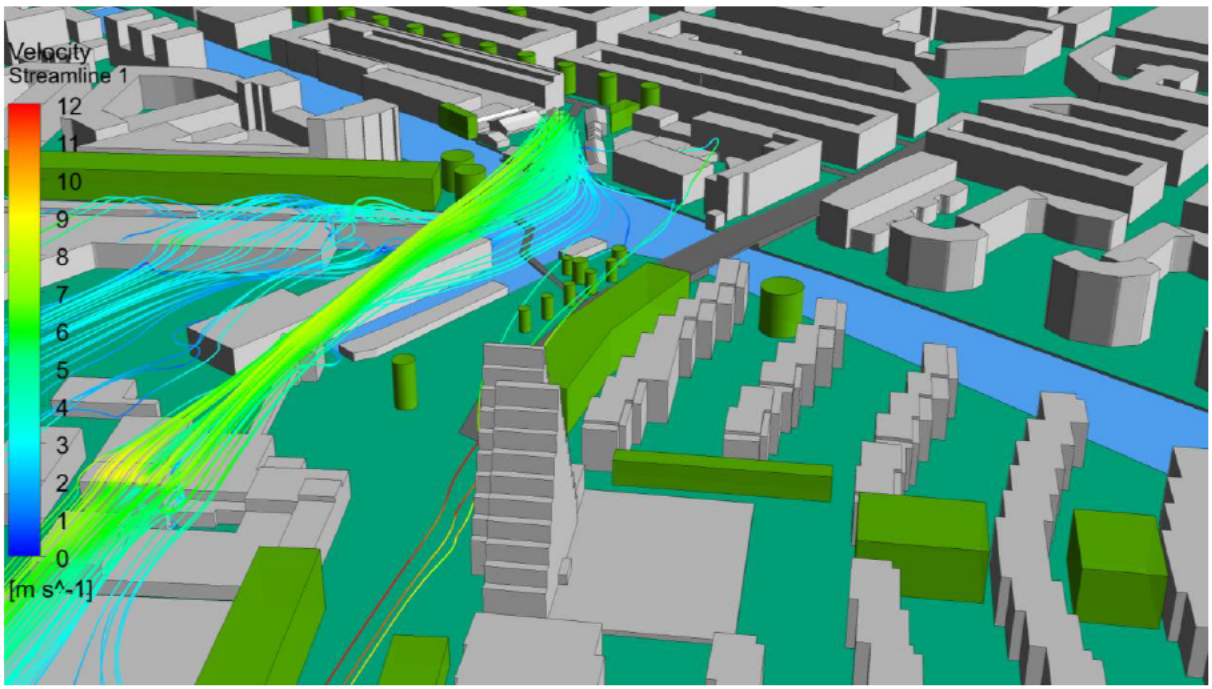
Troen, I., & Petersen, E. L. (1991). *Roughness Classes and Roughness Length Table in "European Wind Atlas"*. Risoe , Denmark: Risoe National Laboratory.

Bijlage A – stromingsaanzichten verschillende revisies

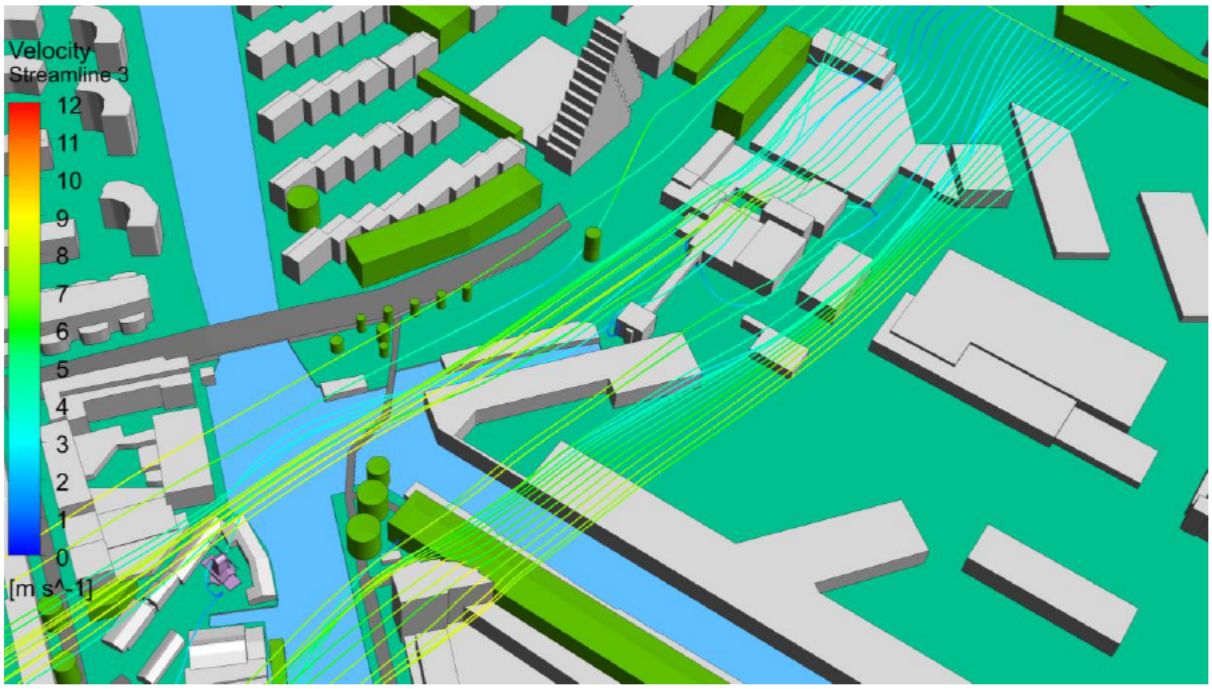
Huidige situatie – windrichting 265°, maximale windsnelheid



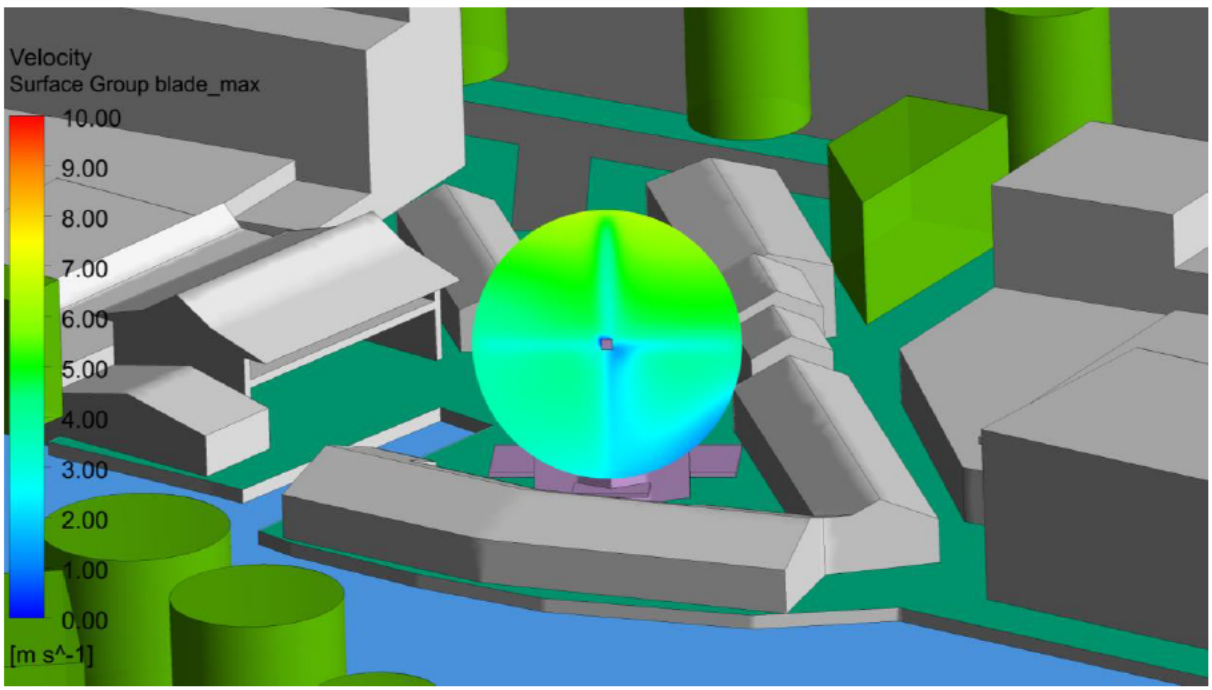
Figuur 18: Stroomlijnen vanuit gebied stroomopwaarts van de molen, huidige situatie



Figuur 19: Stroomlijnen vanuit de molen, huidige situatie



Figuur 20: Stroomlijnen vanuit lijn stroomopwaarts, huidige situatie

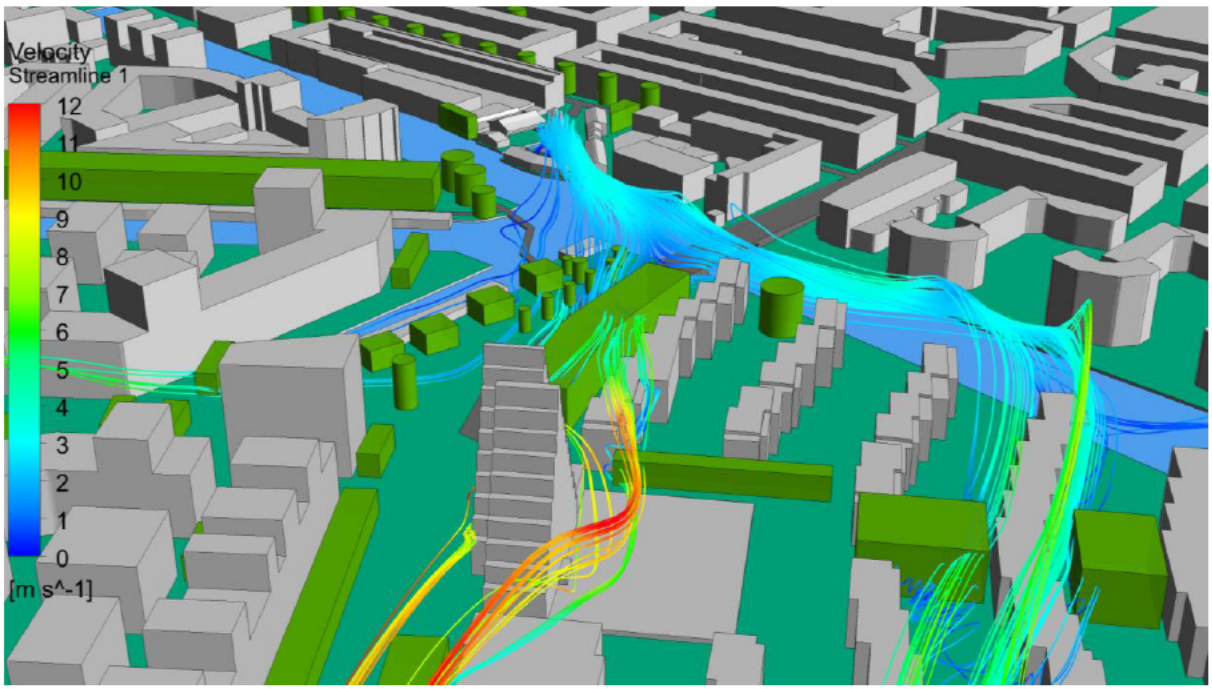


Figuur 21: Snelheidsverdeling over het wiekenblad, huidige situatie

Toekomstige situatie – windrichting 265°, maximale windsnelheid



Figuur 22: Stroomlijnen vanuit gebied stroomopwaarts van de molen, toekomstige situatie



Figuur 23: Stroomlijnen vanuit de molen, toekomstige situatie



Figuur 24: Stroomlijnen vanuit lijn stroomopwaarts, toekomstige situatie

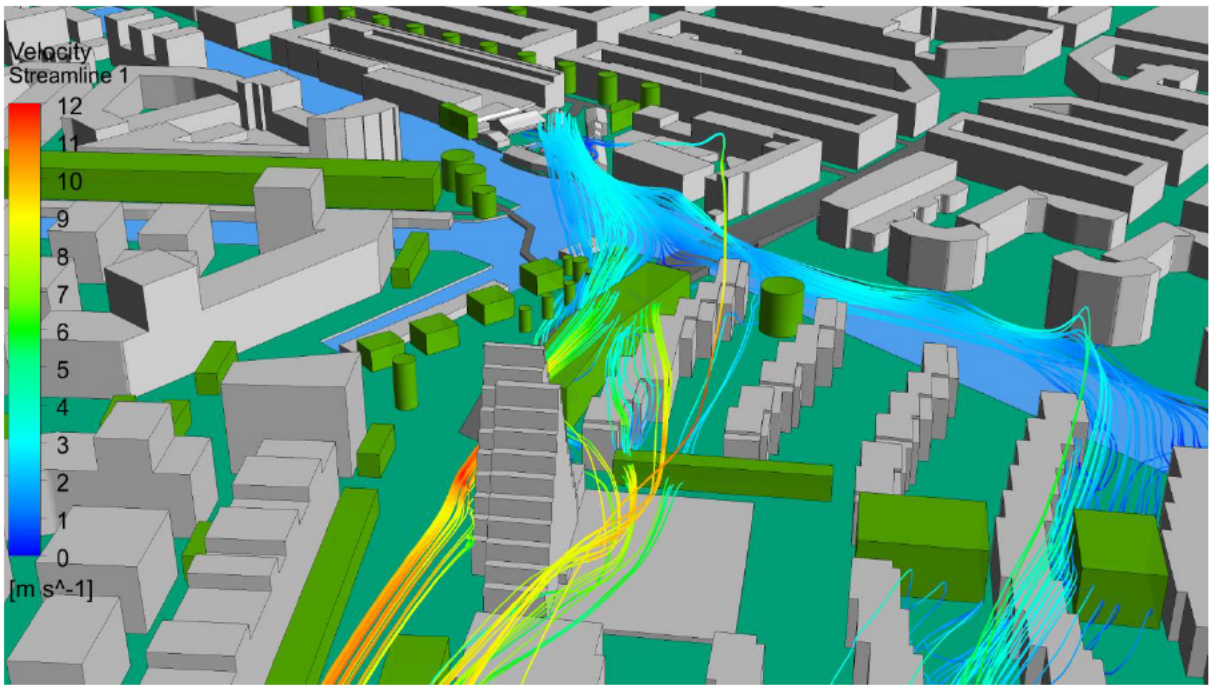


Figuur 25: Snelheidsverdeling over het wiekenblad, toekomstige situatie

Eerste aanpassing toekomstige situatie – windrichting 265°, maximale windsnelheid



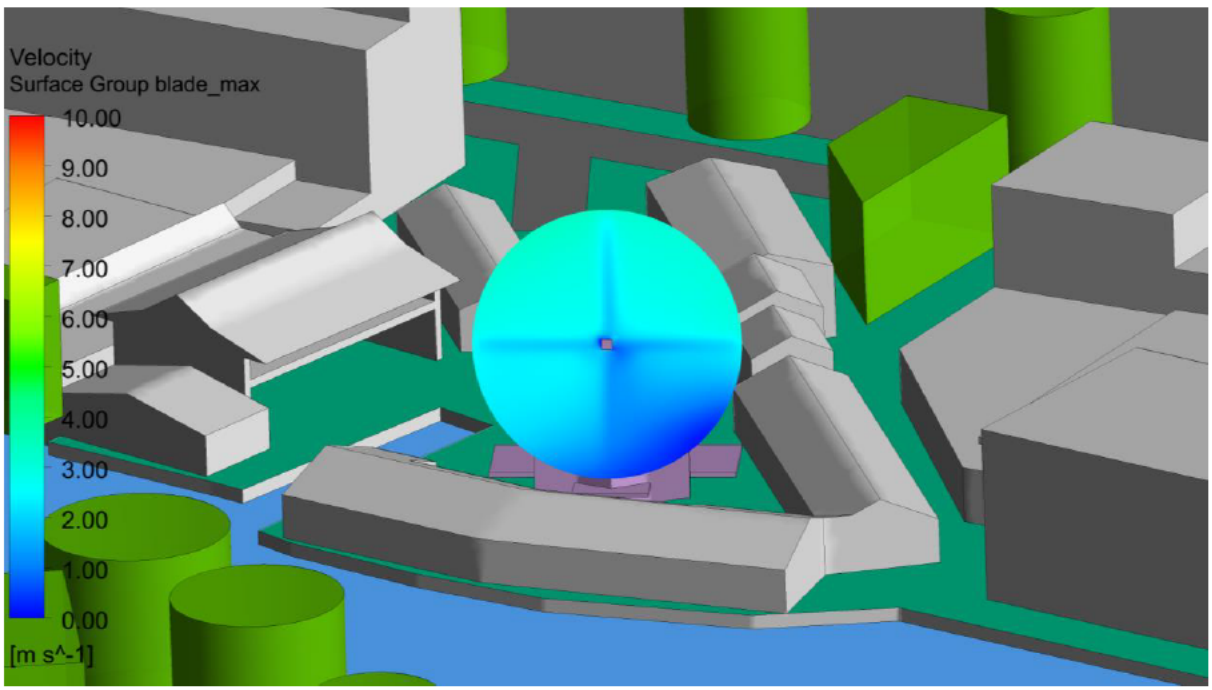
Figuur 26: Stroomlijnen vanuit gebied stroomopwaarts van de molen, eerste aanpassing toekomstige situatie



Figuur 27: Stroomlijnen vanuit de molen, eerste aanpassing toekomstige situatie



Figuur 28: Stroomlijnen vanuit lijn stroomopwaarts, eerste aanpassing toekomstige situatie

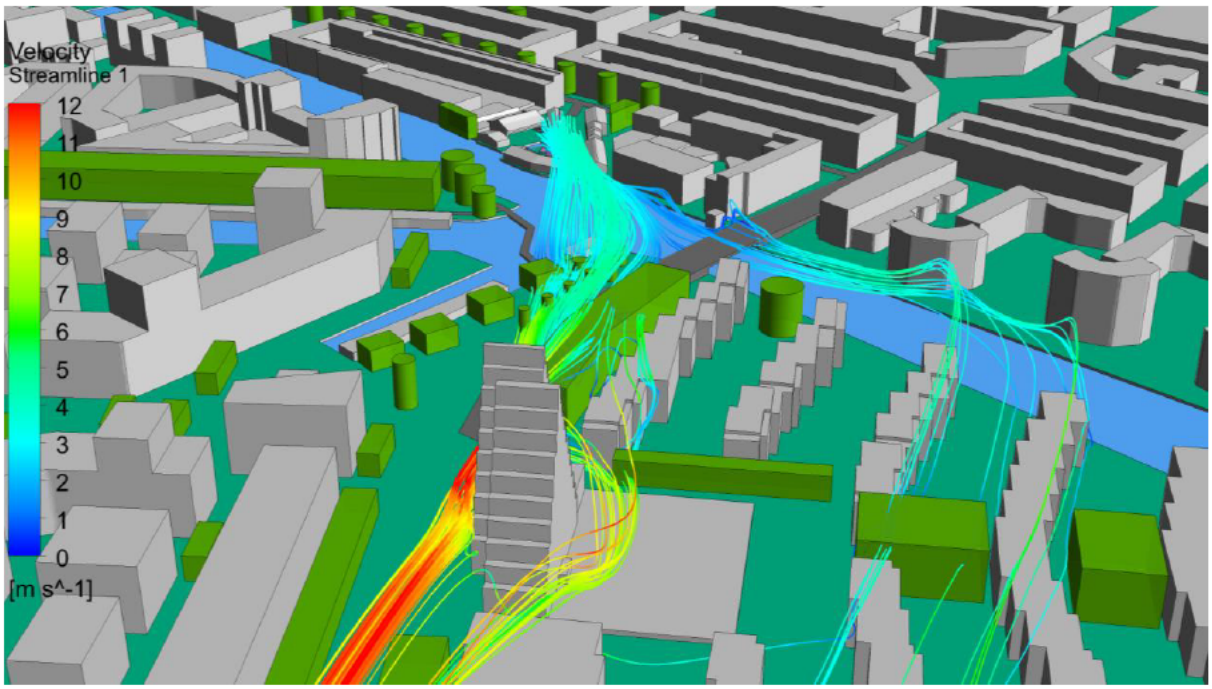


Figuur 29: Snelheidsverdeling over het wiekenblad, eerste aanpassing toekomstige situatie

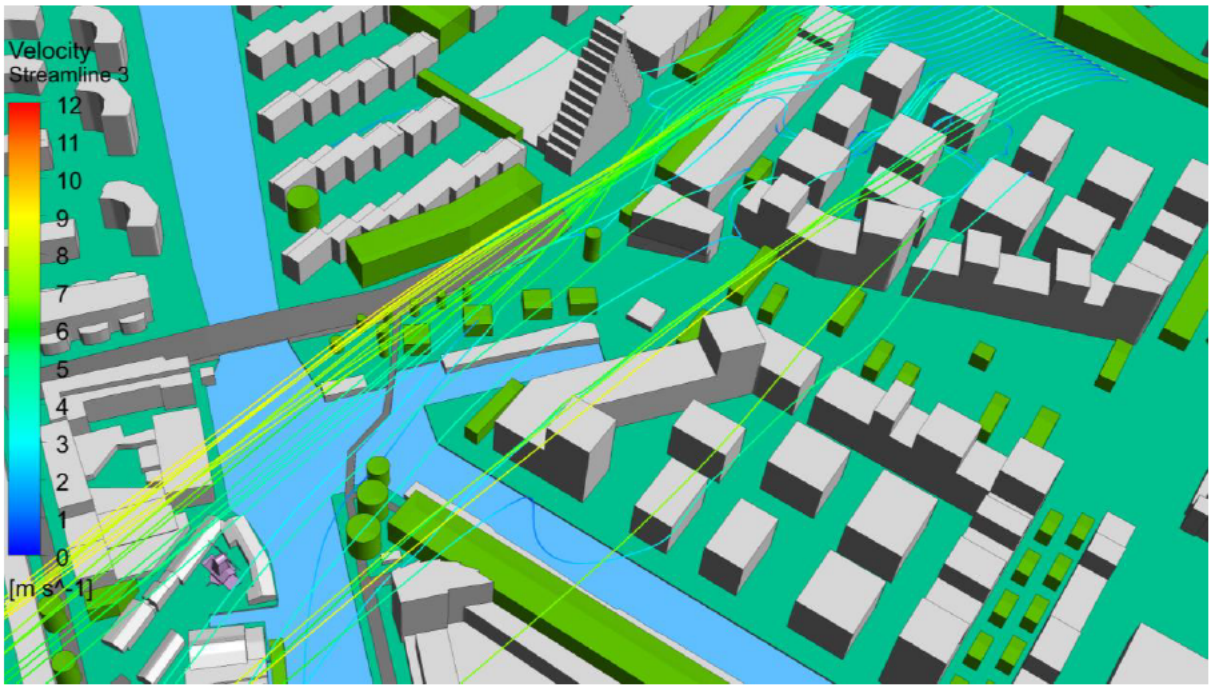
Tweede aanpassing toekomstige situatie – windrichting 265°, maximale windsnelheid



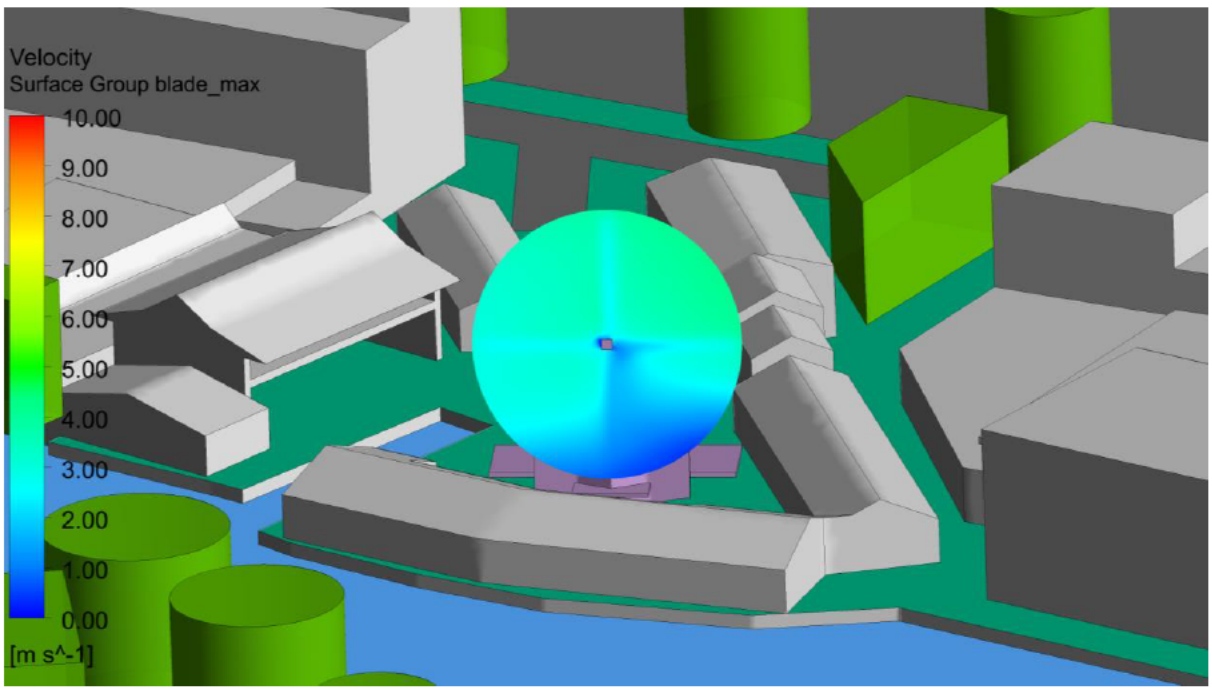
Figuur 30: Stroomlijnen vanuit gebied stroomopwaarts van de molen, tweede aanpassing toekomstige situatie



Figuur 31: Stroomlijnen vanuit de molen, tweede aanpassing toekomstige situatie



Figuur 32: Stroomlijnen vanuit lijn stroomopwaarts, tweede aanpassing toekomstige situatie

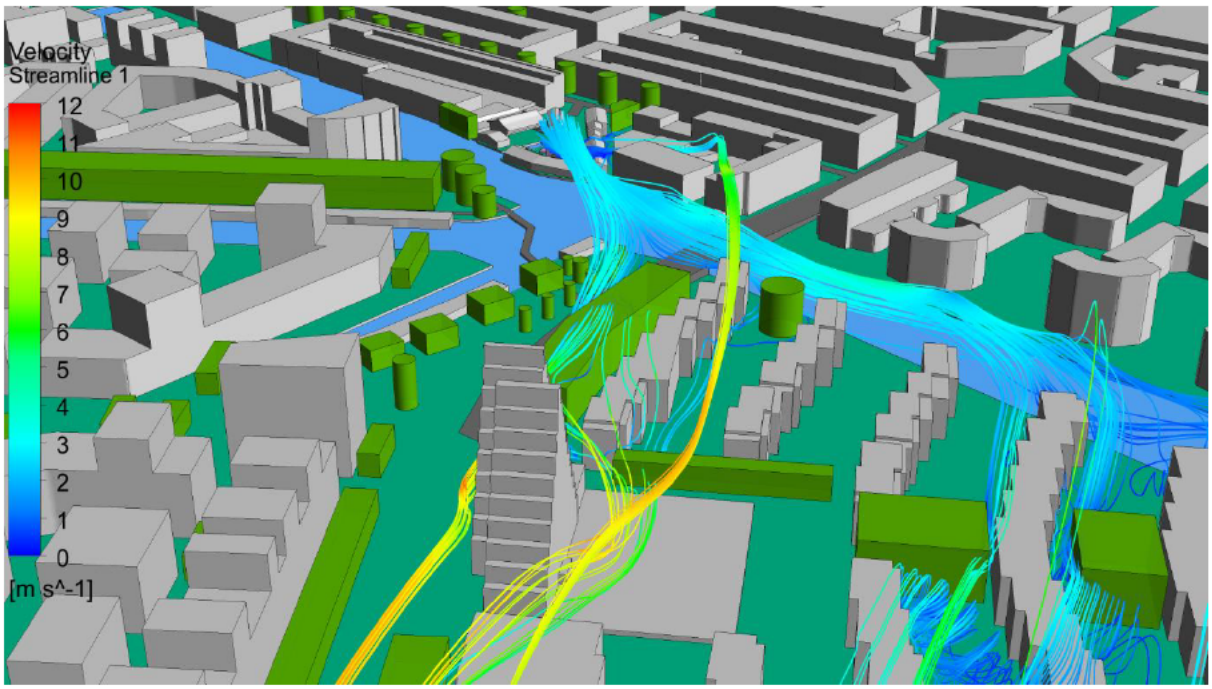


Figuur 33: Snelheidsverdeling over het wiekenblad, tweede aanpassing toekomstige situatie

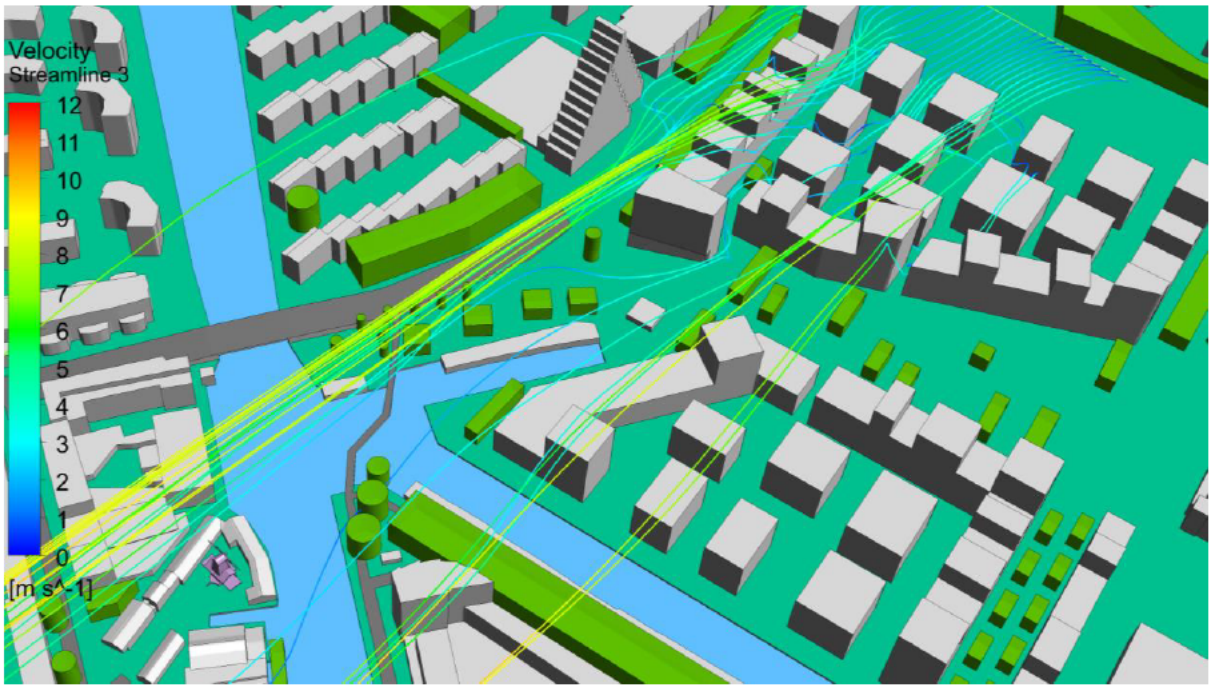
Derde aanpassing toekomstige situatie – windrichting 265°, maximale windsnelheid



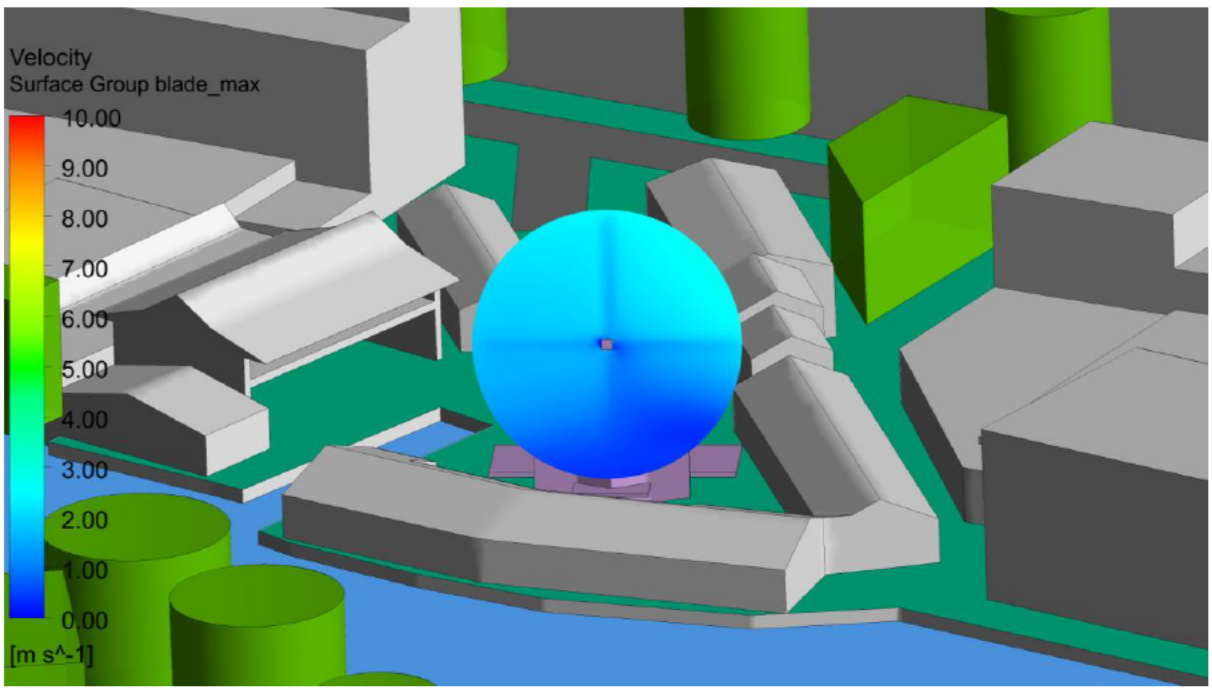
Figuur 34: Stroomlijnen vanuit gebied stroomopwaarts van de molen, derde aanpassing toekomstige situatie



Figuur 35: Stroomlijnen vanuit de molen, derde aanpassing toekomstige situatie

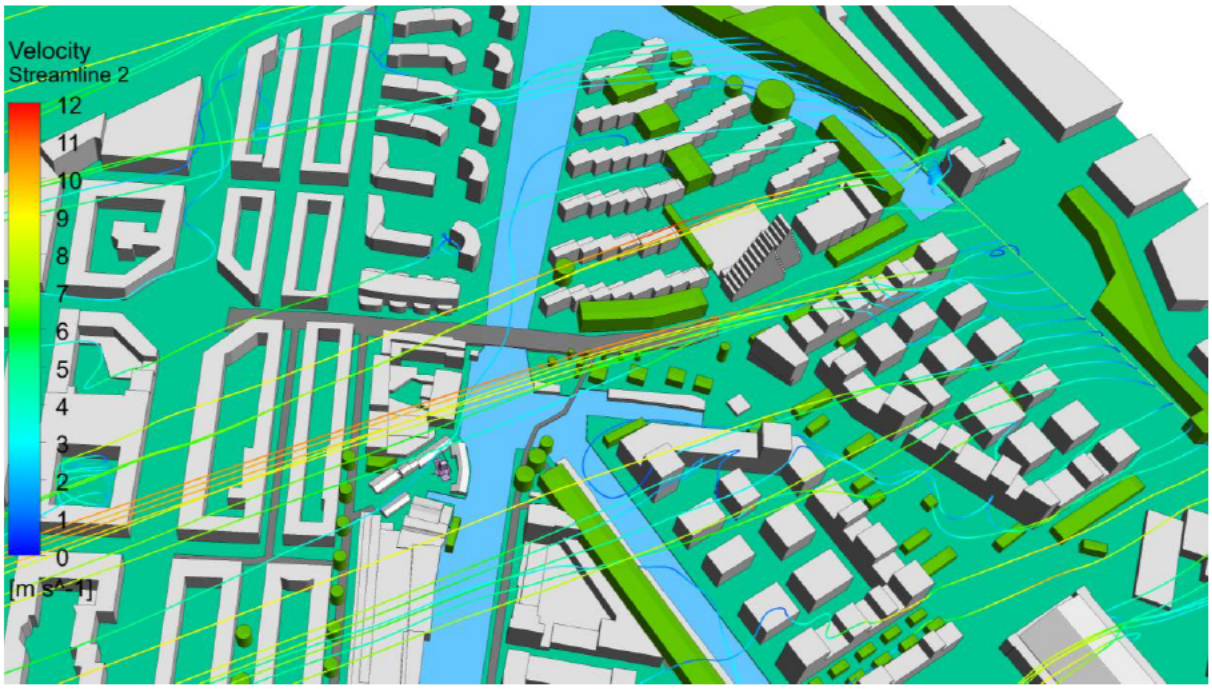


Figuur 36: Stroomlijnen vanuit lijn stroomopwaarts, derde aanpassing toekomstige situatie

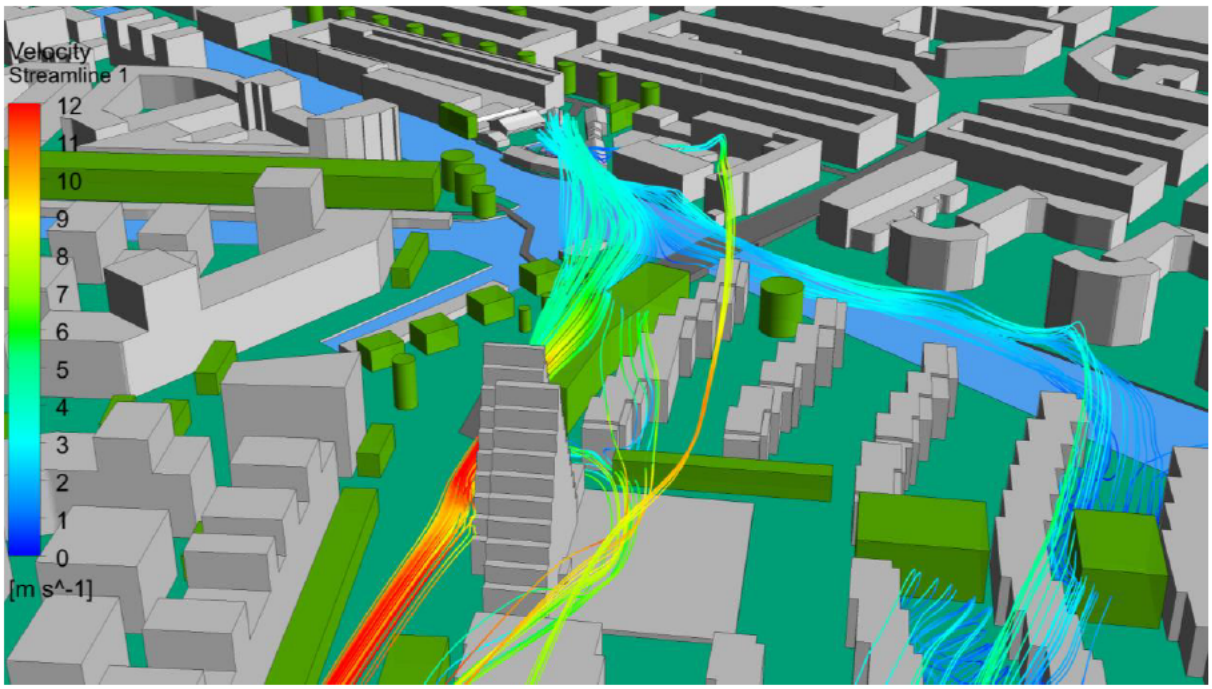


Figuur 37: Snelheidsverdeling over het wiekenblad, derde aanpassing toekomstige situatie

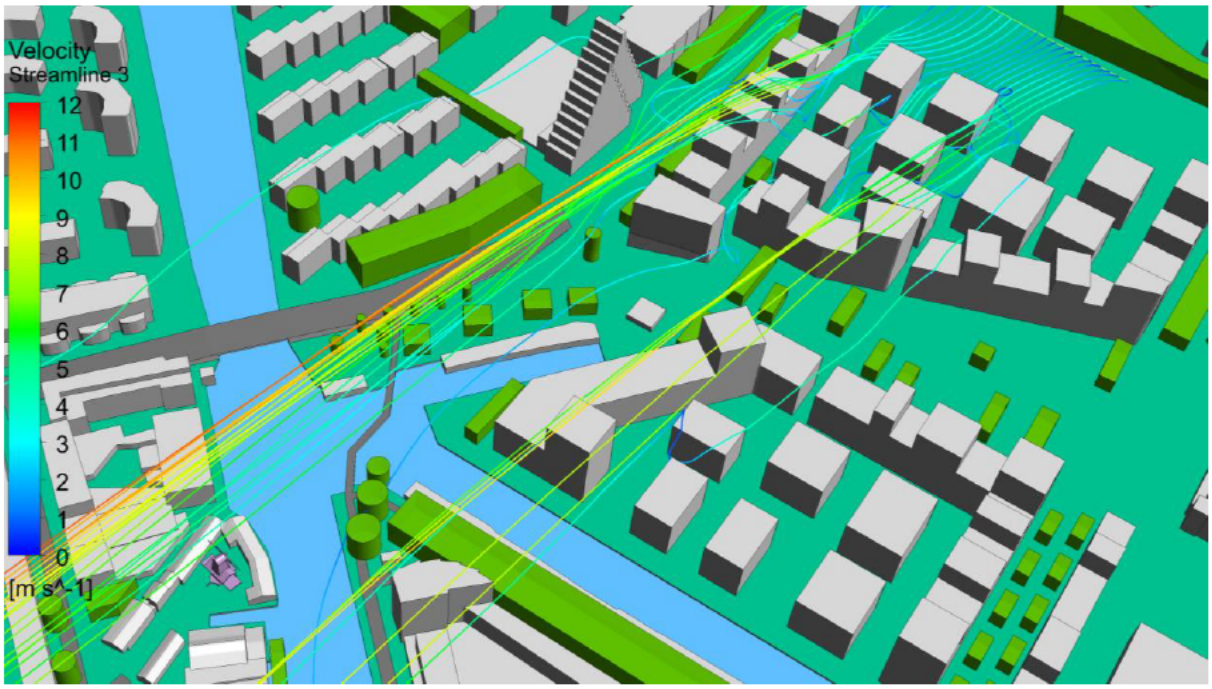
Vierde aanpassing toekomstige situatie – windrichting 265°, maximale windsnelheid



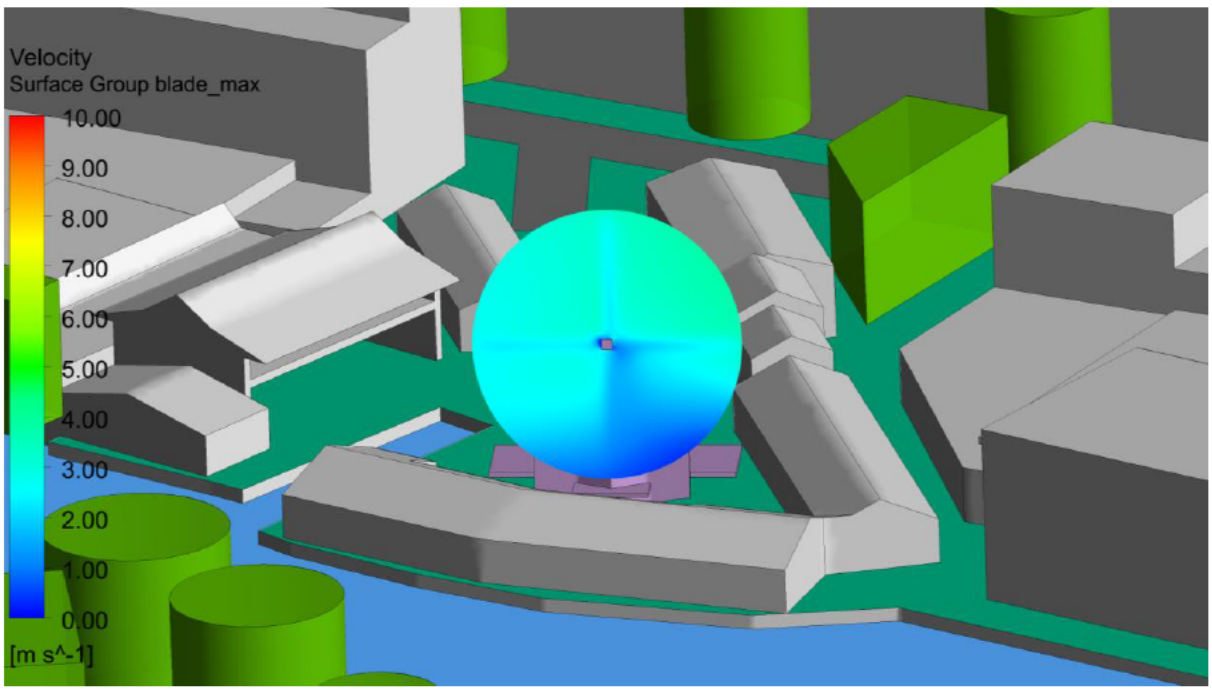
Figuur 38: Stroomlijnen vanuit gebied stroomopwaarts van de molen, vierde aanpassing toekomstige situatie



Figuur 39: Stroomlijnen vanuit de molen, vierde aanpassing toekomstige situatie



Figuur 40: Stroomlijnen vanuit lijn stroomopwaarts, vierde aanpassing toekomstige situatie

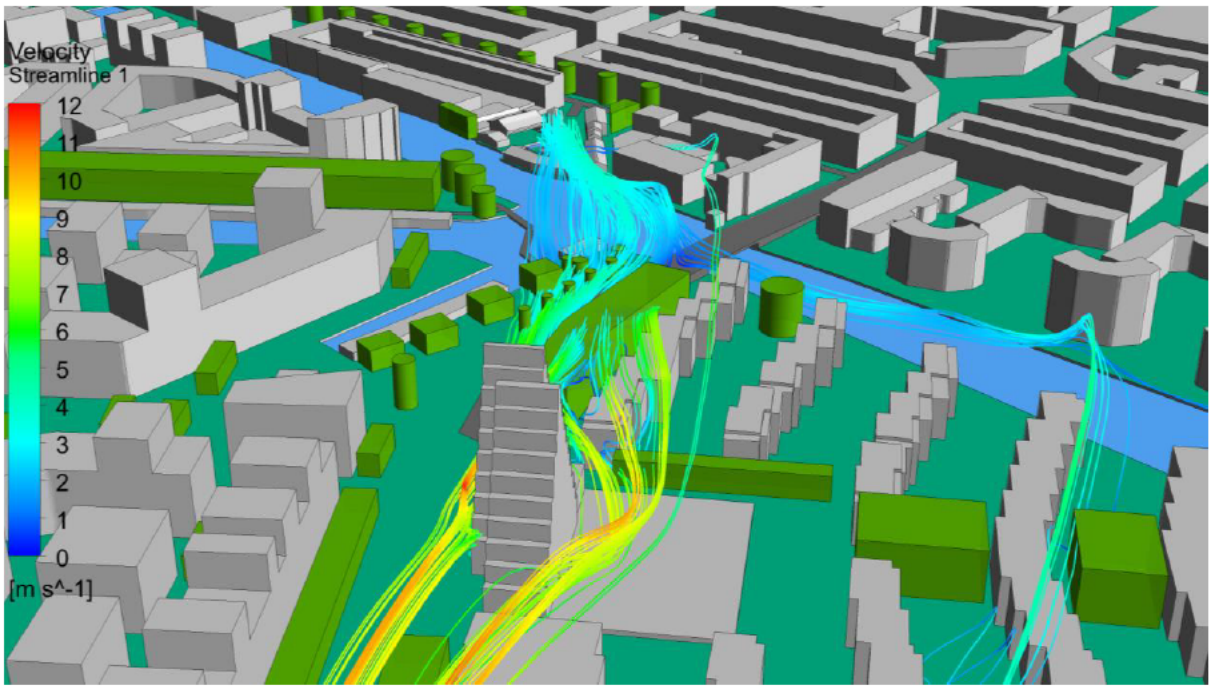


Figuur 41: Snelheidsverdeling over het wiekenblad, vierde aanpassing toekomstige situatie

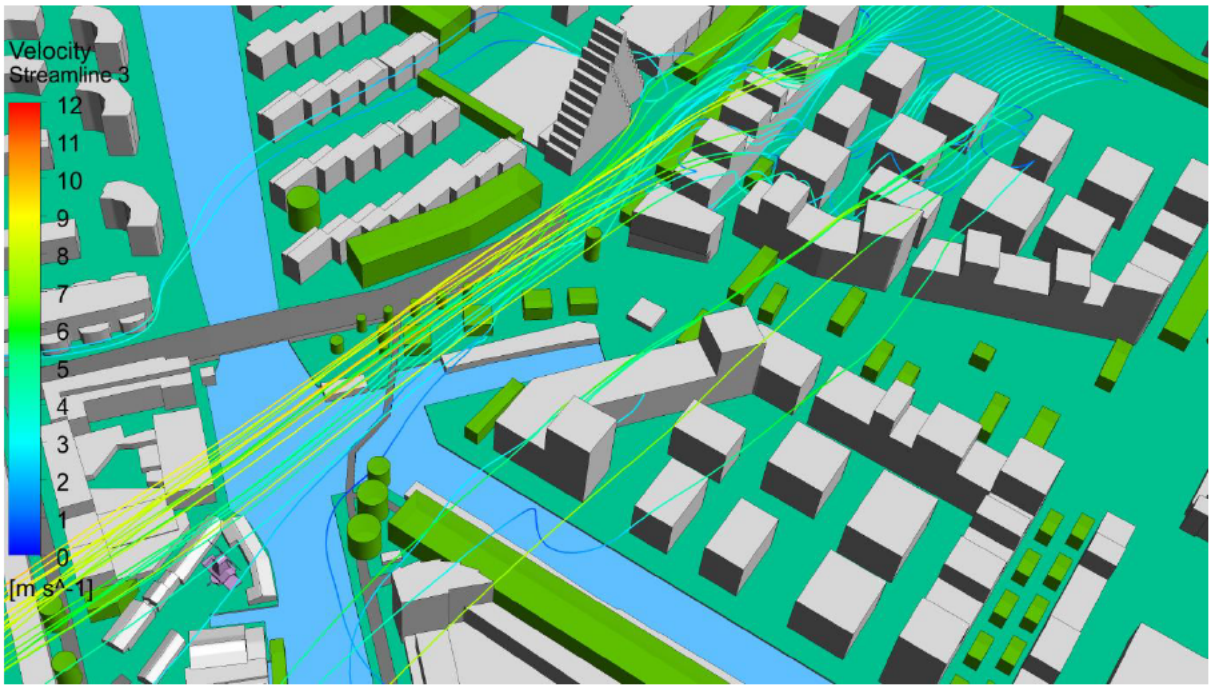
Vijfde aanpassing toekomstige situatie – windrichting 265°, maximale windsnelheid



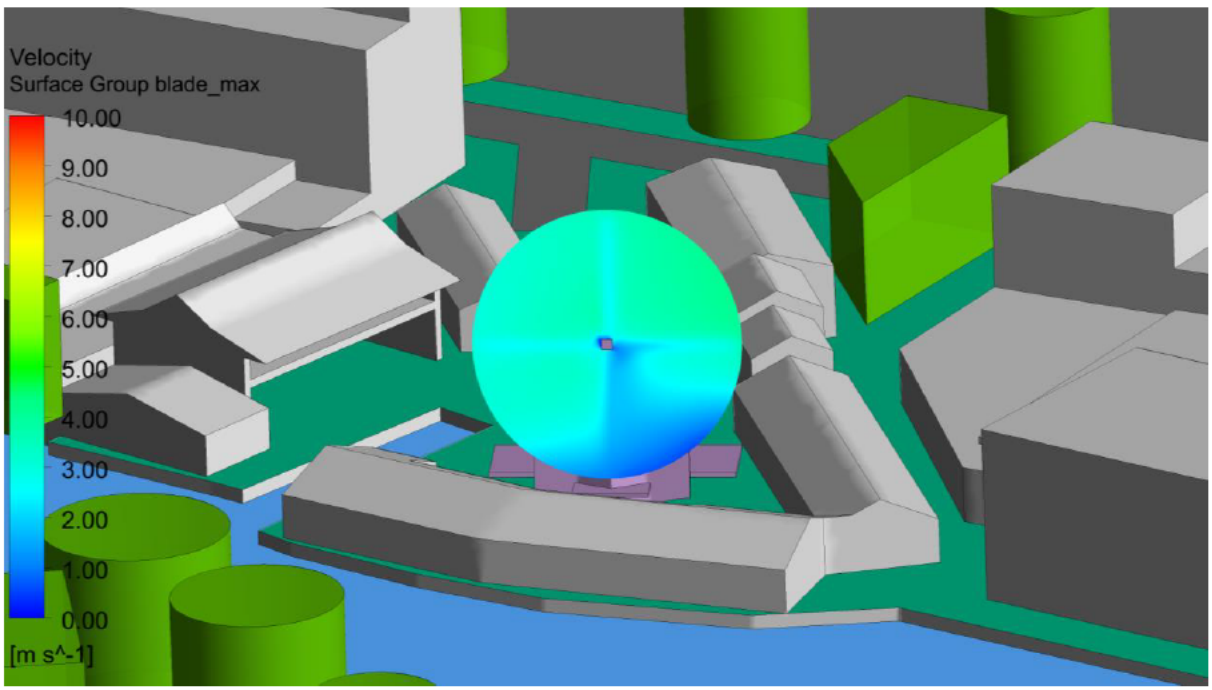
Figuur 42: Stroomlijnen vanuit gebied stroomopwaarts van de molen, vijfde aanpassing toekomstige situatie



Figuur 43: Stroomlijnen vanuit de molen, vijfde aanpassing toekomstige situatie



Figuur 44: Stroomlijnen vanuit lijn stroomopwaarts, vijfde aanpassing toekomstige situatie

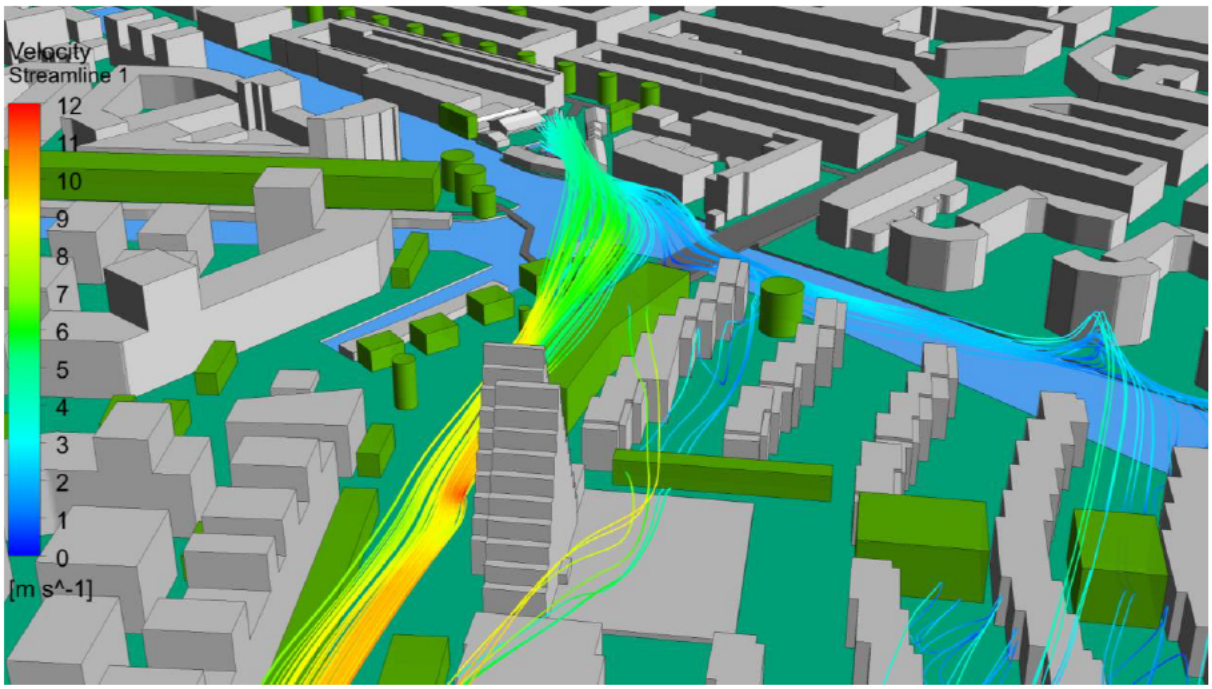


Figuur 45: Snelheidsverdeling over het wiekenblad, vijfde aanpassing toekomstige situatie

Zesde aanpassing toekomstige situatie – windrichting 265°, maximale windsnelheid



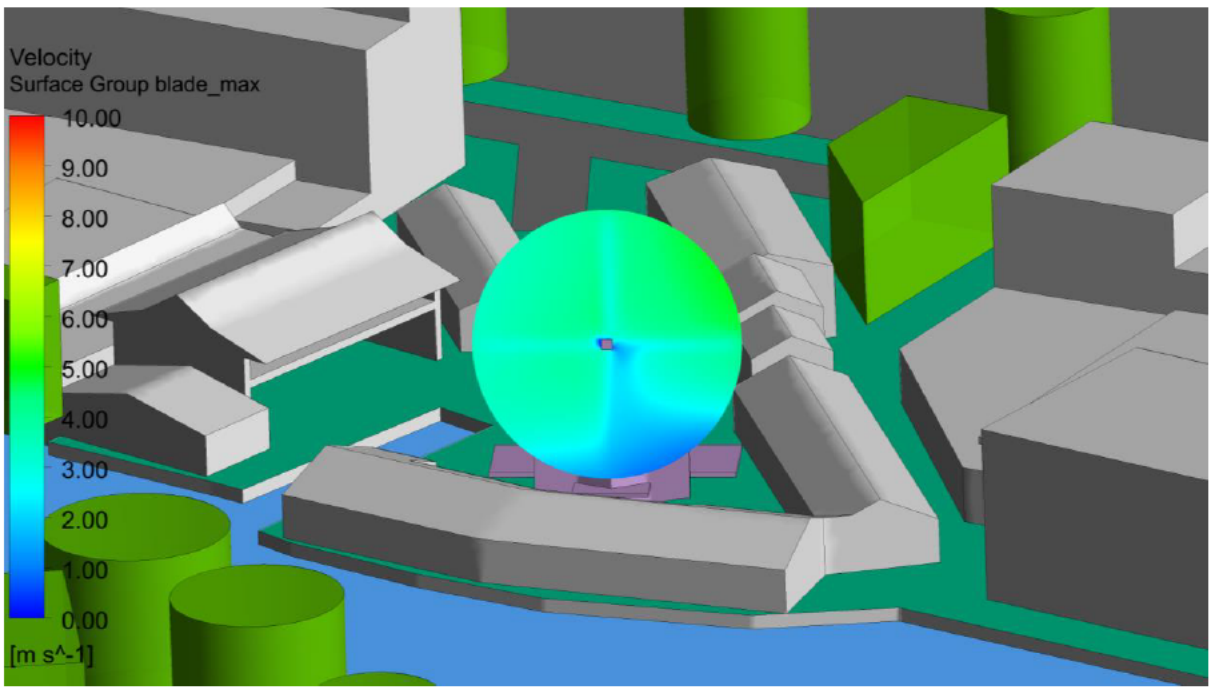
Figuur 46: Stroomlijnen vanuit gebied stroomopwaarts van de molen, zesde aanpassing toekomstige situatie



Figuur 47: Stroomlijnen vanuit de molen, zesde aanpassing toekomstige situatie



Figuur 48: Stroomlijnen vanuit lijn stroomopwaarts, zesde aanpassing toekomstige situatie



Figuur 49: Snelheidsverdeling over het wiekenblad, zesde aanpassing toekomstige situatie

AKL Advocaten
zet een punt• achter de zaak

PER AANGETEKENDE POST
Gemeente Amsterdam
Directeur Ruimte & Duurzaamheid
t.a.v. de heer R. de Graaf
Postbus 2758
1000 CT Amsterdam

ALSMEDE PER E-MAIL:
foodcenter@amsterdam.nl

Datum	30 januari 2023
Onze referentie	D22607
Uw referentie	
Inzake	/ Gemeente Amsterdam

Zienswijze

Geachte heer De Graaf,

Tot mij heeft zich gewend, [redacted] te Amsterdam (hierna te noemen: cliënte). Cliënte wenst gebruik te maken van haar recht als belanghebbende om een zienswijze in te dienen tegen het ontwerpuitwerkingsplan Food Center Amsterdam 3e uitwerking (Woongebied West) (hierna te noemen: het ontwerpuitwerkingsplan). De officiële bekendmaking van het ontwerpuitwerkingsplan treft u aan als **bijlage 1.**

Bouwhoogte toekomstig 4e Ontwerpuitwerkingsplan
Cliënte verzoekt het college van burgemeester en wethouders (hierna te noemen: het college), middels deze zienswijze om nader te onderzoeken of het mogelijk is om aanpassingen te verrichten aan het 3e ontwerpuitwerkingsplan om meer hoogbouw te kunnen situeren in het 3e uitwerkingsgebied. Cliënte vreest dat indien geen aanpassingen worden verricht in het 3e ontwerpuitwerkingsplan, dat meer hoogbouw zal worden gesitueerd in het toekomstige 4e ontwerpuitwerkingsplan waardoor cliënte meer nadelige gevolgen zal gaan ondervinden. Cliënte stelt zich op het standpunt dat in de ontwerptekeningen/schetsen alsook in de ontwerpuitwerkingsplannen voor het 4e uitwerkingsgebied twee hoogteaccenten van 37 meter aan het Oostelijk Marktkanaal gepland staan, namelijk woontoren 4.1 en woontoren 6.2.

Cliënte stelt zich op het standpunt dat in het gebied waarop het 3e ontwerpuitwerkingsplan betrekking heeft zich vrijwel geen nadelige gevolgen zullen voordoen indien het college besluit dat in genoemd gebied meer hoogbouw zal worden gesitueerd. Aan de grenzen/randen van het gebied waarop het 3e ontwerpuitwerkingsplan zijn geen woningen gesitueerd die zullen worden benadeeld. In het 3e uitwerkingsgebied zorgen de hoge woontorens niet voor het wegnemen van lichtinval, privacy, zonuren en afname van opbrengst zonnepanelen voor de bewoners die aan de randen van het 3e uitwerkingsgebied wonen.

Bezoekadres:
's Gravelandseweg 258
3125 BK Schiedam

Postadres:
Postbus 899
3100 AW Schiedam

info@akladvocatuur.nl
www.akladvocatuur.nl
010 - 307 05 17

KVK 58984690

De op onze dienstverlening toepasselijke algemene voorwaarden zijn in te zien op de website www.akladvocatuur.nl.
Iedere aansprakelijkheid is beperkt tot het bedrag dat in het desbetreffende geval wordt gedekt door de beroepsaansprakelijkheidsverzekering van de behandelende advocaat, vermeerderd met het eigen risico.

Verzoek
Cliënte verzoekt u nader te onderzoeken of de geplande hoogteaccenten voor het 4e uitwerkingsgebied (met andere woorden: woontorens 4.1 en 6.2) kunnen worden verplaatst naar het 3e uitwerkingsgebied en kunnen worden verwerkt in het ontwerpuitwerkingsplan.

Tevens verzoekt cliënte u om deze zienswijze, voortbordurend op het toekomstige ontwerpuitwerkingsplan voor het 4e uitwerkingsgebied, mee te wegen in de hoogbouw effect rapportage (HER) en zo nodig een voorwaardelijke verplichting in het toekomstige ontwerpuitwerkingsplan op te nemen betreffende een respectabele bouwhoogte van 18-20 meter voor het gehele uitwerkingsgebied waarop het 4e ontwerpuitwerkingsplan betrekking op heeft.

Met vriendelijke groet,

mr. Aad (A.) van Leeuwen
Jurist

Bijlage:
- officiële bekendmaking ontwerpuitwerkingsplan

Gemeente Amsterdam

GEMEENTEBLAD

Officiële uitgave van de gemeente Amsterdam

Nr. 564229

21 december 2022

Ontwerpuitwerkingsplan Food Center Amsterdam - 3e uitwerking (Woongebied West) en ontwerpbesluit vaststelling hogere waarden Wet geluidhinder

Burgemeester en wethouders van Amsterdam maken ingevolge artikel 3.9a van de Wet ruimtelijke ordening en artikel 110c van de Wet geluidhinder het volgende bekend:

Burgemeester en wethouders hebben bij besluit van 13 december 2022 het ontwerpuitwerkingsplan Food Center Amsterdam - 3e uitwerking (Woongebied West) en het bijbehorende ontwerpbesluit tot vaststelling van hogere waarden zoals bedoeld in de Wet geluidhinder, vrijgegeven voor terinzagelegging.

Ontwerp uitwerkingsplan

Het plangebied is gelegen aan de zuidwestzijde van het huidige Food Center- terrein. Het wordt globaal begrensd door (het verlengde van) de voorgevel van de Centrale Markthal (noordzijde), de oostelijke rand van de toekomstige ontsluitingsweg door het woongebied (oostzijde), de Jan van Galenstraat (zuidzijde) en het Westelijk Marktkanaal (westzijde).

Het ontwerpuitwerkingsplan is gebaseerd op de uitwerkingsverplichting uit het moederbestemmingsplan Food Center Amsterdam (2e herstelbesluit). De uit te werken bestemming Woongebied is op basis van de uitwerkingsregels uit het moederbestemmingsplan uitgewerkt naar eindbestemmingen. Het moederbestemmingsplan staat maximaal 1.700 woningen toe. In dit 3e uitwerkingsplan worden maximaal 904 woningen mogelijk gemaakt. Daarnaast worden enkele voorzieningen mogelijk gemaakt: detailhandel, dienstverlening, horeca en maatschappelijke voorzieningen (totaal 3.00o m2 bvo), en een brede school (3.500 m2 bvo).

Ontwerpbesluit hogere waarden

Het ontwerp uitwerkingsplan maakt nieuwe woningen mogelijk. Dit zijn geluidgevoelige functies. De voorkeurswaarden voor geluid, zoals aangegeven in de Wet geluidhinder, worden voor de geprojecteerde woningen overschreden ten aanzien van het wegverkeer op de Jan van Galenstraat en Willem de Zwijgerlaan. Omdat geluidreducerende maatregelen aan de bron, in het overdrachtsgebied of aan de ontvangzijde onvoldoende doeltreffend dan wel bezwaarlijk zijn, is het noodzakelijk om hogere waarden vast te stellen voor maximaal 373 woningen. In het uitwerkingsplan wordt een stille zijde verplicht gesteld.

Crisis- en herstelwet

De Crisis- en herstelwet is vanwege de omvang van programma op dit uitwerkingsplan van toepassing. Dat heeft procedurele versnellingen tot gevolg.

Terinzagelegging

Het ontwerpuitwerkingsplan Food Center Amsterdam - 3e uitwerking (Woongebied West) ligt met de daarop betrekking hebbende stukken, waaronder het ontwerpbesluit tot vaststelling van hogere waarden zoals bedoeld in de Wet geluidhinder, **met ingang van donderdag 22 december 2022 gedurende een termijn van zes weken** ter inzage bij het Stadsloket stadsdeelkantoor West, Bos en Lommerplein 250, te Amsterdam. Zie voor de openingstijden: https://www.amsterdam.nl/contact/stadsloket-west.

Het ontwerpuitwerkingsplan en ontwerpbesluit hogere waarden, met de daarop betrekking hebbende stukken is tevens digitaal raadpleegbaar via www.ruimtelijkeplannen.nl. Het planidentificatienummer (ID) van het uitwerkingsplan is: NL.IMRO.0363.E2006BPGST-OW01.

Inloop- en informatiebijeenkomst

Op **maandag 16 januari 2023** wordt **van 19.00 uur tot 21.30 uur** een inloop- en informatiebijeenkomst gehouden in de Centrale Markthal op het Food Center terrein aan de Jan van Galenstraat 4 te Amsterdam. Medewerkers van de gemeente Amsterdam en van de ontwikkelaar Martkwartier zijn hier aanwezig om het plan toe te lichten en vragen te beantwoorden.

U kunt langskomen wanneer u wilt. Omdat het terrein nog niet openbaar toegankelijk is, worden bezoekers met een treintje vanaf de ingang van het Food Center naar de Centrale Markthal gereden. In verband met de beperkte capaciteit van het treintje, is het prettig voor u en voor ons als u zich vooraf aanmeldt. Dat kan op www.omgevingmarktkwartierwest.nl.

Zienswijzen

Gedurende bovengenoemde termijn van terinzagelegging kunnen belanghebbenden een zienswijze over het ontwerpuitwerkingsplan Food Center Amsterdam- 3e uitwerking en over het ontwerpbesluit tot vaststelling van hogere waarden zoals bedoeld in de Wet geluidhinder naar voren brengen bij het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam. Schriftelijke zienswijzen over het ontwerpuitwerkingsplan en ontwerp hogere waarden kunnen worden ingebracht bij burgemeester en wethouders van Amsterdam, per adres: de directeur van Ruimte & Duurzaamheid, t.a.v. Ronald de Graaf, Postbus 2758, 1000 CT Amsterdam, of per email via: foodcenter@amsterdam.nl (o.v.v. onderwerp en uw adres).

Voor het indienen van mondelinge zienswijzen over het ontwerpuitwerkingsplan en ontwerpbesluit hogere waarden kan contact worden opgenomen met Ruimte & Duurzaamheid, team juridische planvorming, Ronald de Graaf (tel 14020).

Uw gegevens worden in overeenstemming met de Algemene verordening gegevensbescherming (AVG) verwerkt. Op deze verwerking van persoonsgegevens is een privacyreglement van toepassing. Dit reglement kunt u raadplegen op de website van de gemeente Amsterdam.

Amsterdam, 21 december 2022

Burgemeester en wethouders

Femke Halsema

Burgemeester

Peter Teesing

Secretaris

Gemeente Amsterdam
Directeur Ruimte & Duurzaamheid
t.a.v. de heer R. de Graaf
Postbus 2758
1000 CT Amsterdam

Per email: foodcenter@amsterdam.nl

Datum	31 januari 2023
Inzake	Zienswijze UP 3 Gemeente Amsterdam

Zienswijze: Ingebracht door J. de Winter, Buyskade 146
Blz: 2
Bijlagen 3, Foto's vanaf mijn adres op houtzaagwindmolen 'De Otter'
en van de windhoek Buyskade-Visseringstraat.

Geachte heer De Graaf,

Als eigenaar bewoner van het studio-appartement aan de Buyskade 146 en belanghebbende bij de ontwikkeling van het Food Centredien ik mijn zienswijze in tegen het ontwerpuitwerkingsplan Food Center Amsterdam 3e uitwerking Woongebied West (hierna te noemen: UP3).

Bouwhoogte toekomstig 4e Ontwerpuitwerkingsplan
Hierbij verzoek ik het college van burgemeester en wethouders middels deze zienswijze om het bouwconsortium van het marktkwartier te verzoeken het 3e ontwerpuitwerkingsplan zodanig aan te passen dat er in dit deel van het te ontwikkelen marktkwartier méér hoogbouw gesitueerd wordt dan nu gepland is.

De nu geplande hoogbouw in het 4e ontwerpuitwerkingsplan, specifiek de twee hoogteaccenten van 37 meter die aan het Oostelijk Marktkanaal gepland staan, namelijk woontoren 4.1 en woontoren 6.2. uit UP4 hebben veel nadelige gevolgen voor bewoners van de bestaande woningen aan Visseringstraat.
Ik voorzie ernstige toenemende verstoring van de overheersende westelijke winden rond onze flat. Nu al is bij harde wind de hoek Visseringstraat-Buyskade voor voetgangers en fietsers soms levensgevaarlijk.
Ook maak ik mij zorgen over de effecten op de tegenover mijn appartement/studio gelegen monumentale houtzaagmolen 'De Otter' die slechts enkele tientalle meters van deze windhoek verwijderd is.
Omdat er nog geen inzage is in UP4 kan ik ook niet beoordelen of dit m.i. belangrijke aspect (wind en tocht) is betrokken bij die plannen.

Verzoek
Ik verzoek u met het bouwconsortium te bespreken hoe de geplande hoogteaccenten voor het 4e uitwerkingsgebied, de woontorens 4.1 en 6.2, verplaatst kunnen worden naar het 3e uitwerkingsgebied.
Tevens verzoek ik u om deze zienswijze, voortbordurend op het toekomstige ontwerpuitwerkingsplan voor het 4e uitwerkingsgebied, mee te wegen in de hoogbouw effect rapportage (HER) en een voorwaardelijke verplichting in het toekomstige ontwerpuitwerkingsplan op

te nemen betreffende een respectabele bouwhoogte van 18-20 meter voor het gehele uitwerkingsgebied waarop het 4e ontwerpuitwerkingsplan betrekking heeft. **Ook verzoek ik om berekeningen van de te verwachten wind- en tocht effecten te betrekken in de plannen UP4.**

Bij voorbaat dank voor uw medewerking, in afwachting van uw reactie,

vriendelijke groet,

Jan de Winter

Buyskade 146, 1051ME Amsterdam, Tel: 06 2823 2012, Mail: Jan@JandeWinter.nl

---

Bijlagen







https://www.amsterdamsebinnenstad.nl/binnenstad/lamp/deotter.html

https://www.molenterreindeotter.nl/

https://molendatabase.nl/nederland/molen.php?nummer=637

Gemeente Amsterdam
0 9 FEB. 2023
Ontvangen

Gemeente Amsterdam
Directeur Ruimte & Duurzaamheid
t.a.v. de heer R. de Graaf
Postbus 2758
1000 CT Amsterdam

Per email: foodcenter@amsterdam.nl

Datum 31 januari 2023
Inzake Zienswijze UP 3 Gemeente Amsterdam

Bijlagen 3, Foto's vanaf mijn adres op houtzaagwindmolen 'De Otter' en van de windhoek Buyskade-Visseringstraat.

Geachte heer De Graaf,

Als eigenaar bewoner van het studio-appartement aan de Buyskade 146 en belanghebbende bij de ontwikkeling van het Food Centredien ik mijn zienswijze in tegen het ontwerpuitwerkingsplan Food Center Amsterdam 3e uitwerking Woongebied West (hierna te noemen: UP3).

Bouwhoogte toekomstig 4e Ontwerpuitwerkingsplan
Hierbij verzoek ik het college van burgemeester en wethouders middels deze zienswijze om het bouwconsortium van het marktkwartier te verzoeken het 3e ontwerpuitwerkingsplan zodanig aan te passen dat er in dit deel van het te ontwikkelen marktkwartier méér hoogbouw gesitueerd wordt dan nu gepland is.

De nu geplande hoogbouw in het 4e ontwerpuitwerkingsplan, specifiek de twee hoogteaccenten van 37 meter die aan het Oostelijk Marktkanaal gepland staan, namelijk woontoren 4.1 en woontoren 6.2. uit UP4 hebben veel nadelige gevolgen voor bewoners van de bestaande woningen aan Visseringstraat.
Ik voorzie ernstige toenemende verstoring van de overheersende westelijke winden rond onze flat. Nu al is bij harde wind de hoek Visseringstraat-Buyskade voor voetgangers en fietsers soms levensgevaarlijk.
Ook maak ik mij zorgen over de effecten op de tegenover mijn appartement/studio gelegen monumentale houtzaagmolen 'De Otter' die slechts enkele tientalle meters van deze windhoek verwijderd is.
Omdat er nog geen inzage is in UP4 kan ik ook niet beoordelen of dit m.i. belangrijke aspect (wind en tocht) is betrokken bij die plannen.

Verzoek
Ik verzoek u met het bouwconsortium te bespreken hoe de geplande hoogteaccenten voor het 4e uitwerkingsgebied, de woontorens 4.1 en 6.2, verplaatst kunnen worden naar het 3e uitwerkingsgebied.
Tevens verzoek ik u om deze zienswijze, voortbordurend op het toekomstige ontwerpuitwerkingsplan voor het 4e uitwerkingsgebied, mee te wegen in de hoogbouw effect rapportage (HER) en een voorwaardelijke verplichting in het toekomstige ontwerpuitwerkingsplan op

te nemen betreffende een respectabele bouwhoogte van 18-20 meter voor het gehele uitwerkingsgebied waarop het 4e ontwerpuitwerkingsplan betrekking heeft. **Ook verzoek ik om berekeningen van de te verwachten wind- en tocht effecten te betrekken in de plannen UP4.**

Bij voorbaat dank voor uw medewerking, in afwachting van uw reactie,

---

Bijlagen



https://www.amsterdamsebinnenstad.nl/binnenstad/lamp/deotter.html

https://www.molenterreindeotter.nl/

https://molendatabase.nl/nederland/molen.php?nummer=637

H2N
6YC
K6V

Gem. Adm
Dir. R&D
t.a.v. R de Graaf
Postbus 2578
1000 CT Amsterdam

Gemeente Amsterdam
0 9 FEB. 2023
Ontvangen

AC2UU - #X8UUXUX#UU#UUUU#

Gemeente Amsterdam
Directeur Ruimte & Duurzaamheid
t.a.v. de heer R. de Graaf
Postbus 2758
1000 CT Amsterdam

Per email: foodcenter@amsterdam.nl

Datum	31 januari 2023
Inzake	Zienswijze UP 3 Gemeente Amsterdam

Zienswijze: Ingebracht door H. Molhoek Visseringstraat 115
Blz: 2
Bijlagen 2, Foto's vanaf mijn balkon op het terrein foodcenter en op houtzaagwindmolen De Otter.

Geachte heer De Graaf,

Als eigenaar bewoner van het appartement aan de Visseringstraat 115 en belanghebbende bij de ontwikkeling van het Food Centre wil ik graag mijn zienswijze indienen tegen het ontwerpuitwerkingsplan Food Center Amsterdam 3e uitwerking Woongebied West (hierna te noemen: het ontwerpuitwerkingsplan of UP3).

Bouwhoogte toekomstig 4e Ontwerpuitwerkingsplan
Hierbij verzoek ik het college van burgemeester en wethouders middels deze zienswijze om het bouwconsortium van het marktkwartier te verzoeken het 3e ontwerpuitwerkingsplan zodanig aan te passen dat er in dit deel van het te ontwikkelen marktkwartier méér hoogbouw gesitueerd wordt dan nu gepland is.

De nu geplande hoogbouw in het 4e ontwerpuitwerkingsplan, specifiek de twee hoogteaccenten van 37 meter die aan het Oostelijk Marktkanaal gepland staan, namelijk woontoren 4.1 en woontoren 6.2. uit UP4 hebben veel nadelige gevolgen voor bewoners van de bestaande woningen aan Visseringstraat. Die woontorens van 37 meter hoogte, zullen veel zon en licht wegnemen.
Daarnaast voorzie ik ernstige toenemende verstoring van de overheersende westelijke winden rond onze flat. Nu al is bij harde wind de hoek Visseringstraat-Buyskade voor voetgangers en fietsers soms levensgevaarlijk en zijn de balkons niet te betreden.
Om de zelfde reden maak ik mij zorgen over **de effecten op de naast mijn flat gelegen monumentale houtzaagmolen 'De Otter'** die slechts enkele tientalle meters van deze windhoek verwijderd is.
Omdat er nog geen inzage is in UP4 kan ik ook niet beoordelen of dit m.i. belangrijke aspect (wind en tocht) is betrokken bij die plannen.

Verzoek
Ik verzoek u met het bouwconsortium te bespreken hoe de geplande hoogteaccenten voor het 4e uitwerkingsgebied, de woontorens 4.1 en 6.2, verplaatst kunnen worden naar het 3e uitwerkingsgebied.

Tevens verzoek ik u om deze zienswijze, voortbordurend op het toekomstige ontwerpuitwerkingsplan voor het 4e uitwerkingsgebied, mee te wegen in de hoogbouw effect rapportage (HER) en een voorwaardelijke verplichting in het toekomstige ontwerpuitwerkingsplan op te nemen betreffende een respectabele bouwhoogte van 18-20 meter voor het gehele uitwerkingsgebied waarop het 4e ontwerpuitwerkingsplan betrekking heeft. **Ook verzoek ik om berekeningen van de te verwachten wind- en tocht effecten te betrekken in de plannen UP4.**

Bij voorbaat dank voor uw medewerking, in afwachting van uw reactie,

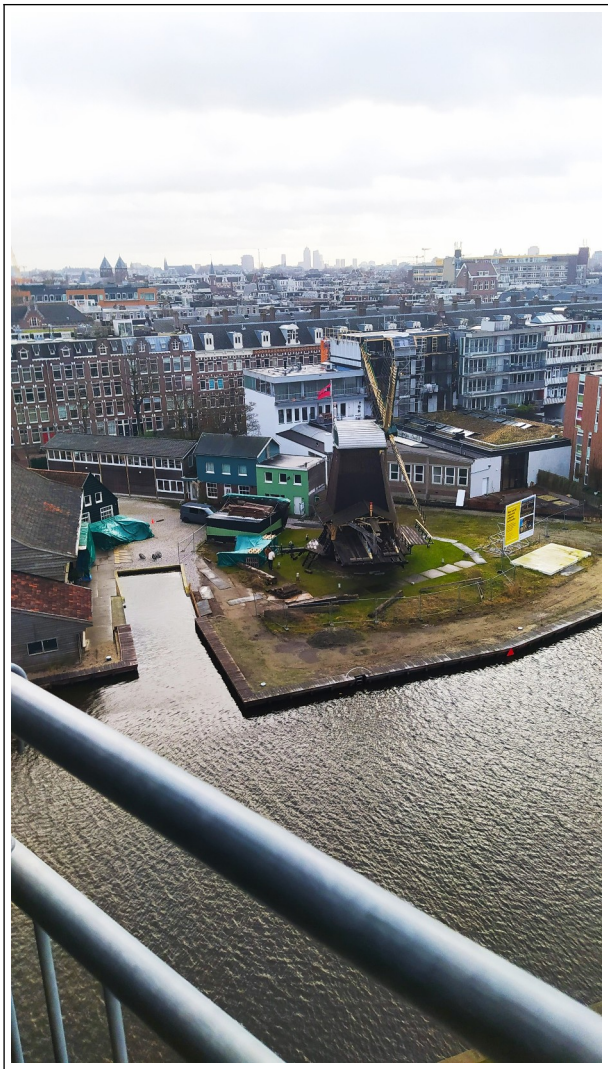
vriendelijke groet,

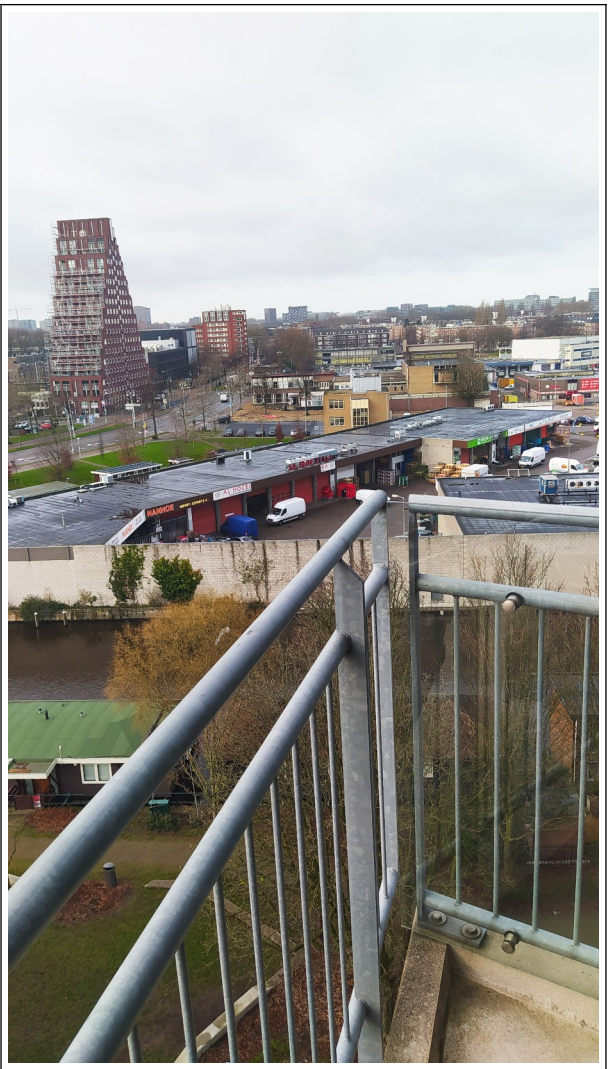
Henne Molhoek,

Visseringstraat 115, 1051MH Amsterdam, Tel: 0655 124 304, Mail: Henne@Artdoc.nl

---

Bijlagen





14B

4

Gemeente Amsterdam
09 FEB. 2023
Ontvangen

Gemeente Amsterdam
Directeur Ruimte & Duurzaamheid
t.a.v. de heer R. de Graaf
Postbus 2758
1000 CT Amsterdam

Per email: foodcenter@amsterdam.nl

Datum	31 januari 2023
Inzake	Zienswijze UP 3 Gemeente Amsterdam

Zienswijze: Ingebracht door
Blz: 2
Bijlagen 2, Foto's vanaf mijn balkon op het terrein foodcenter en op houtzaagwindmolen De Otter.

Geachte heer De Graaf,

Als eigenaar bewoner van het appartement aan de en belanghebbende bij de ontwikkeling van het Food Centre wil ik graag mijn zienswijze indienen tegen het ontwerpuitwerkingsplan Food Center Amsterdam 3e uitwerking Woongebied West (hierna te noemen: het ontwerpuitwerkingsplan of UP3).

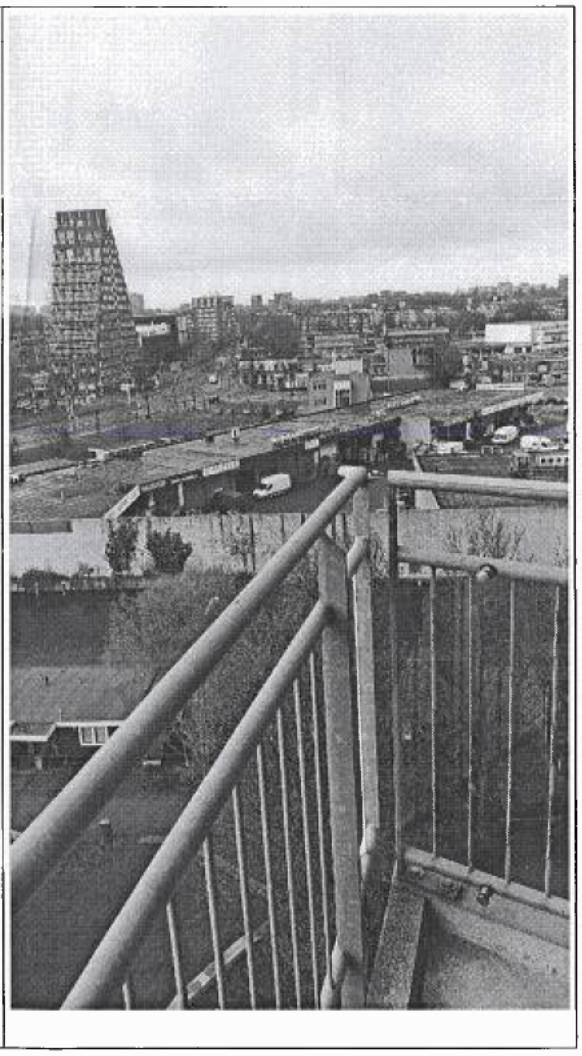
Bouwhoogte toekomstig 4e Ontwerpuitwerkingsplan
Hierbij verzoek ik het college van burgemeester en wethouders middels deze zienswijze om het bouwconsortium van het marktkwartier te verzoeken het 3e ontwerpuitwerkingsplan zodanig aan te passen dat er in dit deel van het te ontwikkelen marktkwartier méér hoogbouw gesitueerd wordt dan nu gepland is.

De nu geplande hoogbouw in het 4e ontwerpuitwerkingsplan, specifiek de twee hoogteaccenten van 37 meter die aan het Oostelijk Marktkanaal gepland staan, namelijk woontoren 4.1 en woontoren 6.2. uit UP4 hebben veel nadelige gevolgen voor bewoners van de bestaande woningen aan Visseringstraat. Die woontorens van 37 meter hoogte, zullen veel zon en licht wegnemen.
Daarnaast voorzie ik ernstige toenemende verstoring van de overheersende westelijke winden rond onze flat. Nu al is bij harde wind de hoek Visseringstraat-Buyskade voor voetgangers en fietsers soms levensgevaarlijk en zijn de balkons niet te betreden.
Om de zelfde reden maak ik mij zorgen over **de effecten op de naast mijn flat gelegen monumentale houtzaagmolen 'De Otter'** die slechts enkele tientalle meters van deze windhoek verwijderd is.
Omdat er nog geen inzage is in UP4 kan ik ook niet beoordelen of dit m.i. belangrijke aspect (wind en tocht) is betrokken bij die plannen.

Verzoek
Ik verzoek u met het bouwconsortium te bespreken hoe de geplande hoogteaccenten voor het 4e uitwerkingsgebied, de woontorens 4.1 en 6.2, verplaatst kunnen worden naar het 3e uitwerkingsgebied.

Bijlagen





H2N
6YC
K6V

Gem. Adm
Dir. R&D
t.a.v. R de Graaf
Postbus 2578
1000 CT Amsterdam

Gemeente Amsterdam
09 FEB. 2023
Ontvangen

RC2UU - #X800X0X#00#0000#

Gemeente Amsterdam
Directeur Ruimte & Duurzaamheid
t.a.v. de heer R. de Graaf
Postbus 2758
1000 CT Amsterdam

Per email: foodcenter@amsterdam.nl

Datum 27 januari 2023
Inzake Zienswijze UP 3 Gemeente Amsterdam

Zienswijze: Ingebracht door

Geachte heer De Graaf,

Als eigenaar bewoner van het appartement aan en belanghebbende bij de ontwikkeling van het Food Centre wil ik graag mijn zienswijze indienen tegen het ontwerpuitwerkingsplan Food Center Amsterdam 3e uitwerking Woongebied West (hierna te noemen: het ontwerpuitwerkingsplan of UP3).

Bouwhoogte toekomstig 4e Ontwerpuitwerkingsplan
Hierbij verzoek ik het college van burgemeester en wethouders middels deze zienswijze om het bouwconsortium van het marktkwartier te verzoeken het 3e ontwerpuitwerkingsplan zodanig aan te passen dat er in dit deel van het te ontwikkelen marktkwartier méér hoogbouw gesitueerd wordt dan nu gepland is.

De nu geplande hoogbouw in het 4e ontwerpuitwerkingsplan, specifiek de twee hoogteaccenten van 37 meter die aan het Oostelijk Marktkanaal gepland staan, namelijk woontoren 4.1 en woontoren 6.2. uit UP4 hebben veel nadelige gevolgen voor bewoners van de bestaande woningen aan Visseringstraat. De geplande woontorens, gebouwen van 37 meter hoogte, zullen veel zon en licht wegnemen voor mij en de andere bewoners aan de Visseringstraat.
Naast een sterke afname van zon en licht, vrees ik ook veel geluidsoverlast van de geplande balkons aan deze hoge woontorens met 12 bouwlagen.

Bovendien voorzie ik ernstige toenemende verstoring van de overheersende westelijke winden rond onze flat. Nu al is bij harde wind en storm de hoek Visseringstraat-Buyskade voor voetgangers en fietsers soms levensgevaarlijk. Ook maak ik mij zorgen over de effecten van de wind op de naast mijn flat gelegen monumentale houtzaagmolen ‘De Otter’ die slechts enkele tientallen meters van deze windhoek verwijderd is. Omdat er nog geen inzage is in UP4 kan ik ook niet beoordelen of dit mijn inziens belangrijke aspect (wind en tocht) is betrokken bij die plannen.

Door de geplande woontorens van 37 meter deels te verplaatsen van UP4 naar UP3 kan nog steeds het gewenste aantal woningen worden gerealiseerd op het gehele terrein. Het realiseren van meer hoogbouw in UP3 heeft geen nadelige gevolgen voor bestaande of toekomstige bewoners.

In het 3e uitwerkingsgebied zorgen de 37 meter hoge woontorens niet voor het wegnemen van zon- en lichtinval of geluidsoverlast voor de bewoners die aan de randen van het 3e uitwerkingsgebied wonen.

Indien geen aanpassingen worden verricht in het 3e ontwerpuitwerkingsplan zal er hoogbouw zal worden gesitueerd in het toekomstige 4e ontwerpuitwerkingsplan waardoor ik en andere bewoners veel nadelige gevolgen zullen ondervinden.

Verzoek
Ik verzoek u met het bouwconsortium te bespreken hoe de geplande hoogteaccenten voor het 4e uitwerkingsgebied, de woontorens 4.1 en 6.2, verplaatst kunnen worden naar het 3e uitwerkingsgebied.

Tevens verzoek ik u om deze zienswijze, voortbordurend op het toekomstige ontwerpuitwerkingsplan voor het 4e uitwerkingsgebied, mee te wegen in de hoogbouw effect rapportage (HER) en een voorwaardelijke verplichting in het toekomstige ontwerpuitwerkingsplan op te nemen betreffende een respectabele bouwhoogte van 18-20 meter voor het gehele uitwerkingsgebied waarop het 4e ontwerpuitwerkingsplan betrekking heeft. Ook verzoek ik om berekeningen van de te verwachten wind- en tocht effecten te betrekken in de plannen UP4.

Bij voorbaat dank voor uw medewerking.

Met vriendelijke groet,

Verzonden: dinsdag 31 januari 2023 12:52
Aan: Foodcenter Amsterdam
Onderwerp: zienswijze

Geachte heer De Graaf,

Als eigenaar bewoner van woonark aan belanghebbende bij de ontwikkeling van het Food Centre wil ik graag mijn zienswijze indienen tegen het ontwerpuitwerkingsplan Food Center Amsterdam 3e uitwerking Woongebied West (hierna te noemen: het ontwerpuitwerkingsplan of UP3).

Bouwhoogte toekomstig 4e Ontwerpuitwerkingsplan
Hierbij verzoek ik het college van burgemeester en wethouders middels deze zienswijze om het bouwconsortium van het marktkwartier te verzoeken het 3e ontwerpuitwerkingsplan zodanig aan te passen dat er in dit deel van het te ontwikkelen marktkwartier méér hoogbouw gesitueerd wordt dan nu gepland is.

De nu geplande hoogbouw in het 4e ontwerpuitwerkingsplan, specifiek de twee hoogteaccenten van 37 meter die aan het Oostelijk Marktkanaal gepland staan, namelijk woontoren 4.1 en woontoren 6.2. uit UP4 hebben veel nadelige gevolgen voor bewoners van de bestaande woningen aan Visseringstraat. De geplande woontorens, gebouwen van 37 meter hoogte, zullen veel zon en licht wegnemen voor mij en de andere bewoners aan de Visseringstraat.
Naast een sterke afname van zon en licht, vrees ik ook veel geluidsoverlast van de geplande balkons aan deze hoge woontorens met 12 bouwlagen. Deze liggen precies in de zuidwestelijke windrichting ten opzichte van mijn woning en slaapkamer. Borrelende buren op balkons op 12 bouwlagen geven veel geluidsoverlast voor bestaande bewoners.

Door de geplande woontorens van 37 meter deels te verplaatsen van UP4 naar UP3 kan nog steeds het gewenste aantal woningen worden gerealiseerd op het gehele terrein. Het realiseren van meer hoogbouw in UP3 heeft geen nadelige gevolgen voor bestaande of toekomstige bewoners.
In het 3e uitwerkingsgebied zorgen de 37 meter hoge woontorens niet voor het wegnemen van zon- en lichtinval of geluidsoverlast voor de bewoners die aan de randen van het 3e uitwerkingsgebied wonen.

Indien geen aanpassingen worden verricht in het 3e ontwerpuitwerkingsplan zal er hoogbouw zal worden gesitueerd in het toekomstige 4e ontwerpuitwerkingsplan waardoor ik en andere bewoners veel nadelige gevolgen zullen ondervinden.
Verzoek
Ik verzoek u met het bouwconsortium te bespreken hoe de geplande hoogteaccenten voor het 4e uitwerkingsgebied, de woontorens 4.1 en 6.2, verplaatst kunnen worden naar het 3e uitwerkingsgebied.

Tevens verzoek ik u om deze zienswijze, voortbordurend op het toekomstige ontwerpuitwerkingsplan voor het 4e uitwerkingsgebied, mee te wegen in de hoogbouw effect rapportage (HER) en een voorwaardelijke verplichting in het toekomstige ontwerpuitwerkingsplan op te nemen betreffende een respectabele bouwhoogte van 18-20 meter voor het gehele uitwerkingsgebied waarop het 4e ontwerpuitwerkingsplan betrekking heeft.

Bij voorbaat dank voor uw medewerking.

Met vriendelijke groet,

post
Postbus 85207
3508 AE Utrecht
Nederland

bezoek
Euclideslaan 201
3584 BS Utrecht
Nederland

contact
T 31 (0)30 263 50 50
T 31 (0)30 263 50 60
www.avvr.nl

AANTEKENEN
College van Burgemeester en Wethouders
van de gemeente Amsterdam
p/a de directeur van Ruimte en Duurzaamheid
t.a.v. de heer R. de Graaf
Postbus 2758
1000 CT AMSTERDAM

Vooruit per aangetekende e-mail:
foodcenter@amsterdam.nl

datum
Utrecht, 31 januari 2023
uw referentie
NL.IMRO.0363.E2006BPGST-OW01

behandeld door
mr. W. van Galen
e-mail
vangalen@avvr.nl

doorkiesnummer
+31 (0)30 263 50 77

inzake Food Center Amsterdam / Advies - D100371

Z I E N S W I J Z E
op het ontwerpuitwerkingsplan 'Food Center Amsterdam - 3e uitwerking (Woongebied West)'

Edelachtbaar college,

1. Door deze dient ondergetekende, mr. W. van Galen, kantoorhoudende te (3584 BS) Utrecht aan de Euclideslaan 201 (postadres: Postbus 85207, 3508 AE Utrecht) ten kantore van De Advocaten van Van Riet B.V., in zijn hoedanigheid van advocaat/gemachtigde van:

   A. de **Vereniging Herstructurering Food Center Amsterdam**, kantoorhoudende te (1051 LJ) Amsterdam aan de Centrale Groothandelsmarkt 191; en
   B. de **Coöperatieve Vereniging Food Center Amsterdam U.A.**, kantoorhoudende te (1051 LJ) Amsterdam aan de Centrale Groothandelsmarkt 191;

deAdvocaten vanvanRiet

De Advocaten van Van Riet BV is gevestigd te Utrecht. Alle werkzaamheden worden verricht krachtens een overeenkomst van opdracht met de BV. Op de overeenkomst zijn algemene voorwaarden van toepassing, die zijn gedeponeerd bij de Rechtbank Midden-Nederland en gepubliceerd op de website.

hierna te noemen: "(**de) VH**", de "**(de) Coöperatie**", respectievelijk "**(de) Verenigingen**", een zienswijze in op het ontwerpuitwerkingsplan 'Food Center Amsterdam - 3e uitwerking (Woongebied West)', hierna te noemen: "(**het) Ontwerpbestemmingsplan**".

2. De leden van de VH ondersteunen haar in het besluit om deze zienswijze in te dienen.

Ontvankelijkheid

3. Het Ontwerpbestemmingsplan ligt vanaf 22 december 2022 gedurende zes weken (tot en met 1 februari 2023) ter inzage. De publicatie in het Gemeenteblad d.d. 21 december 2022 met nummer 564229 is aangehecht als **bijlage 1**. Door deze en derhalve tijdig dienen de Verenigingen daarop een zienswijze in.

4. De Verenigingen (alsook hun leden) houden bedrijf op het Food Center Amsterdam hierna te noemen: "**(het) FCA**". Zij hebben zodoende allemaal een rechtstreeks en direct belang bij het Ontwerpbestemmingsplan, dat bedoeld is om te worden gerealiseerd op het zuidelijke deel van het FCA.

Inleiding

5. Het FCA is een groothandelsmarkt te Amsterdam waarop talloze ondernemers gevestigd zijn.

6. De gemeente Amsterdam, hierna te noemen: "**(de) Gemeente**", is bloot eigenaar van de grond op en rondom het FCA en heeft sinds medio jaren '90 van de vorige eeuw het voornemen om te komen tot een herontwikkeling daarvan.

7. In 2010 heeft dit geleid tot het Ambitiedocument voor de herstructurering van het FCA waarin de gemeente Amsterdam, na uitgebreide consultaties met de ondernemers op het FCA, de intenties met betrekking tot het FCA-terrein uiteen heeft gezet, namelijk zowel de realisatie van woningbouw als het behoud en de realisatie van een nieuw Food Center Amsterdam, hierna te noemen: "**(het) nieuw FCA**". Dit Ambitiedocument is aangehecht als

bijlage 1 van de toelichting op het bestemmingsplan “Food Center Amsterdam”, vastgesteld op 1 juni 2016, hierna te noemen: “**(het) Moederplan**”.

8. De Gemeente heeft vervolgens een tender uitgeschreven, waarna de herontwikkeling is aanbesteed aan een consortium van VolkerWessels Vastgoed en Ballast Nedam Development, namelijk Marktkwartier C.V., hierna te noemen: “**(het) Marktkwartier**”.

9. Op 14 mei 2014 is in dit verband tussen de Gemeente, VolkerWessels Vastgoed en Ballast Nedam Development een Realisatie- en Exploitatie Overeenkomst (REOK) gesloten.

10. Om namens de betrokken ondernemers op het FCA te kunnen onderhandelen met onder meer Marktkwartier over collectieve afspraken die aan de basis liggen van een transitie naar - nieuw FCA is op 26 november 2015 de VH opgericht.

11. De beoogde herontwikkeling houdt in dat nagenoeg alle bedrijfsgebouwen op het FCA worden gesloopt, waarna vervolgens nieuwe bedrijfsgebouwen op het nieuw FCA worden gebouwd en het zuidelijk deel van het FCA-terrein kan worden herontwikkeld tot woongebied. Een ondernemer op het FCA kan zich hervestigen op het nieuw FCA en aldus aanspraak maken op een nieuwe bedrijfsruimte, mits de ondernemer aan de eisen voldoet die ingevolge artikel 4 van de statuten van de VH aan hervestigende bedrijven op het nieuw FCA worden gesteld.

12. Op 16 december 2015 hebben Marktkwartier en de VH zodoende een zogenaamd Principeakkoord gesloten, dat op 19 april 2017 is vervangen door een Hoofdlijnenovereenkomst (HLO). Met de HLO wordt op hoofdlijnen invulling aan de beoogde herontwikkeling.

13. Aan de HLO (en meer) is sindsdien gedeeltelijk uitvoering gegeven. Zo heeft Marktkwartier onder meer aan de ondernemers, vooruitlopend op een definitieve aanbieding tot hervestiging, een Voorlopig Individueel Aanbod (VIA) aangeboden, waarin afspraken zijn gemaakt over de realisatie door Marktkwartier van de nieuwe bedrijfsruimte voor de ondernemer op het nieuw FCA, waaronder ook met de VH afgestemde collectieve regelingen. Er zijn echter ook heel veel onderwerpen waarover Marktkwartier, de Verenigingen en tal van ondernemers nog geen overeenstemming hebben bereikt en/of die

nog aan de leden van de VH respectievelijk de Coöperatie moeten worden voorgelegd. Dat brengt de Verenigingen tot het volgende.

Rechtszekerheid en uitvoerbaarheid

14. Met het Ontwerpbestemmingsplan wordt veel te ver vooruit gelopen op de beoogde herontwikkeling naar het nieuw FCA.

15. Geen enkel bedrijf op het FCA heeft tot nog toe een definitieve aanbieding gekregen. Dat geldt ook voor de bedrijven die zijn gevestigd in het plangebied van het Ontwerpbestemmingsplan. Dat is thans ook nagenoeg volledig in gebruik. Onder de bedrijven die hierop gevestigd zijn, bevinden zich bedrijven die (1.) (nog) geen VIA aangeboden hebben gekregen, (2.) wel een VIA aangeboden hebben gekregen, maar die (nog) niet hebben geaccepteerd, en (3.) wel een VIA aangeboden hebben gekregen en die ook hebben geaccepteerd, maar (nog) geen definitieve aanbieding hebben gekregen. Denk hierbij onder meer aan bedrijven als Bommels Broodjes, Pieter van Meel Groothandel in Wild en Gevogelte B.V. en Stam & Zonen B.V.

16. Die bedrijven worden als gevolg van het Ontwerpbestemmingsplan volledig wegbestemd, terwijl zij geen enkele zekerheid hebben dat zij daadwerkelijk op het nieuw FCA gevestigd kunnen en zullen worden én daarbij tegemoet wordt gekomen aan hun eisen voor hervestiging, welke eisen onder meer betrekking hebben op de gewenste metrage nieuwe bedrijfsruimte, de totale aansluitcapaciteit van het nieuw FCA, de aard en omvang van de collectieve voorzieningen – zoals een centrale energie-installatie, fustageopslag, vrachtwagenparkeren (met koelinstallaties) en afvalinzameling – alsook de plek daarvan.

17. Daar komt bij dat in de toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan veelvuldig wordt verwezen naar de samenhang met de overige deelgebieden van het nieuw FCA, maar tot nog toe is slechts één plan – het ontwerpuitwerkingsplan ‘Food Center Amsterdam – 1e uitwerking’ – voor het noordelijk deelgebied in procedure gebracht en daarop hebben de Verenigingen (en andere belanghebbenden) zeer uitvoerige zienswijzen ingediend. De plannen voor de overige deelgebieden van het nieuw FCA – ten oosten en westen van de

Centrale Markthal en het Koelhuis, maar ook het middengedeelte met inbegrip van de Centrale Markthal en het Koelhuis – moeten nog uitgewerkt moeten worden.

18. Hierdoor worden voor die overige deelgebieden verwachtingen gewekt en kaders gesteld waarmee de Verenigingen het oneens zijn en die ook nog eens in strijd zijn met het Ambitiedocument Herstructurering Food Center d.d. 17 februari 2010 (bijlage 1 van de toelichting op het Moederplan), de REOK, het Masterplan Food Center Amsterdam dd. 23 november 2015 (bijlage 24 van de toelichting op het Moederplan), het Moederplan en/of de HLO, zoals bijvoorbeeld dat het gebied direct ten noordwesten van het plangebied van het Ontwerpbestemmingsplan en direct ten westen van de Centrale Markthal in de toekomst kan worden getransformeerd naar een woongebied (met een (tweede) schoolgebouw). Zoals de Verenigingen immers reeds in hun eerste zienswijze van 8 november 2022 op het ontwerpbestemmingsplan ‘Food Center Amsterdam – 1e uitwerking’ hebben toegelicht, is dit volstrekt niet aan de orde.

19. Omdat voor de overige deelgebieden onjuiste verwachtingen worden gewekt en eveneens onjuiste kaders worden gesteld, zijn de conclusies die hieraan in relatie tot het Ontwerpbestemmingsplan worden verbonden ook onjuist.

20. Zo wordt bijvoorbeeld vermeld dat het nieuw FCA als één inrichting wordt beschouwd, waardoor het geluid ook als zodanig wordt beoordeeld, alsmede dat voor het nieuw FCA naar verwachting een koepelmelding wordt gedaan, dat de Coöperatie de vergunninghouder wordt en daarmee dus ook verantwoordelijk voor de naleving en handhaving van de regels in de koepelmelding, maar dit is helemaal niet het geval. De Verenigingen ontkennen niet dat hierover wordt gesproken, maar er is nog lang geen zicht op overeenstemming, zoals de Verenigingen ook reeds in hun eerste zienswijze van 8 november 2022 op het ontwerpbestemmingsplan ‘Food Center Amsterdam – 1e uitwerking’ hebben toegelicht. Omdat echter wel hiervan wordt uitgegaan in het ‘Akoestisch onderzoek Food Center Amsterdam’ d.d. 19 augustus 2022, opgesteld door Aveco de Bondt B.V., dat als bijlage 4 van de toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan is aangehecht, staat vast dat de uitgangspunten ter zake het bedrijfsgeluid die aan het Ontwerpbestemmingsplan ten grondslag liggen onjuist zijn, zodat de conclusies die hieraan worden verbonden in relatie tot het woongebied eveneens onjuist zijn.

21. De Verenigingen merken nadrukkelijk op dat zij er begrip voor hebben dat de herstructurering van het FCA naar het nieuw FCA een bijzonder lastig traject is en dat zij bereid zijn hieraan hun medewerking te verlenen door te blijven overleggen met de Gemeente en Marktkwartier. De Verenigingen moeten er echter voor waken dat de belangen en wensen van hun leden voldoende in acht worden genomen en dat is met het Ontwerpbestemmingsplan niet het geval. De Verenigingen verzetten zich dan ook tegen het Ontwerpbestemmingsplan, omdat dit – het zij herhaald – te prematuur is. Eerst moeten de plannen voor het bedrijvendeel in overleg met de Verenigingen verder worden uitgewerkt; dat betekent concreet dat er (door Marktkwartier) afspraken met de Verenigingen en daarnaast afspraken met de individuele leden daarvan mooten worden gemaakt. Daarna kunnen pas de formele procedures van start gaan, waarbij van cruciaal belang is dat de plannen voor het bedrijvendeel onherroepelijk moeten zijn voordat voor het onderhavige woongebied een (ontwerp)bestemmingsplan in procedure wordt gebracht. Immers, het voortbestaan van het nieuw FCA dient eerst gewaarborgd te zijn, zoals ook is afgesproken in de 'Overeenkomst Bestemmingsplan Food Center Amsterdam', gesloten op 12 april 2016 tussen de Vereniging, Marktkwartier en de Gemeente. De Gemeente heeft zich in die overeenkomst gecommitteerd aan die gang van zaken. Door het Ontwerpbestemmingsplan ter inzage te leggen, handelt het College in strijd met die afspraken. Hetzelfde geldt voor Marktkwartier.

22. Gelet hierop stellen de Verenigingen vast dat het Ontwerpbestemmingsplan in strijd is met het zorgvuldigheidsbeginsel en de rechtszekerheid, niet uitvoerbaar is en in strijd is met een goede ruimtelijke ordening ex. artikel 3.1 van de Wro.

Zienswijze op ontwerpuitwerkingsplan 'Food Center Amsterdam – 1e uitwerking'

23. Op 8 november 2022 hebben de Verenigingen hun eerste zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan 'Food Center Amsterdam - 1e uitwerking' ingediend. In deze zienswijze, die is aangehecht als **bijlage 2**, hebben de Verenigingen uitvoerig en puntsgewijs toegelicht waarom het ontwerpbestemmingsplan 'Food Center Amsterdam – 1e uitwerking' te prematuur is.

24. Diezelfde argumenten gelden ook voor het onderhavige Ontwerpbestemmingsplan, (zeker) nu met het onderhavige Ontwerpbestemmingsplan zelfs woningbouw mogelijk wordt gemaakt op een gedeelte van het FCA-terrein dat nog in gebruik is, terwijl de daarop gevestigde bedrijven geen zicht, laat staan zekerheid hebben op hervestiging op het nieuw FCA. Teneinde herhaling te voorkomen, merken de Verenigingen dan ook op dat al hetgeen in voornoemde zienswijze is opgemerkt hier als herhaald en ingelast moet worden beschouwd.

Gebrek aan afstemming

25. In artikel 3, lid 4, van de hiervoor aangehaalde 'Overeenkomst Bestemmingsplan Food Center Amsterdam', gesloten op 12 april 2016, is onder meer bepaald:

> *"Marktkwartier zal concept-uitwerkingsplannen alleen aanbieden ter vaststelling aan de Gemeente na afstemming met de Vereniging Herstructurering en Vroegop en in overeenstemming met het Masterplan, of een conform artikel 3 lid 2 aangepast Masterplan."*

26. De Verenigingen moeten helaas constateren dat deze afspraak niet wordt nagekomen. Weliswaar heeft het Marktkwartier een concept-Ontwerpbestemmingsplan met de Verenigingen gedeeld, maar met het commentaar dat de Verenigingen hierop per schrijven van 11 maart 2022 hebben gegeven, dat is aangehecht als **bijlage 3**, is niets gebeurd, terwijl er nadien ook nog eens heel veel nieuwe onderdelen aan het Ontwerpbestemmingsplan zijn toegevoegd. Van afstemming is dan ook geen sprake geweest.

27. Ter zijde merken de Verenigingen op dat hetgeen in voornoemd schrijven van 11 maart 2022 is vermeld, hier als herhaald en ingelast moet worden beschouwd.

Zienswijze Bidfood B.V.

28. Als **bijlagen 4 en 5** zijn de zienswijzen d.d. 9 januari 2023 en 31 januari 2023 op het Ontwerpbestemmingsplan van Bidfood B.V. aangehecht. Teneinde herhaling zoveel als mogelijk te voorkomen, dienen de zienswijzen van Bidfood B.V. hier als herhaald en ingelast te worden beschouwd.

Zuidelijke toegangspoort/entree

29. In hoofdstuk 2.5.5 van de toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan is vermeld:

> *"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)."*

30. Zoals de Verenigingen reeds in hun eerste zienswijze van 8 november 2021 op het ontwerpbestemmingsplan 'Food Center Amsterdam - 1e uitwerking' hebben opgemerkt, begrijpen de Verenigingen dat de noordelijke toegang via de Haarlemmerweg leidend wordt voor het zwaar vrachtverkeer, maar ook de zuidelijke toegang dient hiertoe beschikbaar te zijn in die (nood)gevallen waarin dat nodig is, zowel in de bouw- als de gebruiksfase. Daarbij moet niet alleen worden gedacht aan calamiteiten, maar ook andere situaties waarbij de noordelijke toegang door (bijzondere) omstandigheden niet kan worden gebruikt door zwaar vrachtverkeer. Dit geldt bovendien niet alleen in de tijdelijke situatie (bouwfase).

Verkeer en openbare ruimte

31. In hoofdstuk 2.5.3 van de toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan is vermeld:

> *"De aansluiting van het woongebied op de Jan van Galenstraat zal via een nog aan te leggen rotonde plaatsvinden."*

32. Op het FCA wordt veelvuldig gebruik gemaakt van zogenoemde citytrailers; vrachtwagens met opleggers/aanhangwagens die korter zijn dan de standaardlengte en die in de jaren ’80 van de twintigste eeuw zijn ontwikkeld om de steeds krapper wordende binnensteden te kunnen blijven bereiken met vrachtwagens.

33. De Verenigingen merken dan ook nadrukkelijk op dat de aan te leggen rotonde van zodanig ontwerp en uitvoering moet zijn dat de citytrailers hiervan eenvoudig gebruik kunnen maken. Denk hierbij aan een overrijdbare en vlakke middenberm. Als dat namelijk niet gebeurt, dan kunnen de citytrailers geen gebruik maken van de rotonde en is het nieuw FCA niet bereikbaar voor het zwaar vrachtverkeer. Een rotonde is dan ook uitgesloten als deze de bevoorrading van de ondernemers op het (nieuw) FCA onmogelijk maakt, aangezien deze ondernemers afhankelijk zijn van de aanlevering van hun goederen via de citytrailers.

Parkeren

34. In hoofdstukken 2.5.4 en 2.5.5 van de toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan is vermeld:

> *“Voor de parkeerplaatsen van de auto's van bezoekers aan het Marktkwartier en van de Centrale Markthal wordt in eerste instantie uitgegaan van parkeren in een ondergrondse parkeervoorziening in het woongebied. Wel wordt bekeken of het parkeren door werknemers en bezoekers 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 en het woongebied. Het parkeren op de parkeerdaken door personeel en bezoekers van de Centrale Markthal en bezoekers van het woongebied 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 en bezoekers van de functies in het woongebied zal eerst een separate planologische procedure 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 is dan zullen de parkeerplaatsen voor personeel en bezoekers van de Centrale Markthal en het woongebied 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."

en:

"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 (dakparkeren in het bedrijvendeel of een gebouwde parkeervoorziening van twee lagen in het oostelijke deel van het woongebied)."

alsook:

"De beoogde parkeervoorziening voor bezoekers is voorzien op een deel van het parkeerdak van de bedrijfsgebouwen (daarvoor dient een separate planologische procedure te worden doorlopen) of in de eventueel in twee lagen uit te voeren parkeerkelder van het oostelijk woonhof."

35. In hoofdstuk 4.2.1 van de toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan wordt dit nog eens in andere bewoording herhaald.

36. Dit is echter onjuist. De Verenigingen stellen vast dat deze toelichting in strijd is met onder meer het Masterplan Food Center Amsterdam dd. 23 november 2015 (bijlage 24 van de toelichting op het Moederplan), het Moederplan en de HLO. Immers, afgesproken is dat personeel en bezoekers van de Centrale Markthal in de ondergrondse parkeervoorzieningen onder het woongebied zullen parkeren, niet dat zij uitsluitend in de

ondergrondse parkeervoorziening in het oostelijk deel van het woongebied mogen parkeren en evenmin dat dit pas een oplossing is als blijkt dat de parkeerdaken van de bedrijfsgebouwen hiervoor niet geschikt en/of bestemd zijn. Er is bovendien al helemaal niet afgesproken dat bezoekers van het woongebied op de parkeerdaken van de private bedrijfsgebouwen mogen parkeren; dat gaat simpelweg niet gebeuren.

37. Indien dit betekent dat de ondergrondse parkeervoorzieningen tweelaags moeten worden uitgevoerd, dan zij dat zo, maar dan merken de Verenigingen op dat de planregels van het Ontwerpbestemmingsplan daarin dan wel moeten voorzien. Dat is nu niet het geval. Zowel in artikel 7.2.2 als in artikel 8.2.2 van de planregels is immers bepaald dat tot een diepte van maximaal -3,0 meter NAP mag worden gebouwd en dat volstaat niet voor een tweelaagse ondergrondse parkeervoorziening. Dit dient dan ook te worden aangepast.

38. Verder is in hoofdstuk 2.5.4 – en wederom ook in andere bewoording in hoofdstuk 4.2.1 – van de toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan ook nog vermeld:

> *"Los van de nog te maken keuze ten aanzien van de definitieve locatie voor het parkeren door bezoekers zal er hoe dan ook sprake zijn van een tijdelijke situatie. Zowel het dakparkeren als de gebouwde parkeervoorziening in het oostelijk woongebied zullen namelijk nog niet gelijk gereed zijn als de woningen en voorzieningen in het westelijk 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 enkele bewoners van het westelijk deel) hun auto op een tijdelijk parkeerterrein parkeren. Dit tijdelijke parkeerterrein zal 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 2.5.5 en 4.2.1)."*

39. De Verenigingen merken hierover op dat zij geen bezwaar hebben tegen de aanleg van een tijdelijk parkeerterrein op de plek waar in de definitieve planvorming de Marktweide is voorzien, maar zij merken wel nadrukkelijk op dat dit het gebruik van de zuidelijke

toegang/entree niet in de weg mag staan. Die zuidelijke toegang/entree moet altijd toegankelijk blijven, zoals hiervoor reeds is toegelicht.

40. Bovendien is de parkeerbehoefte van de Centrale Markthal minimaal 516 parkeerplaatsen en is de parkeerbehoefte van de niet-woonfuncties in het plangebied van het Ontwerpbestemmingsplan minimaal 143 parkeerplaatsen, uitgaande van een maximale invulling van de planologische mogelijkheden. Dit betekent dat het tijdelijke parkeerterrein in minimaal 659 parkeerplaatsen moet voorzien. De Verenigingen vragen zich ernstig af of hiervoor op de Marktweide voldoende ruimte beschikbaar is.

Geluid

41. Van oudsher, ook in de huidige situatie, wordt er vanaf het water geladen en gelost aan de kade van het Westelijk Marktkanaal. Daarbij wordt onder meer gebruik gemaakt van elektrische vrachtschepen, omdat dit bijdraagt aan een duurzame stadsdistributie.

42. In het ‘Akoestisch onderzoek Food Center Amsterdam’ d.d. 19 augustus 2022, opgesteld door Aveco de Bondt B.V., en het ‘Advies geluid m.b.t. ruimtelijke inpassing Food Center Amsterdam’ d.d. 22 augustus 2022, opgesteld door de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied, die als bijlagen 4 en 8 van de toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan zijn aangehecht, wordt hierover niets vermeld en is hiermee aldus geen rekening gehouden.

43. Hetzelfde geldt voor het gebied direct ten westen van de Centrale Markthal, waar een nieuwe bedrijfshal zal komen en zich de collectieve voorzieningen alsook milieustraat ten behoeve van het nieuw FCA zullen bevinden. Deze worden ook niet genoemd en ook niet afgebeeld (op de enige figuur) van voornoemd akoestisch onderzoek respectievelijk advies, zodat daarmee evenmin rekening is gehouden.

44. Dat de nieuwe bedrijfshal alsmede de collectieve voorzieningen direct ten westen van de Centrale Markthal wel worden afgebeeld op figuur 1 op pagina 6 van het rapport ‘Milieuzonering Food Center Amsterdam’ d.d. 19 november 2021, opgesteld door Aveco de Bondt B.V., dat als bijlage 6 van de toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan is

aangehecht, zegt in dit verband alles, omdat het een bevestiging is van het feit dat hiermee in het kader van bedrijfsgeluid (op de woningen) juist geen rekening is gehouden.

45. Zodoende kunnen de Verenigingen niet anders dan vaststellen dat in het Ontwerpbestemmingsplan hiermee evenmin rekening is gehouden. Gelet hierop concluderen de Verenigingen wederom dat het Ontwerpbestemmingsplan in strijd met een goede ruimtelijke ordening ex. artikel 3.1 van de Wro.

46. In de toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan – onder meer in hoofdstuk 4.4.3 – is verder nog vermeld:

> *"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 vrachtwagens met koeling) en diverse overdrachtsmaatregelen, zoals geluidschermen en het toepassen van absorberend materiaal.*
> *Deze maatregelen zijn zoveel mogelijk geborgd door het opnemen van voorwaardelijke verplichtingen in de regels van het uitwerkingsplan 'Food Center Amsterdam - 1e Uitwerking'.*

47. Waarop deze toelichting is gebaseerd, is de Verenigingen onbekend. Veel van de genoemde maatregelen zijn namelijk simpelweg niet akkoord voor de Verenigingen. Veel van de genoemde maatregelen zijn ook (nog) niet privaatrechtelijk geborgd richting de Verenigingen en de ondernemers zelf. En veel van de genoemde maatregelen zijn niet geborgd in het ontwerpbestemmingsplan 'Food Center Amsterdam – 1e uitwerking', doch voor zover die wel daarin geborgd zijn, verzetten de Verenigingen zich daartegen, zoals blijkt uit de door hen ingediende zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan 'Food Center Amsterdam – 1e uitwerking' .

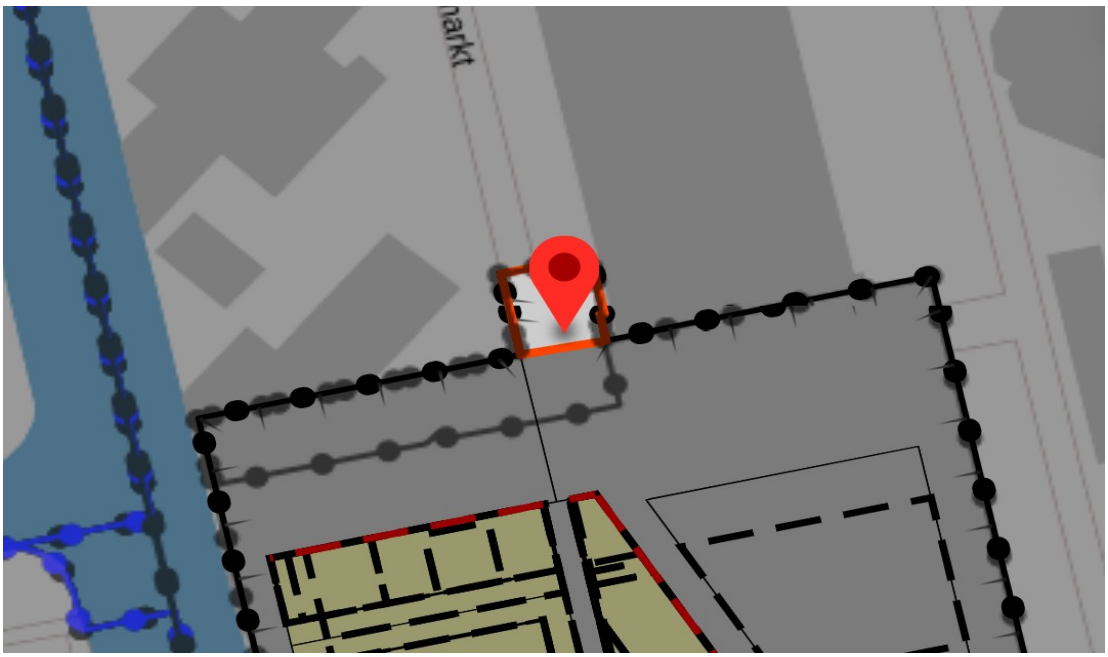
48. De Verenigingen blijven hun standpunt dan ook herhalen dat het Ontwerpbestemmingsplan te prematuur is, zolang de plannen voor het bedrijvendeel niet zijn uitontwikkeld en onherroepelijk zijn geworden en alle afspraken met de ondernemers zijn vastgelegd.

Dientengevolge is en blijft het Ontwerpbestemmingsplan onuitvoerbaar en in strijd met een goede ruimtelijke ordening ex. artikel 3.1 van de Wro.

Verbeelding

Functieaanduiding ‘terras’

49. Ingevolge de verbeelding van het Ontwerpbestemmingsplan rust op het meest noordelijke puntje van het plangebied direct ten westen van de Centrale Markthal – dat in onderstaande afbeelding is uitgelicht afgebeeld – de bestemming ‘Verkeer - 1’ en de functieaanduiding ‘terras’.



50. In artikel 4.1, aanhef en onder l, van de regels is bepaald dat de voor ‘Verkeer - 1’ aangewezen gronden mede zijn bestemd voor horecaterrassen, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding ‘terras’.

51. De Verenigingen begrijpen niet waarom deze gronden onderdeel uitmaken van het plangebied van het Ontwerpbestemmingsplan. Immers, deze gronden maken deel uit van het (nieuw) FCA en hebben dan ook niets van doen met het Ontwerpbestemmingsplan.

52. Dit blijkt ook uit de toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan waarin is vermeld:

> *"In de Centrale Markthal komt horeca en het is wenselijk om hier een beperkte terrasmogelijkheid voor mogelijk te maken."*

53. De Centrale Markthal maakt immers nadrukkelijk onderdeel uit van het (nieuw) FCA, niet van het woongebied.

54. Daar komt bij dat deze locatie voor een terras niet met de Verenigingen is afgestemd, zodat de Verenigingen slechts kunnen vaststellen dat, omdat door Marktkwartier op deze gronden een terras is voorzien, daarmee door Marktkwartier eigenhandig invulling wordt gegeven aan de indeling en inrichting van het nieuw FCA, terwijl er nu al sprake is van een enorm tekort aan bedrijfsruimte en meer voor het nieuw FCA.

55. In de REOK en de HLO is namelijk uitdrukkelijk vermeld dat Marktkwartier, bovenop de Centrale Markthal en het Koelhuis die behouden blijven, nieuwe bedrijfsruimte zal realiseren van tenminste 95.000 m² bruto vloeroppervlak (bvo) en daarbij ook nog eens een aaneengesloten gebied van 6.000 m² bvo voor collectieve voorzieningen, alsook de milieustraat. Marktkwartier zit daar tot nog toe ruimschoots onder, terwijl een aantal hervestigers nog moet worden geplaatst, de collectieve voorzieningen nog niet eens zijn ingetekend én Marktkwartier met de actuele vraag van bedrijven naar m² bvo geeneens rekening heeft gehouden.

56. Bovendien is in de REOK en de HLO alsook de 'Overeenkomst Bestemmingsplan Food Center Amsterdam', gesloten op 12 april 2016, expliciet afgesproken dat Marktkwartier alle uitwerkingsplannen eerst zal afstemmen met de Verenigingen alvorens deze ter inzage te leggen. Dat is duidelijk niet gebeurd.

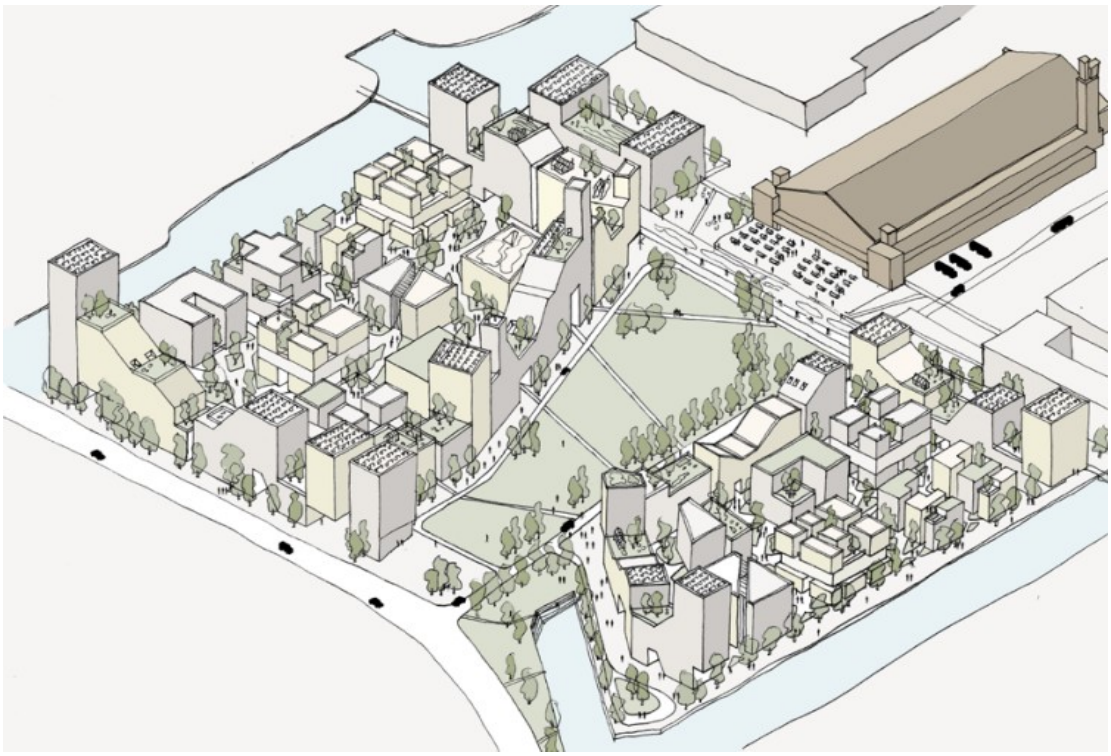
57. Voorts wijzen de Verenigingen erop dat deze locatie voor een terras in de huidige opzet van het nieuw FCA dicht bij laad- en loskuilen komt te liggen. Hier is kennelijk geen

rekening mee gehouden. Dit, terwijl de betreffende ondernemers vanzelfsprekend hun vrachtbewegingen (24/7) niet kunnen aanpassen aan de openingstijden van het terras. Ook is ter plaatse een keerlus gepland voor vrachtwagens. De locatie voor het terras is dan ook niet alleen vanuit bedrijfsstandpunt, maar ook vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid ondeugdelijk.

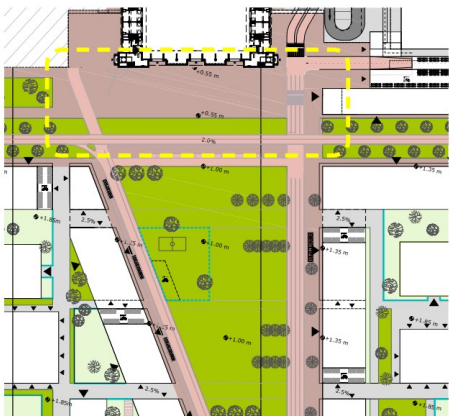
58. De Verenigingen blijven hun standpunt herhalen dat de herontwikkeling van het plangebied van het Ontwerpbestemmingsplan naar een woongebied niet mogelijk is zonder dat eerst het bedrijvendeel – de herstructurering van het FCA naar het nieuw FCA met inbegrip van het gebied direct ten westen van de Centrale Markthal – planologisch is afgewikkeld en onherroepelijk is.

59. Indien en voor zover in het Ontwerpbestemmingsplan echter per se een beperkte terrasmogelijkheid mogelijk moet worden gemaakt, dan merken de Verenigingen op dat deze zich op het Marktplein, aan de voorzijde van de Centrale Markthal, moet bevinden.

60. Uit de verbeeldingen en beschrijving van het Marktplein in het ‘marktkwartier beeldkwaliteitsplein amsterdam’ d.d. 13 november 2020, opgesteld door mecaonoo architecten, dat is aangehecht als bijlage 1 van de toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan, blijkt immers duidelijk dat het terras aan de voorzijde van de Centrale Markthal is afgebeeld respectievelijk dat hiervoor aan de voorzijde ruimte is gereserveerd.



openbare buitenruimte identiteit 3a en 3b buurtpleinen



3a en 3b. Buurtpleinen entreeplein en marktplein
Buurtplein 3a, het Entreeplein, heeft een entreefunctie en met het paviljoen zal het niet alleen door bewoners, maar ook door bezoekers aan het Marktkwartier worden gebruikt. Het Entreeplein is een verhard plein met verblijfskwaliteit. Het plein grenst aan de waterkant van de voormalige insteekhaven en zal met een naar het waterniveau aflopende luie trap verblijfskwaliteit bieden op warme dagen. Buurtplein 3b is het Marktplein en vormt een externe voortzetting van de overdekte Markthal. Het Marktplein is een verharde buitenruimte wat plaats biedt aan diverse activiteiten, markten en bijeenkomsten.

Referentie: Westergasfabriek Amsterdam, Mecanoo



Het Marktplein is een verharde buitenruimte waar bijeenkomsten en markten plaats kunnen vinden

Referentie: Westergasfabriek Amsterdam, Mecanoo architecten



Het Marktplein vormt een uitbreiding van de binnenruimte van de Markthal

61. Daar komt bij dat direct ten westen van de locatie die Marktkwartier heeft gekozen voor een terras heeft gekozen de collectieve voorzieningen en milieustraat ten behoeve van het nieuw FCA zullen komen, terwijl zich direct ten oosten van de locatie de Centrale Markthal

bevindt met diverse soorten bedrijvigheid, zoals detailhandel die ook bevoorraad moet kunnen worden. Het terras wordt zodoende ingeklemd tussen de collectieve voorzieningen en milieustraat enerzijds en de Centrale Markthal anderzijds, met alle geur en geluid van dien, hetwelk volgens de Verenigingen planologisch onaanvaardbaar is voor een terras.

Planregels

Algemeen

62. De planregels bevatten diverse bepalingen waarin wordt gerefereerd aan de bestemmingen ‘Bedrijventerrein’, ‘Bedrijventerrein - Uit te werken’, ‘Woongebied - Uit te werken’ en/of ‘Gemengd’, zoals artikelen 2.12, onder b, en 13.4, van de planregels.

63. Het Ontwerpbestemmingsplan kent echter geen van deze bestemmingen, zodat de betreffende planregels ofwel geschrapt, ofwel aangepast moeten worden.

Artikel 7.2.4 – Woningen en geluid

64. In artikel 7.2.4, onder e en f, van de planregels is het volgende bepaald:

> *e. in aanvulling op het bepaalde onder a t/m d geldt ter plaatse van de aanduidingen 'specifieke bouwaanduiding - 6a' en 'specifieke bouwaanduiding - 6b' dat het bouwen van een woning slechts is toegestaan indien uit deugdelijk akoestisch onderzoek is gebleken dat de geluidsbelasting vanwege bedrijven en buitenspeelterreinen op de gevels van de woning, al dan niet na het treffen van bouwkundige maatregelen, voldoet aan:*
>
> 1. *de grenswaarden voor langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus ($L_{Ar,LT}$) van 55 dB(A) voor de dagperiode (07:00-19:00 uur), 50 dB(A) voor de avondperiode (19:00-23:00 uur) en 45 dB(A) voor de nachtperiode (23:00-07:00 uur); en*
> 2. *de grenswaarden voor piekniveaus (L_{Amax}) op grond van artikel 2.17 van het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer;*

f. het bepaalde onder e, punt 1 is niet van toepassing wanneer voor het betreffende bedrijf maatwerkvoorschriften zijn vastgesteld waarin een hogere geluidbelasting op de gevel van woningen wordt toegestaan en onder de voorwaarde dat uit deugdelijk akoestisch onderzoek blijkt dat ter plaatse van de gevel wordt voldaan aan de geluidbelasting die in het maatwerk is vastgesteld.

65. De Verenigingen maken ernstig bezwaar tegen deze planregels, hetwelk zij hierna kort toelichten.

66. Indien het Ontwerpbestemmingsplan en daarmee artikel 7.2.4, onder e en f, van de planregels (ongewijzigd) wordt vastgesteld en in werking treedt, brengt dit met zich mee dat zodra een aanvraag omgevingsvergunning voor het bouwen van woningen ter plaatse van de aanduidingen 'specifieke bouwaanduiding - 6a' en 'specifieke bouwaanduiding - 6b' wordt ingediend, bij de toetsing aan de planregels van het Ontwerpbestemmingsplan rekening moet worden gehouden met de geluidsbelasting vanwege de naastgelegen bedrijven respectievelijk het naastgelegen bedrijventerrein.

67. Anders gezegd: de (planologische) aanwezigheid van die bedrijven respectievelijk het bedrijventerrein gaat dan vóór op de woningen zodat de woningen geen belemmering kunnen opleveren voor de bedrijven. Dat is in de onderhavige kwestie ook logisch, omdat zonder de herstructurering van het FCA geeneens woningbouw in het plangebied van het Ontwerpbestemmingsplan kan plaatsvinden.

68. Daarbij merken de Verenigingen echter nadrukkelijk op dat die bedrijven respectievelijk het bedrijventerrein dan wel reeds positief bestemd moeten zijn. Er valt immers geen rekening te houden met de geluidsbelasting van bedrijvigheid die er niet is en ook nog niet kan komen en daar zit juist de crux.

69. Vaststaat namelijk dat voor het noordelijke deel van het nieuw FCA weliswaar al het ontwerpbestemmingsplan ‘Food Center Amsterdam - 1e uitwerking' in procedure is gebracht, maar dit ontwerpbestemmingsplan is nog niet vastgesteld, laat staan onherroepelijk. Ten zuiden hiervan bevindt zich het plangebied van het Ontwerpbestemmingsplan. Daartussen bevindt zich een heel groot gebied dat ingevolge

het Moederplan en het bestemmingsplan ‘Food Center Amsterdam (2e Herstelbesluit)’ hoofdzakelijk de bestemming ‘Bedrijventerrein - Uit te werken’ heeft. Voor dit gebied is nog geeneens een ontwerpbestemmingsplan in procedure gebracht.

70. Het gevolg hiervan is dat als het Ontwerpbestemmingsplan en daarmee artikel 7.2.4, onder e en f, van de planregels eerder in werking treedt dan dat de herstructurering van het FCA – met inbegrip van het grote middengebied – planologisch onherroepelijk is, er vanuit de woningen ineens een omgekeerde werking van de geluidsbelasting uitgaat met als risico dat de nog positief te bestemmen bedrijvigheid aan strengere geluidsvoorschriften wordt onderworpen, hieraan maatwerkvoorschriften worden gesteld en - in het meest ongunstige scenario – zelfs geeneens meer positief kan worden bestemd.

71. Dit blijkt ook uit het ‘Akoestisch onderzoek Food Center Amsterdam’ d.d. 19 augustus 2022, opgesteld door Aveco de Bondt B.V., dat is aangehecht als bijlage 7 van de toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan, waarin is vermeld:

> *“In het geval dat het FCA een melding doet volgens het Activiteitenbesluit moeten er aanvullend maatwerkvoorschriften worden opgenomen voor het toestaan van langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus en maximale geluidniveaus hoger dan de grenswaarden in het Activiteitenbesluit.”*

72. Anders gezegd: de woningen gaan dan ineens vóór op de bedrijven respectievelijk het bedrijventerrein en dat is voor de Verenigingen onaanvaardbaar. Het zij herhaald, zonder de herstructurering van het FCA kan geeneens woningbouw in het plangebied van het Ontwerpbestemmingsplan plaatsvinden.

73. Dit betekent dan ook dat het Ontwerpbestemmingsplan niet mag worden vastgesteld voordat de herstructurering van het FCA – met inbegrip van het grote middengebied – planologisch onherroepelijk is dan wel artikel 7.2.4, onder e en f, van de planregels moet worden aangepast, zodat daarin expliciet wordt bepaald dat géén omgevingsvergunning voor het bouwen van woningen ter plaatse van de aanduidingen 'specifieke bouwaanduiding - 6a' en 'specifieke bouwaanduiding - 6b' kan worden verleend zolang de herstructurering van het FCA – met inbegrip van het grote middengebied – planologisch

onherroepelijk is in werking treedt dan dat de herstructurering van het FCA – met inbegrip van het grote middengebied – planologisch onherroepelijk is.

Artikel 8.2.4 – Woningen en geluid

74. In artikel 8.2.4, onder d en e, van de planregels is het volgende bepaald:

> *d. in aanvulling op het bepaalde onder c geldt voor de woningen ter plaatse van de aanduidingen 'specifieke bouwaanduiding - 7', 'specifieke bouwaanduiding - 11' en 'specifieke bouwaanduiding - 12' eveneens dat deze niet eerder in gebruik mogen worden genomen voordat de gebouwen ter plaatse van de aanduidingen 'specifieke bouwaanduiding - 6a' in de bestemming 'Woongebied - 1' gerealiseerd zijn.*

75. De Verenigingen merken op dat deze planregel onvolledig is, omdat na de 'specifieke bouwaanduiding - 6a' de vermelding van de 'specifieke bouwaanduiding - 6b' ontbreekt. Die vermelding moet worden toegevoegd.

Artikel 9 – 'Verkeer - Voorlopig'

76. Zoals hiervoor reeds is opgemerkt, is een tijdelijk parkeerterrein noodzakelijk zodat zowel personeel en bezoekers van de Centrale Markthal als bezoekers van het woongebied gedurende de bouwfase ter plaatse kunnen parkeren.

77. Uit het Ontwerpbestemmingsplan volgt dat het tijdelijke parkeerterrein zal worden aangelegd op de plek waar in de definitieve planvorming de Marktweide is voorzien.

78. De Verenigingen merken op dat dit waarschijnlijk de reden is dat op een gedeelte van het oostelijk deel van het plangebied van het Ontwerpbestemmingsplan de enkelbestemming 'Verkeer - Voorlopig' rust. De Verenigingen merken echter ook op dat op een gedeelte van de gronden met de enkelbestemming 'Verkeer - Voorlopig' ook de functieaanduiding 'specifieke vorm van groen - 1' rust, zodat hierop een schoolplein kan worden gerealiseerd.

79. De Verenigingen hebben hier geen bezwaar tegen. Wél merken de Verenigingen nadrukkelijk op dat, zolang zowel het personeel en bezoekers van de Centrale Markthal als bezoekers van het woongebied niet elders – namelijk in de ondergrondse parkeervoorzieningen in het woongebied – kunnen parkeren, het tijdelijk parkeerterrein behouden moet blijven.

MET CONCLUSIE:

In het licht van het voormelde concluderen de Verenigingen dan ook dat het Ontwerpbestemmingsplan onder meer in strijd is met de Wet ruimtelijke ordening, waaronder een goede ruimtelijke ordening ex. artikel 3.1 van de Wro, de Algemene wet bestuursrecht en de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, in het bijzonder het rechtszekerheidsbeginsel, het zorgvuldigheidsbeginsel en het motiveringsbeginsel.

Derhalve verzoeken de Verenigingen het college door deze uitdrukkelijk om:

- primair: het ontwerpbestemmingsplan niet (gewijzigd) vast te stellen; dan wel
- subsidiair het bestemmingsplan gewijzigd, met inachtneming van het voormelde, vast te stellen.

Hoogachtend,



W. van Galen

Bijlage 1

Gemeente Amsterdam

GEMEENTEBLAD

Officiële uitgave van de gemeente Amsterdam

Nr. 564229

21 december 2022

Ontwerpuitwerkingsplan Food Center Amsterdam - 3e uitwerking (Woongebied West) en ontwerpbesluit vaststelling hogere waarden Wet geluidhinder

Burgemeester en wethouders van Amsterdam maken ingevolge artikel 3.9a van de Wet ruimtelijke ordening en artikel 110c van de Wet geluidhinder het volgende bekend:

Burgemeester en wethouders hebben bij besluit van 13 december 2022 het ontwerpuitwerkingsplan Food Center Amsterdam - 3e uitwerking (Woongebied West) en het bijbehorende ontwerpbesluit tot vaststelling van hogere waarden zoals bedoeld in de Wet geluidhinder, vrijgegeven voor terinzagelegging.

Ontwerp uitwerkingsplan

Het plangebied is gelegen aan de zuidwestzijde van het huidige Food Center- terrein. Het wordt globaal begrensd door (het verlengde van) de voorgevel van de Centrale Markthal (noordzijde), de oostelijke rand van de toekomstige ontsluitingsweg door het woongebied (oostzijde), de Jan van Galenstraat (zuidzijde) en het Westelijk Marktkanaal (westzijde).

Het ontwerpuitwerkingsplan is gebaseerd op de uitwerkingsverplichting uit het moederbestemmingsplan Food Center Amsterdam (2e herstelbesluit). De uit te werken bestemming Woongebied is op basis van de uitwerkingsregels uit het moederbestemmingsplan uitgewerkt naar eindbestemmingen. Het moederbestemmingsplan staat maximaal 1.700 woningen toe. In dit 3e uitwerkingsplan worden maximaal 904 woningen mogelijk gemaakt. Daarnaast worden enkele voorzieningen mogelijk gemaakt: detailhandel, dienstverlening, horeca en maatschappelijke voorzieningen (totaal 3.00o m2 bvo), en een brede school (3.500 m2 bvo).

Ontwerpbesluit hogere waarden

Het ontwerp uitwerkingsplan maakt nieuwe woningen mogelijk. Dit zijn geluidgevoelige functies. De voorkeurswaarden voor geluid, zoals aangegeven in de Wet geluidhinder, worden voor de geprojecteerde woningen overschreden ten aanzien van het wegverkeer op de Jan van Galenstraat en Willem de Zwijgerlaan. Omdat geluidreducerende maatregelen aan de bron, in het overdrachtsgebied of aan de ontvangzijde onvoldoende doeltreffend dan wel bezwaarlijk zijn, is het noodzakelijk om hogere waarden vast te stellen voor maximaal 373 woningen. In het uitwerkingsplan wordt een stille zijde verplicht gesteld.

Crisis- en herstelwet

De Crisis- en herstelwet is vanwege de omvang van programma op dit uitwerkingsplan van toepassing. Dat heeft procedurele versnellingen tot gevolg.

Terinzagelegging

Het ontwerpuitwerkingsplan Food Center Amsterdam - 3e uitwerking (Woongebied West) ligt met de daarop betrekking hebbende stukken, waaronder het ontwerpbesluit tot vaststelling van hogere waarden zoals bedoeld in de Wet geluidhinder, **met ingang van donderdag 22 december 2022 gedurende een termijn van zes weken** ter inzage bij het Stadsloket stadsdeelkantoor West, Bos en Lommerplein 250, te Amsterdam. Zie voor de openingstijden: https://www.amsterdam.nl/contact/stadsloket-west.

Het ontwerpuitwerkingsplan en ontwerpbesluit hogere waarden, met de daarop betrekking hebbende stukken is tevens digitaal raadpleegbaar via www.ruimtelijkeplannen.nl. Het planidentificatienummer (ID) van het uitwerkingsplan is: NL.IMRO.0363.E2006BPGST-OW01.

Inloop- en informatiebijeenkomst

Op **maandag 16 januari 2023** wordt **van 19.00 uur tot 21.30 uur** een inloop- en informatiebijeenkomst gehouden in de Centrale Markthal op het Food Center terrein aan de Jan van Galenstraat 4 te Amsterdam. Medewerkers van de gemeente Amsterdam en van de ontwikkelaar Martkwartier zijn hier aanwezig om het plan toe te lichten en vragen te beantwoorden.

U kunt langskomen wanneer u wilt. Omdat het terrein nog niet openbaar toegankelijk is, worden bezoekers met een treintje vanaf de ingang van het Food Center naar de Centrale Markthal gereden. In verband met de beperkte capaciteit van het treintje, is het prettig voor u en voor ons als u zich vooraf aanmeldt. Dat kan op www.omgevingmarktkwartierwest.nl.

Zienswijzen

Gedurende bovengenoemde termijn van terinzagelegging kunnen belanghebbenden een zienswijze over het ontwerpuitwerkingsplan Food Center Amsterdam- 3e uitwerking en over het ontwerpbesluit tot vaststelling van hogere waarden zoals bedoeld in de Wet geluidhinder naar voren brengen bij het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam. Schriftelijke zienswijzen over het ontwerpuitwerkingsplan en ontwerp hogere waarden kunnen worden ingebracht bij burgemeester en wethouders van Amsterdam, per adres: de directeur van Ruimte & Duurzaamheid, t.a.v. Ronald de Graaf, Postbus 2758, 1000 CT Amsterdam, of per email via: foodcenter@amsterdam.nl (o.v.v. onderwerp en uw adres).

Voor het indienen van mondelinge zienswijzen over het ontwerpuitwerkingsplan en ontwerpbesluit hogere waarden kan contact worden opgenomen met Ruimte & Duurzaamheid, team juridische planvorming, Ronald de Graaf (tel 14020).

Uw gegevens worden in overeenstemming met de Algemene verordening gegevensbescherming (AVG) verwerkt. Op deze verwerking van persoonsgegevens is een privacyreglement van toepassing. Dit reglement kunt u raadplegen op de website van de gemeente Amsterdam.

Amsterdam, 21 december 2022

Burgemeester en wethouders

Femke Halsema

Burgemeester

Peter Teesing

Secretaris

Bijlage 2

post
Postbus 85207
3508 AE Utrecht
Nederland

bezoek
Euclideslaan 201
3584 BS Utrecht
Nederland

contact
T 31 (0)30 263 50 50
T 31 (0)30 263 50 60
www.avvr.nl

AANTEKENEN
College van Burgemeester en Wethouders
van de gemeente Amsterdam
p/a de directeur van Ruimte en Duurzaamheid
t.a.v. de heer R. de Graaf
Postbus 2758
1000 CT AMSTERDAM

Vooruit per aangetekende e-mail:
foodcenter@amsterdam.nl

datum	**behandeld door**	**doorkiesnummer**
Utrecht, 8 november 2022	mr. W. van Galen	+31 (0)30 263 50 77
uw referentie	**e-mail**	
ontwerpuitwerkingsplan 'Food Center Amsterdam - 1e uitwerking'	vangalen@avvr.nl	

inzake Food Center Amsterdam / Advies - D100371

ZIENSWIJZE

op het ontwerpuitwerkingsplan 'Food Center Amsterdam - 1e uitwerking'

Edelachtbaar college,

1. Door deze dient ondergetekende, mr. W. van Galen, kantoorhoudende te (3584 BS) Utrecht aan de Euclideslaan 201 (postadres: Postbus 85207, 3508 AE Utrecht) ten kantore van De Advocaten van Van Riet B.V., in zijn hoedanigheid van advocaat/gemachtigde van:

   A. de **Vereniging Herstructurering Food Center Amsterdam**, kantoorhoudende te (1051 LJ) Amsterdam aan de Centrale Groothandelsmarkt 191; en
   B. de **Coöperatieve Vereniging Food Center Amsterdam U.A.**, kantoorhoudende te (1051 LJ) Amsterdam aan de Centrale Groothandelsmarkt 191;

deAdvocaten
vanvanRiet

De Advocaten van Van Riet BV is gevestigd te Utrecht. Alle werkzaamheden worden verricht krachtens een overeenkomst van opdracht met de BV. Op de overeenkomst zijn algemene voorwaarden van toepassing, die zijn gedeponeerd bij de Rechtbank Midden-Nederland en gepubliceerd op de website.

hierna te noemen: "**(de) VH**", de "**(de) Coöperatie**", respectievelijk "**(de) Verenigingen**", een zienswijze in op het ontwerpuitwerkingsplan 'Food Center Amsterdam - 1e uitwerking', hierna te noemen: "**(het) Ontwerpbestemmingsplan**".

2. Tijdens de Algemene Ledenvergadering van de Vereniging Herstructurering op 1 november 2022 hebben de hierna te noemen leden ingestemd met het besluit van de VH om een zienswijze in te dienen:

- de besloten vennootschap **K. v.d. Spijk en Zn Amsterdam B.V.**, kantoorhoudende te (1051 LJ) Amsterdam aan de Centrale Groothandelsmarkt 113;
- de besloten vennootschap **Karsten B.V.**, kantoorhoudende te (1051 LJ) Amsterdam aan de Centrale Groothandelsmarkt 116;
- de besloten vennootschap **Kuyl B.V.**, kantoorhoudende te (1051 LJ) Amsterdam aan de Centrale Groothandelsmarkt 117;
- de besloten vennootschap **Enes Groothandel B.V.**, kantoorhoudende te (1051 LJ) Amsterdam aan de Centrale Groothandelsmarkt 119;
- de besloten vennootschap **Van Smeerdijk Groente en Fruit B.V.**, kantoorhoudende te (1051 LJ) Amsterdam aan de Centrale Groothandelsmarkt 120;
- de besloten vennootschap **Paardekooper B.V.**, kantoorhoudende te (1051 LJ) Amsterdam aan de Centrale Groothandelsmarkt 125;
- de besloten vennootschap **Mevlana Groot- en Detailhandel B.V.**, kantoorhoudende te (1051 LJ) Amsterdam aan de Centrale Groothandelsmarkt 138;
- de besloten vennootschap **Wijnimport J. Bart Amsterdam B.V.**, kantoorhoudende te (1051 LJ) Amsterdam aan de Centrale Groothandelsmarkt 143;
- de besloten vennootschap **Chateaubriand Vleesspecialiteiten B.V.**, kantoorhoudende te (1051 LJ) Amsterdam aan de Centrale Groothandelsmarkt 144;
- de besloten vennootschap **Miedema en Zoon B.V.**, kantoorhoudende te (1051 LJ) Amsterdam aan de Centrale Groothandelsmarkt 166;
- de besloten vennootschap **Fruitful Office Nederland B.V.**, kantoorhoudende te (1051 LJ) Amsterdam aan de Centrale Groothandelsmark 179;
- de besloten vennootschap **B.V. Levensmiddelengroothandel De Kweker**, kantoorhoudende te (1051 LJ) Amsterdam aan de Centrale Groothandelsmarkt 183;

- de besloten vennootschap **Pieter van Meel Groothandel in Wild en Gevogelte B.V.**, kantoorhoudende te (1051 LJ) Amsterdam aan de Centrale Groothandelsmarkt 185;
- de besloten vennootschap **Gebr. De Mooij Amsterdam B.V.**, kantoorhoudende te (1051 LJ) Amsterdam aan de Centrale Groothandelsmarkt 189;
- de besloten vennootschap **Fatels Food Group B.V.**, kantoorhoudende te (1051 LJ) Amsterdam aan de Centrale Groothandelsmarkt 191;
- de stichting **Stichting tot Exploitatie van de Fustcentrale "Amsterdam"**, kantoorhoudende te (1051 KM) Amsterdam aan de Jan van Galenstraat 4; en
- de besloten vennootschap **A. Rustenburg en Zn. B.V.**, kantoorhoudende te (1051 KM) Amsterdam aan de Jan van Galenstraat 14.

Ontvankelijkheid

3. Het Ontwerpbestemmingsplan ligt vanaf 29 september 2022 gedurende zes weken (tot en met 9 november 2022) ter inzage. De publicatie in het Gemeenteblad d.d. 28 september 2022 met nummer 433169 is aangehecht als **bijlage 1**. Door deze en derhalve tijdig dienen de Verenigingen daarop een zienswijze in.

4. De Verenigingen (alsook hun leden) houden bedrijf op het Food Center Amsterdam. Zij hebben zodoende allemaal een rechtstreeks en direct belang bij het Ontwerpbestemmingsplan.

Inleiding

5. Het Food Center Amsterdam, hierna te noemen: "**(het) FCA**", is een groothandelsmarkt te Amsterdam waarop talloze ondernemers gevestigd zijn.

6. De gemeente Amsterdam, hierna te noemen: "**(de) Gemeente**", is bloot eigenaar van de grond op en rondom het FCA en heeft sinds medio jaren '90 van de vorige eeuw het voornemen om te komen tot een herontwikkeling daarvan.

7. In 2010 heeft dit geleid tot het Ambitiedocument voor de herstructurering van het FCA waarin de gemeente Amsterdam, na uitgebreide consultaties met de ondernemers op het FCA, de intenties met betrekking tot het FCA-terrein uiteen heeft gezet, namelijk zowel de realisatie van woningbouw als het behoud en de realisatie van een nieuw Food Center Amsterdam, hierna te noemen: "**(het) nieuw FCA**". Dit Ambitiedocument is aangehecht als bijlage 1 van de toelichting op het bestemmingsplan "Food Center Amsterdam", vastgesteld op 1 juni 2016, hierna te noemen: "**(het) Moederplan**".

8. De Gemeente heeft vervolgens een tender uitgeschreven, waarna de herontwikkeling is aanbesteed aan een consortium van VolkerWessels Vastgoed en Ballast Nedam Development, namelijk Marktkwartier C.V., hierna te noemen: "**(het) Marktkwartier**".

9. Op 14 mei 2014 is in dit verband tussen de Gemeente, VolkerWessels Vastgoed en Ballast Nedam Development een Realisatie- en Exploitatie Overeenkomst (REOK) gesloten.

10. Om namens de betrokken ondernemers op het FCA te kunnen onderhandelen met onder meer Marktkwartier over collectieve afspraken die aan de basis liggen van een transitie naar nieuw FCA is op 26 november 2015 de VH opgericht.

11. De beoogde herontwikkeling houdt in dat nagenoeg alle bedrijfsgebouwen op het FCA worden gesloopt, waarna vervolgens nieuwe bedrijfsgebouwen op het nieuw FCA worden gebouwd. Een ondernemer op het FCA kan zich hervestigen op het nieuw FCA en aldus aanspraak maken op een nieuwe bedrijfsruimte, mits de ondernemer aan de eisen voldoet die ingevolge artikel 4 van de statuten van de VH aan hervestigende bedrijven op het nieuw FCA worden gesteld.

12. Op 16 december 2015 hebben Marktkwartier en de VH zodoende een zogenaamd Principeakkoord gesloten, dat op 19 april 2017 is vervangen door een Hoofdlijnenovereenkomst (HLO). Met de HLO wordt op hoofdlijnen invulling aan de beoogde herontwikkeling.

13. Aan de HLO (en meer) is sindsdien uitvoering gegeven. Zo heeft Marktkwartier onder meer aan de ondernemers, vooruitlopend op een definitieve aanbieding tot hervestiging, een Voorlopig Individueel Aanbod (VIA) aangeboden, waarin afspraken zijn gemaakt over de

realisatie door Marktkwartier van de nieuwe bedrijfsruimte voor de ondernemer op het nieuw FCA, waaronder ook met de VH afgestemde collectieve regelingen.

14. Er zijn echter ook heel veel onderwerpen waarover Marktkwartier, de Verenigingen en tal van ondernemers nog geen overeenstemming hebben bereikt en/of die nog aan de leden van de VH respectievelijk de Coöperatie moeten worden voorgelegd. Los van feitelijke onjuistheden, wordt met het Ontwerpbestemmingsplan op een groot deel van die onderwerpen voorgesorteerd. Daar komt bij dat in de toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan veelvuldig wordt verwezen naar de samenhang met de overige deelgebieden van het nieuw FCA, waarvoor de plannen nog uitgewerkt moeten worden. Hierdoor worden voor die deelgebieden verwachtingen gewekt en kaders gesteld, waarmee de Verenigingen het oneens zijn.

15. De reden dat dit gebeurt, is zeer waarschijnlijk gelegen in het feit dat Marktkwartier in de REOK met de Gemeente heeft afgesproken dat op 29 juli 2021 (de zogenoemde "Mijlpijldatum") zal zijn gestart met de bouw van het metrage nieuwe bedrijfsruimte. Omdat de Mijlpijldatum niet door Marktkwartier is gehaald, niet in de laatste plaats vanwege grote vertraging in de totstandkoming van diverse door Marktkwartier op te stellen ontwerpen voor onder meer uitwerkingsplannen, hebben Marktkwartier en de Gemeente vervolgens afgesproken dat op 1 augustus 2022 het metrage nieuwe bedrijfsruimte in aanbouw zal zijn genomen, waarbij de Gemeente nadrukkelijk het recht heeft voorbehouden de REOK op te zeggen als deze datum ook niet wordt gehaald. Echter, inmiddels staat vast dat die datum ook niet is gehaald.

16. De Verenigingen gaan er vanuit dat Marktkwartier de Gemeente hebben gevraagd het Ontwerpbestemmingsplan ter inzage hebben doen leggen, waarmee Marktkwartier naar de Gemeente wil laten zien dat zij er thans werk van maakt om het eerste uitwerkingsplan en daarmee ook de eerste metrage nieuwe bedrijfsruimte zo spoedig mogelijk tot uitvoering te brengen. Ingevolge artikel 3, lid 4, van de op 12 april 2016 tussen de Gemeente, Ballast Nedam Bouw & Ontwikkeling B.V., VolkerWessels Vastgoed B.V., de VH en tal van ondernemers gesloten 'Overeenkomst Bestemmingsplan Food Center Amsterdam' had het Ontwerpbestemmingsplan echter eerst met de VH besproken moeten worden voordat het aan de Gemeente werd aangeboden. Dat is niet gebeurd.

17. Feit blijft dat Marktkwartier met het Ontwerpbestemmingsplan, los van feitelijke onjuistheden daarin, voorsorteert op heel veel onderwerpen waarover Marktkwartier, de Verenigingen en tal van ondernemers nog geen overeenstemming hebben bereikt, die nog aan de leden van de VH respectievelijk de Coöperatie moeten worden voorgelegd en/of die zelfs geheel buiten de strekking van het Ontwerpbestemmingsplan vallen. De Verenigingen verzetten zich daartegen.

18. Daarbij merken de Verenigingen nadrukkelijk op dat zij er begrip voor hebben dat de herstructurering van het FCA naar het nieuw FCA een bijzonder lastig traject is en dat zij bereid zijn hieraan hun medewerking te verlenen door te blijven overleggen met de Gemeente en Marktkwartier. De Verenigingen moeten er echter voor waken dat de belangen en wensen van hun leden voldoende in acht worden genomen en dat is met het Ontwerpbestemmingsplan, dat nota bene een vooruitblik geeft op de opvolgende uitwerkingsplannen waarover de Verenigingen ook niet te spreken zijn, niet het geval. De Verenigingen verzetten zich dan ook tegen het Ontwerpbestemmingsplan (en opvolgende uitwerkingsplannen die hierop voortborduren), omdat dit te prematuur is. Eerst moeten de plannen verder worden uitgewerkt en moeten er afspraken gemaakt worden. Daarna kunnen pas de formele procedures van start gaan.

19. Gelet hierop stellen de Verenigingen vast dat het Ontwerpbestemmingsplan niet uitvoerbaar is en zodoende in strijd is met een goede ruimtelijke ordening ex. artikel 3.1 van de Wro. Meer specifiek merken de Verenigingen dan nog het volgende op.

Integraliteitsprincipe

20. Op 12 april 2016 hebben de Gemeente, Ballast Nedam Bouw & Ontwikkeling B.V., VolkerWessel Vastgoed B.V., de VH en tal van ondernemers – het zij herhaald – de 'Overeenkomst Bestemmingsplan Food Center Amsterdam' gesloten.

21. In artikel 3, lid 1, van deze overeenkomst is bepaald:

> *"Marktkwartier zal geen uitwerkingsplannen (waaronder ook wordt begrepen wijzigingsplannen, bestemmingsplanherzieningen en/of omgevingsvergunningen in*

afwijking van het Bestemmingsplan) en of herstelbesluiten van het Bestemmingsplan (en bijbehorend Herstelbesluit-2) voor het Bedrijvendeel aan de Gemeente ter goedkeuring aanbieden die in strijd zijn met het masterplan of een conform lid 2 van dit artikel 3 gewijzigde versie van het Masterplan en/of het Herstelbesluit-2."

22. De Verenigingen moeten helaas constateren dat deze afspraak niet wordt nagekomen. Met het Ontwerpbestemmingsplan wordt namelijk het principe van een integrale ontwikkeling – dat nog steeds het uitgangspunt is van het Masterplan Food Center Amsterdam d.d. 23 november 2015 (bijlage 24 van de toelichting op het Moederplan) – verlaten.

23. Uiteraard begrijpen de Verenigingen dat het ingevolge de fasering van de herstructurering van het FCA niet mogelijk is om voor het gebied één bestemmingsplan op te stellen/uit te werken – mede omdat van sommige ondernemers nog onbekend of, en zo ja, onder welke voorwaarden zij zich op het nieuw FCA zullen hervestigen – maar dat laat onverlet dat op een groot aantal onderdelen en gebieden weldegelijk meer duidelijkheid kan en zelfs moet worden verschaft.

24. In dit verband merken de Verenigingen bijvoorbeeld op dat in het Ontwerpbestemmingsplan geen rekening is gehouden met een locatie voor collectieve voorzieningen, noch de aard daarvan, zoals een centrale energie-installatie, fustageopslag, vrachtwagenparkeren (met koelinstallaties) en afvalinzameling.

25. Echter, zolang de totale aansluitcapaciteit van het nieuw FCA onbekend is en het uiteindelijke voorzieningenniveau alsook de plek van de collectieve voorzieningen niet vaststaat, is het voor de ondernemers die in het plangebied van het Ontwerpbestemmingsplan geplaatst zijn niet mogelijk is om voorstellen tot herhuisvesting te aanvaarden. Immers, de ondernemers weten niet of zij beter of juist slechter af zijn als zij een voorstel tot herhuisvesting aanvaarden.

26. Als gevolg hiervan zit de herstructurering van het FCA naar het nieuw FCA vast, ondanks dat de Verenigingen blijven proberen om hierover in gesprek te gaan met zowel de Gemeente als het Marktkwartier. Marktkwartier lijkt echter niet welwillend te zijn. Vandaar dat de Verenigingen de Gemeente nadrukkelijk blijven verzoeken om een actieve regierol bij de herstructurering te vervullen.

Afstemming

27. In artikel 3, lid 4, van de hiervoor aangehaalde 'Overeenkomst Bestemmingsplan Food Center Amsterdam', gesloten op 12 april 2016, is bepaald:

> *"De Gemeente bevestigt dat zij binnen de kaders van de REOK geen (eigen) uitwerkingsplannen voor het Bedrijvendeel van het nieuwe Food Center Amsterdam zal opstellen, maar dat zowel het primaat als het initiatief hiertoe bij Marktkwartier ligt. Marktkwartier zal concept-uitwerkingsplannen alleen aanbieden ter vaststelling aan de Gemeente na afstemming met de Vereniging Herstructurering en Vroegop en in overeenstemming met het Masterplan, of een conform artikel 3 lid 2 aangepast Masterplan."*

28. De Verenigingen moeten helaas constateren dat deze afspraak evenmin wordt nagekomen. Weliswaar heeft het Marktkwartier in het verleden een concept-Ontwerpbestemmingsplan met de Verenigingen gedeeld, maar met het commentaar dat de Verenigingen hierop per schrijven van 23 maart 2021 hebben gegeven, is niets gebeurd, terwijl er nadien ook nog eens heel veel nieuwe onderdelen aan het Ontwerpbestemmingsplan zijn toegevoegd. Van afstemming is dan ook geen sprake.

Zienswijze Bidfood B.V.

29. Als **bijlage 2** is een zienswijze d.d. 7 november 2022 op het Ontwerpbestemmingsplan van Bidfood B.V. aangehecht. Teneinde herhaling zoveel als mogelijk te voorkomen, dient de zienswijze van Bidfood B.V. hier als herhaald en ingelast te worden beschouwd.

Puntenlijst

30. Als **bijlage 3** is een lijst aangehecht. In deze lijst wordt per onderdeel van de toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan kort toegelicht waarom die toelichting op dat onderdeel onjuist is. Teneinde herhaling zoveel als mogelijk te voorkomen, dient deze lijst hier ook als herhaald en ingelast te worden beschouwd.

Westzijde

31. In hoofdstukken 2.1 en 2.6.2 van de toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan is onder meer vermeld:

> *"De precieze grens tussen het bedrijvendeel en het woongebied aan de westzijde wordt nog nader uitgewerkt maar in ieder geval bevindt de monumentale Centrale Markthal zich op de overgang tussen het bedrijvendeel en het woongebied. Deze hal neemt een prominente plek in als schakel tussen de beide gebieden."*

en:

> *"Voor de zone ten westen/noordwesten van de Centrale Markthal is nog niet definitief bekend welke invulling deze zone gaat krijgen: deze zone (of een deel van deze zone) wordt mogelijk ingericht ten behoeve van het nieuwe FCA of de zone (dan wel een deel ervan) wordt onderdeel van het nieuwe woongebied."*

32. Het Ontwerpbestemmingsplan heeft echter niet op het gebied ten (noord-)westen van de Centrale Markthal betrekking, zodat dit ook niet in de toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan behoort te worden vermeld. Omdat dat wel gebeurt, werpt het Ontwerpbestemmingsplan zijn schaduw vooruit op toekomstige ontwikkelingen van het gebied rondom het plangebied van het Ontwerpbestemmingsplan. De Verenigingen zijn daarop tegen en merken daarover het volgende op.

33. In de eerste plaats merken de Verenigingen op dat op diverse verbeeldingen in de toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan de bestaande bebouwing in het gebied ten (noord-)westen van de Centrale Markthal in het nieuw FCA is ingetekend, terwijl juist in de sloop van die bestaande bebouwing is voorzien.

34. Hierdoor wordt een verkeerd beeld geschetst van de herstructurering van dat gebied, zoals ook duidelijk blijkt uit het Masterplan Food Center Amsterdam d.d. 23 november 2015 (bijlage 24 van de toelichting op het Moederplan) waarin dit gebied wel reeds is uitgewerkt.

35. Nog veel belangrijker is echter dat er zowel in het Ambitiedocument Herstructurering Food Center d.d. 17 februari 2010 (bijlage 1 van de toelichting op het Moederplan), de REOK, het Masterplan Food Center Amsterdam d.d. 23 november 2015 (bijlage 24 van de toelichting op het Moederplan), het Moederplan, als de HLO nadrukkelijk van wordt uitgegaan dat het gebied ten (noord-)westen van de Centrale Markthal zal worden gebruikt voor het nieuw FCA, niet (deels) voor woningbouw.

36. In de REOK en de HLO is bovendien nadrukkelijk afgesproken dat Marktkwartier, bovenop de Centrale Markthal en het Koelhuis die behouden blijven, nieuwe bedrijfsruimte zal realiseren van tenminste 95.000 m² bruto vloeroppervlak (bvo) en daarbij ook nog eens een aaneengesloten gebied van 6.000 m² bvo voor collectieve voorzieningen, zoals de milieustraat. Marktkwartier zit daar tot nog toe ruimschoots onder, terwijl een aantal hervestigers nog moet worden geplaatst, de collectieve voorzieningen nog niet eens zijn ingetekend én Marktkwartier met de actuele vraag van bedrijven naar m² bvo geeneens rekening heeft gehouden.

37. De herstructurering van het FCA naar het nieuw FCA is aldus niet eens mogelijk zonder dat daarbij het gebied ten (noord-)westen van de Centrale Markthal wordt betrokken.

38. Daar komt bij dat in artikel 3, lid 3a, van de hiervoor reeds aangehaalde 'Overeenkomst Bestemmingsplan Food Center Amsterdam' d.d. 12 april 2016 over dit gebied is bepaald:

> *"Marktkwartier, Vroegop en VH komen overeen dat Marktkwartier voor dat gedeelte van het bestemmingsvlak dat in het plangebied van Herstelbesluit-2 is bestemd als "Bedrijventerrein" geen wijzigingsplan als bedoeld in artikel 19.1.1 onder van het Herstelbesluit-2 naar de bestemming "Woongebied – Uit te werken" aan de Gemeente ter goedkeuring zal aanbieden, vóórdat voor (een deel van) dit terrein zowel een wijzigingsplan als bedoeld in artikel 19.1.1 onder a van het Herstelbesluit-2 naar de bestemming "Bedrijventerrein-Uit te werken" is vastgesteld en onherroepelijk is geworden als een uitwerkingsplan als bedoeld in artikel 10 van het Herstelbesluit-2 is vastgesteld en onherroepelijk is geworden."*

39. De Verenigingen stellen vast dat dit niet is gebeurd. Anders dan de toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan doet vermoeden, kan zodoende ook om die reden van een andere bestemming dan een bestemming "Bedrijventerrein" (nog) geen sprake zijn.

40. Dit klemt eens temeer, nu het voor ondernemers die wél in het plangebied van het Ontwerpbestemmingsplan geplaatst zijn – het zij herhaald – niet mogelijk is om voorstellen tot herhuisvesting te aanvaarden zolang de totale aansluitcapaciteit van het nieuw FCA onbekend is en het uiteindelijke voorzieningenniveau alsook de plek van de collectieve voorzieningen niet vaststaat. Immers, de ondernemers weten niet of zij beter of juist slechter af zijn als zij een voorstel tot herhuisvesting aanvaarden.

41. Niets voor niets is daarom in hoofdstuk 2.6.4 van de toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan onder meer vermeld:

> *"De (her)ontwikkeling leidt, ten opzichte van de bestaande situatie, tot andere milieurisico's en andere milieueffecten (bijvoorbeeld de emissie van geur of de emissie van geluid uit stationaire en mobiele bronnen). De bedrijven maken, net als in de huidige situatie, gebruik van collectieve voorzieningen waardoor de bedrijven op het FCA een duidelijke technische, organisatorische en functionele binding hebben die ook nog eens in elkaars nabijheid liggen."* [onderstreping gemachtigde]

42. Duidelijkheid voor de invulling van het gebied ten (noord-)westen van de Centrale Markthal is dan ook essentieel, zoals de Verenigingen al per schrijven van 29 november 2021 aan Marktkwartier hebben laten weten en waarover de Verenigingen ook reeds per schrijven van 8 maart 2021 en 4 mei 2022 richting de Gemeente hun zorgen hebben geuit.

43. De vermelding in de toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan dat nog niet definitief bekend is welke invulling de zone ten (noord-)westen van de Centrale Markthal gaat krijgen en dat deze (deels) onderdeel kan worden van het nieuwe woongebied, is dan ook niet alleen volslagen irreëel, maar ook in strijd met de HLO. Nog veel belangrijker is echter dat het Ontwerpbestemmingsplan in de huidige vorm niet uitvoerbaar is, omdat de ondernemers – het zij herhaald – geen voorstellen tot herhuisvesting kunnen aanvaarden nu zij niet weten waar zij aan toe zijn.

44. Dat maakt dat het Ontwerpbestemmingsplan ook om deze reden in strijd is met een goede ruimtelijke ordening ex. artikel 3.1 van de Wro.

Maximum bebouwd grondoppervlak

45. In hoofdstuk 2.6.2 van de toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan is onder meer het volgende vermeld:

> *"De Centrale Markthal en het Koelhuis zijn twee markante gebouwen die als monument aangewezen zijn en dus behouden blijven. Deze bestaande gebouwen bevinden zich in de middenstrook van het FCA. In de middenstrook blijft het bestaande bedrijfsgebouw tussen het Koelhuis en de Centrale Markthal vooralsnog behouden (Bedrijfsgebouw Midden)."*

en:

> *"Het grondoppervlak van alle gebouwen tezamen zal niet meer dan 68.000 m² bedragen (exclusief de Centrale Markthal)."*

46. Het Ontwerpbestemmingsplan heeft echter helemaal niet op een ander gebied dan het plangebied betrekking, zodat dit ook niet in de toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan behoort te worden vermeld. Omdat dat wel gebeurt, werpt het Ontwerpbestemmingsplan zijn schaduw vooruit op toekomstige ontwikkelingen van het gebied rondom het plangebied van het Ontwerpbestemmingsplan. De Verenigingen zijn daarop tegen en merken daarover het volgende op.

47. Ten onrechte wordt de indruk gewekt dat het maximum bebouwd grondoppervlak 68.000 m² zal bedragen. De genoemde 68.000 m² heeft namelijk betrekking op de gronden die ingevolge het Moederplan de bestemming 'Bedrijventerrein – Uit te werken' hebben gekregen. Die bestemming rust niet op de Centrale Markthal, het Koelhuis, noch het gebied ten (noord-)westen van de Centrale Markthal. Bovendien blijkt het Bedrijfsgebouw Midden ook staan. De genoemde 68.000 m² heeft evenmin daarop betrekking.

Bruto vloeroppervlak

48. In hoofdstuk 2.6.3 van de toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan is onder meer het volgende vermeld:

> *"In de planvorming voor het nieuwe FCA wordt vooralsnog uitgegaan van een bedrijventerrein van 15 hectare met 90.000 m² bruto vloeroppervlak (bvo) bedrijfsruimte, inclusief een gedeeltelijke invulling van de Centrale Markthal met 2.000 m² bvo buik- en servicebedrijven, 6.000 m² bvo buik- en servicebedrijven in het Koelhuis en de vooralsnog te behouden zone ten zuidwesten van het Koelhuis."*

49. Het zij herhaald, het Ontwerpbestemmingsplan heeft helemaal niet op een ander gebied dan het plangebied betrekking, zodat dit ook niet in de toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan behoort te worden vermeld. Omdat dat wel gebeurt, werpt het Ontwerpbestemmingsplan zijn schaduw vooruit op toekomstige ontwikkelingen van het gebied rondom het plangebied van het Ontwerpbestemmingsplan. De Verenigingen zijn daarop tegen en merken daarover het volgende op.

50. Ten onrechte wordt de indruk gewekt dat de totale metrage van het bedrijventerrein 90.000 m² bvo zal bedragen. De genoemde 90.000 m² bvo komt namelijk voort uit het Moederplan en heeft louter betrekking op het totaal aantal m² bvo aan buik- en servicebedrijven krachtens het Moederplan. Aangezien in hoofdstuk 2.3.3 van de toelichting op het Moederplan is vermeld:

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

stellen de Verenigingen vast dat het Koelhuis zodoende buiten de genoemde metrage van 90.000 m² bvo aan buik- en servicebedrijven valt, zelfs als het Koelhuis – als de Verenigingen de toelichting ingevolge het Ontwerpbestemmingsplan mogen geloven – wél ruimte zal bieden aan 6.000 m² bvo buik- en servicebedrijven.

Koelhuis

51. In hoofdstuk 1.3 van de toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan is onder meer het volgende vermeld:

> *"Het Koelhuis heeft geen uit te werken bedrijfsbestemming en maakt zodoende ook geen onderdeel uit van het voorliggende plangebied."*

52. De Verenigingen zijn het hiermee oneens. Weliswaar heeft het Koelhuis ingevolge het Moederplan geen uit te werken bestemming, dan nog heeft te gelden dat het Koelhuis dusdanig geïntegreerd is met het nieuw FCA, dat het wel bij het Ontwerpbestemmingsplan betrokken moet worden. Het behoud van het Koelhuis is nota bene één van de uitgangspunten bij de planvorming, zoals duidelijk wordt vermeld in hoofdstuk 2.6.1 van de toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan.

53. In dit verband merken de Verenigingen op dat in de toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan is vermeld dat in het Koelhuis voor 6.000 m² bvo aan buik- en servicebedrijven gevestigd zal worden (zulks in tegenstelling tot hetgeen in hoofdstuk 2.3.3 van de toelichting op het Moederplan is vermeld). Dat brengt dan ook met zich mee dat alle afspraken met betrekking tot de collectieve voorzieningen ook op het Koelhuis van toepassing zullen zijn. Het zij herhaald, niets voor niets is in hoofdstuk 2.6.4 van de toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan onder meer vermeld:

> *"De (her)ontwikkeling leidt, ten opzichte van de bestaande situatie, tot andere milieurisico's en andere milieueffecten (bijvoorbeeld de emissie van geur of de emissie van geluid uit stationaire en mobiele bronnen). De bedrijven maken, net als in de huidige situatie, gebruik van collectieve voorzieningen waardoor de bedrijven op het FCA een duidelijke technische, organisatorische en functionele binding hebben die ook nog eens in elkaars nabijheid liggen."* [onderstreping gemachtigde]

54. Voor de renovatie en exploitatie van het Koelhuis zijn bovendien vergunningen vereist, die aan exact dezelfde kaders – voor wat betreft collectieve voorzieningen, milieuzonering, geur, geluid, externe veiligheid en meer – moeten worden getoetst als de overige bedrijfsgebouwen die wel binnen het plangebied van het Ontwerpbestemmingsplan vallen.

55. Door het Koelhuis desondanks buiten het plangebied van het Ontwerpbestemmingsplan te laten, getuigt het Ontwerpbestemmingsplan dan ook niet van een goede ruimtelijke ordening ex. artikel 3.1 van de Wro.

Collectieve voorzieningen

56. In hoofdstuk 4.4 van de toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan is onder meer vermeld:

> *"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."*

57. Feit is echter – het zij herhaald – dat het Ontwerpbestemmingsplan hierin niet voorziet. Op de verbeelding van het Ontwerpbestemmingsplan ontbreekt een locatie voor de collectieve voorzieningen, terwijl in de planregels evenmin iets is bepaald over de aard en omvang van de collectieve voorzieningen. Voorts is in de onderzoeken naar de milieurechtelijke gevolgen van het Ontwerpbestemmingsplan – zoals milieuzonering, geur, geluid, luchtkwaliteit en meer – ook geen rekening gehouden met de collectieve voorzieningen.

58. Zodoende kunnen de Verenigingen niet anders dan vaststellen dat in het Ontwerpbestemmingsplan hiermee ten onrechte geen rekening is gehouden, waardoor het Ontwerpbestemmingsplan in de huidige vorm niet uitvoerbaar is. De ondernemers kunnen immers – het zij ook herhaald – geen voorstellen tot herhuisvesting aanvaarden nu zij niet weten waar zij aan toe zijn.

Collectieve inrichting

59. In hoofdstuk 2.6.4 van de toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan is onder meer vermeld:

> *"De (her)ontwikkeling leidt, ten opzichte van de bestaande situatie, tot andere milieurisico's en andere milieueffecten (bijvoorbeeld de emissie van geur of de emissie van geluid uit stationaire en mobiele bronnen). De bedrijven maken, net als in de huidige situatie, gebruik van collectieve voorzieningen waardoor de bedrijven op het FCA een duidelijke technische, organisatorische en functionele binding hebben die ook nog eens in elkaars nabijheid liggen. Door de aanwezigheid van collectieve voorzieningen en de binding van de bedrijven hebben het Consortium Marktkwartier en de Vereniging Herstructurering Food Center Amsterdam (VH FCA) het voornemen om het nieuwe FCA als een collectieve inrichting zoals bedoeld in de milieuwetgeving te beschouwen. De verantwoordelijke drijver van de collectieve inrichting is op 11 februari 2021 opgericht (coöperatie FCA). De effecten van bronnen die zich buiten de terreingrens van een individueel bedrijf bevinden (collectieve voorzieningen en rijbewegingen van en naar de bedrijven) maken nadrukkelijk onderdeel uit van de te beschouwen activiteiten* [onderstreping gemachtigde] *(zie ook subkopje hierna en paragraaf 4.4).*
>
> *De wens is dat er straks één centraal aanspreekpunt voor het bevoegd gezag is, zijnde coöperatie FCA. De coöperatie ziet toe op het beheer van het nieuwe FCA en het naleven van de gebruiksregels op het terrein. Aangezien de coöperatie in de statuten en huishoudelijk reglement ook zaken opneemt die te maken hebben met het marktreglement, is dit hier op een logische en eenvoudige wijze in onder te brengen. Met de ondernemers worden hierover afspraken gemaakt om dit juridisch te borgen. Eventueel kan de coöperatie sancties opleggen aan bedrijven die de regels overtreden."*

60. Niet ontkend wordt dat de Coöperatie reeds is opgericht en dat zij ter uitvoering van haar doelstelling beoogt om onder meer een kwalitatief hoogwaardig (nieuw) FCA als werkgebied in stand te houden en daarbij kwalitatief goede collectieve voorzieningen en diensten aan te bieden aan haar leden.

61. Indien de Coöperatie daarbij daadwerkelijk wordt belast met het beheer van het nieuwe FCA en het naleven van de gebruiksregels op het terrein én door de Gemeente in onder meer de erfpachtuitgiftevoorwaarden wordt aangewezen als beheerder van het nieuw FCA, is de wens van de Gemeente haalbaar dat er straks sprake is van een collectieve inrichting met één centraal aanspreekpunt voor het bevoegd gezag.

62. Dat is nu echter nog niet het geval. Tot op heden zijn hierover immers geen afspraken gemaakt met noch Marktkwartier, noch de Gemeente, zelfs niet onder voorbehoud, laat staan dat de leden van de Verenigingen zich daarover hebben kunnen uitlaten. Het Ontwerpbestemmingsplan loopt dan ook veel te ver vooruit op keuzes die nog gemaakt moeten worden en vervolgens nog privaatrechtelijk moeten worden geborgd.

63. Als gevolg hiervan is het Ontwerpbestemmingsplan niet handhaafbaar. Immers, hoe wil het bevoegd gezag handhavend optreden tegen de overtreding van de effecten van bronnen die zich buiten de terreingrens van een individueel bedrijf bevinden – zoals collectieve voorzieningen en rijbewegingen van en naar de ondernemers – als er geen sprake is van een collectieve inrichting met één centraal aanspreekpunt? Dan zal de Gemeente namelijk per geval moeten beoordelen wie de overtreder is en dat is bij collectieve voorzieningen onmogelijk en bij rijbewegingen – alleen al vanwege een gebrek aan ambtelijke capaciteit – simpelweg onuitvoerbaar.

64. Dit klemt eens temeer, nu de Gemeente heeft aangegeven zich niet te willen houden aan de afspraken die zijn gemaakt tussen Marktkwartier en VH ingevolge waarvan uitsluitend leden van de Verenigingen zich op het nieuw FCA mogen hervestigen. Dit heeft potentieel tot gevolg dat ook niet-leden van de Verenigingen zich op het nieuw FCA mogen hervestigen, zodat van een collectieve inrichting geen sprake kan zijn, laat staan dat de Coöperatie al bereid zou zijn om ook voor die niet-leden als centraal aanspreekpunt voor het bevoegd gezag te fungeren. Hoe wil de Gemeente dan handhavend optreden?

65. Dit verdraagt zich dan ook evenmin met een goede ruimtelijke ordening ex. artikel 3.1 van de Wro.

Entrees / logistiek

66. In hoofdstukken 2.6.2 en 2.6.8 van de toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan wordt onder meer vermeld:

> *"Bezoekers/klanten van de bedrijven en expeditieverkeer (vrachtwagens) zullen gebruik maken van de noordelijke entree aan de westzijde van het Kopgebouw. Bezoekers/klanten kunnen ook van de zuidelijke entree gebruik maken".*

en:

> *"Bezoekers/klanten van de bedrijven kunnen vanaf de noordelijke entree de Handelsstraat oprijden. De Handelsstraat is een nieuwe ontsluitingsweg welke een slinger over het bedrijventerrein maakt. Deze Handelsstraat krijgt zowel aan de noordzijde als de zuidzijde een entree van/naar het openbaar gebied. Alle bedrijfsgebouwen komen met de voorgevel aan de Handelsstraat te liggen. Bezoekers/klanten kunnen hun voertuig bij de te bezoeken bedrijfsunit parkeren. Er komen op de Handelsstraat zowel parkeerplaatsen voor auto's, bestelwagens als voor (kleine) solovrachtwagens. De parkeerplaatsen worden zodanig gesitueerd dat bezoekers/klanten hun ingekochte goederen gemakkelijk kunnen inladen. Het zuidelijk deel van de Handelsstraat (Handelsstraat zuid) wordt zodanig ingericht dat deze alleen toegankelijk is voor auto's, bestelwagens en (kleine) vrachtwagens en niet voor (middelgrote/grote) vrachtwagens van 8 meter of meer. Dit wordt geborgd door een verkeersmaatregel die voorziet in een verbod op het inrijden van FCA via de zuidpoort door motorvoertuigen langer dan 8 meter én zwaarder 3,5 ton. Het noordelijk deel van de Handelsstraat (Handelsstraat noord) zal vanwege expeditie van en naar de bedrijfsgebouwen in de middenstrook en de westzijde wel toegankelijk zijn voor zwaar verkeer (zie direct hierna)."*

alsook:

> *"De centraal gelegen Handelsstraat is dus gericht op kleiner verkeer en bezoek van handelaren en vraagt een andere aanpak dan de Expeditiestraat. De zuidelijke entree grenst aan de woongebouwen van het Marktkwartier en mag*

daarom alleen in geval van een calamiteit worden gebruikt door vrachtverkeer. De Noordelijke entree vormt de hoofdentree voor vrachtverkeer en werknemers."

en tevens:

"Tijdens de bouw en inrichting van het nu nog braakliggende terrein zal rekening worden gehouden met de verkeersstromen die via de noordelijke entree blijven rijden. Het FCA blijft daardoor tijdens de bouw bereikbaar via de Haarlemmerweg."

67. De hoofdentree van het FCA bevindt zich momenteel aan de Jan van Galenstraat. De Verenigingen begrijpen dat de noordentree via de Haarlemmerweg leidend wordt voor het zwaar vrachtverkeer van/naar het nieuw FCA, maar ook de zuidentree dient hiertoe beschikbaar te zijn in die (nood)gevallen waarin dat nodig is.

68. In dit verband wordt weliswaar in de toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan vermeld dat de zuidentree in geval van een calamiteit mag worden gebruikt door vrachtverkeer, maar dat volstaat niet. Er zijn immers ook andere situaties dan een calamiteit denkbaar waarbij de zuidentree gebruikt moet kunnen worden door vrachtverkeer.

69. Daar komt bij dat in de toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan wordt vermeld dat het zuidelijk deel van de Handelsstraat zodanig wordt ingericht dat deze alleen toegankelijk is voor auto's, bestelwagens en (kleine) vrachtwagens en niet voor (middelgrote/grote) vrachtwagens van 8 meter of meer, maar daarvan kan geen sprake zijn. Immers, als de zuidentree in geval van een calamiteit mag worden gebruikt door vrachtverkeer, is dat in de praktijk zinloos als blijkt dat het zwaar vrachtverkeer vervolgens niet verder kan rijden omdat het verkeersareaal daartoe ontoereikend is.

70. De Verenigingen stellen daarom vast dat in het Ontwerpbestemmingsplan geen deugdelijke oplossing wordt geboden voor de bereikbaarheid van het (nieuw) FCA, zowel in de tijdelijke situatie (bouwfase) als daarna. Omdat Marktkwartier hierover ook nog geen overeenstemming heeft met de Verenigingen, stellen zij vast dat het

Ontwerpbestemmingsplan zodoende wederom in strijd is met een goede ruimtelijke ordening ex. artikel 3.1 van de Wro.

Inrichting Zeeburgweg

71. In hoofdstuk 2.6.2 van de toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan is een voorlopig ontwerp van de herinrichting van de Zeebergweg afgebeeld. Die afbeelding is niet correct. De afbeelding veronderstelt immers dat de Zeebergweg zal worden afgesloten voor autoverkeer, maar dat is niet het geval.

72. In dit verband wijzen de Verenigingen erop dat uit het Masterplan Food Center Amsterdam d.d. 23 november 2015 (bijlage 24 van de toelichting op het Moederplan) duidelijk blijkt dat de Zeebergweg na de herstructurering wordt ingericht voor autoverkeer in beide richtingen.

73. Dan kan ook niet anders, omdat de Zeebergweg nadrukkelijk deel uitmaakt van de verkeersstructuur rondom het (nieuw) FCA, getuige ook de notitie 'Verkeersintensiteiten FCA voor milieuanalyse' d.d. 1 april 2021 en de notitie 'Actualisatie toets parkeren en verkeer Food Centre Amsterdam' d.d. 27 juli 2022, die als bijlagen 4 en 5 van de toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan zijn aangehecht.

74. Zou de verkeersstroom tussen het parkeren van de werknemers en de hoofdentree niet via de Zeebergberg mogelijk zijn, dan brengt dit niet alleen met zich mee dat alle verkeersonderzoeken opnieuw uitgevoerd moeten worden, maar ook dat de toegang tot het parkeerdek vanaf het besloten terrein gesitueerd zal moeten worden, waarmee in het Ontwerpbestemmingsplan evenmin rekening is gehouden.

Parkeren

75. In hoofdstuk 2.2.1 van de toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan is onder meer vermeld dat het parkeren door werknemers op één of meerdere parkeerdaken moet plaatsvinden.

76. Dit is weliswaar juist, maar tussen Marktkwartier en de Verenigingen is nog geen overeenstemming over het aantal parkeerplaatsen dat op de daken nodig is, de exploitatie en het eigendom daarvan, alsook de beoogde gebruikers daarvan voor het nieuw FCA als geheel.

77. Daarnaast is in hoofdstuk 4.2.1 van de toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan onder meer vermeld:

> *"Zoals in subparagraaf 2.6.3 is aangegeven wordt in de planvorming voor het nieuwe FCA vooralsnog uitgegaan van een bedrijventerrein van 15 hectare met 90.000 m² bruto vloeroppervlak (bvo) bedrijfsruimte, inclusief een gedeeltelijke invulling van de Centrale Markthal met 2.000 m² buik- en servicebedrijven)."*

en:

> *"Gelet op de parkeernormen en eisen zijn in het nieuwe FCA de volgende minimum aantal parkeerplaatsen nodig, uitgaande van de maximale invulling tot 90.000 m² bvo (inclusief Centrale Markthal en Koelhuis)* [...]*."*

78. Zoals hiervoor reeds is toegelicht, is in de REOK en de HLO nadrukkelijk afgesproken dat het Marktkwartier, bovenop de Centrale Markthal en het Koelhuis die behouden blijven, nieuwe bedrijfsruimte zal realiseren van tenminste 95.000 m² bvo.

79. Om die reden is in het door de gemeente Amsterdam zelf opgestelde Verkeersonderzoek Bestemmingsplan FoodCenter 2013, dat is aangehecht als bijlage 2 aan de toelichting op het bestemmingsplan "Food Center Amsterdam", vastgesteld op 28 januari 2014, al uitgegaan van een programma van 110.000 m² bvo buik- en servicebedrijven, dat nota bene exclusief de Centrale Markthal (met uitzondering van circa 2.000 m²), Koelhuis en Pasja-gebouw (aan de oostzijde) is.

80. De Verenigingen stellen zodoende vast dat in het Ontwerpbestemmingsplan is uitgegaan van een veel te laag bvo bedrijfsruimte, zodat het aantal benodigde parkeerplaatsen eveneens veel te laag is berekend.

81. Daarbij zij nog opgemerkt dat het parkeren ten behoeve van de Centrale Markthal onder de woningen plaatsvindt, terwijl het parkeren voor het Koelhuis nog afhankelijk is van toekomstige invulling. Aangezien ondergronds parkeren ingevolge het Ontwerpbestemmingsplan niet is toegestaan en parkeren op maaiveldniveau voor bezoekers is bedoeld, is de Vereniging onduidelijk hoe Marktkwartier het parkeervraagstuk ten behoeve van het Koelhuis denkt op te kunnen lossen.

Parkeerdek

82. Hoofdstuk 2.6.2 van de toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan bevat een 'Afbeelding: logistieke structuur nieuw bedrijvendeel (bron: Beeldkwaliteitsplan Food Center Amsterdam'.

83. Hiermee wordt de suggestie gewekt dat op het dak van het gebouw aan de oostzijde van het nieuw FCA 1.000 of meer parkeerplaatsen voorzien zijn. Zoals hiervoor reeds is vermeld, is er echter tussen Marktkwartier en de Verenigingen nog geen overeenstemming – behalve dat de parkeerplaatsen op een eventueel te realiseren parkeerdek uitsluitend bedoeld zijn voor werknemers van buik- en servicebedrijven – over het aantal parkeerplaatsen dat op de daken nodig is, de exploitatie en het eigendom daarvan, alsook de beoogde gebruikers daarvan voor het nieuw FCA als geheel.

Fietsverbinding

84. In hoofdstuk 3.3.1 van de toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan is onder meer vermeld:

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

85. Alhoewel reeds is vermeld dat de fietsroute is voorzien iets ten zuiden van het plangebied, zodat het Ontwerpbestemmingsplan helemaal niet op die fietsroute betrekking heeft en de vermelding daarvan dus ook niet thuishoort in de toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan, merken de Verenigingen – omdat dat wel is gebeurd – hierover het volgende op.

86. In het Ambitiedocument Herstructurering Food Center d.d. 17 februari 2010, de REOK, het Masterplan Food Center Amsterdam d.d. 23 november 2015, het bestemmingsplan "Food Center Amsterdam", vastgesteld op 1 juni 2016, noch de HLO is sprake van een oost-westfietsverbinding of een andere fietsverbinding over het nieuw FCA dan ook.

87. Een fietsverbinding van oost naar west of een andere fietsverbinding over het nieuw FCA gaat namelijk ten koste van nieuwe bedrijfsruimte, waarvan al een tekort is (zoals hiervoor reeds uitgebreid is toegelicht), alsook de besloten buitenruimte op het nieuw FCA. Een fietsverbinding zal zodoende een onomkeerbaar effect hebben op de inrichting van het nieuw FCA, de bereikbaarheid daarvan en de verkeersveiligheid. Een fietsverbinding doorkruist immers het nieuw FCA. Bovendien zal een fietsverbinding moeten worden afgescheiden van het nieuw FCA met lange en hoge hekwerken, hetwelk de ruimtelijke kwaliteit van het nieuw FCA niet ten goede komt.

88. Ditzelfde geldt overigens ook voor een eventuele fietsverbinding langs de oever van het Westelijk Marktkanaal, naast het nieuw FCA. Uit de verbeelding en de regels van het Ontwerpbestemmingsplan blijkt weliswaar niets van deze fietsverbinding, maar in de toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan wordt vermeld:

> *"aan de westzijde bebouwing op een afstand van ten minste 8 meter van de kavelgrens/waterkant komt vanwege een ruimtelijke reservering voor <u>onder meer</u>* [onderstreping gemachtigde] *kabels en leidingen".*

89. De Verenigingen vrezen er dan ook voor dat zij (in de toekomst) toch nog met een fietsverbinding langs de oever van het Westelijk Marktkanaal geconfronteerd worden, terwijl die gronden nota bene zullen worden gebruikt voor laden en lossen van vrachtwagens en schepen (waarover hierna meer), met alle verkeersonveilige situaties van dien. De

Verenigingen verzoeken dan ook het begrip 'verkeersareaal' ex. artikel 1.57 van de regels van het Ontwerpbestemmingsplan te wijzigen zodat dit begrijp luidt als volgt:

> *gronden die als verkeersruimte worden gebruikt, bestaande uit rijwegen, parkeervoorzieningen, fiets- en voetpaden en bermen, zulks uitsluitend ten behoeve van de bestemming.*

90. Met de toevoeging van de zinsnede "zulks uitsluitend ten behoeve van de bestemming" staat namelijk vast dat de gronden bestemd voor verkeersareaal binnen de enkelbestemming Bedrijventerrein - 1' slechts bedoeld zijn voor verkeersruimte ten behoeve van het bedrijventerrein.

Laden en lossen aan de kade

91. Van oudsher, ook in de huidige situatie, wordt er vanaf het water geladen en gelost aan de kade van het Westelijk Marktkanaal. Daarbij wordt onder meer gebruik gemaakt van elektrische vrachtschepen, omdat dit bijdraagt aan een duurzame stadsdistributie.

92. In de verbeelding, planregels, noch (de bijlagen van) de toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan is hierin voorzien. Nergens is afgebeeld, bepaald of zelfs maar vermeld dat laden en lossen aan de kade vanaf het water, zulks met gebruikmaking van (vaste of mobiele) kranen en/of anderszins op de kade, is toegestaan.

93. Zodoende kunnen de Verenigingen niet anders dan vaststellen dat in het Ontwerpbestemmingsplan hiermee kennelijk geen rekening is gehouden. Gelet hierop concluderen de Verenigingen wederom dat het Ontwerpbestemmingsplan in strijd met een goede ruimtelijke ordening ex. artikel 3.1 van de Wro.

Fietsen en scooters

94. In hoofdstuk 4.4.2 van de toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan is onder meer vermeld:

"De benodigde parkeerplaatsen voor fietsen en scooters dienen bij voorkeur op eigen terrein van de bedrijven (en het liefst inpandig) te worden opgelost".

95. Dit is onjuist. Zoals duidelijk blijkt uit de afbeelding 'Afbeelding: voorlopige planvorming fietsparkeren nieuw bedrijvendeel FCA' in dit hoofdstuk, heeft het parkeren van fietsen en scooters op de besloten buitenruimte in de open lucht plaats.

96. In dat verband merken de Verenigingen aanvullend op dat uit artikel 3.2.2, sub a en d, van de planregels van het Ontwerpbestemmingsplan volgt dat fietsenstallingen binnen het bouwvlak gerealiseerd moeten worden, maar dat ingevolge artikel 3.3.1 van diezelfde planregels hiervan kan worden afgeweken tot een maximum van 100 m² per fietsenstalling en een maximum van 250 m² in totaal.

97. Aangezien het begrip 'fietsenstalling(en)' niet in de planregels van het Ontwerpbestemmingsplan is gedefinieerd en uit voornoemde afbeelding lijkt te volgen dat het fietsparkeren vooral buiten het bouwvlak plaatsheeft, stellen de Verenigingen vast dat de toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan niet aansluit op de planregels daarvan. Dit moet worden gecorrigeerd althans worden verduidelijkt, zodat komt vast te staan dat er ook buiten het bouwvlak kan worden geparkeerd met fietsen en scooters.

PV-panelen

98. In hoofdstuk 2.6.2 van de toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan is onder meer vermeld:

"Bovenop een parkeerdak kan een pergola constructie worden voorzien die esthetisch functioneert als kroon en dienst doet als draagconstructie voor PV panelen boven de geparkeerde auto's. De dak waarop niet wordt geparkeerd kunnen eventueel worden gebruikt voor onder meer PV panelen."

99. De Verenigingen vallen in herhaling, maar net als bij het parkeren geldt ook hier dat nog geen overeenstemming bestaat over het aantal PV panelen, de aanleg, de exploitatie, eigendom en de beoogde aangesloten bedrijven daarvan voor het nieuw FCA als geheel.

Energie

100. In hoofdstuk 4.14.2 van de toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan is onder meer vermeld:

> *"Voor het thema energie wordt onderzocht of er een slimme verbinding gelegd kan worden tussen de bedrijven en de woningen. De restwarmte die een mogelijke koelcentrale van de bedrijven produceert, kan gebruikt worden voor de verwarming van de bedrijfspanden en deels ook voor de verwarming van de woningen. De grootste warmtevraag van de energieneutrale woningen wordt opgewekt met een warmte-koude opslag in de bodem en met warmtepompen. Zonnepanelen op de daken zorgen ervoor dat er duurzame energie opgewekt wordt."*

101. De Verenigingen vallen wederom in herhaling, maar net als bij het parkeren en de PV panelen geldt ook hier dat nog geen overeenstemming bestaat over een (centrale) warme-koude-opslag (DKWE), de aanleg, de exploitatie, eigendom en de beoogde aangesloten bedrijven daarvan voor het nieuw FCA als geheel.

Water en groen

102. In hoofdstuk 4.14.5 van de toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan is onder meer vermeld:

> *"Het terrein wordt Rainproof ontworpen, o.a. door waterbuffering op daken en bergingscapaciteit op het hele terrein."*

103. In artikel 3.1, aanhef en onder g, van de regels van het Ontwerpbestemmingsplan is verder bepaald dat de voor 'Bedrijventerrein – 1' aangewezen gronden zijn bestemd voor daktuinen.

104. In het Ambitiedocument Herstructurering Food Center d.d. 17 februari 2010, de REOK, het Masterplan Food Center Amsterdam d.d. 23 november 2015, het bestemmingsplan "Food Center Amsterdam", vastgesteld op 1 juni 2016, noch de HLO is afgesproken dat er

groendaken dan wel daktuinen worden gerealiseerd. De aanleg van daktuinen op de bedrijfsruimten is immers niet mogelijk, omdat het in strijd is met de voedselveiligheidsnormen van de Europese Commissie, los van het feit dat het ook nog eens ten koste gaat van de gebruiksmogelijkheden van de daken.

105. Zodoende kan de vermelding hiervan in hoofdstuk 4.14.5 van de toelichting op en in artikel 3.1, aanhef en onder g, van de regels van het Ontwerpbestemmingsplan worden geschrapt.

MET CONCLUSIE:

In het licht van het voormelde concluderen de Verenigingen dan ook dat het Ontwerpbestemmingsplan onder meer in strijd is met de Wet ruimtelijke ordening, waaronder een goede ruimtelijke ordening ex. artikel 3.1 van de Wro, de Algemene wet bestuursrecht en de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, in het bijzonder het rechtszekerheidsbeginsel, het zorgvuldigheidsbeginsel en het motiveringsbeginsel.

Derhalve verzoeken de Verenigingen het college door deze uitdrukkelijk om:

- primair: het ontwerpbestemmingsplan niet (gewijzigd) vast te stellen; dan wel
- subsidiair het bestemmingsplan gewijzigd, met inachtneming van het voormelde, vast te stellen.

Hoogachtend,

W. van Galen

BIJLAGE 1

*de*Advocaten
*van*vanRiet

Gemeente Amsterdam

GEMEENTEBLAD

Officiële uitgave van de gemeente Amsterdam

Nr. 433169
28 september
2022

Ontwerpuitwerkingsplan Food Center Amsterdam - 1e uitwerking

Burgemeester en wethouders van Amsterdam maken ingevolge artikel 3.9a van de Wet ruimtelijke ordening het volgende bekend:

Burgemeester en wethouders hebben bij besluit van 13 september 2022 het ontwerpuitwerkingsplan Food Center Amsterdam - 1e uitwerking vrijgegeven voor terinzagelegging.

Uitwerkingsplan

Het plangebied is gelegen aan de noordzijde van het afgesloten Food Center- terrein. Het wordt begrensd door de Zeebergweg (noordzijde), de oostelijke grens van het Food Center- terrein (oostzijde), de zuidkant van het Koelhuis (zuidzijde) en het Westelijk Marktkanaal (westzijde).

Het uitwerkingsplan is gebaseerd op de uitwerkingsverplichting uit het moederbestemmingsplan Food Center Amsterdam (2e herstelbesluit). De uit te werken bestemming Bedrijventerrein is op basis van de uitwerkingsregels uit het moederbestemmingsplan uitgewerkt naar de eindbestemmingen Bedrijventerrein-1, Verkeer-1 en Groen. Het moederbestemmingsplan staat maximaal 90.000 m2 bvo buikbedrijven toe, waarvan in dit eerste uitwerkingsplan maximaal 40.200 m2 bvo wordt mogelijk gemaakt. Het uitwerkingsplan voorziet daarbij in drie nieuwe bedrijfsgebouwen en in een nieuwe hoofdingang voor het verkeer vanaf de Zeebergweg.

Terinzagelegging Het ontwerpuitwerkingsplan Food Center Amsterdam - 1e uitwerking ligt met de daarop betrekking hebbende stukken, **met ingang van donderdag 29 september 2022 gedurende een termijn van zes weken** ter inzage bij het Stadsloket stadsdeelkantoor West, Bos en Lommerplein 250, te Amsterdam. Zie voor de openingstijden: https://www.amsterdam.nl/contact/stadsloket-west.

Het ontwerpuitwerkingsplan met de daarop betrekking hebbende stukken is tevens digitaal raadpleegbaar via www.ruimtelijkeplannen.nl. Het planidentificatienummer (ID) van het uitwerkingsplan is: NL.IMRO.0363.E2005BPGST-OW01.

Inloop- en informatiebijeenkomst

Op **maandag 24 oktober 2022** wordt **van 19.00 uur tot 21.30 uur** een inloop- en informatiebijeenkomst gehouden in de Centrale Markthal op het Food Center terrein aan de Jan van Galenstraat 4 te Amsterdam. Medewerkers van de gemeente Amsterdam en van de ontwikkelaar Martkwartier zijn hier aanwezig om het plan toe te lichten en vragen te beantwoorden.

U kunt langskomen wanneer u wilt. Omdat het terrein nog niet openbaar toegankelijk is, worden bezoekers met een treintje vanaf de ingang van het Food Center naar de Centrale Markthal gereden. In verband met de beperkte capaciteit van het treintje, is het prettig voor u en voor ons als u zich vooraf aanmeldt. Dat kan op www.omgevingmarktkwartierwest.nl.

Zienswijzen

Gedurende bovengenoemde termijn van terinzagelegging kunnen belanghebbenden een zienswijze over het ontwerpuitwerkingsplan Food Center Amsterdam- 1e uitwerking naar voren brengen bij het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam.

Schriftelijke zienswijzen over het ontwerpuitwerkingsplan kunnen worden ingebracht bij burgemeester en wethouders van Amsterdam, per adres: de directeur van Ruimte & Duurzaamheid, t.a.v. Ronald de Graaf, Postbus 2758, 1000 CT Amsterdam, of per email via: foodcenter@amsterdam.nl (o.v.v. onderwerp en uw adres).

Voor het indienen van mondelinge zienswijzen over het ontwerpuitwerkingsplan kan contact worden opgenomen met Ruimte & Duurzaamheid, team juridische planvorming, Ronald de Graaf (tel 14020).

Uw gegevens worden in overeenstemming met de Algemene verordening gegevensbescherming (AVG) verwerkt. Op deze verwerking van persoonsgegevens is een privacyreglement van toepassing. Dit reglement kunt u raadplegen op de website van de gemeente Amsterdam.

Amsterdam, 28 september 2022

Burgemeester en wethouders

Femke Halsema

Burgemeester

Peter Teesink

Gemeentesecretaris

BIJLAGE 2

*de*Advocaten
*van*vanRiet

Doorkiesnummer: 020 – 30 50 120
iskander@hemwood.nl

College van B&W van de
Gemeente Amsterdam
T.a.v. de directeur van Ruimte & Duurzaamheid
Postbus 2758
1000 CT Amsterdam

Dossier: 20224032

Tevens per mail: foodcenter@amsterdam.nl

Amsterdam, 7 november 2022

Betreft: zienswijzen ontwerpuitwerkingsplan Food Center Amsterdam – 1e uitwerking

Geachte heer, mevrouw,

Namens cliënte, de besloten vennootschap **Bidfood B.V.,** gevestigd te Ede, dien ik hierdoor zienswijzen in tegen het Ontwerpuitwerkingsplan Food Center Amsterdam – 1e uitwerking. Bidfood heeft zoals bekend zelf een vestiging op het terrein van het FCA en is in zoverre direct betrokken bij alle mogelijke ontwikkelingen binnen dit plangebied.

De vestiging van Bidfood ligt in het bestemmingsvlak – Bedrijventerrein – van het op 1 juni 2016 vastgestelde bestemmingsplan Food Center Amsterdam (2e Herstelbesluit). De planologische bouw- en gebruiksmogelijkheden van het bestemmingsvlak waarbinnen Bidfood ligt worden door het ontwerpuitwerkingsplan niet gewijzigd, maar het ontwerpuitwerkingsplan heeft wel diverse praktische gevolgen voor Bidfood. Daarop wordt in deze zienswijzen ingegaan. Daarbij speelt een rol dat het voornemen bestaat om het nieuwe bedrijventerrein planologische gestalte te geven in een tweetal plannen die een uitwerking zijn van het moederplan - waarvan het onderhavige ontwerpuitwerkingsplan het eerste is – en een nieuw plan voor het conserverende bestemmingsvlak Bedrijventerrein.

Het ligt daardoor voor de hand dat het onderhavige ontwerpuitwerkingsplan zo niet juridisch/beleidsmatig, dan toch feitelijk bepalend zal zijn voor die toekomstige plannen en daarmee ook voor het perceel van Bidfood, althans voor de gronden waarop Bidfood kan worden geherhuisvest. Daar komt bij dat in de toelichting op het ontwerpuitwerkingsplan veelvuldig wordt verwezen naar de samenhang met de overige deelgebieden van het nieuw FCA, waarvoor de plannen nog uitgewerkt moeten worden. Hierdoor worden voor die deelgebieden onjuiste verwachtingen gewekt en kaders gesteld.

De zienswijzen richten zich tegen de regels, de toelichting en de verbeelding van het ontwerpuitwerkingsplan en betreffen alle ruimtelijke gevolgen van het ontwerpuitwerkingsplan, waaronder de gevolgen voor luchtkwaliteit en milieu. Ik licht inhoudelijk specifieker toe als volgt.

I. Volgordelijkheid, integrale gebiedsontwikkeling

1. Bidfood wijst er nogmaals op, dat het beleidsmatig uitgangspunt van de herontwikkeling van het FCA altijd is geweest, dat er een integrale

gebiedsontwikkeling zou worden uitgevoerd. Dat voornemen wordt stelselmatig doorkruist doordat er steeds deelplannen in procedure worden gebracht. Bidfood herhaalt, dat zij er op mag vertrouwen, dat er pas tot verdere planontwikkeling wordt overgegaan, als duidelijk is dat Bidfood een plek krijgt binnen het "nieuwe" FCA en waar die plaats dan is.

2. Bidfood tast wat dat betreft nog steeds in het duister en heeft weinig andere opties dan stelselmatig opkomen tegen de deelplannen die in procedure worden gebracht. Bidfood had ook liever gezien dat er inderdaad één integrale gebiedsontwikkeling in procedure was gebracht, waarbij voor alle betrokken ondernemers een plek zou worden aangewezen in de nieuwe situatie, in ieder geval voor Bidfood. Dat die integrale gebiedsontwikkeling vervolgens gefaseerd wordt uitgevoerd, zou een minder groot probleem zijn geweest, omdat Bidfood dan zekerheid zou hebben gehad over de mogelijkheden om het activiteiten binnen het FCA voor te zetten.

3. Echter, door nu reeds een uitwerkingsplan vast te stellen zonder dat reeds zicht bestaat op de manier waarop alle betrokken ondernemers, in ieder geval Bidfood, in de nieuwe situatie zullen worden gehuisvest, wordt zowel feitelijk als juridisch een beperking aangebracht in de mogelijkheden waarop aan deze opgave kan worden voldaan.

4. Bidfood maakt zich nog steeds ernstige zorgen over haar voortbestaan op het FCA en de toekomst van haar werknemers. In dit verband wordt verwezen naar rechtsoverweging 4.1. van de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van 21 april 2021 (202004685/1), waarin de Afdeling begrip toont voor het feit dat Bidfood zekerheid wenst dat haar bedrijf na de herontwikkeling wordt hergevestigd op het noordelijke deel van het FCA-terrein. Aan die wens tot zekerheid is tot nu toe op geen enkele manier tegemoet gekomen door de gemeente en/of Marktkwartier. Bidfood is van mening dat het in procedure brengen van dit ontwerpuitwerkingsplan in strijd is met het beleid van de gemeente en de gemaakte afspraken en om die reden onrechtmatig.

5. Daarnaast sorteert het ontwerpuitwerkingsplan ook voor op heel veel andere onderwerpen waarover het Marktkwartier en de Vereniging Herstructurering Food Center Amsterdam (VH) – welke vereniging de belangen van de op het FCA gevestigde ondernemers bij de herontwikkeling behartigt - nog geen overeenstemming hebben bereikt of die nog aan de leden van VH moeten worden voorgelegd (VH zal zelf een zienswijze indienen waarin deze punten worden toegelicht). Door het College van B&W van de Gemeente Amsterdam te verzoeken om het ontwerpuitwerkingsplan in procedure te brengen geeft Marktkwartier geeft daardoor geen goede uitvoering aan de overeenkomsten die zij met betrekking tot de herontwikkeling van het FCA heeft gesloten met de Gemeente Amsterdam en met VH.

6. Een en ander is in strijd met een goede ruimtelijke ordening en het ontwerpuitwerkingsplan is om die reden niet uitvoerbaar.

II. Parkeren

7. In de plantoelichting wordt in paragraaf 2.6.8. net boven het kopje "*Infrastructuur*" aangegeven dat er onder het Kopgebouw een eenlaagse parkeerkelder is voorzien.

Deze parkeerkelder is niet opgenomen in de planregels, ook niet via de mogelijkheid van een omgevingsvergunning.

8. Bidfood vindt het wel van belang dat deze parkeerkelder, al dan niet via een omgevingsvergunning, mogelijk wordt gemaakt in de planregels en dat een dergelijke regeling ook gaat gelden voor het bestemmingsvlak waar Bidfood in gevestigd is. Ondergronds of halfverdiept parkeren is goedkoper te realiseren dan parkeren op het dak, mede in aanmerking genomen de constructieve eisen die worden gesteld aan een gebouw met parkeergelegenheid op het dak en de omstandigheid dat de laad- en losvloeren zich toch al boven het maaiveld zullen bevinden. Parkeren onder het gebouw verdient ook vanuit esthetisch oogpunt de voorkeur. Uit de plantoelichting kan worden afgeleid dat ook het college van burgermeester en wethouders inmiddels deze mening is toegedaan.

9. Er dus in zoverre sprake van voortschrijdend inzicht ten opzichte van het moederplan, dat evenmin voorziet in de mogelijkheid om een parkeerkelder te realiseren.

10. In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient daarom eerst het moederplan gedeeltelijk te worden gewijzigd, in dier voege dat de uitwerkingsplannen mogen voorzien in de mogelijkheid van het realiseren van parkeerkelders. Vervolgens kan het ontwerpuitwerkingsplan op dit punt worden aangepast.

III. Geen fietspad langs de oever van het Westelijk Marktkanaal

11. Tijdens de zitting bij de Afdeling Bestuursrechtspraak die is gehouden op 29 september 2022 heeft Bidfood nogmaals onder de aandacht gebracht, dat er plannen zijn geweest om een fietspad aan te leggen langs de oever van het Westelijk Marktkanaal aan de kant van het FCA. Dit fietspad zou deels gaan lopen over grond die Bidfood rondom haar bedrijfsgebouw nodig heeft voor laden en lossen. Bovendien is een deel van het bedrijfsgebouw van Bidfood gelegen op het perceel grond waarop dit fietspad was geprojecteerd, met alle mogelijke gevolgen van dien.

12. Zoals ook door VH in haar zienswijze zal worden toegelicht, gaat een fietsverbinding over het nieuw FCA ten koste van nieuwe bedrijfsruimte, alsook de besloten buitenruimte op het nieuw FCA. Een fietsverbinding zal zodoende een onomkeerbaar effect hebben op de inrichting van het nieuw FCA, de bereikbaarheid daarvan en de verkeersveiligheid. Een fietsverbinding doorkruist immers het nieuw FCA. Bovendien zal een fietsverbinding moeten worden afgescheiden van het nieuw FCA met lange en hoge hekwerken, hetwelk de ruimtelijke kwaliteit van het nieuw FCA volstrekt niet ten goede komt. Ditzelfde geldt ook voor een eventuele fietsverbinding langs de oever van het Westelijk Marktkanaal, naast het nieuw FCA. Uit de verbeelding en de regels van het Ontwerpbestemmingsplan blijkt weliswaar niets van deze fietsverbinding, maar volgens de plantoelichting wordt langs de oever een strook van 8 meter vrijgehouden voor de aanleg van <u>onder meer</u> [onderstreping gemachtigde] kabels en leidingen.

13. Tijdens de zitting bij de Afdeling is van de zijde van de gemeente bevestigd dat de gemeente zal afzien van haar eerdere voornemen en dat er dus geen fietspad zal worden gepland aan die kant van de oever van het Westelijk Marktkanaal en dat op de plankaart bij het ontwerpuitwerkingsplan en in de regels een fietspad op die locatie ook niet mogelijk is gemaakt. Het lijkt Bidfood om zeker te zijn dat dit fietspad er niet alsnog komt goed dat bijvoorbeeld op de plankaart wordt aangeduid dat de desbetreffende strook grond langs het kanaal moet-, dan wel mag worden gebruikt voor laden en lossen en dat daarnaast het begrip 'verkeersareaal' ex. artikel 1.57 van de regels van het ontwerpuitwerkingsplan wordt gewijzigd zodat dit begrijp luidt als volgt:

"gronden die als verkeersruimte worden gebruikt, bestaande uit rijwegen, parkeervoorzieningen, fiets- en voetpaden en bermen, zulks uitsluitend ten behoeve van de bestemming."

14. Met de toevoeging van de zinsnede "*zulks uitsluitend ten behoeve van de bestemming*" staat namelijk vast dat de gronden bestemd voor verkeersareaal binnen de enkelbestemming Bedrijventerrein - 1' slechts bedoeld zijn voor verkeersruimte ten behoeve van het bedrijventerrein.

IV. Stikstofonderzoek

15. Bijlage 21 bij de toelichting betreft een AERIUS-calculatie voor de gebruiksfase, de stikstofuitstoot tijdens de bouwfase is niet onderzocht. Op 2 november 2022 heeft de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State geoordeeld, dat de Bouwvrijstelling die sinds 1 juli 2021 van kracht was niet voldoet aan het Europese natuurbeschermingsrecht (zaaknummer 202107079/1/R4). De Afdeling kon blijkens de uitspraak niet anders dan concluderen dat de bouwvrijstelling niet gebruikt mag worden bij bouwprojecten.

16. Dit betekent kort gezegd, dat ook de stikstofuitstoot tijdens de bouwfase moet worden onderzocht, net als vóór 1 juli 2021. De toename van de stikstofdepositie is derhalve niet volledig onderzocht en dat moet alsnog gebeuren. Het besluit is niet volgens de wettelijke regels gemotiveerd.

V. Luifels

17. In dit verband wijst Bidfood er op, dat de planregels niet duidelijk maken of de luifels die aan veel van de bedrijfsgebouwen zijn of worden bevestigd binnen het bouwvlak moeten vallen of niet. Dat maakt voor het aantal vierkante meters dat kan worden ontwikkeld nogal wat uit, want het oppervlak van alle luifels bij elkaar is aanzienlijk. Voorgesteld wordt om de planregels op dit punt te verduidelijken.

VI. Goede ruimtelijke ordening, SULP en SULM-beleid.

18. Het nieuwe FCA wordt een belangrijke logistieke hub. Op nationaal niveau is de wettelijke basis voor verkeer- en vervoersbeleid vastgelegd in de Planwet Verkeer- en Vervoer uit 1998, waarmee het mobiliteitsbeleid op verschillende bestuursniveaus met elkaar verweven wordt. Op gemeentelijk niveau bepaalt artikel 8 van de Planwet dat van B&W van gemeenten wordt verwacht dat ze in elk geval zorg dragen voor het voeren van een zichtbaar, samenhangend en uitvoerend beleid met betrekking tot beslissingen over verkeer en vervoer. Hierbij

neemt ze onderdelen uit de plannen van de nationale en provinciale overheid in beschouwing. De Europese Commissie heeft met het Urban Mobility Package (2013) een handleiding gepubliceerd om te komen tot een duurzaam mobiliteitsplan voor de stad: Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP). Bidfood mist een onderbouwing hoe het ontwerpuitwerkingsplan past in het SUMP-beleid van de Gemeente Amsterdam. Het zelfde geldt, mutatis mutandis, voor de onderbouwing van de wijze waarop het ontwerpuitwerkingsplan past in het Sustainable Urban Logistics Plan (SULP) van de Gemeente Amsterdam. Het plan is daardoor ondeugdelijk gemotiveerd althans in strijd met een goede ruimtelijke ordening.

VII. Uitvoerbaarheid, gevolgen Didam-arrest

19. Op 24 mei 2014 hebben de gemeente enerzijds en Ballast Nedam en Volker Wessels anderzijds (inmiddels opgegaan in Marktkwartier en in de overeenkomst aangeduid al "Opdrachtnemer") de Realisatie- en Exploitatieovereenkomst FCA (datum 19 december 2013) ondertekend. In artikel 25.1 van deze overeenkomst is bepaald, dat de gemeente alle ondergrond van al het in het Plangebied nieuw te realiseren Vastgoed met aanhorigheden in erfpacht uitgeeft aan de door de Opdrachtnemer aan te wijzen partij. Deze afspraak is in strijd met de wet, waardoor de uitvoerbaarheid van alle ruimtelijke plannen die voor het FCA worden vastgesteld onmogelijk is geworden. Dat geldt ook voor onderhavig Uitwerkingsplan Food Center Amsterdam – 1e uitwerking. Toegelicht wordt als volgt.

20. Op 26 november 2021 heeft de Hoge Raad het veelbesproken "Didam-arrest" gewezen (ELCI:NL:HR:2021:1778). In het kort heeft de Hoge Raad geoordeeld dat een overheidslichaam dat een onroerende zaak wil verkopen, aan potentiële gegadigden ruimte moet bieden om mee te dingen (rechtsoverweging 3.1.4). Verder moet het overheidslichaam een passende mate van openbaarheid verzekeren met betrekking tot de beschikbaarheid van die onroerende zaak (rechtsoverweging 3.1.5). Deze verplichtingen gelden ook voor de uitgifte van gronden door de gemeente in erfpacht.

21. De gemeente mag niet overeenkomen, dat de Opdrachtnemer partijen aanwijst aan wie de gemeente gronden in erfpacht uitgeeft, zie nogmaals artikel 25.1. De gemeente moet als overheidslichaam alle potentiële gegadigden de ruimte bieden om mee te dingen naar de erfpachtrechten die worden uitgegeven op het FCA. De gemeente moet verder openbaarheid verzekeren met betrekking tot de uitgifte in erfpacht. In de praktijk wordt aan deze verplichting inmiddels invulling gegeven door publicatie op de website van de gemeente en/of lokale nieuwsbladen.

22. De overeengekomen wijze van aanwijzing van gegadigden door de Opdrachtnemer en de uitgifte van erfpacht door de gemeente aan deze gegadigden is in strijd met het gelijkheidsbeginsel en het beginsel van transparantie, dit zijn beide algemene beginselen van behoorlijk bestuur. Deze afspraak is wegens strijd met de wet nietig-, dan wel vernietigbaar en als gevolg daarvan is de gehele gebiedsontwikkeling van het bedrijventerrein onuitvoerbaar. Dat geldt in ieder geval ook voor het Uitwerkingsplan Food Center Amsterdam – 1e uitwerking.

VIII. Tot slot

23. Bidfood herhaalt dat zij zich zorgen maakt over haar positie in de toekomst op het FCA. Om die reden heeft zij geen andere optie dan voor de zekerheid rechtsmiddelen aanwenden tegen de ruimtelijke plannen die in procedure worden gebracht, omdat die plannen nu eenmaal geen rekening houden met de wens van Bidfood om gehervestigd te worden op het FCA.

24. Bidfood zou graag zien dat zij eindelijk zekerheid krijgt over haar toekomstige plaats op het FCA. Zolang er ruimtelijke plannen in procedure worden gebracht zonder dat Bidfood zeker weet dat zij gevestigd kan blijven op het FCA, zal Bidfood zich tegen die plannen blijven verzetten.

Met vriendelijke groet,

Iskander Haverkate

BIJLAGE 3

*de*Advocaten
*van*vanRiet

Opmerkingen op 1e uitwerkingsplan Food Center Amsterdam d.d. 20 september 2022

2.5.1 1e alinea: laatste zin 1e alinea verwijderen; niet juist/suggestief

2.5.1 5e alinea: Miedema en Fatels zijn niet meer gevestigd in het plangebied

2.5.2 2e alinea: verwijderen verwijzing naar de Jordaan is niet relevant

2.5.2 3e alinea: 5e zin "in ieder geval de komende jaren nog" verwijderen; niet juist

2.5.2 9e alinea: Bidfood bevindt zich ten zuidwesten van het plangebied

2.5.2 10e alinea: het Westelijk Marktkanaal wordt aan de zijde van het plangebied gebruikt voor aan- en afvoer over water. De woonboten liggen aan de overzijde van het kanaal

2.6.1 1e alinea: 7e zin toevoegen: "De kade nu gebruikt voor de aanvoer en afvoer over water".

2.6.1 1e alinea: laatste zin verwijderen; niet juist/suggestief

2.6.1 laatste alinea: 1e tot en met 3e regel "de ambitie om de westgevel van de Centrale Markthal vrij te houden voor een eventuele uitbreiding van het woongebied" verwijderen; dit is niet de ambitie van de ondernemers !

2.6.2 2e alinea: 3e zin dit geldt niet voor alle bedrijven; kleine bedrijven aanvoer vanaf de voorzijde

2.6.2 6e alinea: verwijderen; nu bedrijventerrein, wordt Bedrijven-nader uit te werken en geen onderdeel van UP1

2.6.2 (bijschrift) Afbeelding: niet akkoord; het westelijk deel maakt ook deel uit van het nieuwe bedrijfsdeel

2.6.2. 8e alinea:2e en 3e zin en de Afbeelding niet akkoord; doorlopende weg Zeebergweg ontbreekt. Zeebergweg is een 2-baanweg voor autoverkeer conform Ambitiedocument 2010 en het Masterplan Bestemmingsplan

2.6.2. 10e alinea eerste bullit 4e zin: geldt niet voor alle bedrijfsgebouwen

2.6.2. 10e alinea: eerste bullit een na laatste zin: " een verbod op inrijden van FCA via de zuidpoort door motorvoertuigen langer 8 meter en zwaarder 3,5 ton" verwijderen; niet akkoord en zonder overleg toegevoegd

2.6.2 13e alinea: zelfde onduidelijke zinnen als eerdere versie. Daarnaast bestaat er over het vrachtwagenparkeren nog geen enkele duidelijkheid. De genoemde mogelijkheden zijn in ieder geval te klein. Afbeelding verwijderen; deze heeft geen enkele status.

2.6.2 15e alinea eerste bullit: "onder meer" vervangen door "het gebruik van de kade en voor"

2.6.2 16e alinea 2e en 3e zin: zie eerdere opmerkingen. Verwijderen diepte van ca 50 meter.

2.6.2 (bijschrift) Afbeelding: niet akkoord; het westelijk deel maakt ook deel uit van het nieuwe bedrijfsdeel

2.6.2 19e alinea: 1e zin verwijderen; nu bedrijventerrein, wordt Bedrijven-nader uit te werken en geen onderdeel van UP1

2.6.2 19e alinea: "onder meer" vervangen door "het gebruik van de kade en voor"

2.6.2 21e alinea 2e zin: "alle gebouwen" vervangen door "alle nieuw te bouwen gebouwen"

2.6.2 21e alinea 3e zin: "exclusief de Centrale Markthal" vervangen door "exclusief Koelhuis,

Centrale Markthal en Pasja-gebouw"

2.6.3 2e alinea: "6.000 m2 bvo buik- en servicebedrijven in het Koelhuis en de vooralsnog te behouden zone ten zuidwesten van het Koelhuis"; niet akkoord en zonder overleg toegevoegd

2.6.4 1e alinea: verwijderen "Het gaat daarbij niet alleen om het parkeren van de nieuwe bedrijfsgebouwen maar ook om het parkeren van de bedrijfsfuncties in de (voorlopig) te handhaven gebouwen, zoals de Centrale Markthal, het Koelhuis en de overige bedrijfsgebouwen aan de westzijde": niet akkoord en zonder overleg toegevoegd. Het is partijen gevoeglijk bekend dat parkeren voor bezoekers en werknemers van de Markthal onder de woningen plaatsvindt en als zodanig in het bestemmingsplan is opgenomen !

2.6.4 2e alinea: zie eerdere opmerkingen. Zolang er geen duidelijkheid is over het overdekte parkeren kan het parkeren van vrachtwagens met koeling niet verboden worden.

2.6.5 herschrijven en verbeeldingen toevoegen ter verduidelijking; erg onsamenhangend en roept veel vragen op voor omwonenden door combinatie nieuwe stukken en knippen/plakken uit eerdere versies

2.6.5 7e alinea eerste zin: wiens wens ?

2.6.5 10e alinea punt 2: " een verbod op inrijden van FCA via de zuidpoort door motorvoertuigen langer 8 meter en zwaarder 3,5 ton" verwijderen; niet akkoord en zonder overleg toegevoegd

2.6.6 (bijschrift) Afbeelding: data in de afbeelding kloppen niet; het opstarten van het tekenwerk en de productie van de prefab-onderdelen duren zeker nog een jaar.

2.6.7 5e alinea: wijziging hellingbaan ten opzichte van BKP noordzijde ontbreekt

2.6.8 (bijschrift) Afbeelding niet akkoord; doorlopende weg Zeebergweg ontbreekt. Het plangebied van het Bestemmingsplan bevat ook de Zeeburgweg.

3.2.1 5e alinea: povere conclusie; op het Foodcenter gebeurd veel meer dan het verleggen van verkeersstromen

3.3 toetsing beleid Logistiek ontbreekt

4.2.1 3e alinea: verwijderen "(inclusief Centrale Markthal en Koelhuis)"; niet juist

4.2.1 8e en 9e alinea: 200 ppl'en zijn er ruimschoots minder dan 266

4.2.1 9e alinea: noordwestelijk bedrijfsgebouw dient in eigen (dak)parkeren te voorzien

4.2.1 10e alinea: verwijderen. Tijdelijke situatie is niet met de ondernemers besproken en niet akkoord; in het bijzonder voor wat betreft het bezoekersparkeren.

4.2.2 3e alinea verwijderen "inclusief een gedeeltelijke invulling van de Centrale Markthal en het Koelhuis";

4.4.3 8e alinea eerste bullit: Mooijer en Sier worden niet gevestigd

4.4.3 8e alinea derde bullit: bedrijf van As voldoet niet aan de vestigingsvoorwaarden voor hervestiging en kan derhalve niet gevestigd worden

4.4.4 nieuw geluidsonderzoek is niet met de ondernemers gedeeld

4.4.4 15e alinea: variant 2 is niet akkoord, is zonder overleg toegevoegd en dient niet het belang van de ondernemers. Er is altijd gesproken over variant 3

5.1.2 1e alinea: de REOK is niet aangegaan met een consortium maar met 2 partijen

afzonderlijk. Waaruit blijkt de financiële geschiktheid ?.

5.1.2 2e alinea: er wordt verwezen naar de REOK maar deze is niet openbaar en ook geen bijlage. Zakelijke samenvatting ontbreekt bij de bijlagen.

6.1 2e alinea bij k. eerste zin: na grondoppervlakte toevoegen "van alle nieuw te bouwen gebouwen"

Bijlage 3

VERENIGING HERSTRUCTURERING
FOOD CENTER AMSTERDAM

Uitsluitend per e-mail: sana.derksen@ballast-nedam.nl, avink@vwvastgoed.nl,
Cc.: j.roben@amsterdam.nl

Marktkwartier C.V.
T.a.v. mevrouw S. Derksen en de heer A. Vink
Ringwade 71
3439 LM NIEUWEGEIN

C.c. Gemeente Amsterdam, mevrouw J. Röben.

Amsterdam, 11 maart 2022

Geachte mevrouw Derksen en heer Vink,

Op 27 januari 2022 ontvingen wij een link naar de stukken voor UP3 (wonen west) met het verzoek daarop te reageren. Ten aanzien van deze stukken hebben wij de volgende vragen en/of opmerkingen.

1. Plangrens (pag 9, 12, 19 en 33): de plangrens loopt door de poort van het Foodcenter; hoe gaat MK de (tijdelijke) toegankelijkheid van het Foodcenter vormgeven zodanig dat het gebruik niet wijzigt zolang het nieuwe Foodcenter gereed is ?

2. Parkeren bezoekers woningen en werknemers en bezoekers Centrale Markthal (pag 30 en 59): het onderzoek naar de mogelijkheden om parkeren op het parkeerdek van het Foodcenter te combineren is geen onderdeel van het uitwerkingsplan voor de woningen. Los van de uitkomst van dit onderzoek gaan wij ervanuit dat het benodigde aantal parkeerplaatsen voor de bezoekers van de woningen en de werknemers en bezoekers van de Centrale Markthal onder de woningen gerealiseerd zal worden overeenkomstig het bestemmingsplan.

3. Rotonde Jan van Galenstraat (pag 31): is het ontwerp van de rotonde al bekend en gedeeld met de ondernemers?

4. Fasering (pag 3): De beoogde volgorde voor fasering en genoemde data voor start bouw komen niet overeen met de (nog te maken) afspraken met de gebouweigenaren. Graag ontvangen wij een voorstel van hoe MK dat ziet.

5. Verplaatsing bedrijven (pag 34): waaruit blijkt dat de nieuwe bedrijfsgebouwen begin 2024 alle gereed en in gebruik zijn ?

6. Tijdelijke infrastructuur (pag 39): graag zien wij hier ook de bereikbaarheid van het Food Center in opgenomen.

7. Parkeren en bezoekersparkeren (overschot op parkeerdek?). In de plantoelichting is het volgende bepaald:

> *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. Uiteindelijk zijn er meer plekken beschikbaar dan dat er volgens de minimum normen is voorgeschreven. Ook is het mogelijk om het minimaal benodigde aantal parkeerplaatsen vanwege personeel en bezoekers van de Centrale Markthal en bezoekers van de functies in het woongebied in 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 voldoende capaciteit te bieden.*

Wij vernemen graag van Marktkwartier of bezoekersparkeren voor de woningen hierin tevens is begrepen. Graag ontvangen wij een integrale parkeerbalans van het plangebied.

8. Warmte, Energie. In de plantoelichting (4.15.2 Energie) is het volgende bepaald:

> *Voor het thema energie wordt onderzocht of er een slimme verbinding gelegd kan worden tussen de bedrijven en de woningen. De restwarmte die een mogelijke koelcentrale van de bedrijven produceert, kan gebruikt worden voor de verwarming van de bedrijfspanden en deels ook voor de verwarming van de woningen. De grootste warmtevraag van de energieneutrale woningen wordt opgewekt met een warmte-koude opslag in de bodem en met warmtepompen. Zonnepanelen op de daken zorgen ervoor dat er duurzame energie opgewekt wordt. De CO2-footprint van het FCA wordt met 70% gereduceerd door het mijden van fossiele brandstoffen en door de inkoop van groene stroom.*

Dit deel van de plantoelichting lijkt achterhaald, omdat van uitkoppeling met de woningen in nDKWE naar de huidige stand voor zover VH bekend geen sprake is, terwijl zoals bekend VH in overleg met MK het initiatief neemt voor een DKWE systeem. Wat zijn de gevolgen voor UP3 als de uitkoppeling niet tot stand komt? Als Marktkwartier alsnog de uitkoppeling zou voorzien, dan horen we dat graag zodat we daarover in overleg kunnen gaan bij de uitwikkeling van DKWE.

9. Milieu. In de plantoelichting is het volgende bepaald:

> *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.*

Heeft MK aangetoond en onderbouwd dat het vaststellen van UP3 geen gevolgen heeft voor de vergunbaarheid van de activiteiten op het FCA, althans zonder beperkingen? Zo niet, dan geldt hier hetzelfde beginsel: eerst nFCA vaststellen en vergunbaar maken en daarna de woningen. Daarnaast vraagt VH zich af wat de invloed is van 6.000 m2 collectieve ruimte op zuidwesten nFCA in relatie tot woningen, afstanden, hinder? Westzijde is nog niet ingevuld dus nu stellen dat geen aanvullende maatregelen voor FCA nodig zijn lijkt prematuur. Verhouding deelplan FCA 2e wijziging

10. Planning en fasering, goede ruimtelijke ordening. Onder verwijzing naar onze brief aan u van 10 februari 2022 brengen wij graag nog het volgende onder de aandacht.

> UP3 voorziet in woningbouw op het huidige terrein van het FCA ten zuiden van de centrale Markthal.
>
> De herontwikkeling van het nFCA is nog niet vastgesteld in de vorm van een plaatsings- en transitieplan en ondertekende DIA's waarin product, prijs, plaats en planning met de ondernemers zijn overeengekomen. MK is daarvoor verantwoordelijk. Vaststelling en realisatie van de ingevolge UP3 voorziene woningbouw betekent niettemin dat nu reeds een groot deel van het huidige FCA wordt wegbestemd terwijl nog onvoldoende rechtszekerheid bestaat ten aanzien van de invulling van het nFCA en de daarbij geldende randvoorwaarden en planning.
>
> Het door MK naar voren halen van UP3 is niet conform de afspraken en wijze van herstructurering zoals die gelden tussen de ondernemers en MK. De woningbouw volgt de herstructurering van het FCA en kan daarvan niet worden losgekoppeld en naar voren gehaald worden. De HLO en het VIA gaan uit van een herstructurering van het FCA plaatsvindt met inachtneming van de gevolgtijdelijkheid in de daar opgenomen indicatieve planning. VH

stelt vast, dat de planning voor nFCA niet in acht genomen wordt en verlangt dat MK bevestigt dat UP3 wordt aangehouden tot dat de benodigde DIA's zijn ondertekend

Verder is geen sprake van goede ruimtelijke ordening wanneer een groot deel van het FCA wordt herbestemd naar woningbouw terwijl nog geen zekerheid bestaat over de herbestemming van het resterend deel, terwijl in het masterplan en in alle beleidsdocumenten van de gemeente Amsterdam die twee ontwikkelingen als onlosmakelijk aan elkaar verbonden zijn.

11. Graag vernemen wij hoe Marktkwartier het uitwerken van het bestemmingsplan in dit stadium voorziet in relatie tot het voorgaande.

Tot slot

De ondernemers verzetten zich uiteraard niet tegen woningbouw an sich op het zuidelijk deel van het Food Center. Deze woningbouw vormt echter naar de mening van de ondernemers het sluitstuk van de herstructurering: eerst dient de herstructurering van het FCA voldoende concreet te zijn bepaald, daarna kan de woningbouw in productie worden genomen. De ondernemers maken zich zorgen over de huidige gang van zaken, waarbij die volgorde wordt omgekeerd en het vaststellen van UP3 mogelijk nadelige gevolgen heeft voor de herstructurering (parkeren, energie, ontsluiting etc.). De vereniging treedt graag hierover met u in overleg.

Wij zien uw reactie graag tegemoet.

Met vriendelijke groet,

Erik Fischer

Voorzitter Vereniging Herstructurering Food Center Amsterdam

Bijlage 4

College van B&W van de
Gemeente Amsterdam
T.a.v. de directeur van Ruimte & Duurzaamheid
T.a.v. Ronald de Graaf
Postbus 2758
1000 CT Amsterdam

Doorkiesnummer: 020 – 30 50 120
iskander@hemwood.nl

Dossier: 20224032

Tevens per mail: foodcenter@amsterdam.nl

Amsterdam, 9 januari 2023

Betreft: zienswijzen ontwerpuitwerkingsplan Food Center Amsterdam – 3e uitwerking (Woongebied West)

Geachte heer De Graaf,

Namens cliënte, de besloten vennootschap **Bidfood B.V.,** gevestigd te Ede, dien ik hierdoor zienswijzen in tegen het Ontwerpuitwerkingsplan Food Center Amsterdam – 3e uitwerking (Woongebied West). Bidfood heeft zoals bekend zelf een vestiging op het terrein van het FCA en is in zoverre direct betrokken bij alle mogelijke ontwikkelingen binnen dit plangebied.

De vestiging van Bidfood ligt in het bestemmingsvlak – Bedrijventerrein – van het op 1 juni 2016 vastgestelde bestemmingsplan Food Center Amsterdam (2e Herstelbesluit). De planologische bouw- en gebruiksmogelijkheden van het bestemmingsvlak waarbinnen Bidfood ligt worden door het ontwerpuitwerkingsplan niet gewijzigd, maar het ontwerpuitwerkingsplan heeft wel diverse praktische gevolgen voor Bidfood. Daarop wordt in deze zienswijzen ingegaan. Daarbij speelt een rol dat het voornemen bestaat om het nieuwe bedrijventerrein planologische gestalte te geven in een tweetal plannen die een uitwerking zijn van het moederplan - waarvan het onderhavige ontwerpuitwerkingsplan het tweede is – en een nieuw plan voor het conserverende bestemmingsvlak Bedrijventerrein.

Het ligt daardoor voor de hand dat het onderhavige ontwerpuitwerkingsplan zo niet juridisch/beleidsmatig, dan toch feitelijk bepalend zal zijn voor die toekomstige plannen en daarmee ook voor het perceel van Bidfood, althans voor de gronden waarop Bidfood kan worden geherhuisvest. Daar komt bij dat in de toelichting op het ontwerpuitwerkingsplan veelvuldig wordt verwezen naar de samenhang met de overige deelgebieden van het nieuw FCA, waarvoor de plannen nog uitgewerkt moeten worden. Hierdoor worden voor die deelgebieden onjuiste verwachtingen gewekt en kaders gesteld.

De zienswijzen richten zich tegen de regels, de toelichting en de verbeelding van het ontwerpuitwerkingsplan en betreffen alle ruimtelijke gevolgen van het ontwerpuitwerkingsplan, waaronder de gevolgen voor luchtkwaliteit en milieu. Ik licht inhoudelijk specifieker toe als volgt.

I. Volgordelijkheid, integrale gebiedsontwikkeling

1. Bidfood wijst er nogmaals op, dat het beleidsmatig uitgangspunt van de herontwikkeling van het FCA altijd is geweest, dat er een integrale gebiedsontwikkeling zou worden uitgevoerd. Dat voornemen wordt stelselmatig doorkruist doordat er steeds deelplannen in procedure worden gebracht. Bidfood herhaalt, dat zij er op mag vertrouwen, dat er pas tot verdere planontwikkeling wordt overgegaan, als duidelijk is dat Bidfood een plek krijgt binnen het "nieuwe" FCA en waar die plaats dan is.

2. Bidfood tast wat dat betreft nog steeds in het duister en heeft weinig andere opties dan stelselmatig opkomen tegen de deelplannen die in procedure worden gebracht. Bidfood had ook liever gezien dat er inderdaad één integrale gebiedsontwikkeling in procedure was gebracht, waarbij voor alle betrokken ondernemers een plek zou worden aangewezen in de nieuwe situatie, in ieder geval voor Bidfood. Dat die integrale gebiedsontwikkeling vervolgens gefaseerd wordt uitgevoerd, zou een minder groot probleem zijn geweest, omdat Bidfood dan zekerheid zou hebben gehad over de mogelijkheden om het activiteiten binnen het FCA voor te zetten.

3. Echter, door nu reeds een uitwerkingsplan vast te stellen zonder dat reeds zicht bestaat op de manier waarop alle betrokken ondernemers, in ieder geval Bidfood, in de nieuwe situatie zullen worden gehuisvest, wordt zowel feitelijk als juridisch een beperking aangebracht in de mogelijkheden waarop aan deze opgave kan worden voldaan.

4. Bidfood maakt zich nog steeds ernstige zorgen over haar voortbestaan op het FCA en de toekomst van haar werknemers. In dit verband wordt verwezen naar rechtsoverweging 4.1. van de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van 21 april 2021 (202004685/1), waarin de Afdeling begrip toont voor het feit dat Bidfood zekerheid wenst dat haar bedrijf na de herontwikkeling wordt hergevestigd op het noordelijke deel van het FCA-terrein. Aan die wens tot zekerheid is tot nu toe op geen enkele manier tegemoet gekomen door de gemeente en/of Marktkwartier. Bidfood is van mening dat het in procedure brengen van dit ontwerpuitwerkingsplan in strijd is met het beleid van de gemeente en de gemaakte afspraken en om die reden onrechtmatig.

5. Daarnaast sorteert het ontwerpuitwerkingsplan ook voor op heel veel andere onderwerpen waarover het Marktkwartier en de Vereniging Herstructurering Food Center Amsterdam (**VH**) – welke vereniging de belangen van de op het FCA gevestigde ondernemers bij de herontwikkeling behartigt - nog geen overeenstemming hebben bereikt of die nog aan de leden van VH moeten worden voorgelegd (VH zal zelf een zienswijze indienen waarin deze punten worden toegelicht). Door het College van B&W van de Gemeente Amsterdam te verzoeken om het ontwerpuitwerkingsplan in procedure te brengen geeft Marktkwartier geeft daardoor geen goede uitvoering aan de overeenkomsten die zij met betrekking tot de herontwikkeling van het FCA heeft gesloten met de Gemeente Amsterdam en met VH.

6. Een en ander is in strijd met een goede ruimtelijke ordening en het ontwerpuitwerkingsplan is om die reden niet uitvoerbaar.

II. Stikstofonderzoek

7. Bijlage 18 bij de toelichting betreft een AERIUS-calculatie voor de gebruiksfase, de stikstofuitstoot tijdens de bouwfase is niet onderzocht. Op 2 november 2022 heeft de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State geoordeeld, dat de Bouwvrijstelling die sinds 1 juli 2021 van kracht was niet voldoet aan het Europese natuurbeschermingsrecht (zaaknummer 202107079/1/R4). De Afdeling kon blijkens de uitspraak niet anders dan concluderen dat de bouwvrijstelling niet gebruikt mag worden bij bouwprojecten.

8. Dit betekent kort gezegd, dat ook de stikstofuitstoot tijdens de bouwfase moet worden onderzocht, net als vóór 1 juli 2021. De toename van de stikstofdepositie is derhalve niet volledig onderzocht en dat moet alsnog gebeuren. Het besluit is niet volgens de wettelijke regels gemotiveerd.

III. Geluid

9. In paragraaf 4.4. wordt uitgebreid stilgestaan bij het aspect van de geluidsbelasting op de gevels van de nieuwe woningen door onder meer de bestaande bedrijven. In paragraaf 4.4.3 wordt stilgestaan bij het geluid van de bedrijven op het nieuwe FCA. Daar blijkt, dat de berekende geluidsbelasting ten gevolge van FCA hoger is dan de richtwaarden van het beoordelingskader in de handreiking van de VNG.

10. Duidelijk is, dat de geluidsbelasting van bestaande en nieuwe bedrijven op FCA op de woningen eigenlijk te hoog is. Onduidelijk is wat dit betekent voor de huidige bedrijfsvoering van Bidfood, de uitbreidingsmogelijkheden van Bidfood en de situatie na eventuele herlocatie van Bidfood. Dat moet nader worden uitgezocht. In zoverre is de motivering in de plantoelichting niet toereikend.

IV. Goede ruimtelijke ordening, SULP en SULM-beleid.

Het nieuwe FCA wordt een belangrijke logistieke hub. Op nationaal niveau is de wettelijke basis voor verkeer- en vervoersbeleid vastgelegd in de Planwet Verkeer- en Vervoer uit 1998, waarmee het mobiliteitsbeleid op verschillende bestuursniveaus met elkaar verweven wordt. Op gemeentelijk niveau bepaalt artikel 8 van de Planwet dat van B&W van gemeenten wordt verwacht dat ze in elk geval zorg dragen voor het voeren van een zichtbaar, samenhangend en uitvoerend beleid met betrekking tot beslissingen over verkeer en vervoer. Hierbij neemt ze onderdelen uit de plannen van de nationale en provinciale overheid in beschouwing. De Europese Commissie heeft met het Urban Mobility Package (2013) een handleiding gepubliceerd om te komen tot een duurzaam mobiliteitsplan voor de stad: Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP). Bidfood mist een onderbouwing hoe het ontwerpuitwerkingsplan past in het SUMP-beleid van de Gemeente Amsterdam. Het zelfde geldt, mutatis mutandis, voor de onderbouwing van de wijze waarop het ontwerpuitwerkingsplan past in het Sustainable Urban Logistics Plan (SULP) van de Gemeente Amsterdam. Het plan is daardoor ondeugdelijk gemotiveerd althans in strijd met een goede ruimtelijke ordening.

V. Uitvoerbaarheid, gevolgen Didam-arrest

11. Op een groot deel van de gronden waarop het onderhavige ontwerpuitwerkingsplan betrekking heeft zijn thans nog bedrijven gevestigd (zie onderdeel 2.4.1. van de plantoelichting). Zoals (onder meer) in onderdeel 2.5.7. van de toelichting aangegeven wordt er voor de uitvoerbaarheid van het uitwerkingsplan van uitgegaan dat deze bedrijven deels zullen worden gehervestigd op het noordelijke deel van het huidige FCA, waarmee de huidige locatie vrijkomen voor de realisatie van Woonwijk West van het Marktkwartier. In de toelichting wordt er van uitgegaan dat al in 2022 zou zijn begonnen met de nieuwbouw van de nieuwe bedrijfsruimten. Echter, de hervestiging van de bedrijven staat op losse schroeven en is zeer onzeker. In dit verband zij verwezen naar de zienswijzen die Bidfood en de Vereniging Herstructurering Food Center Amsterdam hebben ingediend naar aanleiding van het concept van het 1e uitwerkingsplan voor het Food Center Amsterdam en, voorts, naar het feit dat Marktkwartier nietige – dan wel vernietigbare – overeenkomsten heeft gesloten inzake de hervestiging van de bedrijven.

12. Op 24 mei 2014 hebben de gemeente enerzijds en Ballast Nedam en Volker Wessels anderzijds (inmiddels opgegaan in Marktkwartier en in de overeenkomst aangeduid als "Opdrachtnemer") de Realisatie- en Exploitatieovereenkomst FCA (datum 19 december 2013) ondertekend. In artikel 25.1 van deze overeenkomst is bepaald, dat de gemeente alle ondergrond van al het in het Plangebied nieuw te realiseren Vastgoed met aanhorigheden in erfpacht uitgeeft aan de door de Opdrachtnemer aan te wijzen partij. Deze afspraak is in strijd met de wet, waardoor de uitvoerbaarheid van alle ruimtelijke plannen die voor het FCA worden vastgesteld onmogelijk is geworden. Dat geldt ook voor onderhavig Uitwerkingsplan Food Center Amsterdam – 3e uitwerking. Toegelicht wordt als volgt.

13. Op 26 november 2021 heeft de Hoge Raad het veelbesproken "Didam-arrest" gewezen (ELCI:NL:HR:2021:1778). In het kort heeft de Hoge Raad geoordeeld dat een overheidslichaam dat een onroerende zaak wil verkopen, aan potentiële gegadigden ruimte moet bieden om mee te dingen (rechtsoverweging 3.1.4). Verder moet het overheidslichaam een passende mate van openbaarheid verzekeren met betrekking tot de beschikbaarheid van die onroerende zaak (rechtsoverweging 3.1.5). Deze verplichtingen gelden ook voor de uitgifte van gronden door de gemeente in erfpacht.

14. De gemeente mag niet overeenkomen, dat de Opdrachtnemer partijen aanwijst aan wie de gemeente gronden in erfpacht uitgeeft, zie nogmaals artikel 25.1. De gemeente moet als overheidslichaam alle potentiële gegadigden de ruimte bieden om mee te dingen naar de erfpachtrechten die worden uitgegeven op het FCA. De gemeente moet verder openbaarheid verzekeren met betrekking tot de uitgifte in erfpacht. In de praktijk wordt aan deze verplichting inmiddels invulling gegeven door publicatie op de website van de gemeente en/of lokale nieuwsbladen.

15. De overeengekomen wijze van aanwijzing van gegadigden door de Opdrachtnemer en de uitgifte van erfpacht door de gemeente aan deze gegadigden is in strijd met het gelijkheidsbeginsel en het beginsel van transparantie, dit zijn beide algemene beginselen van behoorlijk bestuur. Deze afspraak is wegens strijd met de wet nietig-, dan wel vernietigbaar en als gevolg daarvan is de gehele gebiedsontwikkeling van het bedrijventerrein onuitvoerbaar. Dat geldt in ieder geval ook voor het Uitwerkingsplan Food Center Amsterdam – 3e uitwerking. De

gemeente handelt bovendien onrechtmatig als zij op deze wijze uitvoering geeft aan de Realisatieovereenkomst, want die is in strijd met de wet.

VI. Tot slot

16. Bidfood herhaalt dat zij zich zorgen maakt over haar positie in de toekomst op het FCA. Om die reden heeft zij geen andere optie dan voor de zekerheid rechtsmiddelen aanwenden tegen de ruimtelijke plannen die in procedure worden gebracht, omdat die plannen nu eenmaal geen rekening houden met de wens van Bidfood om gehervestigd te worden op het FCA.

17. Bidfood zou graag zien dat zij eindelijk zekerheid krijgt over haar toekomstige plaats op het FCA. Zolang er ruimtelijke plannen in procedure worden gebracht zonder dat Bidfood zeker weet dat zij gevestigd kan blijven op het FCA, zal Bidfood zich tegen die plannen blijven verzetten.

Met vriendelijke groet,

Iskander Haverkate

Bijlage 5

College van B&W van de
Gemeente Amsterdam
T.a.v. de directeur van Ruimte & Duurzaamheid
Postbus 2758
1000 CT Amsterdam

Doorkiesnummer: 020 – 30 50 120
iskander@hemwood.nl

Dossier: 20224032

Tevens per mail: foodcenter@amsterdam.nl

Amsterdam, 31 januari 2023

Betreft: **aanvulling** op zienswijzen ontwerpuitwerkingsplan Food Center Amsterdam – 3e uitwerking (Woongebied West) d.d. 9 januari 2023

Geachte heer, mevrouw,

Namens cliënte, de besloten vennootschap **Bidfood B.V.,** gevestigd te Ede, dien ik hierdoor aanvullende zienswijzen in tegen het Ontwerpuitwerkingsplan Food Center Amsterdam – 3e uitwerking (Woongebied West). Eerder deed ik u namens Bidfood zienswijzen tegen dit ontwerp toekomen bij brief van 9 januari 2023 (**bijlage 1**).

Deze aanvullende opmerkingen betreffen overigens grotendeels dezelfde onderwerpen die reeds aan de orde zijn gesteld in mijn brief van 9 januari 2023.

I. Zienswijze van Vereniging Herstructurering Food Center Amsterdam en Coöperatieve Vereniging Food Center Amsterdam U.A.

1. Bidfood heeft inmiddels kennisgenomen van de zienswijze die deze verenigingen (de **Verenigingen**) – de belangen van de op het FCA gevestigde ondernemers bij de herontwikkeling behartigen – tegen het ontwerpuitwerkingsplan hebben ingediend (**bijlage 2**) en sluit zich daarbij aan. Teneinde herhaling zoveel als mogelijk te voorkomen, dient de zienswijze van de Verenigingen hier als herhaald en ingelast te worden beschouwd.

II. Volgordelijkheid, integrale gebiedsontwikkeling

2. In de brief van 9 januari 2023 heb ik namens Bidfood gewezen op het feit dat het ontwerpuitwerkingsplan voorsorteert op heel veel andere onderwerpen waarover het Marktkwartier C.V. (**Marktkwartier**) en de Vereniging Herstructurering Food Center Amsterdam (**VH**) nog geen overeenstemming hebben bereikt of die nog aan de leden van VH moeten worden voorgelegd en dat Marktkwartier, door het College van B&W van de Gemeente Amsterdam te verzoeken om het ontwerpuitwerkingsplan in procedure te brengen, geen goede uitvoering geeft aan de overeenkomsten die zij met betrekking tot de herontwikkeling van het FCA heeft gesloten met de Gemeente Amsterdam en met VH.

Hemwood – Keizersgracht 477 – 1017 DL Amsterdam
T +31 (0)20 30 50 120 – F +31 (0)20 30 50 129 – E info@hemwood.nl – www.hemwood.nl

3. Meer specifiek verwijst Bidfood in dit kader naar de 'Overeenkomst Bestemmingsplan Food Center Amsterdam', die Vereniging Herstructurering Foodcenter Amsterdam, Marktkwartier en de Gemeente hebben gesloten op 12 april 2016 (**bijlage 3**). Op grond van die overeenkomst dient het voortbestaan van het nieuw FCA eerst gewaarborgd te zijn alvorens de woningbouwplannen in procedure worden gebracht. De Gemeente heeft zich in die overeenkomst aan deze gang van zaken gecommitteerd en het College handelt in strijd met de daarbij gemaakte afspraken door in dit stadium het ontwerpuitwerkingsplan in procedure te brengen.

4. Een en ander is in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel, de rechtszekerheid, een goede ruimtelijke ordening en het ontwerpuitwerkingsplan is om die reden niet uitvoerbaar.

III. Geluid

5. In de brief van 9 januari 2023 heb ik namens Bidfood gewezen op de onduidelijkheid die ontstaat doordat de berekende geluidsbelasting ten gevolge van FCA hoger is dan de richtwaarden van het beoordelingskader in de handreiking van de VNG; onduidelijk is wat dit betekent voor de huidige bedrijfsvoering van Bidfood, de uitbreidingsmogelijkheden van Bidfood en de situatie na eventuele herlocatie van Bidfood. Dat moet nader worden uitgezocht. In zoverre is de motivering in de plantoelichting niet toereikend.

6. Zoals ook is toegelicht in de zienswijze van de Verenigingen is dit punt illustratief voor de klacht inzake het gebrek aan integraliteit: als het ontwerpuitwerkingsplan en daarmee artikel 7.2.4, onder e en f, van de planregels eerder in werking treedt dan dat de gehele herstructurering van het FCA – met inbegrip van het grote middengebied – planologisch onherroepelijk is, bestaat het risico dat de nog positief te bestemmen bedrijvigheid aan strengere geluidsvoorschriften wordt onderworpen, hieraan maatwerkvoorschriften worden gesteld en - in het meest ongunstige scenario – zelfs niet eens meer positief kan worden bestemd.

7. Een en ander is in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel, de rechtszekerheid, een goede ruimtelijke ordening en het ontwerpuitwerkingsplan is om die reden niet uitvoerbaar.

IV. Goede ruimtelijke ordening, SULP en SULM-beleid.

8. In de brief van 9 januari 2023 heb ik namens Bidfood gewezen op het ontbreken van een onderbouwing van de wijze waarop het ontwerpuitwerkingsplan past in beleid van de Gemeente Amsterdam met betrekking tot beslissingen over verkeer en vervoer. Voor een nadere onderbouwing verwijst Bidfood naar onderstaande blog van Walther Ploos van Amstel, Professor in City Logistics aan de Hogeschool van Amsterdam (zie ook **bijlage 4**):

> https://www.waltherploosvanamstel.nl/wat-moet-er-komen-in-de-stadslogistieke-plannen-van-de-4g/

9. Ploos van Amstel is van oordeel dat de Gemeente Amsterdam de plannen voor de herontwikkeling van het FCA op het punt van de logistiek niet goed heeft doordacht, zo blijkt uit zijn blog van 1 november 2022 naar aanleiding van UP1 (**bijlage 5**):

> https://www.waltherploosvanamstel.nl/kloppen-de-plannen-van-het-amsterdamse-food-center/

Hij stelt daarin:

> *"In de plannen ontbreekt een onderbouwing van de regionale cargohubstructuur voor food service en horeca (waarvan het FCA een onderdeel moet zijn)."*

en

> *"Kloppen de plannen van het Amsterdamse Food Center? Nog niet. Er staan nog veel vragen open over de toekomstige rol van het FCA en de toekomstige verkeersstromen rond het FCA. De vraag is zelfs of hiermee de bevoorrading van food service en horeca echt gaat verbeteren."*

10. Dat de Gemeente Amsterdam hier nog niet goed over heeft nagedacht kwam op 18 januari 2023 op een pijnlijke wijze naar voren tijdens een vergadering inzake de laadinfrastructuur op het FCA. Hierbij waren aanwezig:
    - op het FCA gevestigde ondernemers;
    - Liander;
    - de Gemeente Amsterdam;
    - VH en
    - Marktkwartier.

    De Gemeente Amsterdam heeft tijdens deze bijeenkomst een presentatie gegeven waaruit bleek dat in 2025 alle wagens die worden aangeschaft zero emissie moeten zijn om toegang te hebben tot de binnenstad van Amsterdam en dat dit dus ook gold voor de ontsluiting van het FCA aan de noordzijde (Haarlemmerweg). Dit leidde tot stevige discussies aangezien de Gemeente Amsterdam steeds heeft toegezegd dat dit niet het geval zou zijn; immers, het FCA moet worden bevoorraad door grote wagens vanuit buiten Amsterdam en sommige ondernemers leveren ook producten naar buiten Amsterdam. De ondernemers hebben tijdens de vergadering nogmaals duidelijk benadrukt dat het nieuwe standpunt van de Gemeente Amsterdam niet logisch is. Immers, het FCA draagt bij aan groen vervoer de stad in, omdat de fietsen en elektrische wagens vanuit de locatie van het FCA de stad in kunnen gaan; dit zou niet goed te realiseren zijn vanuit een hub buiten de ring. De Gemeente Amsterdam gaf aan dat een mogelijke oplossing kan zijn ontheffing te geven aan bepaalde bedrijven, maar kon geen duidelijkheid geven aangaande de criteria die zouden worden gehanteerd om voor een dergelijke ontheffing in aanmerking te komen.

11. Een ander aandachtspunt tijdens deze vergadering waar de Gemeente Amsterdam nog geen goede oplossingen voor blijkt te hebben, betreft het tekort aan laadvermogen voor elektrische wagens. De ter vergadering door de Gemeente Amsterdam aangedragen 'oplossingen' wentelen het probleem af op de ondernemers:

1: slim laden;
2: batterijen neerzetten tijdens de piek;
3: collectieve laadpalen neerzetten;
4: niet-gegarandeerde aansluitingen, zodat je alleen in de nacht kan laden;
5: energie hubs/samenwerking tussen meerdere bedrijven; en
6: andere mogelijkheden van vervoer.

Deze door de Gemeente Amsterdam aangedragen 'oplossingen' waren geenszins doordacht: in de levendige discussie die hierover ontstond gaf Liander aan dat het benodigde laadvermogen niet binnen 10 jaar zal kunnen worden gerealiseerd en Marktkwartier gaf ook aan hier in haar plannen geen rekening mee te hebben gehouden. Ondernemer De Kweker gaf meerdere malen aan dat zij vervoer over water willen, maar dat de Gemeente Amsterdam dit tegenhoudt omdat zij een fietspad langs het water wenst te realiseren zodat De Kweker vanuit het nieuwe pand geen toegang zal hebben tot het water.

12. Het punt dat De Kweker meermaals nadrukkelijk tijdens de vergadering maakte werd door de Gemeente Amsterdam niet tegengesproken. Dat is opvallend omdat het fietspad inzet was van de discussie die werd gevoerd tijdens de (voortgezette) mondelinge behandeling van het tweede wijzigingsplan voor het Food Center Amsterdam bij de Afdeling rechtspraak van de Raad van State op 29 september 2022 en de Gemeente Amsterdam toen nadrukkelijk heeft verklaard dat had afgezien van haar voornemen om hier een fietspad te realiseren.

Hoe dan ook, de Gemeente Amsterdam bleek op de vergadering van 18 januari 2023 duidelijk niet op de hoogte van alle uitdagingen om vanuit het FCA zero emissie te gaan rijden. Het plan is daardoor ondeugdelijk gemotiveerd althans in strijd met de zorgvuldigheid en met een goede ruimtelijke ordening.

Met vriendelijke groet,

Iskander Haverkate

BIJLAGE 1

College van B&W van de
Gemeente Amsterdam
T.a.v. de directeur van Ruimte & Duurzaamheid
T.a.v. Ronald de Graaf
Postbus 2758
1000 CT Amsterdam

Doorkiesnummer: 020 – 30 50 120
iskander@hemwood.nl

Dossier: 20224032

Tevens per mail: foodcenter@amsterdam.nl

Amsterdam, 9 januari 2023

Betreft: zienswijzen ontwerpuitwerkingsplan Food Center Amsterdam – 3e uitwerking (Woongebied West)

Geachte heer De Graaf,

Namens cliënte, de besloten vennootschap **Bidfood B.V.,** gevestigd te Ede, dien ik hierdoor zienswijzen in tegen het Ontwerpuitwerkingsplan Food Center Amsterdam – 3e uitwerking (Woongebied West). Bidfood heeft zoals bekend zelf een vestiging op het terrein van het FCA en is in zoverre direct betrokken bij alle mogelijke ontwikkelingen binnen dit plangebied.

De vestiging van Bidfood ligt in het bestemmingsvlak – Bedrijventerrein – van het op 1 juni 2016 vastgestelde bestemmingsplan Food Center Amsterdam (2e Herstelbesluit). De planologische bouw- en gebruiksmogelijkheden van het bestemmingsvlak waarbinnen Bidfood ligt worden door het ontwerpuitwerkingsplan niet gewijzigd, maar het ontwerpuitwerkingsplan heeft wel diverse praktische gevolgen voor Bidfood. Daarop wordt in deze zienswijzen ingegaan. Daarbij speelt een rol dat het voornemen bestaat om het nieuwe bedrijventerrein planologische gestalte te geven in een tweetal plannen die een uitwerking zijn van het moederplan - waarvan het onderhavige ontwerpuitwerkingsplan het tweede is – en een nieuw plan voor het conserverende bestemmingsvlak Bedrijventerrein.

Het ligt daardoor voor de hand dat het onderhavige ontwerpuitwerkingsplan zo niet juridisch/beleidsmatig, dan toch feitelijk bepalend zal zijn voor die toekomstige plannen en daarmee ook voor het perceel van Bidfood, althans voor de gronden waarop Bidfood kan worden geherhuisvest. Daar komt bij dat in de toelichting op het ontwerpuitwerkingsplan veelvuldig wordt verwezen naar de samenhang met de overige deelgebieden van het nieuw FCA, waarvoor de plannen nog uitgewerkt moeten worden. Hierdoor worden voor die deelgebieden onjuiste verwachtingen gewekt en kaders gesteld.

De zienswijzen richten zich tegen de regels, de toelichting en de verbeelding van het ontwerpuitwerkingsplan en betreffen alle ruimtelijke gevolgen van het ontwerpuitwerkingsplan, waaronder de gevolgen voor luchtkwaliteit en milieu. Ik licht inhoudelijk specifieker toe als volgt.

I. Volgordelijkheid, integrale gebiedsontwikkeling

1. Bidfood wijst er nogmaals op, dat het beleidsmatig uitgangspunt van de herontwikkeling van het FCA altijd is geweest, dat er een integrale gebiedsontwikkeling zou worden uitgevoerd. Dat voornemen wordt stelselmatig doorkruist doordat er steeds deelplannen in procedure worden gebracht. Bidfood herhaalt, dat zij er op mag vertrouwen, dat er pas tot verdere planontwikkeling wordt overgegaan, als duidelijk is dat Bidfood een plek krijgt binnen het "nieuwe" FCA en waar die plaats dan is.

2. Bidfood tast wat dat betreft nog steeds in het duister en heeft weinig andere opties dan stelselmatig opkomen tegen de deelplannen die in procedure worden gebracht. Bidfood had ook liever gezien dat er inderdaad één integrale gebiedsontwikkeling in procedure was gebracht, waarbij voor alle betrokken ondernemers een plek zou worden aangewezen in de nieuwe situatie, in ieder geval voor Bidfood. Dat die integrale gebiedsontwikkeling vervolgens gefaseerd wordt uitgevoerd, zou een minder groot probleem zijn geweest, omdat Bidfood dan zekerheid zou hebben gehad over de mogelijkheden om het activiteiten binnen het FCA voor te zetten.

3. Echter, door nu reeds een uitwerkingsplan vast te stellen zonder dat reeds zicht bestaat op de manier waarop alle betrokken ondernemers, in ieder geval Bidfood, in de nieuwe situatie zullen worden gehuisvest, wordt zowel feitelijk als juridisch een beperking aangebracht in de mogelijkheden waarop aan deze opgave kan worden voldaan.

4. Bidfood maakt zich nog steeds ernstige zorgen over haar voortbestaan op het FCA en de toekomst van haar werknemers. In dit verband wordt verwezen naar rechtsoverweging 4.1. van de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van 21 april 2021 (202004685/1), waarin de Afdeling begrip toont voor het feit dat Bidfood zekerheid wenst dat haar bedrijf na de herontwikkeling wordt hergevestigd op het noordelijke deel van het FCA-terrein. Aan die wens tot zekerheid is tot nu toe op geen enkele manier tegemoet gekomen door de gemeente en/of Marktkwartier. Bidfood is van mening dat het in procedure brengen van dit ontwerpuitwerkingsplan in strijd is met het beleid van de gemeente en de gemaakte afspraken en om die reden onrechtmatig.

5. Daarnaast sorteert het ontwerpuitwerkingsplan ook voor op heel veel andere onderwerpen waarover het Marktkwartier en de Vereniging Herstructurering Food Center Amsterdam (**VH**) – welke vereniging de belangen van de op het FCA gevestigde ondernemers bij de herontwikkeling behartigt - nog geen overeenstemming hebben bereikt of die nog aan de leden van VH moeten worden voorgelegd (VH zal zelf een zienswijze indienen waarin deze punten worden toegelicht). Door het College van B&W van de Gemeente Amsterdam te verzoeken om het ontwerpuitwerkingsplan in procedure te brengen geeft Marktkwartier geeft daardoor geen goede uitvoering aan de overeenkomsten die zij met betrekking tot de herontwikkeling van het FCA heeft gesloten met de Gemeente Amsterdam en met VH.

6. Een en ander is in strijd met een goede ruimtelijke ordening en het ontwerpuitwerkingsplan is om die reden niet uitvoerbaar.

II. Stikstofonderzoek

7. Bijlage 18 bij de toelichting betreft een AERIUS-calculatie voor de gebruiksfase, de stikstofuitstoot tijdens de bouwfase is niet onderzocht. Op 2 november 2022 heeft de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State geoordeeld, dat de Bouwvrijstelling die sinds 1 juli 2021 van kracht was niet voldoet aan het Europese natuurbeschermingsrecht (zaaknummer 202107079/1/R4). De Afdeling kon blijkens de uitspraak niet anders dan concluderen dat de bouwvrijstelling niet gebruikt mag worden bij bouwprojecten.

8. Dit betekent kort gezegd, dat ook de stikstofuitstoot tijdens de bouwfase moet worden onderzocht, net als vóór 1 juli 2021. De toename van de stikstofdepositie is derhalve niet volledig onderzocht en dat moet alsnog gebeuren. Het besluit is niet volgens de wettelijke regels gemotiveerd.

III. Geluid

9. In paragraaf 4.4. wordt uitgebreid stilgestaan bij het aspect van de geluidsbelasting op de gevels van de nieuwe woningen door onder meer de bestaande bedrijven. In paragraaf 4.4.3 wordt stilgestaan bij het geluid van de bedrijven op het nieuwe FCA. Daar blijkt, dat de berekende geluidsbelasting ten gevolge van FCA hoger is dan de richtwaarden van het beoordelingskader in de handreiking van de VNG.

10. Duidelijk is, dat de geluidsbelasting van bestaande en nieuwe bedrijven op FCA op de woningen eigenlijk te hoog is. Onduidelijk is wat dit betekent voor de huidige bedrijfsvoering van Bidfood, de uitbreidingsmogelijkheden van Bidfood en de situatie na eventuele herlocatie van Bidfood. Dat moet nader worden uitgezocht. In zoverre is de motivering in de plantoelichting niet toereikend.

IV. Goede ruimtelijke ordening, SULP en SULM-beleid.

Het nieuwe FCA wordt een belangrijke logistieke hub. Op nationaal niveau is de wettelijke basis voor verkeer- en vervoersbeleid vastgelegd in de Planwet Verkeer- en Vervoer uit 1998, waarmee het mobiliteitsbeleid op verschillende bestuursniveaus met elkaar verweven wordt. Op gemeentelijk niveau bepaalt artikel 8 van de Planwet dat van B&W van gemeenten wordt verwacht dat ze in elk geval zorg dragen voor het voeren van een zichtbaar, samenhangend en uitvoerend beleid met betrekking tot beslissingen over verkeer en vervoer. Hierbij neemt ze onderdelen uit de plannen van de nationale en provinciale overheid in beschouwing. De Europese Commissie heeft met het Urban Mobility Package (2013) een handleiding gepubliceerd om te komen tot een duurzaam mobiliteitsplan voor de stad: Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP). Bidfood mist een onderbouwing hoe het ontwerpuitwerkingsplan past in het SUMP-beleid van de Gemeente Amsterdam. Het zelfde geldt, mutatis mutandis, voor de onderbouwing van de wijze waarop het ontwerpuitwerkingsplan past in het Sustainable Urban Logistics Plan (SULP) van de Gemeente Amsterdam. Het plan is daardoor ondeugdelijk gemotiveerd althans in strijd met een goede ruimtelijke ordening.

V. Uitvoerbaarheid, gevolgen Didam-arrest

11. Op een groot deel van de gronden waarop het onderhavige ontwerpuitwerkingsplan betrekking heeft zijn thans nog bedrijven gevestigd (zie onderdeel 2.4.1. van de plantoelichting). Zoals (onder meer) in onderdeel 2.5.7. van de toelichting aangegeven wordt er voor de uitvoerbaarheid van het uitwerkingsplan van uitgegaan dat deze bedrijven deels zullen worden gehervestigd op het noordelijke deel van het huidige FCA, waarmee de huidige locatie vrijkomen voor de realisatie van Woonwijk West van het Marktkwartier. In de toelichting wordt er van uitgegaan dat al in 2022 zou zijn begonnen met de nieuwbouw van de nieuwe bedrijfsruimten. Echter, de hervestiging van de bedrijven staat op losse schroeven en is zeer onzeker. In dit verband zij verwezen naar de zienswijzen die Bidfood en de Vereniging Herstructurering Food Center Amsterdam hebben ingediend naar aanleiding van het concept van het 1e uitwerkingsplan voor het Food Center Amsterdam en, voorts, naar het feit dat Marktkwartier nietige – dan wel vernietigbare – overeenkomsten heeft gesloten inzake de hervestiging van de bedrijven.

12. Op 24 mei 2014 hebben de gemeente enerzijds en Ballast Nedam en Volker Wessels anderzijds (inmiddels opgegaan in Marktkwartier en in de overeenkomst aangeduid als "Opdrachtnemer") de Realisatie- en Exploitatieovereenkomst FCA (datum 19 december 2013) ondertekend. In artikel 25.1 van deze overeenkomst is bepaald, dat de gemeente alle ondergrond van al het in het Plangebied nieuw te realiseren Vastgoed met aanhorigheden in erfpacht uitgeeft aan de door de Opdrachtnemer aan te wijzen partij. Deze afspraak is in strijd met de wet, waardoor de uitvoerbaarheid van alle ruimtelijke plannen die voor het FCA worden vastgesteld onmogelijk is geworden. Dat geldt ook voor onderhavig Uitwerkingsplan Food Center Amsterdam – 3e uitwerking. Toegelicht wordt als volgt.

13. Op 26 november 2021 heeft de Hoge Raad het veelbesproken "Didam-arrest" gewezen (ELCI:NL:HR:2021:1778). In het kort heeft de Hoge Raad geoordeeld dat een overheidslichaam dat een onroerende zaak wil verkopen, aan potentiële gegadigden ruimte moet bieden om mee te dingen (rechtsoverweging 3.1.4). Verder moet het overheidslichaam een passende mate van openbaarheid verzekeren met betrekking tot de beschikbaarheid van die onroerende zaak (rechtsoverweging 3.1.5). Deze verplichtingen gelden ook voor de uitgifte van gronden door de gemeente in erfpacht.

14. De gemeente mag niet overeenkomen, dat de Opdrachtnemer partijen aanwijst aan wie de gemeente gronden in erfpacht uitgeeft, zie nogmaals artikel 25.1. De gemeente moet als overheidslichaam alle potentiële gegadigden de ruimte bieden om mee te dingen naar de erfpachtrechten die worden uitgegeven op het FCA. De gemeente moet verder openbaarheid verzekeren met betrekking tot de uitgifte in erfpacht. In de praktijk wordt aan deze verplichting inmiddels invulling gegeven door publicatie op de website van de gemeente en/of lokale nieuwsbladen.

15. De overeengekomen wijze van aanwijzing van gegadigden door de Opdrachtnemer en de uitgifte van erfpacht door de gemeente aan deze gegadigden is in strijd met het gelijkheidsbeginsel en het beginsel van transparantie, dit zijn beide algemene beginselen van behoorlijk bestuur. Deze afspraak is wegens strijd met de wet nietig-, dan wel vernietigbaar en als gevolg daarvan is de gehele gebiedsontwikkeling van het bedrijventerrein onuitvoerbaar. Dat geldt in ieder geval ook voor het Uitwerkingsplan Food Center Amsterdam – 3e uitwerking. De

gemeente handelt bovendien onrechtmatig als zij op deze wijze uitvoering geeft aan de Realisatieovereenkomst, want die is in strijd met de wet.

VI. Tot slot

16. Bidfood herhaalt dat zij zich zorgen maakt over haar positie in de toekomst op het FCA. Om die reden heeft zij geen andere optie dan voor de zekerheid rechtsmiddelen aanwenden tegen de ruimtelijke plannen die in procedure worden gebracht, omdat die plannen nu eenmaal geen rekening houden met de wens van Bidfood om gehervestigd te worden op het FCA.

17. Bidfood zou graag zien dat zij eindelijk zekerheid krijgt over haar toekomstige plaats op het FCA. Zolang er ruimtelijke plannen in procedure worden gebracht zonder dat Bidfood zeker weet dat zij gevestigd kan blijven op het FCA, zal Bidfood zich tegen die plannen blijven verzetten.

Met vriendelijke groet,

Iskander Haverkate

BIJLAGE 2

post
Postbus 85207
3508 AE Utrecht
Nederland

bezoek
Euclideslaan 201
3584 BS Utrecht
Nederland

contact
T 31 (0)30 263 50 50
T 31 (0)30 263 50 60
www.avvr.nl

AANTEKENEN
College van Burgemeester en Wethouders
van de gemeente Amsterdam
p/a de directeur van Ruimte en Duurzaamheid
t.a.v. de heer R. de Graaf
Postbus 2758
1000 CT AMSTERDAM

Vooruit per aangetekende e-mail:
foodcenter@amsterdam.nl

datum
Utrecht, 31 januari 2023
uw referentie
NL.IMRO.0363.E2006BPGST-OW01

behandeld door
mr. W. van Galen
e-mail
vangalen@avvr.nl

doorkiesnummer
+31 (0)30 263 50 77

inzake Food Center Amsterdam / Advies - D100371

Z I E N S W I J Z E
op het ontwerpuitwerkingsplan 'Food Center Amsterdam - 3e uitwerking (Woongebied West)'

Edelachtbaar college,

1. Door deze dient ondergetekende, mr. W. van Galen, kantoorhoudende te (3584 BS) Utrecht aan de Euclideslaan 201 (postadres: Postbus 85207, 3508 AE Utrecht) ten kantore van De Advocaten van Van Riet B.V., in zijn hoedanigheid van advocaat/gemachtigde van:

   A. de **Vereniging Herstructurering Food Center Amsterdam**, kantoorhoudende te (1051 LJ) Amsterdam aan de Centrale Groothandelsmarkt 191; en
   B. de **Coöperatieve Vereniging Food Center Amsterdam U.A.**, kantoorhoudende te (1051 LJ) Amsterdam aan de Centrale Groothandelsmarkt 191;

deAdvocaten vanvanRiet

De Advocaten van Van Riet BV is gevestigd te Utrecht. Alle werkzaamheden worden verricht krachtens een overeenkomst van opdracht met de BV. Op de overeenkomst zijn algemene voorwaarden van toepassing, die zijn gedeponeerd bij de Rechtbank Midden-Nederland en gepubliceerd op de website.

hierna te noemen: "(**de) VH**", de "**(de) Coöperatie**", respectievelijk "**(de) Verenigingen**", een zienswijze in op het ontwerpuitwerkingsplan 'Food Center Amsterdam - 3e uitwerking (Woongebied West)', hierna te noemen: "(**het) Ontwerpbestemmingsplan**".

2. De leden van de VH ondersteunen haar in het besluit om deze zienswijze in te dienen.

Ontvankelijkheid

3. Het Ontwerpbestemmingsplan ligt vanaf 22 december 2022 gedurende zes weken (tot en met 1 februari 2023) ter inzage. De publicatie in het Gemeenteblad d.d. 21 december 2022 met nummer 564229 is aangehecht als **bijlage 1**. Door deze en derhalve tijdig dienen de Verenigingen daarop een zienswijze in.

4. De Verenigingen (alsook hun leden) houden bedrijf op het Food Center Amsterdam hierna te noemen: "**(het) FCA**". Zij hebben zodoende allemaal een rechtstreeks en direct belang bij het Ontwerpbestemmingsplan, dat bedoeld is om te worden gerealiseerd op het zuidelijke deel van het FCA.

Inleiding

5. Het FCA is een groothandelsmarkt te Amsterdam waarop talloze ondernemers gevestigd zijn.

6. De gemeente Amsterdam, hierna te noemen: "**(de) Gemeente**", is bloot eigenaar van de grond op en rondom het FCA en heeft sinds medio jaren '90 van de vorige eeuw het voornemen om te komen tot een herontwikkeling daarvan.

7. In 2010 heeft dit geleid tot het Ambitiedocument voor de herstructurering van het FCA waarin de gemeente Amsterdam, na uitgebreide consultaties met de ondernemers op het FCA, de intenties met betrekking tot het FCA-terrein uiteen heeft gezet, namelijk zowel de realisatie van woningbouw als het behoud en de realisatie van een nieuw Food Center Amsterdam, hierna te noemen: "**(het) nieuw FCA**". Dit Ambitiedocument is aangehecht als

bijlage 1 van de toelichting op het bestemmingsplan “Food Center Amsterdam”, vastgesteld op 1 juni 2016, hierna te noemen: “**(het) Moederplan**”.

8. De Gemeente heeft vervolgens een tender uitgeschreven, waarna de herontwikkeling is aanbesteed aan een consortium van VolkerWessels Vastgoed en Ballast Nedam Development, namelijk Marktkwartier C.V., hierna te noemen: “**(het) Marktkwartier**”.

9. Op 14 mei 2014 is in dit verband tussen de Gemeente, VolkerWessels Vastgoed en Ballast Nedam Development een Realisatie- en Exploitatie Overeenkomst (REOK) gesloten.

10. Om namens de betrokken ondernemers op het FCA te kunnen onderhandelen met onder meer Marktkwartier over collectieve afspraken die aan de basis liggen van een transitie naar - nieuw FCA is op 26 november 2015 de VH opgericht.

11. De beoogde herontwikkeling houdt in dat nagenoeg alle bedrijfsgebouwen op het FCA worden gesloopt, waarna vervolgens nieuwe bedrijfsgebouwen op het nieuw FCA worden gebouwd en het zuidelijk deel van het FCA-terrein kan worden herontwikkeld tot woongebied. Een ondernemer op het FCA kan zich hervestigen op het nieuw FCA en aldus aanspraak maken op een nieuwe bedrijfsruimte, mits de ondernemer aan de eisen voldoet die ingevolge artikel 4 van de statuten van de VH aan hervestigende bedrijven op het nieuw FCA worden gesteld.

12. Op 16 december 2015 hebben Marktkwartier en de VH zodoende een zogenaamd Principeakkoord gesloten, dat op 19 april 2017 is vervangen door een Hoofdlijnenovereenkomst (HLO). Met de HLO wordt op hoofdlijnen invulling aan de beoogde herontwikkeling.

13. Aan de HLO (en meer) is sindsdien gedeeltelijk uitvoering gegeven. Zo heeft Marktkwartier onder meer aan de ondernemers, vooruitlopend op een definitieve aanbieding tot hervestiging, een Voorlopig Individueel Aanbod (VIA) aangeboden, waarin afspraken zijn gemaakt over de realisatie door Marktkwartier van de nieuwe bedrijfsruimte voor de ondernemer op het nieuw FCA, waaronder ook met de VH afgestemde collectieve regelingen. Er zijn echter ook heel veel onderwerpen waarover Marktkwartier, de Verenigingen en tal van ondernemers nog geen overeenstemming hebben bereikt en/of die

nog aan de leden van de VH respectievelijk de Coöperatie moeten worden voorgelegd. Dat brengt de Verenigingen tot het volgende.

Rechtszekerheid en uitvoerbaarheid

14. Met het Ontwerpbestemmingsplan wordt veel te ver vooruit gelopen op de beoogde herontwikkeling naar het nieuw FCA.

15. Geen enkel bedrijf op het FCA heeft tot nog toe een definitieve aanbieding gekregen. Dat geldt ook voor de bedrijven die zijn gevestigd in het plangebied van het Ontwerpbestemmingsplan. Dat is thans ook nagenoeg volledig in gebruik. Onder de bedrijven die hierop gevestigd zijn, bevinden zich bedrijven die (1.) (nog) geen VIA aangeboden hebben gekregen, (2.) wel een VIA aangeboden hebben gekregen, maar die (nog) niet hebben geaccepteerd, en (3.) wel een VIA aangeboden hebben gekregen en die ook hebben geaccepteerd, maar (nog) geen definitieve aanbieding hebben gekregen. Denk hierbij onder meer aan bedrijven als Bommels Broodjes, Pieter van Meel Groothandel in Wild en Gevogelte B.V. en Stam & Zonen B.V.

16. Die bedrijven worden als gevolg van het Ontwerpbestemmingsplan volledig wegbestemd, terwijl zij geen enkele zekerheid hebben dat zij daadwerkelijk op het nieuw FCA gevestigd kunnen en zullen worden én daarbij tegemoet wordt gekomen aan hun eisen voor hervestiging, welke eisen onder meer betrekking hebben op de gewenste metrage nieuwe bedrijfsruimte, de totale aansluitcapaciteit van het nieuw FCA, de aard en omvang van de collectieve voorzieningen – zoals een centrale energie-installatie, fustageopslag, vrachtwagenparkeren (met koelinstallaties) en afvalinzameling – alsook de plek daarvan.

17. Daar komt bij dat in de toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan veelvuldig wordt verwezen naar de samenhang met de overige deelgebieden van het nieuw FCA, maar tot nog toe is slechts één plan – het ontwerpuitwerkingsplan ‘Food Center Amsterdam – 1e uitwerking’ – voor het noordelijk deelgebied in procedure gebracht en daarop hebben de Verenigingen (en andere belanghebbenden) zeer uitvoerige zienswijzen ingediend. De plannen voor de overige deelgebieden van het nieuw FCA – ten oosten en westen van de

Centrale Markthal en het Koelhuis, maar ook het middengedeelte met inbegrip van de Centrale Markthal en het Koelhuis – moeten nog uitgewerkt moeten worden.

18. Hierdoor worden voor die overige deelgebieden verwachtingen gewekt en kaders gesteld waarmee de Verenigingen het oneens zijn en die ook nog eens in strijd zijn met het Ambitiedocument Herstructurering Food Center d.d. 17 februari 2010 (bijlage 1 van de toelichting op het Moederplan), de REOK, het Masterplan Food Center Amsterdam dd. 23 november 2015 (bijlage 24 van de toelichting op het Moederplan), het Moederplan en/of de HLO, zoals bijvoorbeeld dat het gebied direct ten noordwesten van het plangebied van het Ontwerpbestemmingsplan en direct ten westen van de Centrale Markthal in de toekomst kan worden getransformeerd naar een woongebied (met een (tweede) schoolgebouw). Zoals de Verenigingen immers reeds in hun eerste zienswijze van 8 november 2022 op het ontwerpbestemmingsplan ‘Food Center Amsterdam – 1e uitwerking’ hebben toegelicht, is dit volstrekt niet aan de orde.

19. Omdat voor de overige deelgebieden onjuiste verwachtingen worden gewekt en eveneens onjuiste kaders worden gesteld, zijn de conclusies die hieraan in relatie tot het Ontwerpbestemmingsplan worden verbonden ook onjuist.

20. Zo wordt bijvoorbeeld vermeld dat het nieuw FCA als één inrichting wordt beschouwd, waardoor het geluid ook als zodanig wordt beoordeeld, alsmede dat voor het nieuw FCA naar verwachting een koepelmelding wordt gedaan, dat de Coöperatie de vergunninghouder wordt en daarmee dus ook verantwoordelijk voor de naleving en handhaving van de regels in de koepelmelding, maar dit is helemaal niet het geval. De Verenigingen ontkennen niet dat hierover wordt gesproken, maar er is nog lang geen zicht op overeenstemming, zoals de Verenigingen ook reeds in hun eerste zienswijze van 8 november 2022 op het ontwerpbestemmingsplan ‘Food Center Amsterdam – 1e uitwerking’ hebben toegelicht. Omdat echter wel hiervan wordt uitgegaan in het ‘Akoestisch onderzoek Food Center Amsterdam’ d.d. 19 augustus 2022, opgesteld door Aveco de Bondt B.V., dat als bijlage 4 van de toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan is aangehecht, staat vast dat de uitgangspunten ter zake het bedrijfsgeluid die aan het Ontwerpbestemmingsplan ten grondslag liggen onjuist zijn, zodat de conclusies die hieraan worden verbonden in relatie tot het woongebied eveneens onjuist zijn.

21. De Verenigingen merken nadrukkelijk op dat zij er begrip voor hebben dat de herstructurering van het FCA naar het nieuw FCA een bijzonder lastig traject is en dat zij bereid zijn hieraan hun medewerking te verlenen door te blijven overleggen met de Gemeente en Marktkwartier. De Verenigingen moeten er echter voor waken dat de belangen en wensen van hun leden voldoende in acht worden genomen en dat is met het Ontwerpbestemmingsplan niet het geval. De Verenigingen verzetten zich dan ook tegen het Ontwerpbestemmingsplan, omdat dit – het zij herhaald – te prematuur is. Eerst moeten de plannen voor het bedrijvendeel in overleg met de Verenigingen verder worden uitgewerkt; dat betekent concreet dat er (door Marktkwartier) afspraken met de Verenigingen en daarnaast afspraken met de individuele leden daarvan mooten worden gemaakt. Daarna kunnen pas de formele procedures van start gaan, waarbij van cruciaal belang is dat de plannen voor het bedrijvendeel onherroepelijk moeten zijn voordat voor het onderhavige woongebied een (ontwerp)bestemmingsplan in procedure wordt gebracht. Immers, het voortbestaan van het nieuw FCA dient eerst gewaarborgd te zijn, zoals ook is afgesproken in de 'Overeenkomst Bestemmingsplan Food Center Amsterdam', gesloten op 12 april 2016 tussen de Vereniging, Marktkwartier en de Gemeente. De Gemeente heeft zich in die overeenkomst gecommitteerd aan die gang van zaken. Door het Ontwerpbestemmingsplan ter inzage te leggen, handelt het College in strijd met die afspraken. Hetzelfde geldt voor Marktkwartier.

22. Gelet hierop stellen de Verenigingen vast dat het Ontwerpbestemmingsplan in strijd is met het zorgvuldigheidsbeginsel en de rechtszekerheid, niet uitvoerbaar is en in strijd is met een goede ruimtelijke ordening ex. artikel 3.1 van de Wro.

Zienswijze op ontwerpuitwerkingsplan 'Food Center Amsterdam – 1e uitwerking'

23. Op 8 november 2022 hebben de Verenigingen hun eerste zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan 'Food Center Amsterdam - 1e uitwerking' ingediend. In deze zienswijze, die is aangehecht als **bijlage 2**, hebben de Verenigingen uitvoerig en puntsgewijs toegelicht waarom het ontwerpbestemmingsplan 'Food Center Amsterdam – 1e uitwerking' te prematuur is.

24. Diezelfde argumenten gelden ook voor het onderhavige Ontwerpbestemmingsplan, (zeker) nu met het onderhavige Ontwerpbestemmingsplan zelfs woningbouw mogelijk wordt gemaakt op een gedeelte van het FCA-terrein dat nog in gebruik is, terwijl de daarop gevestigde bedrijven geen zicht, laat staan zekerheid hebben op hervestiging op het nieuw FCA. Teneinde herhaling te voorkomen, merken de Verenigingen dan ook op dat al hetgeen in voornoemde zienswijze is opgemerkt hier als herhaald en ingelast moet worden beschouwd.

Gebrek aan afstemming

25. In artikel 3, lid 4, van de hiervoor aangehaalde 'Overeenkomst Bestemmingsplan Food Center Amsterdam', gesloten op 12 april 2016, is onder meer bepaald:

> *"Marktkwartier zal concept-uitwerkingsplannen alleen aanbieden ter vaststelling aan de Gemeente na afstemming met de Vereniging Herstructurering en Vroegop en in overeenstemming met het Masterplan, of een conform artikel 3 lid 2 aangepast Masterplan."*

26. De Verenigingen moeten helaas constateren dat deze afspraak niet wordt nagekomen. Weliswaar heeft het Marktkwartier een concept-Ontwerpbestemmingsplan met de Verenigingen gedeeld, maar met het commentaar dat de Verenigingen hierop per schrijven van 11 maart 2022 hebben gegeven, dat is aangehecht als **bijlage 3**, is niets gebeurd, terwijl er nadien ook nog eens heel veel nieuwe onderdelen aan het Ontwerpbestemmingsplan zijn toegevoegd. Van afstemming is dan ook geen sprake geweest.

27. Ter zijde merken de Verenigingen op dat hetgeen in voornoemd schrijven van 11 maart 2022 is vermeld, hier als herhaald en ingelast moet worden beschouwd.

Zienswijze Bidfood B.V.

28. Als **bijlagen 4 en 5** zijn de zienswijzen d.d. 9 januari 2023 en 31 januari 2023 op het Ontwerpbestemmingsplan van Bidfood B.V. aangehecht. Teneinde herhaling zoveel als mogelijk te voorkomen, dienen de zienswijzen van Bidfood B.V. hier als herhaald en ingelast te worden beschouwd.

Zuidelijke toegangspoort/entree

29. In hoofdstuk 2.5.5 van de toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan is vermeld:

> *"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)."*

30. Zoals de Verenigingen reeds in hun eerste zienswijze van 8 november 2021 op het ontwerpbestemmingsplan 'Food Center Amsterdam - 1e uitwerking' hebben opgemerkt, begrijpen de Verenigingen dat de noordelijke toegang via de Haarlemmerweg leidend wordt voor het zwaar vrachtverkeer, maar ook de zuidelijke toegang dient hiertoe beschikbaar te zijn in die (nood)gevallen waarin dat nodig is, zowel in de bouw- als de gebruiksfase. Daarbij moet niet alleen worden gedacht aan calamiteiten, maar ook andere situaties waarbij de noordelijke toegang door (bijzondere) omstandigheden niet kan worden gebruikt door zwaar vrachtverkeer. Dit geldt bovendien niet alleen in de tijdelijke situatie (bouwfase).

Verkeer en openbare ruimte

31. In hoofdstuk 2.5.3 van de toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan is vermeld:

> *"De aansluiting van het woongebied op de Jan van Galenstraat zal via een nog aan te leggen rotonde plaatsvinden."*

32. Op het FCA wordt veelvuldig gebruik gemaakt van zogenoemde citytrailers; vrachtwagens met opleggers/aanhangwagens die korter zijn dan de standaardlengte en die in de jaren ’80 van de twintigste eeuw zijn ontwikkeld om de steeds krapper wordende binnensteden te kunnen blijven bereiken met vrachtwagens.

33. De Verenigingen merken dan ook nadrukkelijk op dat de aan te leggen rotonde van zodanig ontwerp en uitvoering moet zijn dat de citytrailers hiervan eenvoudig gebruik kunnen maken. Denk hierbij aan een overrijdbare en vlakke middenberm. Als dat namelijk niet gebeurt, dan kunnen de citytrailers geen gebruik maken van de rotonde en is het nieuw FCA niet bereikbaar voor het zwaar vrachtverkeer. Een rotonde is dan ook uitgesloten als deze de bevoorrading van de ondernemers op het (nieuw) FCA onmogelijk maakt, aangezien deze ondernemers afhankelijk zijn van de aanlevering van hun goederen via de citytrailers.

Parkeren

34. In hoofdstukken 2.5.4 en 2.5.5 van de toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan is vermeld:

> *“Voor de parkeerplaatsen van de auto's van bezoekers aan het Marktkwartier en van de Centrale Markthal wordt in eerste instantie uitgegaan van parkeren in een ondergrondse parkeervoorziening in het woongebied. Wel wordt bekeken of het parkeren door werknemers en bezoekers 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 en het woongebied. Het parkeren op de parkeerdaken door personeel en bezoekers van de Centrale Markthal en bezoekers van het woongebied 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 en bezoekers van de functies in het woongebied zal eerst een separate planologische procedure 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 is dan zullen de parkeerplaatsen voor personeel en bezoekers van de Centrale Markthal en het woongebied 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."

en:

"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 (dakparkeren in het bedrijvendeel of een gebouwde parkeervoorziening van twee lagen in het oostelijke deel van het woongebied)."

alsook:

"De beoogde parkeervoorziening voor bezoekers is voorzien op een deel van het parkeerdak van de bedrijfsgebouwen (daarvoor dient een separate planologische procedure te worden doorlopen) of in de eventueel in twee lagen uit te voeren parkeerkelder van het oostelijk woonhof."

35. In hoofdstuk 4.2.1 van de toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan wordt dit nog eens in andere bewoording herhaald.

36. Dit is echter onjuist. De Verenigingen stellen vast dat deze toelichting in strijd is met onder meer het Masterplan Food Center Amsterdam dd. 23 november 2015 (bijlage 24 van de toelichting op het Moederplan), het Moederplan en de HLO. Immers, afgesproken is dat personeel en bezoekers van de Centrale Markthal in de ondergrondse parkeervoorzieningen onder het woongebied zullen parkeren, niet dat zij uitsluitend in de

ondergrondse parkeervoorziening in het oostelijk deel van het woongebied mogen parkeren en evenmin dat dit pas een oplossing is als blijkt dat de parkeerdaken van de bedrijfsgebouwen hiervoor niet geschikt en/of bestemd zijn. Er is bovendien al helemaal niet afgesproken dat bezoekers van het woongebied op de parkeerdaken van de private bedrijfsgebouwen mogen parkeren; dat gaat simpelweg niet gebeuren.

37. Indien dit betekent dat de ondergrondse parkeervoorzieningen tweelaags moeten worden uitgevoerd, dan zij dat zo, maar dan merken de Verenigingen op dat de planregels van het Ontwerpbestemmingsplan daarin dan wel moeten voorzien. Dat is nu niet het geval. Zowel in artikel 7.2.2 als in artikel 8.2.2 van de planregels is immers bepaald dat tot een diepte van maximaal -3,0 meter NAP mag worden gebouwd en dat volstaat niet voor een tweelaagse ondergrondse parkeervoorziening. Dit dient dan ook te worden aangepast.

38. Verder is in hoofdstuk 2.5.4 – en wederom ook in andere bewoording in hoofdstuk 4.2.1 – van de toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan ook nog vermeld:

> *"Los van de nog te maken keuze ten aanzien van de definitieve locatie voor het parkeren door bezoekers zal er hoe dan ook sprake zijn van een tijdelijke situatie. Zowel het dakparkeren als de gebouwde parkeervoorziening in het oostelijk woongebied zullen namelijk nog niet gelijk gereed zijn als de woningen en voorzieningen in het westelijk 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 enkele bewoners van het westelijk deel) hun auto op een tijdelijk parkeerterrein parkeren. Dit tijdelijke parkeerterrein zal 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 2.5.5 en 4.2.1)."*

39. De Verenigingen merken hierover op dat zij geen bezwaar hebben tegen de aanleg van een tijdelijk parkeerterrein op de plek waar in de definitieve planvorming de Marktweide is voorzien, maar zij merken wel nadrukkelijk op dat dit het gebruik van de zuidelijke

toegang/entree niet in de weg mag staan. Die zuidelijke toegang/entree moet altijd toegankelijk blijven, zoals hiervoor reeds is toegelicht.

40. Bovendien is de parkeerbehoefte van de Centrale Markthal minimaal 516 parkeerplaatsen en is de parkeerbehoefte van de niet-woonfuncties in het plangebied van het Ontwerpbestemmingsplan minimaal 143 parkeerplaatsen, uitgaande van een maximale invulling van de planologische mogelijkheden. Dit betekent dat het tijdelijke parkeerterrein in minimaal 659 parkeerplaatsen moet voorzien. De Verenigingen vragen zich ernstig af of hiervoor op de Marktweide voldoende ruimte beschikbaar is.

Geluid

41. Van oudsher, ook in de huidige situatie, wordt er vanaf het water geladen en gelost aan de kade van het Westelijk Marktkanaal. Daarbij wordt onder meer gebruik gemaakt van elektrische vrachtschepen, omdat dit bijdraagt aan een duurzame stadsdistributie.

42. In het ‘Akoestisch onderzoek Food Center Amsterdam’ d.d. 19 augustus 2022, opgesteld door Aveco de Bondt B.V., en het ‘Advies geluid m.b.t. ruimtelijke inpassing Food Center Amsterdam’ d.d. 22 augustus 2022, opgesteld door de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied, die als bijlagen 4 en 8 van de toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan zijn aangehecht, wordt hierover niets vermeld en is hiermee aldus geen rekening gehouden.

43. Hetzelfde geldt voor het gebied direct ten westen van de Centrale Markthal, waar een nieuwe bedrijfshal zal komen en zich de collectieve voorzieningen alsook milieustraat ten behoeve van het nieuw FCA zullen bevinden. Deze worden ook niet genoemd en ook niet afgebeeld (op de enige figuur) van voornoemd akoestisch onderzoek respectievelijk advies, zodat daarmee evenmin rekening is gehouden.

44. Dat de nieuwe bedrijfshal alsmede de collectieve voorzieningen direct ten westen van de Centrale Markthal wel worden afgebeeld op figuur 1 op pagina 6 van het rapport ‘Milieuzonering Food Center Amsterdam’ d.d. 19 november 2021, opgesteld door Aveco de Bondt B.V., dat als bijlage 6 van de toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan is

aangehecht, zegt in dit verband alles, omdat het een bevestiging is van het feit dat hiermee in het kader van bedrijfsgeluid (op de woningen) juist geen rekening is gehouden.

45. Zodoende kunnen de Verenigingen niet anders dan vaststellen dat in het Ontwerpbestemmingsplan hiermee evenmin rekening is gehouden. Gelet hierop concluderen de Verenigingen wederom dat het Ontwerpbestemmingsplan in strijd met een goede ruimtelijke ordening ex. artikel 3.1 van de Wro.

46. In de toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan – onder meer in hoofdstuk 4.4.3 – is verder nog vermeld:

> *"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 vrachtwagens met koeling) en diverse overdrachtsmaatregelen, zoals geluidschermen en het toepassen van absorberend materiaal.*
> *Deze maatregelen zijn zoveel mogelijk geborgd door het opnemen van voorwaardelijke verplichtingen in de regels van het uitwerkingsplan 'Food Center Amsterdam - 1e Uitwerking'.*

47. Waarop deze toelichting is gebaseerd, is de Verenigingen onbekend. Veel van de genoemde maatregelen zijn namelijk simpelweg niet akkoord voor de Verenigingen. Veel van de genoemde maatregelen zijn ook (nog) niet privaatrechtelijk geborgd richting de Verenigingen en de ondernemers zelf. En veel van de genoemde maatregelen zijn niet geborgd in het ontwerpbestemmingsplan 'Food Center Amsterdam – 1e uitwerking', doch voor zover die wel daarin geborgd zijn, verzetten de Verenigingen zich daartegen, zoals blijkt uit de door hen ingediende zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan 'Food Center Amsterdam – 1e uitwerking' .

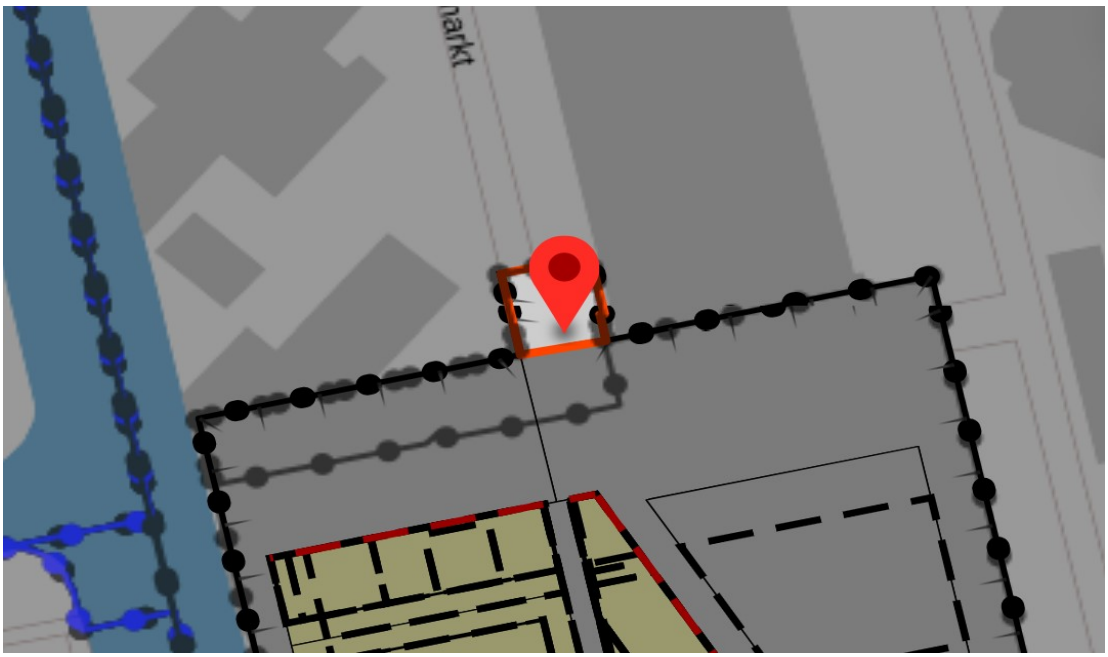
48. De Verenigingen blijven hun standpunt dan ook herhalen dat het Ontwerpbestemmingsplan te prematuur is, zolang de plannen voor het bedrijvendeel niet zijn uitontwikkeld en onherroepelijk zijn geworden en alle afspraken met de ondernemers zijn vastgelegd.

Dientengevolge is en blijft het Ontwerpbestemmingsplan onuitvoerbaar en in strijd met een goede ruimtelijke ordening ex. artikel 3.1 van de Wro.

Verbeelding

Functieaanduiding ‘terras’

49. Ingevolge de verbeelding van het Ontwerpbestemmingsplan rust op het meest noordelijke puntje van het plangebied direct ten westen van de Centrale Markthal – dat in onderstaande afbeelding is uitgelicht afgebeeld – de bestemming ‘Verkeer - 1’ en de functieaanduiding ‘terras’.



50. In artikel 4.1, aanhef en onder l, van de regels is bepaald dat de voor ‘Verkeer - 1’ aangewezen gronden mede zijn bestemd voor horecaterrassen, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding ‘terras’.

51. De Verenigingen begrijpen niet waarom deze gronden onderdeel uitmaken van het plangebied van het Ontwerpbestemmingsplan. Immers, deze gronden maken deel uit van het (nieuw) FCA en hebben dan ook niets van doen met het Ontwerpbestemmingsplan.

52. Dit blijkt ook uit de toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan waarin is vermeld:

> *"In de Centrale Markthal komt horeca en het is wenselijk om hier een beperkte terrasmogelijkheid voor mogelijk te maken."*

53. De Centrale Markthal maakt immers nadrukkelijk onderdeel uit van het (nieuw) FCA, niet van het woongebied.

54. Daar komt bij dat deze locatie voor een terras niet met de Verenigingen is afgestemd, zodat de Verenigingen slechts kunnen vaststellen dat, omdat door Marktkwartier op deze gronden een terras is voorzien, daarmee door Marktkwartier eigenhandig invulling wordt gegeven aan de indeling en inrichting van het nieuw FCA, terwijl er nu al sprake is van een enorm tekort aan bedrijfsruimte en meer voor het nieuw FCA.

55. In de REOK en de HLO is namelijk uitdrukkelijk vermeld dat Marktkwartier, bovenop de Centrale Markthal en het Koelhuis die behouden blijven, nieuwe bedrijfsruimte zal realiseren van tenminste 95.000 m² bruto vloeroppervlak (bvo) en daarbij ook nog eens een aaneengesloten gebied van 6.000 m² bvo voor collectieve voorzieningen, alsook de milieustraat. Marktkwartier zit daar tot nog toe ruimschoots onder, terwijl een aantal hervestigers nog moet worden geplaatst, de collectieve voorzieningen nog niet eens zijn ingetekend én Marktkwartier met de actuele vraag van bedrijven naar m² bvo geeneens rekening heeft gehouden.

56. Bovendien is in de REOK en de HLO alsook de 'Overeenkomst Bestemmingsplan Food Center Amsterdam', gesloten op 12 april 2016, expliciet afgesproken dat Marktkwartier alle uitwerkingsplannen eerst zal afstemmen met de Verenigingen alvorens deze ter inzage te leggen. Dat is duidelijk niet gebeurd.

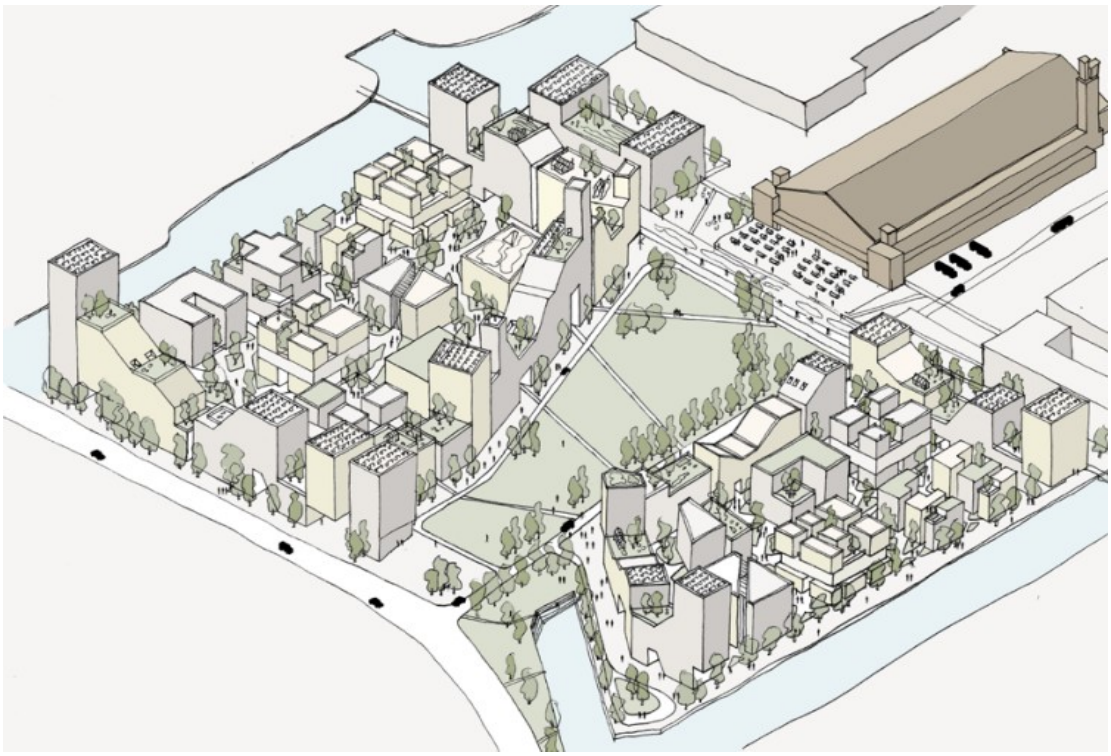
57. Voorts wijzen de Verenigingen erop dat deze locatie voor een terras in de huidige opzet van het nieuw FCA dicht bij laad- en loskuilen komt te liggen. Hier is kennelijk geen

rekening mee gehouden. Dit, terwijl de betreffende ondernemers vanzelfsprekend hun vrachtbewegingen (24/7) niet kunnen aanpassen aan de openingstijden van het terras. Ook is ter plaatse een keerlus gepland voor vrachtwagens. De locatie voor het terras is dan ook niet alleen vanuit bedrijfsstandpunt, maar ook vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid ondeugdelijk.

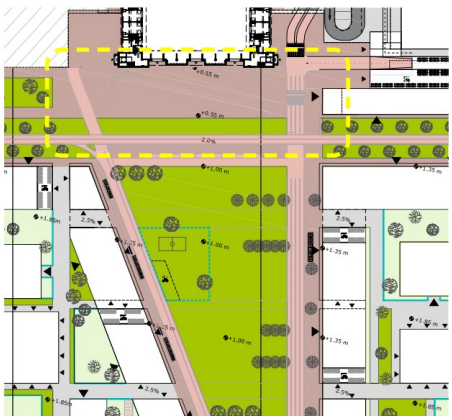
58. De Verenigingen blijven hun standpunt herhalen dat de herontwikkeling van het plangebied van het Ontwerpbestemmingsplan naar een woongebied niet mogelijk is zonder dat eerst het bedrijvendeel – de herstructurering van het FCA naar het nieuw FCA met inbegrip van het gebied direct ten westen van de Centrale Markthal – planologisch is afgewikkeld en onherroepelijk is.

59. Indien en voor zover in het Ontwerpbestemmingsplan echter per se een beperkte terrasmogelijkheid mogelijk moet worden gemaakt, dan merken de Verenigingen op dat deze zich op het Marktplein, aan de voorzijde van de Centrale Markthal, moet bevinden.

60. Uit de verbeeldingen en beschrijving van het Marktplein in het ‘marktkwartier beeldkwaliteitsplein amsterdam’ d.d. 13 november 2020, opgesteld door mecaonoo architecten, dat is aangehecht als bijlage 1 van de toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan, blijkt immers duidelijk dat het terras aan de voorzijde van de Centrale Markthal is afgebeeld respectievelijk dat hiervoor aan de voorzijde ruimte is gereserveerd.



openbare buitenruimte identiteit 3a en 3b buurtpleinen



3a en 3b. Buurtpleinen entreeplein en marktplein
Buurtplein 3a, het Entreeplein, heeft een entreefunctie en met het paviljoen zal het niet alleen door bewoners, maar ook door bezoekers aan het Marktkwartier worden gebruikt. Het Entreeplein is een verhard plein met verblijfskwaliteit. Het plein grenst aan de waterkant van de voormalige insteekhaven en zal met een naar het waterniveau aflopende luie trap verblijfskwaliteit bieden op warme dagen. Buurtplein 3b is het Marktplein en vormt een externe voortzetting van de overdekte Markthal. Het Marktplein is een verharde buitenruimte wat plaats biedt aan diverse activiteiten, markten en bijeenkomsten.

Referentie: Westergasfabriek Amsterdam, Mecanoo



Het Marktplein is een verharde buitenruimte waar bijeenkomsten en markten plaats kunnen vinden

Referentie: Westergasfabriek Amsterdam, Mecanoo architecten



Het Marktplein vormt een uitbreiding van de binnenruimte van de Markthal

61. Daar komt bij dat direct ten westen van de locatie die Marktkwartier heeft gekozen voor een terras heeft gekozen de collectieve voorzieningen en milieustraat ten behoeve van het nieuw FCA zullen komen, terwijl zich direct ten oosten van de locatie de Centrale Markthal

bevindt met diverse soorten bedrijvigheid, zoals detailhandel die ook bevoorraad moet kunnen worden. Het terras wordt zodoende ingeklemd tussen de collectieve voorzieningen en milieustraat enerzijds en de Centrale Markthal anderzijds, met alle geur en geluid van dien, hetwelk volgens de Verenigingen planologisch onaanvaardbaar is voor een terras.

Planregels

Algemeen

62. De planregels bevatten diverse bepalingen waarin wordt gerefereerd aan de bestemmingen ‘Bedrijventerrein’, ‘Bedrijventerrein - Uit te werken’, ‘Woongebied - Uit te werken’ en/of ‘Gemengd’, zoals artikelen 2.12, onder b, en 13.4, van de planregels.

63. Het Ontwerpbestemmingsplan kent echter geen van deze bestemmingen, zodat de betreffende planregels ofwel geschrapt, ofwel aangepast moeten worden.

Artikel 7.2.4 – Woningen en geluid

64. In artikel 7.2.4, onder e en f, van de planregels is het volgende bepaald:

> *e. in aanvulling op het bepaalde onder a t/m d geldt ter plaatse van de aanduidingen 'specifieke bouwaanduiding - 6a' en 'specifieke bouwaanduiding - 6b' dat het bouwen van een woning slechts is toegestaan indien uit deugdelijk akoestisch onderzoek is gebleken dat de geluidsbelasting vanwege bedrijven en buitenspeelterreinen op de gevels van de woning, al dan niet na het treffen van bouwkundige maatregelen, voldoet aan:*
>
> 1. *de grenswaarden voor langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus ($L_{Ar,LT}$) van 55 dB(A) voor de dagperiode (07:00-19:00 uur), 50 dB(A) voor de avondperiode (19:00-23:00 uur) en 45 dB(A) voor de nachtperiode (23:00-07:00 uur); en*
> 2. *de grenswaarden voor piekniveaus (L_{Amax}) op grond van artikel 2.17 van het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer;*

f. het bepaalde onder e, punt 1 is niet van toepassing wanneer voor het betreffende bedrijf maatwerkvoorschriften zijn vastgesteld waarin een hogere geluidbelasting op de gevel van woningen wordt toegestaan en onder de voorwaarde dat uit deugdelijk akoestisch onderzoek blijkt dat ter plaatse van de gevel wordt voldaan aan de geluidbelasting die in het maatwerk is vastgesteld.

65. De Verenigingen maken ernstig bezwaar tegen deze planregels, hetwelk zij hierna kort toelichten.

66. Indien het Ontwerpbestemmingsplan en daarmee artikel 7.2.4, onder e en f, van de planregels (ongewijzigd) wordt vastgesteld en in werking treedt, brengt dit met zich mee dat zodra een aanvraag omgevingsvergunning voor het bouwen van woningen ter plaatse van de aanduidingen 'specifieke bouwaanduiding - 6a' en 'specifieke bouwaanduiding - 6b' wordt ingediend, bij de toetsing aan de planregels van het Ontwerpbestemmingsplan rekening moet worden gehouden met de geluidsbelasting vanwege de naastgelegen bedrijven respectievelijk het naastgelegen bedrijventerrein.

67. Anders gezegd: de (planologische) aanwezigheid van die bedrijven respectievelijk het bedrijventerrein gaat dan vóór op de woningen zodat de woningen geen belemmering kunnen opleveren voor de bedrijven. Dat is in de onderhavige kwestie ook logisch, omdat zonder de herstructurering van het FCA geeneens woningbouw in het plangebied van het Ontwerpbestemmingsplan kan plaatsvinden.

68. Daarbij merken de Verenigingen echter nadrukkelijk op dat die bedrijven respectievelijk het bedrijventerrein dan wel reeds positief bestemd moeten zijn. Er valt immers geen rekening te houden met de geluidsbelasting van bedrijvigheid die er niet is en ook nog niet kan komen en daar zit juist de crux.

69. Vaststaat namelijk dat voor het noordelijke deel van het nieuw FCA weliswaar al het ontwerpbestemmingsplan ‘Food Center Amsterdam - 1e uitwerking' in procedure is gebracht, maar dit ontwerpbestemmingsplan is nog niet vastgesteld, laat staan onherroepelijk. Ten zuiden hiervan bevindt zich het plangebied van het Ontwerpbestemmingsplan. Daartussen bevindt zich een heel groot gebied dat ingevolge

het Moederplan en het bestemmingsplan ‘Food Center Amsterdam (2e Herstelbesluit)’ hoofdzakelijk de bestemming ‘Bedrijventerrein - Uit te werken’ heeft. Voor dit gebied is nog geeneens een ontwerpbestemmingsplan in procedure gebracht.

70. Het gevolg hiervan is dat als het Ontwerpbestemmingsplan en daarmee artikel 7.2.4, onder e en f, van de planregels eerder in werking treedt dan dat de herstructurering van het FCA – met inbegrip van het grote middengebied – planologisch onherroepelijk is, er vanuit de woningen ineens een omgekeerde werking van de geluidsbelasting uitgaat met als risico dat de nog positief te bestemmen bedrijvigheid aan strengere geluidsvoorschriften wordt onderworpen, hieraan maatwerkvoorschriften worden gesteld en - in het meest ongunstige scenario – zelfs geeneens meer positief kan worden bestemd.

71. Dit blijkt ook uit het ‘Akoestisch onderzoek Food Center Amsterdam’ d.d. 19 augustus 2022, opgesteld door Aveco de Bondt B.V., dat is aangehecht als bijlage 7 van de toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan, waarin is vermeld:

> *“In het geval dat het FCA een melding doet volgens het Activiteitenbesluit moeten er aanvullend maatwerkvoorschriften worden opgenomen voor het toestaan van langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus en maximale geluidniveaus hoger dan de grenswaarden in het Activiteitenbesluit.”*

72. Anders gezegd: de woningen gaan dan ineens vóór op de bedrijven respectievelijk het bedrijventerrein en dat is voor de Verenigingen onaanvaardbaar. Het zij herhaald, zonder de herstructurering van het FCA kan geeneens woningbouw in het plangebied van het Ontwerpbestemmingsplan plaatsvinden.

73. Dit betekent dan ook dat het Ontwerpbestemmingsplan niet mag worden vastgesteld voordat de herstructurering van het FCA – met inbegrip van het grote middengebied – planologisch onherroepelijk is dan wel artikel 7.2.4, onder e en f, van de planregels moet worden aangepast, zodat daarin expliciet wordt bepaald dat géén omgevingsvergunning voor het bouwen van woningen ter plaatse van de aanduidingen 'specifieke bouwaanduiding - 6a' en 'specifieke bouwaanduiding - 6b' kan worden verleend zolang de herstructurering van het FCA – met inbegrip van het grote middengebied – planologisch

onherroepelijk is in werking treedt dan dat de herstructurering van het FCA – met inbegrip van het grote middengebied – planologisch onherroepelijk is.

Artikel 8.2.4 – Woningen en geluid

74. In artikel 8.2.4, onder d en e, van de planregels is het volgende bepaald:

> *d. in aanvulling op het bepaalde onder c geldt voor de woningen ter plaatse van de aanduidingen 'specifieke bouwaanduiding - 7', 'specifieke bouwaanduiding - 11' en 'specifieke bouwaanduiding - 12' eveneens dat deze niet eerder in gebruik mogen worden genomen voordat de gebouwen ter plaatse van de aanduidingen 'specifieke bouwaanduiding - 6a' in de bestemming 'Woongebied - 1' gerealiseerd zijn.*

75. De Verenigingen merken op dat deze planregel onvolledig is, omdat na de 'specifieke bouwaanduiding - 6a' de vermelding van de 'specifieke bouwaanduiding - 6b' ontbreekt. Die vermelding moet worden toegevoegd.

Artikel 9 – 'Verkeer - Voorlopig'

76. Zoals hiervoor reeds is opgemerkt, is een tijdelijk parkeerterrein noodzakelijk zodat zowel personeel en bezoekers van de Centrale Markthal als bezoekers van het woongebied gedurende de bouwfase ter plaatse kunnen parkeren.

77. Uit het Ontwerpbestemmingsplan volgt dat het tijdelijke parkeerterrein zal worden aangelegd op de plek waar in de definitieve planvorming de Marktweide is voorzien.

78. De Verenigingen merken op dat dit waarschijnlijk de reden is dat op een gedeelte van het oostelijk deel van het plangebied van het Ontwerpbestemmingsplan de enkelbestemming 'Verkeer - Voorlopig' rust. De Verenigingen merken echter ook op dat op een gedeelte van de gronden met de enkelbestemming 'Verkeer - Voorlopig' ook de functieaanduiding 'specifieke vorm van groen - 1' rust, zodat hierop een schoolplein kan worden gerealiseerd.

79. De Verenigingen hebben hier geen bezwaar tegen. Wél merken de Verenigingen nadrukkelijk op dat, zolang zowel het personeel en bezoekers van de Centrale Markthal als bezoekers van het woongebied niet elders – namelijk in de ondergrondse parkeervoorzieningen in het woongebied – kunnen parkeren, het tijdelijk parkeerterrein behouden moet blijven.

MET CONCLUSIE:

In het licht van het voormelde concluderen de Verenigingen dan ook dat het Ontwerpbestemmingsplan onder meer in strijd is met de Wet ruimtelijke ordening, waaronder een goede ruimtelijke ordening ex. artikel 3.1 van de Wro, de Algemene wet bestuursrecht en de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, in het bijzonder het rechtszekerheidsbeginsel, het zorgvuldigheidsbeginsel en het motiveringsbeginsel.

Derhalve verzoeken de Verenigingen het college door deze uitdrukkelijk om:

- primair: het ontwerpbestemmingsplan niet (gewijzigd) vast te stellen; dan wel
- subsidiair het bestemmingsplan gewijzigd, met inachtneming van het voormelde, vast te stellen.

Hoogachtend,



W. van Galen

BIJLAGE 3

Overeenkomst Bestemmingsplan Food Center Amsterdam

PARTIJEN:

I. De publiekrechtelijke rechtspersoon GEMEENTE AMSTERDAM, zetelende te Amsterdam, ten deze rechtsgeldig, op grond van artikel 171 Gemeentewet, vertegenwoordigd door E.E. van der Laan, burgemeester, hierna te noemen "Gemeente"; voor deze vertegenwoordigd door de directeur Grond en Ontwikkeling, de heer P.J.W. van Rossum;

II. De besloten vennootschap (met beperkte aansprakelijkheid) BALLAST NEDAM BOUW & ONTWIKKELING B.V., statutair gevestigd en kantoorhoudende te Nieuwegein, hierna te noemen: "Ballast Nedam"; vertegenwoordigd door haar zelfstandig bevoegde bestuurder Ballast Nedam Bouw & Ontwikkeling Holding Nederland B.V., een besloten vennootschap gevestigd te Amsterdam en kantoorhoudende te (3439 LM) Nieuwegein, Ringwade 71, ingeschreven in het handelsregister onder nummer 64820483, welke vennootschap te dezen wordt vertegenwoordigd door haar zelfstandig tot vertegenwoordiging bevoegd bestuurder Ballast Nedam Bouw & Ontwikkeling Corporate B.V., een besloten vennootschap gevestigd te Amsterdam en kantoorhoudende te (3439 LM) Nieuwegein, Ringwade 71, ingeschreven in het handelsregister onder nummer 64813894, welke vennootschap te dezen wordt vertegenwoordigd door haar zelfstandig tot vertegenwoordiging bevoegd bestuurder Ballast Nedam Bouw & Ontwikkeling Holding B.V., een besloten vennootschap gevestigd te Nieuwegein en kantoorhoudende te (3439 LM) Nieuwegein, Ringwade 71, ingeschreven in het handelsregister onder nummer 30166075, welke vennootschap te dezen wordt vertegenwoordigd door haar gezamenlijk bevoegde bestuurder resp. procuratiehouder de heer A.M. de Backker en de heer L.W.H. Rijpert;

III. De besloten vennootschap (met beperkte aansprakelijkheid) VOLKERWESSELS VASTGOED B.V., statutair gevestigd te Rijssen en kantoorhoudende te Nieuwegein, ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer M.H. Schipper en de heer H.J.W.B. Spanjers, hierna te noemen: "VolkerWessels";

IV. De vereniging VERENIGDE BEDRIJVEN CENTRALE GROOTHANDELS MARKT, statutair gevestigd en kantoorhoudende te (1051 KM) Amsterdam, aan de Jan van Galenstraat 4, ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer W. de Graaf en de heer H. Jenster, hierna te noemen: "Verenigde Bedrijven";

V. De besloten vennootschap (met beperkte aansprakelijkheid) GEBROEDERS DE MOOY B.V., statutair gevestigd te Rijnsburg en kantoorhoudende te (1051 KM) Amsterdam, aan de Jan van Galenstraat 4 W2, ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer R. de Mooy, hierna te noemen: "De Mooy";

VI. De besloten vennootschap (met beperkte aansprakelijkheid) VROEGOP RUHE & CO B.V., statutair gevestigd en kantoorhoudende te Amsterdam, ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer P. Vroegop;

VII. De besloten vennootschap (met beperkte aansprakelijkheid) B.V. LEVENSMIDDELENGROOTHANDEL "DE KWEKER", statutair gevestigd en kantoorhoudende te Amsterdam , ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer P. Vroegop;

VIII. De besloten vennootschap (met beperkte aansprakelijkheid) WINDIG ONROEREND GOED B.V., statutair gevestigd en kantoorhoudende te Amsterdam, ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer P. Vroegop;

IX. De besloten vennootschap (met beperkte aansprakelijkheid) B.V. ONROERENDE GOEDERENMAATSCHAPPIJ VAN VROEGOP RUHE & CO, statutair gevestigd en kantoorhoudende te Amsterdam, ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer P. Vroegop;

X. De besloten vennootschap (met beperkte aansprakelijkheid) VROEGOP A.G.F. B.V., statutair gevestigd en kantoorhoudende te Amsterdam, ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer P. Vroegop en de heer A. Vroegop ;

XI. De besloten vennootschap (met beperkte aansprakelijkheid) EXPLOITATIEMAATSCHAPPIJ WHEERE B.V., statutair gevestigd en kantoorhoudende te Amsterdam, ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer P. Vroegop;

XII. De vereniging "VERENIGING HERSTRUCTURERING FOOD CENTER AMSTERDAM", statutair gevestigd en kantoorhoudende te Amsterdam, ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer E. Fischer en de heer A. van der Meer, hierna te noemen: "Vereniging Herstructurering",

Partijen II en III hierna tezamen te noemen "Marktkwartier";
Partijen VI t/m XI hierna tezamen te noemen: "Vroegop";
Partijen I t/m XII hierna tezamen te noemen: "Partijen",

OVERWEGINGEN:

A. De Gemeente en Marktkwartier zijn op 19 december 2013 (ondertekend op 14 mei 2014) de Realisatie- en exploitatieovereenkomst FCA" (hierna: de "REOK") overeengekomen;
B. De REOK voorziet, onder andere, in afspraken ter zake van de herontwikkeling van het Food Center Amsterdam (hierna: het "FCA"), onder de voorwaarden en beperkingen zoals in de REOK opgenomen;
C. De Verenigde Bedrijven, de Vereniging Herstructurering, De Mooy en Vroegop zijn geen partij bij de REOK. De Mooy en Vroegop zijn lid van de Verenigde Bedrijven en de Vereniging Herstructurering;
D. De deelraad van het stadsdeel West van de gemeente Amsterdam heeft op 28 januari 2014 het bestemmingsplan Food Center Amsterdam (hierna: het "Bestemmingsplan") vastgesteld;
E. Tegen het Bestemmingsplan heeft Vroegop beroep ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: "ABRvS");
F. In de tussenuitspraak van 17 december 2014 (ECLI:NL:RVS:2014:4578) heeft de ABRvS enkele gebreken in het besluit tot vaststelling van het Bestemmingsplan vastgesteld;
G. Ter uitvoering van deze tussenuitspraak heeft de raad van de Gemeente op 1 april 2015 het besluit tot herstel en wijziging van het Bestemmingsplan genomen (hierna: het "Herstelbesluit-1");
H. Vroegop heeft, hangende de procedure bij de ABRvS inzake het Bestemmingsplan, een zienswijze tegen het Herstelbesluit-1 ingediend bij brief van 17 juni 2015;
I. De Verenigde Bedrijven en De Mooy hebben bij de ABRvS bij brief van 27 mei 2015 beroep ingesteld tegen het Herstelbesluit-1;
J. Marktkwartier heeft, in samenwerking met de Verenigde Bedrijven, een masterplan voor het afgesloten bedrijvendeel van het Food Center (het gedeelte van het plangebied dat bestemd is voor woningbouw daar uitdrukkelijk niet onder begrepen, hierna te noemen: "Bedrijvendeel") gemaakt dat door de Verenigde Bedrijven in haar ledenvergadering d.d. 19 augustus 2015 is goedgekeurd waarin de beoogde nieuwe situatie op het FCA wordt beschreven; Nadien zijn er door Marktkwartier wijzigingen op het masterplan aangebracht, laatstelijk op 23 november 2015. Die wijzigingen zijn niet formeel geaccordeerd door de ledenvergaderingen van de Verenigde bedrijven en/of de Vereniging Herstructurering, maar door het bestuur van de Verenigde Bedrijven en Vereniging Herstructurering wel geaccepteerd. Laatst genoemde versie hierna te noemen "Masterplan". Het Masterplan is aan de Stuurgroep FCA, als bedoeld in artikel 10 van de REOK, aangeboden ter goedkeuring;
K. Op 26 november 2015 is de Vereniging Herstructurering Amsterdam opgericht. De Vereniging Herstructurering zal de verdere onderhandelingen met het Marktkwartier over de herontwikkeling van het Food Center Amsterdam voortzetten in de plaats van de Verenigde Bedrijven;
L. Naast de Verenigde Bedrijven en de Vereniging Herstructurering is Vroegop met Marktkwartier in onderhandeling over haar nieuwe positie op de westzijde van het FCA. Dit onderhandelproces loopt op het moment van ondertekenen van deze overeenkomst nog. Marktkwartier en Vroegop hebben goede hoop op een positieve uitkomst binnen afzienbare tijd;
M. Partijen willen in deze overeenkomst nadere afspraken maken over een tweede herstelbesluit waarbij Vroegop, de Verenigde Bedrijven, de Vereniging Herstructurering en De Mooy betrokken zijn geweest

bij de bewoording daarvan, welk tweede herstelbesluit Vroegop, de Verenigde Bedrijven en De Mooy voldoende comfort moet bieden dat tegemoet wordt gekomen aan de door deze partijen geformuleerde bezwaren in hun procedures tegen het bestemmingsplan en Herstelbesluit-1. Dit tweede herstelbesluit hierna te noemen: "Herstelbesluit-2";

N. Partijen willen in deze overeenkomst eveneens nadere afspraken maken over de voorwaarden waaronder, en het moment waarop, Vroegop, de Verenigde Bedrijven en De Mooy hun beroepen tegen het Bestemmingsplan en/of het Herstelbesluit-1 intrekken;

O. De inhoud van deze overeenkomst en het aangaan daarvan door de Gemeente kan niet op enigerlei wijze worden geïnterpreteerd als een erkenning van de Gemeente ter zake onhoudbaarheid, onuitvoerbaarheid, danwel onrechtmatigheid van het Bestemmingsplan of Herstelbesluit-1;

P. Marktkwartier, de Verenigde Bedrijven, de Vereniging Herstructurering, De Mooy en Vroegop willen in deze overeenkomst voorts afspraken maken over een eventuele wijziging van het Masterplan en/of de nog in procedure te brengen uitwerkingsplannen alsmede eventuele noodzakelijke voorwaarden die niet kunnen worden meegenomen in het Herstelbesluit-2;

Q. Partijen erkennen dat deze overeenkomst een aanvulling is op reeds gemaakte afspraken die partijen gezamenlijk, dan wel onderling, reeds hebben gemaakt dan wel in de toekomst nog zullen maken ten behoeve van de herontwikkeling van het FCA. Deze overeenkomst beoogt geen wijzigingen aan te brengen in de onderlinge rechten en verplichtingen van Marktkwartier en de Gemeente op grond van de REOK,

Partijen zijn het volgende overeengekomen:

Artikel 1 – Herstelbesluit-2

1. Partijen hebben onderzocht op welke wijze, en onder welke voorwaarden, het Herstelbesluit-1 (en daarmee het Bestemmingsplan) zal worden aangepast, in het bijzonder voor wat betreft de daarin gehanteerde parkeernormen en bijbehorende regels.
2. Voor de totstandkoming van het Herstelbesluit-2 zijn het Masterplan, **Bijlage 1**, en het rapport d.d. 10 maart 2016 van Goudappel Coffeng met medewerking en instemming van Van Riezen & Partners en Arthic Verkeer, **Bijlage 2,** die aan deze overeenkomst zijn gehecht, als uitgangspunt genomen.
3. Partijen hebben overeenstemming bereikt over (de bewoording van) een aanpassing van het op 1 april 2015 vastgestelde bestemmingsplan (Herstelbesluit-1). De door Partijen voorgestelde tekst is opgenomen in een opnieuw te wijzigen bestemmingsplan (Herstelbesluit-2). Dit bestemmingsplan, bestaande uit regels, verbeelding en toelichting wordt als **Bijlage 3** aan deze overeenkomst gehecht.
4. De Gemeente zal Herstelbesluit-2 op een zo kort mogelijke termijn in procedure brengen. De Verenigde Bedrijven, Vroegop en De Mooy zullen binnen twee werkdagen na akkoord van het college van burgemeester en wethouders met de raadsvoordracht tot vaststelling van Herstelbesluit-2 de ABRvS schriftelijk berichten dat Herstelbesluit-2 volledig tegemoet komt aan hun bezwaren tegen Herstelbesluit-1 en het Bestemmingsplan. De Verenigde Bedrijven, Vroegop en De Mooy zullen binnen twee werkdagen na vaststelling van Herstelbesluit-2 door de raad schriftelijk aan de ABRvS berichten dat Herstelbesluit-2 volledig tegemoet komt aan hun bezwaren tegen Herstelbesluit-1 en het Bestemmingsplan.
5. De Verenigde Bedrijven, de Vereniging Herstructurering, de Mooy en Vroegop zullen na vaststelling en bekendmaking van Herstelbesluit-2 geen rechtsmiddelen aanwenden tegen het Herstelbesluit-2 en zich onthouden van directe of indirecte betrokkenheid bij de aanwending van dergelijke rechtsmiddelen door derden. Vroegop en De Mooy staan er voor in dat rechtspersonen die behoren tot hun groep als bedoeld in artikel 2:24b BW behoren ook geen rechtsmiddelen zullen aanwenden tegen het Herstelbesluit-2 en dat die zich zullen onthouden van directe of indirecte betrokkenheid bij de aanwending van dergelijke rechtsmiddelen door derden.
6. De Gemeente zal Herstelbesluit-2 op de daartoe geëigende wijze bekendmaken en de overige partijen bij deze overeenkomst informeren binnen twee dagen na de bekendmaking.
7. Binnen twee werkdagen nadat bekend is geworden (middels van een mededeling van de ABRvS daaromtrent) dat geen beroep is ingesteld bij de ABRvS tegen het Herstelbesluit-2 zullen De Verenigde Bedrijven, De Mooy en Vroegop hun beroepen tegen het Bestemmingsplan en/of het Herstelbesluit-1 alsmede het van rechtswege ingediende beroep tegen Herstelbesluit-2 bij de ABRvS intrekken.
8. Indien door derden wel beroep is ingesteld tegen het Herstelbesluit-2 handhaven de Verenigde Bedrijven, De Mooy en Vroegop hun beroepen tegen het Bestemmingsplan en/of het Herstelbesluit-1.

In die situatie zullen Partijen evenwel gezamenlijk optrekken om al het redelijke te doen wat in hun vermogen ligt om te zorgen dat het beroep van derden tegen het Herstelbesluit-2 niet zal slagen.

9. Indien een beroep van derden tegen Herstelbesluit-2 onverhoopt mocht slagen, zullen Partijen al het redelijke te doen wat in hun vermogen ligt om met inachtneming van de uitgangspunten zoals verwoord in Herstelbesluit-2 gezamenlijk na te gaan hoe het Bestemmingsplan alsnog zo kan worden aangepast dat zoveel mogelijk wordt aangesloten bij Herstelbesluit-2 en het op dat moment, conform de procedure van artikel 3 tweede lid van deze overeenkomst, goedgekeurde en door de aldaar genoemde Partijen gedragen Masterplan en tevens het risico op vernietiging daarvan zoveel mogelijk wordt beperkt.

Artikel 2 – Afspraken verband houdende met Herstelbesluit-2

1. Gelet op de bevindingen van Goudappel Coffeng gelden de volgende nadere afspraken:
    a) Marktkwartier, de Vereniging Herstructurering en Vroegop zullen, met Marktkwartier als initiator, een beheerplan opstellen (hierna "het Beheerplan") dat ziet op parkeren binnen de contouren van het Bedrijvendeel van het Food Center Amsterdam in haar definitieve vorm met inachtneming van de eisen en aanbevelingen genoemd door Goudappel Coffeng op bladzijde 21 van haar rapport d.d. 10 maart 2016, aangehecht als **Bijlage 4**. In het Beheerplan zal een apart hoofdstuk worden opgenomen dat ziet op parkeren tijdens de transitiefase. Indien noodzakelijk zal het Masterplan op basis van de bevindingen in het rapport van Goudappel Coffeng worden aangepast, met toepassing van artikel 3 lid 2. Voornoemde partijen streven ernaar om het Beheerplan voor het in procedure brengen van het eerste uitwerkingsplan dat ziet op het bedrijvendeel van het Bestemmingsplan vast te stellen.
    b) De inrichting van het voor de gebruikers van het Bedrijvendeel van het Food Center Amsterdam openbare deel (zoals wegen, parkeervakken etc.) in haar definitieve vorm zal door Marktkwartier worden uitgevoerd met inachtneming van het Beheerplan en het Bestemmingsplan (Herstelbesluit-2 daaronder begrepen).
    c) Indien uit het Beheerplan volgt dat naast de inrichting van het voor de gebruikers van het Bedrijvendeel van het Food Center Amsterdam openbare deel tevens voorschriften noodzakelijk zijn waaraan de gebruikers van het openbare deel van het Bedrijvendeel van het Food Center Amsterdam zich dienen te houden, dan zullen Marktkwartier, de Vereniging Herstructurering en Vroegop in gezamenlijk overleg vaststellen op welke wijze deze voorschriften aan de gebruikers worden opgelegd.
2. Marktkwartier en de Vereniging Herstructurering zullen in de nog te sluiten Hoofdlijnen Overeenkomst vastleggen op welke wijze wordt omgegaan met parkeren in de transitiefase.
3. De Verenigde Bedrijven kan geen rechten ontlenen aan dit artikel, noch heeft zij op grond van dit artikel verplichtingen.

Artikel 3 – Masterplan en uitwerkingsplannen

1. Marktkwartier zal geen uitwerkingsplannen (waaronder ook wordt begrepen wijzigingsplannen, bestemmingsplanherzieningen en/of omgevingsvergunningen in afwijking van het Bestemmingsplan) en of herstelbesluiten van het Bestemmingsplan (en bijbehorend Herstelbesluit-2) voor het Bedrijvendeel aan de Gemeente ter goedkeuring aanbieden die in strijd zijn met het Masterplan of een conform lid 2 van dit artikel 3 gewijzigde versie van het Masterplan en/of het Herstelbesluit-2.
2. Partijen, met uitzondering van de Gemeente, zijn overeengekomen dat Marktkwartier wijzigingen van het Masterplan zowel met de Vereniging Herstructurering als Vroegop op voorhand zal bespreken en aan de Vereniging Herstructurering en Vroegop ter goedkeuring zal voorleggen. Indien Vroegop en de Vereniging Herstructurering geen overeenstemming kunnen bereiken over de vraag of een wijziging dient te worden goed- of afgekeurd en binnen een redelijke termijn ook geen voor Marktkwartier, de Vereniging Herstructurering en Vroegop acceptabel compromis kan worden bereikt, dan prevaleert het door de Vereniging Herstructurering vertegenwoordigde algemene belang boven het belang van Vroegop en is de goed- of afkeuring van de wijziging door de Vereniging Herstructurering doorslaggevend.
3. a. Marktkwartier, Vroegop en VH komen overeen dat Marktkwartier voor dat gedeelte van het bestemmingsvlak dat in het plangebied van Herstelbesluit-2 is bestemd als "Bedrijventerrein" geen wijzigingsplan als bedoeld in artikel 19.1.1 onder a van het Herstelbesluit-2 naar de bestemming "Woongebied - Uit te werken" aan de Gemeente ter goedkeuring zal aanbieden, vóórdat voor (een

deel van) dit terrein zowel een wijzigingsplan als bedoeld in artikel 19.1.1 onder a van het Herstelbesluit-2 naar de bestemming "Bedrijventerrein-Uit te werken" is vastgesteld en onherroepelijk is geworden als een uitwerkingsplan als bedoeld in artikel 10 van het Herstelbesluit-2 is vastgesteld en onherroepelijk is geworden.

b. Marktkwartier, Vroeg en VH komen overeen dat indien Marktkwartier woningen zal gaan realiseren in het dat gedeelte van het bestemmingsvlak dat in het plangebied van Herstelbesluit-2 is bestemd als "Bedrijventerrein" en Marktkwartier maatregelen wenst te nemen in het Bedrijvendeel (nog te realiseren of reeds gerealiseerde gebouwen daaronder begrepen) ter bescherming van het woon- en leefmilieu van deze woningen, Vroegop en VH zich zullen inspannen om de uitvoering van die maatregelen mogelijk te maken mits Marktkwartier alsdan toezegt om de kosten van die maatregelen voor haar rekening te nemen en deze maatregelen geen hinder opleveren voor de normale bedrijfsvoering op het Bedrijvendeel.

4. De Gemeente bevestigt dat zij binnen de kaders van de REOK geen (eigen) uitwerkingsplannen voor het Bedrijvendeel van het nieuwe Food Center Amsterdam zal opstellen, maar dat zowel het primaat als het initiatief hiertoe bij Marktkwartier ligt. Marktkwartier zal concept-uitwerkingsplannen alleen aanbieden ter vaststelling aan de Gemeente na afstemming met de Vereniging Herstructurering en Vroegop en in overeenstemming met het Masterplan, of een conform artikel 3 lid 2 aangepast Masterplan.
5. Indien Marktkwartier en de Vereniging Herstructurering gezamenlijk constateren dat geen overeenstemming kan worden bereikt over de herontwikkeling van het Bedrijvendeel van het nieuwe Food Center Amsterdam, dan is niet langer de goedkeuring door de Vereniging Herstructurering en Vroegop zoals bedoeld in lid 2 van dit artikel benodigd om tot wijziging van het Masterplan over te gaan en is ook lid 3 van dit artikel niet meer van toepassing. De Vereniging Herstructurering en Marktkwartier zullen in dat geval met elkaar in overleg treden over de ruimtelijke invulling van het Bedrijvendeel van het nieuwe Food Center Amsterdam.
6. De Verenigde Bedrijven kan geen rechten ontlenen aan dit artikel, noch heeft zij op grond van dit artikel verplichtingen.

Artikel 4 – Diversen

1. Partijen zullen met al hetgeen redelijkerwijs in hun vermogen ligt, een adequate en voorspoedige uitvoering van het Herstelbesluit-2 bevorderen. Indien ter uitvoering van het Herstelbesluit-2 nadere afspraken nodig zijn, zullen Partijen hieraan medewerking verlenen. Deze nadere afspraken zullen schriftelijk, middels een allonge op deze overeenkomst, worden vastgelegd.
2. Op deze overeenkomst is Nederlands recht van toepassing. Geschillen die voortvloeien uit deze overeenkomst (bezwaar en beroep tegen besluiten van de Gemeente daar uitdrukkelijk niet onder begrepen) zullen uitsluitend worden voorgelegd aan de bevoegde rechter te Amsterdam. Tegen een uitspraak van de rechter kunnen door Partijen rechtsmiddelen (beroep en cassatie) worden ingediend.
3. Indien enige bepaling in deze overeenkomst ongeldig of niet afdwingbaar blijkt te zijn, dan zullen de overige bepalingen worden uitgelegd alsof de ongeldige of niet afdwingbare bepaling niet zou zijn opgenomen; de ongeldige of niet afdwingbare bepaling zal worden geacht te zijn vervangen door een geldige en afdwingbare bepaling die de bedoeling van Partijen met de desbetreffende bepaling zo dicht mogelijk benadert.
4. Deze overeenkomst kan "in counterparts" worden getekend.

Aldus overeengekomen en in twaalfvoud getekend met parafen op elk van de voorgaande pagina's.

I. Gemeente Amsterdam, voor deze, gemachtigd conform het aangehechte besluit van het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Amsterdam van 12 april 2016,

~~De heer E.E. van der Laan, burgemeester~~ De heer P.V.W. van Rossum, directeur Grond en Ontwikkeling

Datum van ondertekening: 19/4/2016

Plaats van ondertekening: Amsterdam

~~Datum ondertekening:~~ .....
~~Plaats van ondertekening: Amsterdam~~

-de handtekeningen van partijen II tot en met XII volgen op de volgende twee pagina's-

II. Ballast Nedam Bouw & Ontwikkeling B.V.

.....
de heer A.M. de Backker
Datum ondertekening: .....
Plaats van ondertekening: .....

.....
de heer L.W.H. Rijpert
datum ondertekening: .....
Plaats van ondertekening: .....

III. VolkerWessels Vastgoed B.V.

.....
de heer M.H. Schipper
Datum ondertekening: .....
Plaats van ondertekening: .....

.....
de heer H.J.W.B. Spanjers
datum ondertekening: .....
Plaats van ondertekening: .....

IV. Verenigde Bedrijven Centrale Groothandels Markt

.....
de heer W. de Graaf, voorzitter
Datum ondertekening: .....
Plaats van ondertekening: .....

.....
de heer H. Jenster, secretaris
Datum ondertekening: .....
Plaats van ondertekening: .....

V. Gebroeders De Mooy B.V.

.....
de heer R. de Mooy, directeur
Datum ondertekening: .....
Plaats van ondertekening: .....

VI. Vroegop Ruhe & Co B.V.

.....
de heer P. Vroegop
Datum ondertekening: .....
Plaats van ondertekening: .....

VII. B.V. Levensmiddelengroothandel "De Kweker"

.....
de heer P. Vroegop
Datum ondertekening: .....
Plaats van ondertekening: .....

-de handtekeningen van partijen VIII tot en met XII volgen op de volgende pagina-

VIII. Windig Onroerend Goed B.V.

de heer P. Vroegop
Datum ondertekening: .....
Plaats van ondertekening: .....

IX. B.V. Onroerende Goederenmaatschappij van Vroegop Ruhe & Co

de heer P. Vroegop
Datum ondertekening: .....
Plaats van ondertekening: .....

X. Vroegop AGF B.V.

.....
de heer P. Vroegop
Datum ondertekening: .....
Plaats van ondertekening: .....

.....
de heer A. Vroegop
Datum ondertekening: .....
Plaats van ondertekening: .....

XI. Exploitatiemaatschappij Wheere B.V.

.....
de heer P. Vroegop
Datum ondertekening: .....
Plaats van ondertekening: .....

XII. Vereniging Herstructurering Food Center Amsterdam

.....
de heer E. Fischer, voorzitter
Datum ondertekening: .....
Plaats van ondertekening: .....

.....
de heer A. van der Meer, secretaris
Datum ondertekening: .....
Plaats van ondertekening: .....

Nummer ZD2016-000907

Directie directie sb

Dienst rve ruimte en duurzaamheid

Gemeente Amsterdam

College van burgemeester en wethouders B&W

Voordracht voor de collegevergadering van 12 april 2016

Portefeuille Ruimtelijke Ordening

Agendapunt 0

Tekst van openbare besluiten wordt gepubliceerd

Onderwerp

Vaststellen van het bestemmingsplan Food Center Amsterdam (2e Herstelbesluit)

Tekst van openbare besluiten wordt gepubliceerd

Het college van burgemeester en wethouders besluit

I. Akkoord te gaan met de concept raadsvoordracht, waarin de gemeenteraad wordt voorgesteld om de volgende besluiten te nemen:
1. Het bestemmingsplan Food Center Amsterdam, bestaande uit de verbeelding en regels en vergezeld van een toelichting, met identificatienummer: NL.IMRO.0363.E1204BPSTD-VG02, in elektronische en analoge vorm vastgesteld op 1 april 2015, in navolging van de (tussen)uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 17 december 2014 (201402766/R6) opnieuw op gebreken te herstellen en te wijzigen overeenkomstig de van dit besluit onderdeel uitmakende Nota van Wijzigingen, als het bestemmingsplan Food Center Amsterdam (2e Herstelbesluit), bestaande uit de verbeelding en regels en vergezeld van een toelichting, met identificatienummer NL.IMRO.0363.E1204BPSTD-VG03, waarbij voor de locatie van de geometrische planobjecten gebruik gemaakt is van een ondergrond welke ontleend is aan de Grootschalige Basiskaart Amsterdam, versie 9 april 2013, 2. geen exploitatieplan vast te stellen;3. dat afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Crisis en herstelwet van toepassing is.
II. In te stemmen met de Overeenkomst Bestemmingsplan Food Center Amsterdam, tussen de gemeente Amsterdam, VolkerWessels Vastgoed B.V. en Ballast Nedam Bouw& Ontwikkeling B.V. (hierna: Marktkwartier), de Verenigde Bedrijven Centrale Groothandelsmarkt en de Vereniging Herstructurering Food Center Amsterdam, Vroegop Ruhe & Co B.V. e.a. en dat de burgemeester de directeur van Grond & Ontwikkeling machtigt om de overeenkomst namens de gemeente aan te gaan.

Kernboodschap

Het voorliggende bestemmingsplan wordt het actuele toetsingskader voor uitwerkingsplannen om omgevingsvergunningen te verlenen en maakt de beoogde ontwikkelingen op het Food Center Amsterdam juridisch planologisch mogelijk.

Gemeente Amsterdam

College van burgemeester en wethouders

B&W

Gemeente Amsterdam

uitslagenlijst (Concept), 12 april 2016

1. Opening

2. Goedkeuren (concept) besluitenlijsten

a)	Goedkeuren (concept) besluitenlijst d.d. 5 april 2016	Goedgekeurd en vastgesteld
b)	Goedkeuren (concept) geheime besluitenlijst d.d. 5 april 2016	Goedgekeurd en vastgesteld met inachtneming van wijzigingen

3. Ingekomen stukken — Voor kennisgeving aangenomen

a)	Lijsten met adviezen DMC en DJZ (regulier en spoedvoordrachten)	Voor kennisgeving aangenomen

4. Representatielijst — Conform besloten met inachtneming van wijzigingen (bijlage)

5. Hamerstukken

<u>Economie (7)</u>

A1	Kennis nemen van de resultaten van de draagvlakmetingen voor tien bedrijveninvesteringszones en besluit tot het in werking treden van zeven BIZ-verordeningen op de dag na publicatie in het Gemeenteblad van dit besluit (ZD2016-002419)	Conform besloten

6. Mededelingen en rondvraag

7. Reflectie

8. Bespreekstukken

Gemeentelijk Vastgoed (36)

B1	Beantwoorden schriftelijke vragen van het raadslid Shahsavari over de Marching Band (ZD2016-002207)	Conform besloten
B2	Beantwoording nadere schriftelijke vragen van het lid Torn (VVD) op zijn schriftelijke vragen van 9 oktober 2015 inzake gemeentelijke villa's (ZD2016-000938)	Conform besloten
B3	Extern inhuren makelaar verkoopteam gemeentelijk vastgoed (ZD2016-001564)	Conform besloten

Duurzaamheid (23)

B4	Deelname Compact of Mayors (ZD2015-009698)	Conform besloten
B5	Vrijgeven van het concept Uitvoeringsplan Afval voor advies Bestuurscommissies (ZD2016-001721)	Conform besloten, voorts wordt de portefeuillehouder gemachtigd om de ondertekening van de collegebrief aan te passen

Onderwijs (18)

B6	Verstrekken eenmalige subsidie JINC jan-jun 2016 (ZD2016-002444)	Conform besloten

Bouwen en Wonen (39)

B7	Mandaatbesluit directeur rve wonen	Conform besloten

(ZD2016-002605)

B8	Protocol verstrekken gegevens handhaving Wonen aan Belastingen (ZD2016-002082)	Conform besloten

Zorg en Welzijn (28)

B9	Teruggenomen	nvt
B10	lidmaatschap Alliantie Nederland Rookvrij (ZD2016-001634	Conform besloten
B11	stedelijk kader "Afspraken Basisvoorzieningen in de stadsdelen 2017-2018" (ZD2016-002434)	Conform besloten

Algemene Zaken (3)
ICT (25)

B12	Beantwoording raadsinitiatief Open Raadsinformatie (ZD2016-002348)	Aangehouden voor (evt) aanpassingen

Algemene Zaken (3)

B13	Voorstel versterking samenwerking Metropoolregio Amsterdam (ZD2016-002142)	Conform besloten
B14	Beantwoording schriftelijke vragen van het raadslid mevrouw Van Soest (PvdO) inzake de komst van filmmaker Roger Ross Williams (ZD2016-002336)	Conform besloten, voorts wordt de portefeuillehouder gemachtigd tot het maken van tekstuele wijzigingen

Grondzaken (32)

B15	Parkeernorm Sloterdijk-Centrum, N-kavel B&W (ZD2016-002755)	Conform besloten

Ruimtelijke Ordening (31)
Grondzaken (32)
Sport en Recreatie (30)

B16	Bestuurlijke reactie op initiatiefvoorstel 'Sportief Zeeburgereiland' van het raadslid dhr. Van der Ree (VVD) (ZD2016-002377)	Conform besloten

Ruimtelijke Ordening (31)

B17	Afwijken van het advies van de Commissie voor welstand en monumenten (CWM) voor het project Ertskade (ZD2016-000723)	Conform besloten
B18	Instemmen met externe inhuur ten behoeve van Leef! Zuidas (ZD2016-002573)	Teruggenomen
B19	Vaststellen van het bestemmingsplan Food Center Amsterdam (2e Herstelbesluit) (ZD2016-000907)	Conform besloten
B20	Vaststellen van het ontwerpbestemmingsplan "Paraplubestemmingsplan Ligplaatsen passagiersvaartuigen" (ZD2016-000895)	Conform besloten
B21	Vaststellen van het uitwerkingsplan De Bongerddeelgebied 4A (ZD2016-001277)	Conform besloten

Verkeer en Vervoer (35)

B22	Bestuurlijke reactie initiatiefvoorstel 'Bescherm de voetgangersruimte; eerherstel voor het amsterdammertje' (ZD2016-000958)	Conform besloten, voorts wordt de portefeuillehouder gemachtigd om de bestuurlijke reactie van de juiste ondertekening te voorzien

Verkeer en Vervoer (35)
Openbare Ruimte en Groen(24)

B23	Instemmen met actualisatie project Leidseplein (ZD2016-002557)	Conform besloten, voorts wordt de portefeuillehouder gemachtigd tot het maken van tekstuele wijzigingen en de

		brief van de juiste ondertekening te voorzien
Verkeer en Vervoer (35) Openbare Ruimte en Groen(24) Inkoop(37)		
B24	kabinet(Vaststellen Besparingspotentieel scenario maatregelen Slagvaardige Overheid & Inkoop Groen, Reiniging en Openbare Ruimte) (ZD2016-002296)	Teruggenomen
Waterbeheer (16) Bouwen en Wonen (39) Grondzaken (32)		
B25	Kosten aanleg nieuwe riolering; reactie op motie 1449 (Poot c.s.) d.d. 17 december 2015 (ZD2016-001462)	Aangehouden voor aanpassingen
Jeugd (19)		
B26	Vaststellen Calamiteitenprotocol, opgenomen in het 'Draaiboek coördineren en leren van calamiteiten in de jeugdhulp' (ZD2016-002769)	Conform besloten
Werk, Inkomen en Participatie (43)		
B27	Vaststellen jaarrapportage Aanpak Jeugdwerkloosheid 2015 (ZD2016-002739)	Conform besloten, voorts wordt de portefeuillehouder gemachtigd tot het kiezen van het moment van openbaarmaking
Economie (7)		
B28	Instemmen met de beantwoording schriftelijke vragen van het lid N.T. Bakker van 4 maart 2016 inzake de plannen voor een warenhuis aan het Rokin (ZD2016-002428)	Conform besloten, voorts wordt de portefeuillehouder gemachtigd tot het maken van tekstuele wijzigingen
B29	Kennisnemen van de voorbereidingen voor de	Teruggenomen

collegevergadering op locatie bij Damen Shiprepair Amsterdam en de voorbereiding voor de aansluitende lunch met vertegenwoordigers van het georganiseerd bedrijfsleven (ZD2016-002439)

Sport en Recreatie (30)

B30	Vaststellen kredieten vervangingsinvesteringen velden Oost (ZD2016-001534)	Conform besloten

9. Geheime Stukken

Financiën (14)

D1	kabinet (ZD2016-002725)	Conform besloten, voorts wordt de portefeuillehouder gemachtigd tot het maken van tekstuele wijzigingen en het openbaar maken van de voordracht (na afronding van de machtiging)

Openbare Orde en Veiligheid (4)

D2	kabinet (ZD2016-002542)	Conform besloten, voorts wordt de portefeuillehouder gemachtigd tot het maken van tekstuele wijzigingen en het openbaar maken van de voordracht (na afronding van de machtiging)

Algemene Zaken (3)
Deelnemingen (12)

D3	kabinet	Conform besloten, voorts wordt de portefeuillehouder gemachtigd tot het wijzigen van de portefeuille in Deelnemingen

Deelnemingen (12)

D4	kabinet (ZD2016-002559)	Conform besloten
		Conform besloten, voorts wordt de

D5	kabinet (ZD2016-002615)	portefeuillehouder gemachtigd tot het maken van tekstuele wijzigingen

Juridische Zaken (5)

D6	kabinet (ZD2016-002762)	Aangehouden

Communicatie (6)

D7	kabinet (ZD2016-002545)	Conform besloten
D8	kabinet (ZD2016-002737)	Conform besloten, voorts wordt de portefeuillehouder gemachtigd tot het openbaar maken van de voordracht

Economie (7)

D9	kabinet (ZD2016-002548)	Conform besloten

10. Verkennende stukken

11. Actualiteiten

Diversiteit (20)

F1	kabinet (ZD2016-002877)	Conform besloten, voorts wordt de portefeuillehouder gemachtigd tot het wijzigen van de portefeuille in Algemene Zaken

Openbare Ruimte en Groen (24)

F2	kabinet (ZD2016-002768)	Conform besloten, voorts wordt de portefeuillehouder gemachtigd tot het maken van tekstuele wijzigingen

Lucht en Zeehaven (8)

F3	Instemmen met conceptreactie op brief staatssecretaris Infrastructuur en Milieu over de relatie wonen en vliegen in de Schipholregio	Conform besloten

(ZD2016-002898)

Economie (7)

F4	instemmen met bestuurlijke reactie van het college op de hernieuwing van het coalitieakkoord 'Amsterdam blijft van iedereen' (ZD2016-002916)	Conform besloten

Financiën (14)

F5	Beperkt kabinet (ZD2016-002937)	Conform besloten, voorts wordt de portefeuillehouder gemachtigd tot het maken van tekstuele wijzigingen

12. Mondelinge actualiteiten

13. Sluiting

BIJLAGE 4

CITY LOGISTICS — 03/12/2022

Wat moet er komen in de stadslogistieke plannen van de 4G wethouders?

0

De mobiliteitswethouders van de vier grote gemeenten hebben nu een halfjaar mogen snuffelen aan de grote vragen in hun gemeente. De komende maanden moet dat landen in plannen voor infrastructuur, ruimte voor voetgangers en fietsers, verkeersveiligheid, deelmobiliteit en natuurlijk stadslogistiek.

Als gemeente heb je hierbij vijf rollen: reguleren en handhaven, faciliteren, stimuleren, coördineren en experimenteren. Wat moet er komen in de stadslogistieke plannen? Die plannen moeten duidelijke handvatten bieden voor bedrijven in bijvoorbeeld de bouw, horeca, pakket en servicelogistiek; wat staat ze te wachten? Ik heb acht suggesties voor de wethouders.

1. Welke problemen wil je oplossen?

Stel vast welke problemen je de komende 3 jaar wil oplossen en in welke buurten. Is het een ruimteprobleem (minder voertuigen), een handhavingsprobleem zoals bij stoepparkeren, gaat het om schone lucht, de flitsbezorgers, wil je minder ongevallen met vrachtverkeer of kan de infrastructuur al dat zware verkeer niet meer aan?

Stadslogistiek is overigens niet alleen vervelend, maar ook waardevol voor de lokale bewoners en ondernemers. Zonder logistiek staat alles stil. Het balanceren van de vaak tegenstrijdige belangen moet vooraf gebeuren; stadslogistiek is onderdeel van mobiliteit, en **mobiliteit is een afgeleide van wat voor stad je wilt zijn voor wie**. Maak duidelijke keuzes en stel prioriteiten die passen bij de middelen die je hebt.

2. Ben concreet over zero emissie zones (en ontheffingen)

Bovenaan de wensenlijst van ondernemers staat **duidelijkheid over de aangekondigde zero emissie zones**, de ontheffingen, de invoerdatum en toelating van hybride voertuigen. Dat raakt iedere ondernemer die in de stad moet zijn. De gemeenten moeten daarvoor nog veel doen en het dreigt nu met alle lokale ontheffingen vijftig-tinten-grijs te worden. Overigens, de problemen met netcongestie? **Dat laat je de bedrijven zelf oplossen**.

3. Werk gebiedsgericht

De aandacht voor duurzame gebiedsontwikkeling verbreedt zich de laatste jaren steeds meer naar een integrale aanpak waarbij stadslogistiek beter wordt afgestemd met ruimtelijke en mobiliteitsontwikkelingen. Daarbij is maatwerk en gebiedsgerichte aanpak nodig.

De stadslogistieke plannen moeten daarom per buurt worden opgesteld afhankelijk van de morfologie van die buurt. Is het een nieuwe woon-werk buurt, een drukke binnenstad of een wijk waar de komende jaren de bereikbaarheid in het geding is? Wat zijn de uitdagingen?

Een Handleiding Logistiek en **Duurzame Gebiedsontwikkeling** wordt op dit moment ontwikkeld voor het CROW. Ook zijn methoden als **SUMP en SULP** beschikbaar met veel Europese praktijkvoorbeelden; wat werkt wel en niet? Gaat het wiel niet uitvinden.

Bij de gebiedsgerichte aanpak staan de ontvangers in vooral de horeca en retail centraal, maar ook de partijen in de thuisbezorging (pakjes, maaltijden en boodschappen). Welke afspraken ga je met ze maken? Welke maatregelen ga je nemen zoals voorkeursroutes, voertuigbeperkingen (gewicht, lengte, aslast), snelheid, venstertijden en ruimte voor laden en lossen (en de handhaving daarop)? Zijn **buurthubs** misschien een oplossing? Met deze aanpak leg je de basis voor **intelligent toegangsbeheer**.

4. Pak bouwlogistiek aan

Bouwlogistiek is de grootste stadslogistieke stroom. Veel zwaar verkeer, met grote pieken en dalen en eindeloos veel bouw- en servicebusjes. **Als grote opdrachtgever**, en vergunningverlener, kun je als gemeente hier op korte termijn veel bereiken. Denk aan het stellen van scherpe **bouwlogistieke eisen** bij de aanbesteding en in de grondportefeuilles en het stellen van logistieke eisen bij het verlenen van een omgevingsvergunning. Dit kan gebeuren voor bouwveiligheid, of voorwaarden bij de uitvoering, zoals in een BLVC-plan (voor Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie).

Arjan Walinga van Bouwend Nederland ziet hierin ook een win-win scenario voor gemeenten en bouwers. Aan de ene kant zorgt duurzame bouwlogistiek in steden voor minder congestie, meer veiligheid én verminderde uitstoot. Aan de andere kant dwingt het bouwers tot het verminderen van vervuilende bewegingen door meer efficiëntie met uiteindelijk lagere kosten.

5. Verkeersveiligheid: pak gedrag aan en handhaaf streng

Zwaar vrachtverkeer en bestelbusjes zijn oververtegenwoordigd in ongevallen met gewonden; twee tot drie keer vaker dan personenvoertuigen. En, de gevolgen van het ongeval zijn vaak ernstiger.

In de vier grote steden vallen elk jaar zo'n 400 ernstig gewonden met ongevallen met vrachtverkeer. Soms door te hard rijden, de dode hoek of simpelweg onoplettendheid. Fietsers en voetgangers zijn meestal het slachtoffer. Dat is zorgwekkend.

Een **stadslogistiek plan waarin geen aandacht is voor verkeersveiligheid is niet af**. Maak een plan voor de aanpak van het gedrag van chauffeurs en handhaaf streng. Het excuus 'je kan er toch langs' is niet meer van deze tijd. Vergeet in de plannen niet de groeiende groep maaltijd- en flitsbezorgers.

Pas waar dat zinvol is de infrastructuur aan, geef data over het verkeer (voor **spitsmijden, scholen mijden**) en regel de verkeerslichten beter. Overweeg op langere termijn de inzet op **Direct Vision** (vrachtwagens zonder de dode hoek).

6. Maak ruimte voor stadslogistiek

Veel colleges lijken korte termijn grondopbrengsten na te jagen en weinig oog te hebben voor het lange termijn maatschappelijk belang van logistieke ruimte rond de stad (ook voor dark kitchens en bouwhubs aan het water). Slechts een enkele gemeente heeft **een toekomstgerichte hubstrategie**; welke ruimte is nodig, waar is die ruimte en welke eisen stel je aan bedrijven die zich daar gaan vestigen? Met zo'n strategie kunnen gemeenten het bedrijfsleven aanspreken op hun verantwoordelijkheid voor een duurzame stadslogistiek.

7. Werk samen met koplopers

Gemeenten kozen in het verleden voor samenwerking met branche-organisaties. De vraag is of samenwerking met koplopers in de verschillende sectoren die het goede voorbeeld geven niet veel beter is. Hoe kun je ze faciliteren? Communicatie en kennisdeling met het bedrijfsleven organiseer je in lokale Logistiek010, Logistiek020, Logistiek030 en Logistiek070 netwerken. Je wilt uiteindelijk het gedrag van het bedrijfsleven veranderen. Dat kan niet van achter je bureau. Vergeet daarbij niet de samenwerking met bedrijven die software leveren voor de boordcomputers; hoe betrek je zo de chauffeur bij een slimme, veilige en schone stadslogistiek?

Leveranciers en logistiek dienstverleners zien door de chauffeurtekorten en lastig bereikbare binnensteden wel het nut, maar nog niet de noodzaak van innovatie of samenwerking in. Wil je succesvolle experimenten zoals bundeling (met white label) of vervoer over water mogelijk maken, dan moet de overheid aan ondernemers zekerheid en duidelijkheid over deelname geven. Geef experimenten de ruimte om te slagen.

8. Zorg voor voldoende middelen

De aanpak van stadslogistiek vergt de inzet van vele gemeentelijke afdelingen en stadsdelen. Stem de plannen af binnen de gemeente over bijvoorbeeld wie welk mandaat krijgt. En wat waren de geleerde lessen van de vorige coalities (en hun plannen)? Waarom is er tot nu toe zo weinig bereikt?

De uitvoering van alle ambities kan niet zonder betrokken ambtenaren. Je hebt een stadslogistiek team nodig van 6 tot 10 beleidsmakers naast de nodige uitvoerende en handhavende capaciteit en middelen voor onderzoek en eigen experimenten (zoals met **publieke inkoop** en verduurzaming van de gemeentelijke vloot).

Investeer je nu niet, dan gaat het niet gebeuren en groeit de stadslogistiek ongehinderd door. Dan blijven de vieze lucht, congestie, stoepparkeren en verkeersonveiligheid. Dan wordt de stad er niet aantrekkelijker op en zeker niet autoluwer.

Walther Ploos van Amstel.

Bron: https://www.waltherploosvanamstel.nl/wat-moet-er-komen-in-de-stadslogistieke-plannen-van-de-4g/

BIJLAGE 5

AMSTERDAM — 01/11/2022

Kloppen de plannen van het Amsterdamse Food Center?

0

Op 13 september 2022 heeft het college het eerste **uitwerkingsplan** voor het **Food Center Amsterdam (FCA)** vrijgegeven voor inspraak. Amsterdammers kunnen van 29 september tot en met **9 november reageren op het plan**. Is het plan toekomstvast voor de belangrijke stadslogistieke functie van het Amsterdamse Food Center voor de Buik van Amsterdam? Ik twijfel.

De historische functie van het FCA

De markten hebben de afgelopen eeuwen in de stad voor veel overlast gezorgd. Aan het begin van deze eeuw werden de aardappelen, groenten en fruit aan de kade van de Marnixstraat verhandeld. De wederverkopers konden daar bij de grossiers terecht en de huisvrouwen bezochten de marktkooplui. Er waren weinig regels en er was nauwelijks toezicht. Door toename van het autoverkeer ontstond zo'n verkeerschaos dat de gemeente besloot tot verhuizing. **In 1934 werd de Centrale Markt aan de Jan van Galenstraat geopend**. In 1977 werd de Centrale Markt omgedoopt in Centrale Groothandelsmarkt. Voorzien van een fris en modern logo heet de markt sinds 1998 Food Center Amsterdam. Er zijn circa 80 groothandelsbedrijven die dagelijks de Amsterdamse horeca en detailhandel bevoorraden.

Herontwikkeling

Het gebied wordt de komende jaren helemaal opnieuw ontwikkeld. Het groothandelscentrum voor food komt op een deel van het terrein terug in een gemoderniseerde en compactere vorm; ten minste 90.000 m^2 BVO nieuwe bedrijfsbebouwing. Hierdoor komt in het zuiden ruimte vrij voor een nieuwe woonwijk en voorzieningen. In het Marktkwartier komen 1.700 woningen.

Stadslogistieke hub

Het FCA is in het **Amsterdamse stadslogistieke beleid** één van de maatregelen voor een slimmere aanpak. Het FCA is één van de bestaande distributiecentra (cargohub) in de stad. **Een cargohub is een distributiecentrum**, bij voorkeur aan de rand van de stad en op een goed bereikbare locatie, waar goederen kunnen worden overgeslagen op schoon (liefst elektrisch) natransport de stad in. Cargohubs zijn gedeelde faciliteiten met

andere bedrijven. De toekomst van stadslogistiek is namelijk in samen bundelen, samen delen van capaciteiten delen en samen innoveren om de klant steeds beter van dienst te zijn.

In de plannen ontbreekt een onderbouwing van de regionale cargohubstructuur voor food service en horeca (waarvan het FCA een onderdeel moet zijn).

Is een hub genoeg, of zijn drie of meer hubs in de regio nodig? De bevoorrading van de Amsterdamse food service en horeca is de laatste decennia steeds verder versnipperd waardoor de **horecalogistiek steeds minder gebundeld** plaats vindt. Een visie op de toekomst hiervan, en de rol van het FCA, ontbreekt in de plannen.

De politieke vraag is of de maatschappelijke waarde voor stadslogistiek in de regio niet zwaarder moet wegen dan die van andere functie? Die maatschappelijke waarde ontstaat pas bij samenwerking en verdichting (meer doen op minder vierkante meters). Niet bij versnippering van de stadslogistiek.

Ook mist een visie op duurzame productie en verwerking op het FCA; hiervoor lijkt geen ruimte te zijn. Met de opkomst van bijvoorbeeld **dark kitchens** en urban farming wordt geen rekening gehouden. Die dark kitchens hebben een grote invloed op de rol van het FCA en de bedrijven die er gevestigd zijn. **Een toets van de plannen met inzichten van FSIN is nodig**.

De cargohubstructuur bepaalt de rol van de verschillende cargohubs (welke hub gaat welke stadsdelen bedienen?), de toekomstige volumes, en daarmee de vervoersbewegingen (ook **over water**), waarin het FCA moet voorzien. De gemeente Amsterdam is wel **bezig met die cargohubstructuur**. Maar, een concrete vertaalslag naar de toekomst van het FCA mist vooralsnog in de plannen die nu ter inspraak liggen.

Verduurzamen

De opmerking dat door de herontwikkeling van het plangebied het FCA zal worden verduurzaamd zodat het FCA een nog belangrijkere rol kan spelen als cargohub is weinig concreet; hoe dan? Hoe een duurzame koudevoorziening, het opzetten van duurzame logistiek en afvalinzameling, en de realisatie van een grote hoeveelheid zonnepanelen op de daken kan bijdragen aan meer duurzaamheid verdient verdere uitwerking. Is er straks voldoende energie voor de koelcellen en het laden van elektrische vrachtwagens?

Over de interne verkeersplannen is goed nagedacht

Over de interne verkeersplannen is goed nagedacht. Bestaande knelpunten worden aangepakt. Voor een efficiënte en hygiënische bedrijfsvoering is het van belang dat de aanvoer van goederen aan de ene zijde van de bedrijfsunit plaatsvindt en de afvoer (handel) aan de andere zijde. Elke bedrijfsunit wordt daardoor gerealiseerd volgens het doorstroomprincipe.

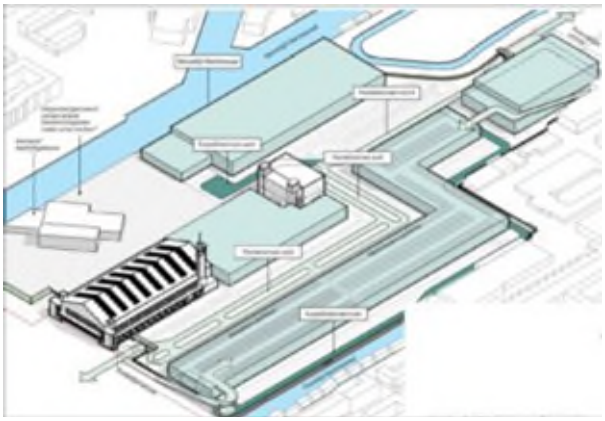
De inrichting van het terrein wordt mede ingegeven door de wens om de verkeersstromen voor het nieuwe FCA al zoveel mogelijk buiten de poort van het bedrijventerrein van elkaar te scheiden. Door het ontvlechten van vrachtverkeer (zwaar verkeer) en personeel- en klantenverkeer (licht verkeer) wordt de verkeersveiligheid op het terrein en de Zeebergerweg bevorderd.

De vraag is wat de snelle opkomst van vrachtfietsen en licht elektrische voertuigen in de bevoorrading van food service en horeca (zoals TringTring, E-bakkie en Foodlogica) en het de groei van het vervoer over water de stad in gaat betekenen.

Zijn de verkeersplannen hierop berekend? Bij het bepalen van de noodzakelijke parkeerruimte (ook voor laden van elektrische voertuigen) lijkt daarmee geen rekening te zijn gehouden. En is er voldoende ruimte voor het laden en lossen van boten?

Er komen handelsstraten en expeditiestraten. Het vrachtverkeer wordt grotendeels afgewikkeld via een expeditiestraat zodat de bedrijven aan de achterzijde van hun units kunnen worden bevoorraad. Er komt voldoende ruimte om veilig met grote vrachtwagens te manoeuvreren. De onderbouwing van de parkeernorm ontbreekt echter. Deze is afhankelijk van de feitelijke programmering van het terrein.

Het vrachtwagenparkeren met koelinstallaties zal inpandig plaatsvinden. Er mag geen geluidsoverlast voor omwonenden zijn. Dat wordt nog een uitdaging. Vrachtverkeer komt buiten de klassieke ‘venstertijden’; een cargohub werkt 24/7.



Via een hellingbaan rijden werknemers die met de auto komen direct naar één van de parkeerdaken in de oostelijke helft van het nieuwe FCA. Maar, wat gebeurt er om medewerkers te stimuleren met de fiets of het openbaar vervoer te komen?

De daken van de verschillende gebouwen worden onderling verbonden door één of meerdere bruggen. Parkeren op straatniveau is uitsluitend bedoeld voor klanten van de bedrijven en voor expeditieverkeer. Bezoekersverkeer rijdt via een handelsstraat naar de voorzijde van de bedrijfsunits. De onderbouwing van de parkeernorm voor personeel en bezoekers ontbreekt.

Is intern verhuizen wenselijk en mogelijk?

In de noordwesthoek van het nieuwe FCA-terrein is vooralsnog de nieuwbouw van De Kweker (Sligro) voorzien. De Kweker is nu nog gevestigd in een groot bedrijfsgebouw ten zuiden van de Centrale Markthal maar dat bedrijfsgebouw voldoet niet meer aan de wensen van De Kweker.

Door de ligging gaat veel van het verkeer van en naar De Kweker nu nog via de zuidelijke entree van FCA. Het bedrijfsgebouw is bovendien gelegen in het gebied dat zal worden getransformeerd naar woongebied. Verplaatsing van De Kweker naar het noorden van het FCA-terrein is daarom wenselijk.

De nieuwbouw van De Kweker is vooralsnog voorzien in de noordwesthoek, ter plaatse van het voormalige KET-terrein en enkele in 2020 gesloopte bedrijfsgebouwen. De bedrijven die zich in de gesloopte bedrijfsgebouwen bevonden zijn in 2020 tijdelijk verhuisd naar een andere locatie en moeten later nog eens verhuizen. Als bedrijven meerdere malen voor een verhuisopgave staan dan betekent dit hoge kosten en veel hinder. De vraag is wat deze bedrijven doen als ze weer voor die opgave staan. Blijven ze of vertrekken ze?

Wat betekenen de plannen voor de straten rond het FCA

Uit de plannen blijkt niet wat de stadslogistieke ambities betekenen voor de bereikbaarheid en verkeersveiligheid van de omliggende buurten en straten nu het FCA een ander in- en uitgang voor vrachtverkeer krijgt. Ook hier komt de vraag naar voren wat de opkomst van vrachtfietsen en licht elektrische voertuigen in de bevoorrading van klanten betekent. Met welk verkeersmanagementsysteem wordt de bereikbaarheid en verkeersveiligheid geregeld? Door bundelen van stadslogistieke stromen krijg je veel verkeer van en naar het FCA toe. Vergeet ook het bouwlogistieke verkeer niet van en naar het FCA en marktkwartier.

Kloppen de plannen van het Amsterdamse Food Center? Nog niet. Er staan nog veel vragen open over de toekomstige rol van het FCA en de toekomstige verkeersstromen rond het FCA. De vraag is zelfs of hiermee de bevoorrading van food service en horeca echt gaat verbeteren.

Misschien moeten de plannenmakers **de Outlook Horecalogistiek van de Topsector Logistiek** er nog eens bijpakken bij de uitwerking van een volgende versie van het uitvoeringsplan.

Walther Ploos van Amstel.

Nagekomen 3 november 2022:

Het plan van de gemeente om een deel van het Food Center aan de Jan van Galenstraat te laten wijken voor woningbouw, mag gewoon doorgaan. De gemeenteraad besloot in juli 2021 om het bestaande bestemmingsplan te wijzigen. Hierdoor zou er op het marktterrein een stuk minder ruimte zijn voor de bedrijven op het terrein. Een van de bedrijven, Bidfood, ging tegen het besluit van de gemeente in beroep. **De Raad van State oordeelt nu dat de bezwaren van het bedrijf ongegrond zijn.**
Bidfood is bang dat er op het overgebleven terrein geen plek is voor een nieuwe vestiging. Daarbij zou de gemeente volgens het bedrijf ten onrechte voorbijgaan aan de 'groeibehoefte' van het bedrijf. De hoogste bestuursrechter verwerpt dit bezwaar; in het bestaande bestemmingsplan is namelijk een zogeheten 'wijzigingsbevoegdheid' opgenomen, wat een bestemmingswijziging 'planologisch aanvaardbaar' maakt. Bidfood vreesde daarnaast voor een 'belemmering van de bedrijfsvoering' omdat het huidige gebouw grenst aan het gebied waar volgens de plannen woningen moeten komen. Ook voor dat bezwaar is de Raad van State ongevoelig. "Dit betreft een onzekere toekomstige gebeurtenis, waarmee het college bij de vaststelling van het wijzigingsplan geen rekening heeft hoeven houden."

Bron: https://www.waltherploosvanamstel.nl/kloppen-de-plannen-van-het-amsterdamse-food-center/

Gemeente Amsterdam
Directeur Ruimte & Duurzaamheid
t.a.v. de heer R. de Graaf
Postbus 2758
1000 CT Amsterdam

Tevens per email: foodcenter@amsterdam.nl

Datum 31 januari 2023
Inzake Zienswijze UP 3 Gemeente Amsterdam

Zienswijze

Geachte heer De Graaf,

Als eigenaar bewoner van het appartement aan de en belanghebbende bij de ontwikkeling van het Food Centre wil ik graag mijn zienswijze indienen tegen het ontwerpuitwerkingsplan Food Center Amsterdam 3e uitwerking Woongebied West (hierna te noemen: het ontwerpuitwerkingsplan of UP3).

Bouwhoogte toekomstig 4e Ontwerpuitwerkingsplan
Hierbij verzoek ik het college van burgemeester en wethouders middels deze zienswijze om het bouwconsortium van het marktkwartier te verzoeken het 3e ontwerpuitwerkingsplan zodanig aan te passen dat er in dit deel van het te ontwikkelen marktkwartier méér hoogbouw gesitueerd wordt dan nu gepland is.

De nu geplande hoogbouw in het 4e ontwerpuitwerkingsplan, specifiek de twee hoogteaccenten van 37 meter die aan het Oostelijk Marktkanaal gepland staan, namelijk woontoren 4.1 en woontoren 6.2. uit UP4 hebben veel nadelige gevolgen voor bewoners van de bestaande woningen aan Visseringstraat. De geplande woontorens, gebouwen van 37 meter hoogte, zullen veel zon en licht wegnemen voor mij en de andere bewoners aan de Visseringstraat.
Naast een sterke afname van zon en licht, vrees ik ook veel geluidsoverlast van de geplande balkons aan deze hoge woontorens met 12 bouwlagen. Deze liggen precies in de zuidwestelijke windrichting ten opzichte van mijn woning en slaapkamer. Borrelende buren op balkons op 12 bouwlagen geven veel geluidsoverlast voor bestaande bewoners.

Door de geplande woontorens van 37 meter deels te verplaatsen van UP4 naar UP3 kan nog steeds het gewenste aantal woningen worden gerealiseerd op het gehele terrein. Het realiseren van meer hoogbouw in UP3 heeft geen nadelige gevolgen voor bestaande of toekomstige bewoners.
In het 3e uitwerkingsgebied zorgen de 37 meter hoge woontorens niet voor het wegnemen van zon- en lichtinval of geluidsoverlast voor de bewoners die aan de randen van het 3e uitwerkingsgebied wonen.

Indien geen aanpassingen worden verricht in het 3e ontwerpuitwerkingsplan zal er hoogbouw zal worden gesitueerd in het toekomstige 4e ontwerpuitwerkingsplan waardoor ik en andere bewoners veel nadelige gevolgen zullen ondervinden.

Verzoek
Ik verzoek u met het bouwconsortium te bespreken hoe de geplande hoogteaccenten voor het 4e uitwerkingsgebied, de woontorens 4.1 en 6.2, verplaatst kunnen worden naar het 3e uitwerkingsgebied.

Tevens verzoek ik u om deze zienswijze, voortbordurend op het toekomstige ontwerpuitwerkingsplan voor het 4e uitwerkingsgebied, mee te wegen in de hoogbouw effect rapportage (HER) en een voorwaardelijke verplichting in het toekomstige ontwerpuitwerkingsplan op te nemen betreffende een respectabele bouwhoogte van 18-20 meter voor het gehele uitwerkingsgebied waarop het 4e ontwerpuitwerkingsplan betrekking heeft.

Bij voorbaat dank voor uw medewerking.

Met vriendelijke groet,

Op afspraak ontvangen wij u graag op één van onze vestigingen.
Een afspraak met beeldbellen hoort echter ook tot de mogelijkheden.

SPOED

Gemeente Amsterdam
Directeur Ruimte & Duurzaamheid
t.a.v. de heer R. de Graaf
Postbus 2758
1000 CT AMSTERDAM

Per aangetekende e-mail foodcenter@amsterdam.nl

Dossiernummer: 2GB.0.23.003688	**Telefoon:** 020-6518888	**Datum**: 31 januari 2023
Behandeld door: Maurice Santokhi	**E-mail:** dossiergroep@das.nl vermeld ons dossiernummer in de onderwerpregel	**Fax:** 020-6914737

Betreft: zienswijze tegen Ontwerpuitwerkingsplan Food Center Amsterdam - 3e uitwerking (Woongebied West) en ontwerpbesluit vaststelling hogere waarden Wet geluidhinder

Geachte heer, mevrouw,

Namens de heer (hierna: cliënten) wonende aan in AMSTERDAM, wordt hierbij een zienswijze ingediend gericht tegen uw voorgenomen besluiten, bekendgemaakt op 21 december 2022, betreffende het ontwerpuitwerkingsplan Food Center Amsterdam - 3e uitwerking (Woongebied West) en ontwerpbesluit vaststelling hogere waarden Wet geluidhinder (het ontwerpuitwerkingsplan drie). Een kopie van de bekendmaking van de voorgenomen besluiten treft u bij deze zienswijze aan (**productie 1**).

ZIENSWIJZE

1. Inleidende opmerkingen

Cliënten hechten er waarde aan de volgende inleidende opmerkingen te maken.
Cliënten schetsen hiermee de historische context van hun woongebied over de periode dat zij er wonen, inmiddels zo'n 25 jaar.

Ten eerste willen zij kenbaar maken dat zij niet tegen de nieuwbouwplannen zijn op het Centrale Marktgebied. Cliënten wonen met veel plezier , destijds een verwaarloosd deel van de stad. Er is veel veranderd en verbeterd in de buurt. Cliënten hebben dan ook geaarzeld om te kopen; de bestrating was slecht en er zaten talloze louche loodsen in de straat. De kades waren in slechte staat en een aantal garages waar later brand in uitbrak, droegen niet bij aan de sfeer in de buurt. Het is een gezamenlijke krachtsinspanning geweest van de gemeente, bouwpartijen, maar zeker ook van de buurtgemeenschap

die het tij heeft doen keren. Bewoners hebben zich onder andere hard gemaakt om ervoor te zorgen dat alle kastanjes in de Visseringstraat zijn behouden. Later zijn deze een belangrijk deel gebleken van de groene route naar het Westerpark, waar het stadsdeel goede sier mee heeft gemaakt. In feite is altijd al wel duidelijk geweest dat ook het Food Center Amsterdam (FCA) uiteindelijk grondig zou veranderen. Hiertoe hebben cliënten de interesse getoond om tot een mooi en voor alle partijen aanvaardbaar plan te komen.
Het moet cliënten echter van het hart dat zij het gevoel hebben dat er thans voor hen wordt beslist, weliswaar met de mogelijkheid tot inspraak, maar in de praktijk bleek die niet veel waard. Het zogeheten 'participatietraject' is in feite een wassen neus.
De gemeente Amsterdam 'vergat' daarnaast buurtbewoners op cruciale momenten in te lichten, notulen van eerdere overleggen en inspraakmomenten zijn zoek geraakt, bouwplannen zijn aanvankelijk heel anders voorgesteld dan ze nu voorliggen et cetera. Het maakt dat cliënten nu weinig vertrouwen hebben in een constructief overleg over aanpassingen. Voor hen is dan ook een grens bereikt in het mee willen praten.
Daarnaast merken cliënten op dat vele buurtbewoners ongerust zijn en op punten ontevreden over het huidige plan. Cliënten zijn ook van mening dat het plan op onderdelen terug moet naar de tekentafel. Belangen van de omwonenden dienen serieus te worden genomen. Het past de gemeente niet om al bij voorbaat aan te geven dat er geen wijzigingen in de plannen mogelijk zijn. De stad is van en voor de burgers en planologen en bouwers zouden zich wat cliënten betreft zich meer volgend moeten opstellen.
Cliënten dan ook een zienswijze met de hierna volgende argumenten.

2. Bouwhoogte in relatie tot toekomstig vierde ontwerpuitwerkingsplan

<u>Verplaatsing hoogteaccenten naar ontwerpuitwerkingsplan drie</u>
Inmiddels is cliënten bekend dat de hoogbouw in ontwerpuitwerkingsplan vier direct voor de woning van cliënten is gepland, tenzij deze hoogste accenten worden verplaatst naar onderhavig ontwerpuitwerkingsplan. Voorgaande is dan ook gelijk de kern van deze zienswijze; de hoogteaccenten verplaatsen van ontwerpuitwerkingsplan vier naar onderhavig ontwerpuitwerkingsplan drie. Cliënten hebben tevens begrepen dat hiertoe mogelijkheden bestaan en dat de hoogteaccenten als zodanig niet vaststaan. Tevens willen zij voorkomen dat hoogteaccenten uit ontwerpuitwerkingsplan vier niet meer kunnen worden toegepast in ontwerpuitwerkingsplan drie, omdat het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam (hierna: het college) daar niet op is gewezen.
Zo stellen cliënten dat nader dient te worden onderzocht of het mogelijk is om aanpassingen te verwerken in het derde ontwerpuitwerkingsplan om meer hoogbouw te kunnen situeren in het derde uitwerkingsgebied. Cliënt vrezen dat indien geen aanpassingen worden verricht in het derde ontwerpuitwerkingsplan, dat meer hoogbouw als gevolg heeft in het toekomstige vierde ontwerpuitwerkingsplan. Beide plannen hangen immers nauw met elkaar samen.

Meer concreet duiden cliënten op de hoogbouw van maar liefst twaalf woonlagen, met een hoogte van +/- 37 meter. Cliënten verwachten dat in het gebied waarop het derde ontwerpuitwerkingsplan betrekking heeft, zich vrijwel geen nadelige gevolgen zullen voordoen, indien het college besluit dat in genoemd gebied meer hoogbouw zal worden gesitueerd. Aan de grenzen/randen van het gebied waarop het derde ontwerpuitwerkingsplan betrekking heeft, zijn namelijk geen woningen gesitueerd die zullen worden benadeeld.
Zij vragen het college dan ook om rekening te houden met het bovenstaande en te verwerken in de hoogbouw effectrapportage (HER). Tevens verzoeken zij om opname van een voorwaardelijke verplichting in het toekomstige vierde ontwerpuitwerkingsplan betreffende een bouwhoogte van 18 tot 20 meter voor het gehele uitwerkingsgebied waarop het vierde ontwerpuitwerkingsplan betrekking op heeft. Op deze wijze wordt immers recht gedaan aan de belangen van cliën-

330-013

ten en ongetwijfeld andere omwonenden die worden geraakt door de hoogteaccenten uit ontwerpuitwerkingsplan vier. Daarover hieronder meer.

2.1 Vrees voor overlast hoogteaccenten ontwerpuitwerkingsplan vier
Cliënten vrezen vooral overlast van de hoogteaccenten die nu in ontwerpuitwerkingsplan vier gepland staan. Deze hoogteaccenten zijn beter passend in onderhavig plan, ontwerpuitwerkingsplan drie. Zo ligt de bestaande bouw grenzend aan ontwerpuitwerkingsplan drie veel verder weg en is het westelijk marktkanaal veel breder.

Met betrekking tot het bovenstaande is de grootste zorg van cliënten de aanstaande geplande hoogbouw aan de kade van het Oostelijk Marktkanaal. Puntsgewijs gaat dan om:

<u>Verplaatsing hoogteaccenten</u>

- Hoogbouw annex hoogteaccenten (bouwenvelop W4.1 en W6.2): Cliënten wensen verplaatsing naar een meer centraal of westelijk gelegen locatie op het terrein. De hoeveelheid licht en zon is van directe invloed op hun woonlocatie en overigens die van alle omwonenden die er nu al wonen. Er is ruimte genoeg om deze hoogbouw te verplaatsen, onder andere richting het westelijk marktkanaal. Daar liggen immers geen woonboten en bebouwing van de Willem de Zwijgerlaan ligt veel verder van het kanaal af. Hierdoor levert dit nauwelijks tot geen hinder op voor omwonenden.

<u>Vermindering zon- en daglicht</u>

- Met de realisering van de hoogteaccenten is er sprake van verminderd lichtinval, waardoor er tevens minder sprake is van het aantal zonuren. Hierbij gaat het dan vooral om zonuren in de ochtend en ’s avonds in de zomer. De woonark van cliënten is vooral gesitueerd op het zuidwesten, alwaar de geplande bouw van ontwerpuitwerkingsplan vier juist voor schaduwwerking zorgt. De grootste effecten van vermindering zonlicht verwachten cliënten met name in het voor- en najaar, omdat de zon dan nog niet hoog staat. In de zomer staat de zon hoog en worden cliënten minder belemmerd. Naar verwachting zijn er in de namiddag en avond minder uren zon.
  Cliënten menen dat er als gevolg van de hoogteaccenten sprake is van een dusdanige afname van zon- en daglicht, dat ontwerpuitwerkingsplan vier op in elk geval dit punt onevenredig zal uitpakken voor cliënt, wat strijd oplevert met artikel 3:4, tweede lid van de Algemene wet bestuursrecht (Awb). De huidige bezonningsstudie is daarbij alleen gebaseerd op de toekomstige situatie, zodat de huidige situatie niet is meegenomen in het onderzoek. Cliënten vragen zich dan ook af in hoeverre van een ‘acceptabele afname’ kan worden gesproken. Op dit punt is er onvoldoende onderzoek gedaan, wat strijdig is met artikel 3:2 Awb.
  Daarnaast beschikken cliënten over zonnepanelen. Als gevolg van de mogelijke realisering van de hoogteaccenten verwachten cliënten minder rendement over hun zonnepanelen. Verminderd zonlicht heeft immers tot gevolg dat er ook minder opbrengst kan worden gegenereerd. Niet gebleken is dat het college aandacht heeft besteed aan deze aspecten. Gezien de klimaatcrisis en de wens om energie-neutrale maatregelen te nemen zouden dit soort bezwaren serieus genomen moeten worden en tot de gevraagde aanpassingen moet leiden.

<u>Privacy en geluidsoverlast</u>

- Er zal daarnaast geen privacy meer zijn aan de waterzijde van de woning van cliënten, omdat daar alle nieuwbouw wordt gesitueerd. Zij zullen hiervan grote hinder ondervinden in de vorm van inkijk en toename geluidsoverlast. Gelet op de huidige bouw is reeds sprake van een klankkasteffect doordat geluiden over het water ver dragen en versterkt

330-013

worden door de gevels ter plaatse. Een dergelijke geluidsversterking is thans al het geval met de airco's op de daken van het FCA.

Overlast tijdens bouw

- Cliënten maken zich ook zorgen over de overlast die zal ontstaan door de bouw. Het plan van de gemeente om dan maar de bouwnormen aan te passen vinden cliënten een oneerlijke en oneigenlijke oplossing. Op deze manier worden bezwaren weggetoverd in plaats van dat aanpassingen gemaakt worden die voor iedereen acceptabel zijn.

Stikstof

Tot nog toe is cliënten niets bekend over de berekeningen over fijnstof en stikstof. Dit wekt verbazing gezien de maatschappelijke onrust hierover en het feit de bouwvrijstelling recentelijk is afgeschaft, bij uitspraak van de Raad van State van 2 november 2022. Cliënten verzoeken dan ook om duidelijkheid over dit punt.

3. Slotopmerkingen

Over aanpassingen in bouwplannen in zijn algemeenheid merken cliënten tot slot het volgende op. Zij hebben de planning en bouw van het Wicherskwartier van nabij mogen meemaken. Hieruit is gebleken dat aanpassingen in alle fasen voordat de bouw start nog mogelijk zijn. Onderhavig plan is echter totaal anders geworden dan eerder gepresenteerd. Het standpunt dat aanpassing van de hoogbouw nu niet meer mogelijk zijn, lijkt cliënten dan ook niet in overeenstemming met de werkelijkheid.
Cliënten wensen tot slot nog te benadrukken dat zij geen problemen hebben met de te realiseren woonlagen van zes verdiepingen, terwijl die pal voor de woning van cliënten worden gerealiseerd. Echter, wanneer er tevens hoogteaccenten worden gerealiseerd zoals omschreven in het ontwerpuitwerkingsplan vier, dan gaat dat cliënten gelet op hun belangen een stap te ver en is alles eraan gelegen het college te attenderen op de noodzaak om deze plannen toe te passen in onderhavig ontwerpuitwerkingsplan drie.

VERZOEK

Het is om al het bovenstaande dat cliënten u verzoeken om de voorgenomen besluiten niet vast te stellen in diens huidige vorm.

Met vriendelijke groet,

DAS



Dhr. mr. M.L. Santokhi

Bijlage:
* Bekendmaking PR 1

330-013

Gemeente Amsterdam
Directeur Ruimte & Duurzaamheid
t.a.v. de heer R. de Graaf
Postbus 2758
1000 CT Amsterdam

Per email: foodcenter@amsterdam.nl

Datum 31-01-2023
Inzake Zienswijze UP 3 Gemeente Amsterdam

Zienswijze

Geachte heer De Graaf,

Als eigenaar / bewoner van appartement Amsterdam en belanghebbende bij de ontwikkeling van het Food Centre wil ik graag mijn zienswijze indienen tegen het ontwerpuitwerkingsplan Food Center Amsterdam 3e uitwerking Woongebied West (hierna te noemen: het ontwerpuitwerkingsplan of UP3).

Bouwhoogte toekomstig 4e Ontwerpuitwerkingsplan
Hierbij verzoek ik het college van burgemeester en wethouders middels deze zienswijze om het bouwconsortium van het marktkwartier te verzoeken het 3e ontwerpuitwerkingsplan zodanig aan te passen dat er in dit deel van het te ontwikkelen marktkwartier méér hoogbouw gesitueerd wordt dan nu gepland is.

De nu geplande hoogbouw in het 4e ontwerpuitwerkingsplan, specifiek de twee hoogteaccenten van 37 meter die aan het Oostelijk Marktkanaal gepland staan, namelijk woontoren 4.1 en woontoren 6.2. uit UP4 hebben veel nadelige gevolgen voor bewoners van de bestaande woningen aan Visseringstraat. De geplande woontorens, gebouwen van 37 meter hoogte, zullen veel zon en licht wegnemen voor mij en de andere bewoners aan de Visseringstraat.
Naast een sterke afname van zon en licht, vrees ik ook veel geluidsoverlast van de geplande balkons aan deze hoge woontorens met 12 bouwlagen. Deze liggen precies in de zuidwestelijke windrichting ten opzichte van mijn woning en slaapkamer. Borrelende buren op balkons op 12 bouwlagen geven veel geluidsoverlast voor bestaande bewoners.

Door de geplande woontorens van 37 meter deels te verplaatsen van UP4 naar UP3 kan nog steeds het gewenste aantal woningen worden gerealiseerd op het gehele terrein. Het realiseren van meer hoogbouw in UP3 heeft geen nadelige gevolgen voor bestaande of toekomstige bewoners.
In het 3e uitwerkingsgebied zorgen de 37 meter hoge woontorens niet voor het wegnemen van zon- en lichtinval of geluidsoverlast voor de bewoners die aan de randen van het 3e uitwerkingsgebied wonen.

Indien geen aanpassingen worden verricht in het 3e ontwerpuitwerkingsplan zal er hoogbouw zal worden gesitueerd in het toekomstige 4e ontwerpuitwerkingsplan waardoor ik en andere bewoners veel nadelige gevolgen zullen ondervinden.

Verzoek
Ik verzoek u met het bouwconsortium te bespreken hoe de geplande hoogteaccenten voor het 4e uitwerkingsgebied, de woontorens 4.1 en 6.2, verplaatst kunnen worden naar het 3e uitwerkingsgebied.

Tevens verzoek ik u om deze zienswijze, voortbordurend op het toekomstige ontwerpuitwerkingsplan voor het 4e uitwerkingsgebied, mee te wegen in de hoogbouw effect rapportage (HER) en een voorwaardelijke verplichting in het toekomstige ontwerpuitwerkingsplan op te nemen betreffende een respectabele bouwhoogte van 18-20 meter voor het gehele uitwerkingsgebied waarop het 4e ontwerpuitwerkingsplan betrekking heeft.

Bij voorbaat dank voor uw medewerking.

Met vriendelijke groet,

Vermeerder het aantal woningen op UP3

Zienswijze door
1 februari 2023

de facto is inspraak verworden tot een machine
je publiceert, je krijgt reacties en je handelt die af
het is bloedeloos geworden, machinaal, geïnstitutionaliseerd,
terwijl burgers juist de persoonlijke benadering zoeken
(Burgemeester Lenferink, gemeente Leiden, 2006)[1]

Met grote zorg over de praktische invulling van participatie door de Gemeente Amsterdam dien ik bij deze mijn zienswijze in op UP3.

Mijn zienswijze op hoofdlijnen:

- Vermeerder het aantal woningen op UP3 met 300
- Verplaats de hoogteaccenten aan de oostkant van UP4 naar de UP3
- Concentreer de hoogteaccenten bij/in het midden van de Marktweide
- Creëer nieuwe woningbouw, gelijk aan S3, ten westen van de Centrale Markthal
- Laat ook de setback zelf in hoogte verspringen
- Doe een nieuwe verkeersstudie op basis van recente metingen

Ik betoog dat het aantal te bouwen woningen op UP3 vermeerderd moet worden met 300 tot 1207 (momenteel 907) woningen door het verplaatsen van de hoogteaccenten gelegen aan het Oostelijk Handelskanaal (W6.2 en W4.1) De voornaamste redenen voor deze wijziging zijn de negatieve effecten van de geplande hoogteaccenten W6.2 en W4.1 op UP4. Deze zullen leiden tot onder andere een onaanvaardbare vermindering van het aantal bezonningsuren (>50%) en een onaanvaardbare wijziging van het huidige windlandschap die zal leiden tot een forse toename van windhinder die kan leiden tot gevaarlijke situaties en die tevens de molenbiotoop in belangrijke mate aantast (16% minder wind).

De totale oppervlakte van het perceel biedt voldoende mogelijkheden voor herziening van het ontwerp. Dit is immers eerder gedaan met het initiele ontwerp: dat is ‘volledig op de schop gegaan’ en vervangen door het huidige ontwerp. Daarnaast zijn in een eerder stadium ook aanpassingen gedaan op het toekomstige bedrijventerrein: de hoogte is verlaagd van 18m naar 12m. Aanpassingen zijn dus mogelijk.

Ook na aanpassing van UP3 volgens mijn zienswijze, en dientengevolge het verwijderen van de hoogteaccenten W6.2 en W4.1 van UP4, blijven de ambities van Marktkwartier behouden. Openheid, speelsheid, zoveel mogelijke nieuwe bewoners laten genieten van wonen aan het water en veel groen in een, samen met de bewoners ontworpen, openbare ruimte. Sterker nog, door het verplaatsen van

[1] Wanneer werkt participatie? Een onderzoek bij de gemeenten Dordrecht en Leiden naar de effectiviteit van burgerparticipatie en inspraak, in opdracht van het Stedelijk Innovatieprogramma, Vught, 2006

de hoogteaccenten van UP4 naar UP3 zal het gevoel van 'wonen aan het water' versterkt worden omdat het Westelijk Handelskanaal driemaal zo breed is als het Oostelijk Handelskanaal. Anders gezegd: als je aan de westkant woont op 11-hoog, dan kun je in ieder geval het water nog zien. Dat zal bij 11-hoog aan de oostkant niet het geval zijn. Daarnaast zullen meer nieuwe bewoners kunnen genieten van het uitzicht op de groene speeltuin aan de westkant als er meer woningen op UP3 worden gebouwd. Als extra voordeel voor de nieuwe bewoners geldt dat de afstand tot de eerste woning aan de westkant nagenoeg vijf keer (5x) zo groot is als de afstand tot de eerste woning aan de oostkant: 120m resp 25m. Het gevoel van vrijheid, weidsheid en ruimte en de privacy zullen voor de nieuwe bewoners daarmee beter geregeld zijn. Tevens zullen bij vermeerdering van het aantal woningen in UP3 en concreet door het plaatsen ervan ten noordwesten van de 'piramide' op de Jan van Galenstraat nieuwe bewoners minder last hebben van de schaduw die de 'piramide' veroorzaakt in de middaguren.

Voor de huidige omwonenden aan de westkant zal het vermeerderen van het aantal woningen op UP3 geen tot beperkte invloed hebben. Immers, de afstand tot de nieuwe bebouwing gecombineerd is met 120m fors te noemen en het is juist die afstand die de negatieve impact van hoogteaccenten beperkt.

Voor de bewoners aan de oostkant alsmede voor het consortium en de Gemeente Amsterdam zal vermeerderen van het aantal woningen op UP3 o.a. door het verwijderen van de hoogteaccenten aan de oostkant van UP4 leiden tot een snellere doorlooptijd van inspraak en een positieve invulling van participatie. Daarnaast zal het vermeerderen van het aantal woningen op UP3 door het verplaatsen van de hoogteaccenten van UP4 naar UP3 in belangrijke mate bijdragen aan het duurzaamheidsbeleid van de Gemeente Amsterdam doordat de bezonning aan de oostkant minder zal afnemen bij verplaatsing van de hoogteaccenten.

Graag licht ik mijn zienswijze in detail toe.

1. Oost versus West

Als bewoners ten oosten van het huidige FCA uiten we al meerdere jaren onze zorg over de geplande hoogbouw. Onze westerburen van de Willem de Zwijgerlaan zeiden het zo mooi 'Ja, jullie hebben er veel meer last van dan wij.' Die 'last' hebben we gekwantificeerd en samengevat in tabel 1.

	West (Willem de Zwijgerlaan)	Oost (Visseringstraat)
# huizen[2]	**22**	**103**
# arken[3]	**0**	**12**
afstand tot 1e woonblok in meters[4]	**120**	**25**
soort bezonning	**ochtend**	**middag/avond**

Tabel 1: cruciale verschillen tussen de effecten van hoogbouw op de huidige bewoners ten westen en ten oosten van de nieuwe woningbouw

De verschillen spreken voor zich en zijn relevant in termen van grootte van de impact van o.a. de hoogbouw. De tabel laat zich als volgt lezen:

[2] Woningaantal afkomstig van https://allecijfers.nl/buurt/buyskade-en-omgeving-amsterdam/ en https://kadastralekaart.com/woonplaatsen/amsterdam/3594/0363300000005296/adressen

[3] Vanaf nr 2 t/m nr 26 aan de Visseringstraat

[4] Afkomstig uit UP3

- Het aantal bewoners aan de westkant dat last ervaart van de nieuwe woningbouw is 1/5 van het aantal oosterburen
- De last voor de bewoners aan de westkant als gevolg van de nieuwe woningbouw is 1/5 van die van de oosterburen door de grotere afstand tot de nieuwbouw
- We hebben het dus over een factor 25 verschil in last: West versus Oost

Anders gezegd:

de huidige bewoners aan de oostkant van de nieuwe woningbouw zullen een factor 25 meer last ondervinden van de nieuwe woningbouw dan de huidige bewoners aan de westkant.

Het verschil in 'last' van de woningbouw en dan vooral de hoogbouw is mijn eerste argument dat ik wil aanvoeren om het aantal woningen op UP3 te vermeerderen. Juridisch gezien zijn er geen beperkingen om het aantal woningen te vermeerderen aan de westkant als er een even grote vermindering van het aantal woningen aan de oostkant plaatsvindt. Dit laatste vereist een aanpassing van UP4. Plantechnisch is een vermeerdering van het aantal woningen op UP3 te realiseren door het aantal verdiepingen op de wandbebouwingen te vergroten. Of door het toevoegen van meer hoogteaccenten. En, zoals eerder gezegd: meer hoogbouw aan de westkant zal meer mensen in staat stellen echt te genieten van wonen aan het water.

2. Bezonningsreductie tgv hoogbouw

a. 100% reductie van bezonning resulterend in 0 uur bezonning ten westen van UP3

Ref: UP3 4.12.3 blz 63
Een deel van de bestaande woonbebouwing in de omgeving ondervindt schaduw in de winterperiode (als de schaduwen lang zijn) en in de namiddag van het voor- en najaar (enkele woonboten Oostelijk Marktkanaal). Er wordt echter voldaan aan de 'lichte' TNO-norm, waarbij sprake is van ten minste 2 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari – 21 oktober (gedurende 8 maanden) in het midden van de vensterbank van de binnenkant van een raam. De schaduwwerking op bestaande woonbebouwing wordt daarom aanvaardbaar geacht.

U hanteert de lichte TNO-norm, die gedateerd is, nooit primair gemaakt is voor het beoordelen van effecten van schaduw op bestaande woningen en niet vastgelegd in het bouwbesluit. Overigens worden woonboten bij de toepassing van de TNO-norm buiten beschouwing gelaten en wordt gemeten in ramen van vaste bebouwing, huizen dus. Dit betekent concreet dat arkbewoners gediscrimineerd worden ten opzichte van 'vaste land' bewoners, omdat er bij arkbewoning immers geen sprake is van woonbebouwing. Uw toepassing van de TNO-norm maakt dat er sprake is van discriminatoir beleid. Dit is onaanvaardbaar.

Onafhankelijk van het wel of niet toepassen van de TNO-norm is het voor huidige omwonenden van belang inzicht te hebben in de reductie van het aantal bezonningsuren over het gehele jaar gemeten. Hierin nemen we expliciet het effect op de buren van de woonarken mee.

Dit geeft een realistischer beeld van de effecten van de beoogde hoogbouw in termen van vermindering van de bezonning op de bestaande bebouwing incl. woonarken. Tabel 2 geeft de gecombineerde data afkomstig uit de bezonningstudies (bijlage 21 UP3) en van het KNMI (url: https://cdn.knmi.nl/ckeditor_assets/attachments/170/Tijden_van_zonopkomst_en_-ondergang_2022.pdf.

Uit de tabel is af te lezen dat er op 21 december een 100% afname is van bezonning aan de westkant ten gevolge van de hoogbouw. Geen zon dus. 0 bezonningsuren op 21 december. En op 21 maart slechts 2 uur zon. Uit dit laatste valt af te leiden dat bij hanteren van de lichte TNO-norm met peildatum 19 februari op de peildatum minder dan 2 uur zon is. Dit is een overschrijding van de lichten TNO-norm die u hanteert. Een verplaatsing van de hoogbouw W1.1 op UP3 is hierdoor noodzakelijk.

	Bezonningsuren huidige situatie							**Vermindering bezonningsuren toekomst**						
	ten westen van FCA				ten oosten van FCA			ten westen van FCA				ten oosten van FCA		
datum	start	einde	totaal		start	einde	totaal	start	einde	**totaal**		start	einde	**totaal**
21-dec	08:46	12:00	03:14		12:00	16:30	04:30	08:46	12:00	**03:14**		14:00	16:30	**02:30**
21-jun	05:20	13:00	07:40		13:00	22:04	09:04	05:20	05:20	**00:00**		17:00	22:04	**05:04**
21-mrt	06:41	12:00	05:19		12:00	18:55	06:55	06:41	10:00	**03:19**		16:00	18:55	**02:55**

	Vermindering bezonning in %		**Toekomstige bezonning in uren**	
	ten westen van FCA	ten oosten van FCA	ten westen van FCA	ten oosten van FCA
datum				
21-dec	100%	56%	00:00	02:00
21-jun	0%	56%	07:40	04:00
21-mrt	62%	42%	02:00	04:00

Tabel 2: Afname in % bezonning tov huidige situatie en toekomstige bezonning in uren, incl. berekeningen

Belangrijker dan wel of niet voldoen aan de lichte of zware TNO-norm is de onaanvaardbare procentuele en absolute reductie van bezonning die aan de oostkant meer dan 50% bedraagt en die de middag- en avondzon betreft. Deze afname is onnodig en is te voorkomen door de hoogteaccenten op een andere locatie tot hun recht te laten komen. Vermeerderen van het aantal woningen op UP3 kan dit rechtzetten. Hierdoor ontstaat ruimte om het speelse effect van laag-, midden- (setbacks) en hoogbouw te behouden met een beperkte aanpassing van het huidige ontwerp.

b. Lagere opbrengst huidige en toekomstige zonnepanelen

De reductie van bezonning heeft directe gevolgen voor de bewoners die momenteel (een deel van) hun energie opwekken door middel van zonnepanelen. Dit effect is onomkeerbaar. Hoogstwaarschijnlijk zullen bewoners hier een procedure starten voor geleden planschade, die door verplaatsing van de hoogteaccenten te voorkomen is. Ook voor bewoners zoals wij, die zonnepanelen willen aanschaffen, zal de terugverdientijd dermate toenemen door de vermindering van direct opvallend zonlicht dat dit de investering zal ontmoedigen.

c. Geen stimulans voor toepassing nieuwe technologieën in zonnepanelen

Verticale zonnepanelen die op de gevel gemonteerd kunnen worden kennen nu nog een beperkte toepassing in de industrie. Het huidige rendement ligt te laag voor grootschalig gebruik door kleine afnemers in de nabije toekomst. Hetzelfde geldt voor de nieuwste generatie transparante zonnepanelen die vooralsnog bij carports wordt gebruikt. Naar verwachting zullen binnen nu en 15 jaar beide typen zonnepanelen ruim beschikbaar komen tegen een prijs die interessant is voor VVE's en individuele eigenaren. Door de substantiële vermindering van effectieve bezonning aan met name de oostkant van het FCA zal investering in deze zonnepanelen daardoor niet tot beperkt rendabel zijn. Dit terwijl de opbrengst van deze typen zonnepanelen ten gevolge van het grotere nuttige oppervlak

op termijn in belangrijker mate een bijdrage zal leveren in de energievoorziening dan de meer bekende dakpanelen.

d. Effect van bezonningsreductie op Agenda Duurzaamheid uit 2015 en omgevingsvisie Amsterdam
Duurzaamheid staat hoog op de agenda van de gemeente Amsterdam. In de Agenda wordt o.a. gesproken over duurzame energie, waarbij '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. De toekomst laat een beeld zien waarin lokaal energie wordt opgewekt en waarin bewoners, nog meer dan nu het geval is, een actieve rol spelen in het realiseren van een duurzaam en klimaatneutraal Amsterdam. Daarin gestimuleerd door de Gemeente Amsterdam die in 2050 gasvrij wil zijn. Een ambitie die ik, net als mijn buren, ondersteun en waaraan ik graag een bijdrage aan lever. Het 'doordrukken' van hoogbouw op een locatie die niet strookt met verduurzamen van onze buurt is m.i. onwenselijk en onnodig. Ook in de omgevingsvisie van Amsterdam staat het zo mooi. *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.*

Onze wens tot behoud van woongenot, duurzaamheid, leefomgeving en ruimtelijkheid sluit naadloos aan bij die van Amsterdam. Om die reden opteer ik voor een alternatieve locatie voor de hoogteaccenten aan de oostkant van UP4. Dit is te realiseren door het aantal woningen op UP3 te vermeerderen.

3. Windhinder t.g.v. hoogbouw

a. Valwinden

Ref Marktkwartier Hoogbouw Effect Rapportage blz 48
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 (zie bijlage bij HER[5]). De resultaten zijn beoordeeld volgens de criteria gesteld in de NEN 8100:2006 nl 'Windhinder en windgevaar in de gebouwde omgeving'. Uit het windhinderonderzoek blijkt dat het ontwerp voor het woongebied geen windgevaar oplevert en er in het geheel sprake zal zijn van een goed/acceptabel windhinderklimaat (zie figuur 1). Wel zijn er enkele aandachtspunten, waaronder slenteren aan de westkant. Het is onterecht dat slenteren wordt gezien als gevaarlijk en dat fietsen dat inherent instabieler is dan slenteren niet wordt genoemd. Dit maakt dat ik twijfel aan de gedegenheid van het onderzoek uitgevoerd door DGMR.

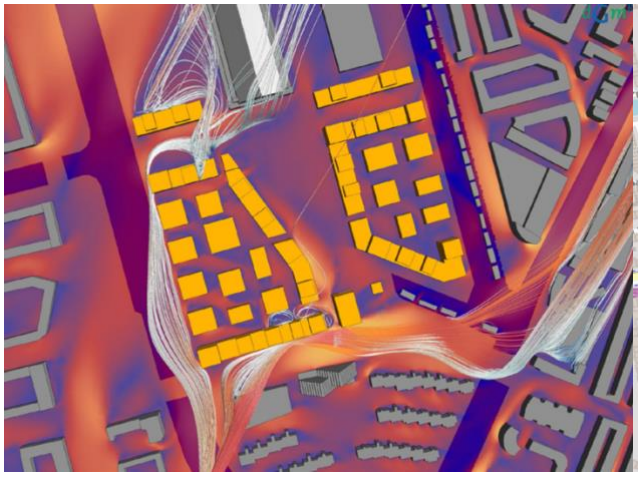
DGMR stelt vervolgens dat de windhinder opgelost zou kunnen worden door het aanleggen van bomen of bosschages en bankjes met geïntegreerde afscherming. 'Mosterd na de maaltijd', zoals Blocken (civiel ingenieur en manager windtunnel TUE) stelt.[6]

In het windhinderonderzoek uitgevoerd door DGMR is uitgegaan van een overwegend zuidwestelijke windrichting. Echter, in figuur 1 is te zien dat bij de gebruikte simulatie de wind pal uit het zuiden komt en niet uit het zuidwesten, wat mogelijk betekent dat de resultaten van de windhinderstudie niet

[5] *Bijlage bij HER ontbreekt*

[6] Uitspraak Bert Blocken, civiel ingenieur en manager van de windtunnel van de TU Eindhoven in bovenstaand Volkskrant artikel

gebruikt kunnen worden als referentie. Echter, wellicht is er sprake van afbuiging van de wind van zuidwesten naar zuiden tgv hoogbouw ten zuiden/zuidwesten van het nieuwe woongebied. Figuur 2 toont de kaart (geen hoogtekaart) en kenners van de omgeving weten dat er behalve de 'piramide' aan de Jan van Galenstraat geen hoge gebouwen ten zuiden van het huidige FCA terrein zijn, die windafbuiging kunnen veroorzaken. De conclusie uit het windonderzoek dat het windklimaat acceptabel/goed is, is mijns inziens een conclusie die op basis van de huidige studie niet kan worden onderbouwd.



Figuur 1: Resultaten Windhinderonderzoek (DGMR, B.2017.0640.02.R001 VB/OZU Food Center Amsterdam, d.d. 4 juni 2019)



Figuur 2: Kaart van zuidzijde woongebied

Daarnaast valt bij nadere bestudering van figuur 1 op dat er in deze figuur geen wind valt op de oostelijke hoogteaccenten (W6.2 en W4.1). Dit lijkt niet realistisch gezien de hoogte van juist die accenten (37m) en de omliggende bebouwing die overwegend lager dan of gelijk is aan 20m. De genoemde hoogteaccenten zullen wel degelijk wind vangen. Ook dit maakt dat ik het uitgevoerde onderzoek in twijfel trek. Ter vergelijking: in de studie naar de molenbiotoop uitgevoerd door Ingenieursbureau Peutz blijkt dat ook na de woningbouw wind de molen zal bereiken. Met een vlucht van 19,5m is de molen aanzienlijk lager dan de hoogbouw van 37m en het is om die reden niet aannemelijk dat er geen wind zou vallen op de oostelijke hoogbouw en dat er daar geen windhinder zou zijn, zoals gesuggereerd wordt in figuur 1.

Los van mijn bezwaren tegen de wijze waarop de windstudie is uitgevoerd, valt te betwijfelen of windhinder uitsluitend met bosschages en bomen voorkomen kan worden. Een effectievere manier om windhinder te voorkomen, is door losstaande hoogbouw te vermijden. Gemeenten, planologen en projectontwikkelaars zouden windhinder dus kunnen voorkomen door losstaande hoogbouw te vermijden. Het plaatsen van schermen of vegetatie kan helpen bij het tegengaan van windhinder, maar is eigenlijk een beetje mosterd na de maaltijd. [7] De valwinden die veroorzaakt zullen worden door de wind ten gevolge van locatie en ontwerp van de hoogbouw op UP3 en UP4 kunnen leiden tot gevaarlijke situaties[8] [9]. In mijn optiek is het dichter bij elkaar plaatsen van hoogbouw en meer richting Markplein een goed alternatief voor de huidige locaties van de hoogteaccenten. Immers, het aantal woningen blijft behouden en de negatieve impact van de hoogbouw blijft beperkt.

[7] Uitspraak Bert Blocken, civiel ingenieur en manager windtunnel van de TUE in bovenstaand Volkskrant artikel

[8] Hoe zit het met wind en hoge gebouwen? door Karin Broer. Fietsersbond, 27 oktober 2013. URL: https://www.fietsersbond.nl/nieuws/alleen-nederland-heeft-norm-voor-windhinder/

[9] Woeste wind rondom hoogbouw: dit is wat we ertegen kunnen doen. Melle Meijer, 5 november 2020, De Volkskrant

b. Venturi effect bij oost-west fietsverbinding

Zelfs met een overwegend zuidwestelijke wind ontstaat er windhinder bij andere windrichtingen. Figuur 3 laat zien hoe verschillende windrichtingen over het jaar heen variëren in sterkte en percentages. Uit de figuur valt af te leiden dat de zuidwestelijke windrichting daadwerkelijk het meeste voorkomt. De oost-west fietsverbinding leidt langs hoge gebouwen (W6.2 en S3) aan de oostkant, waardoor bij westelijke wind een venturi effect kan ontstaan. Fietsers zullen daardoor met hoge snelheid t.g.v. de rugwind naar het oosten fietsen waardoor er niet alleen gevaar ontstaat door de kruising met het beroepsverkeer dat via de zuidelijke ingang het FCA wil bereiken, maar ook bij de landing op de Van Rappardstraat ontstaat een gevaarlijke situatie door de kruising met het Van Bossepad wat een voetgangersgebied is. Beide gevaarlijke situaties kunnen voorkomen worden door de hoogteaccenten op een andere locatie te situeren.

Voorkomen van windrichting per maand

weerplaza

	Noord	Noordoost	Oost	Zuidoost	Zuid	Zuidwest	West	Noordwest
Januari	3	10	9	10	19	31	11	7
Februari	5	10	8	10	17	27	14	8
Maart	8	12	10	9	11	23	17	9
April	13	14	10	9	13	18	12	12
Mei	15	15	10	7	7	19	13	14
Juni	13	11	5	7	8	25	17	15
Juli	9	9	6	5	8	29	19	13
Augustus	9	7	7	9	11	29	17	11
September	7	11	8	11	15	25	13	10
Oktober	4	10	10	13	22	25	10	6
November	4	6	8	14	26	26	10	6
December	4	10	9	9	21	31	12	5

windrichting per maand in %

Figuur 3: Het aandeel windrichting per maand op basis van de klimatologische periode 1991-2020

c. Windgeïnduceerde geluiden

In de studies over windhinder staat niet gemeld wat de mogelijke windgeïnduceerde geluiden zullen zijn en hoe die zullen worden voorkomen. Gierende en klepperende delen van het gebouw zullen leiden tot overlast bij nieuwe bewoners en bij huidige bewoners aan de oostkant van het woongebied. Daar gaat immers de wind naartoe.

d. Molenbiotoop

Na jarenlang gesteggel tussen stadsdeel West en de stichting De Otter over verhuizing van deze molen naar een locatie waar de molen meer wind kon vangen, was na oktober 2011 het nieuwe molenbeleid van toepassing op De Otter. In dat nieuwe beleid geldt dat de originele locatie van een molen zwaarder weegt dan het draaiende houden ervan. Op grond daarvan vond de rechter het terecht dat het stadsdeel West de vergunning voor verhuizing weigerde.

Deze inleiding omdat toepassing van nieuw beleid mogelijk is tijdens juridische procedures. Dit betekent dat het toepassen van de Inspraak Nieuwe Stijl of anders gezegd brede participatie die onafhankelijk is van de wettelijke verplichte inspraak ook nu nog mogelijk is in de ontwikkeling van het woongebied en het bedrijventerrein UP1 t/m UP4. De Gemeente Amsterdam is bij machte die keuze te maken. De ruimte die geboden kan worden aan inwoners om hun belangen goed mee te nemen in de ontwikkeling van het gehele gebied en dan met name de locaties van hoogbouw bestaat nog steeds.

In de HER[10] staat dat het uitwerkingsplan niet mag leiden tot een onaanvaardbare negatieve invloed op de windsituatie bij houtzaagmolen 'De Otter' aan de Gillis van Ledenberchstraat 78A. Uit de indicatieve studie van Peutz (let wel: indicatieve studie op basis van extrapolatie van windtunnelstudies van projecten uitgevoerd in het verleden) blijkt dat de geplande bebouwing in het gehele woongebied een belemmering van de windaanvoer kan geven bij wind uit globaal westen tot noordwesten. Dit kan leiden tot een verstoring van 16% van het totale windaanbod wat een onaanvaardbare negatieve invloed is gezien de eerdere windreductie ten gevolge van hoogbouw (piramide aan de Jan van Galenstraat, hoogbouw aan de Visseringstraat en nieuwbouw in Westerpark Zuid, o.a. Gillis van Ledenberchstraat) in het verleden.

Ik pleit ervoor een aanvullende studie te laten uitvoeren, door middel van windtunnelonderzoek met het schaalmodel van UP3 en UP4 gesitueerd in de bestaande omgeving inclusief huidige bebouwing aan west- en oostkant inclusief de molen. Ik kan uit het rapport van Peutz niet snel afleiden of er gebruik is gemaakt van Computational Fluid Dynamics (CFD) technieken en juist vanwege de complexiteit van de windstudie pleit ik voor windtunnelonderzoek. Of zoals Peutz aangeeft 'In verband met de grote omvang van het plan en de verstorende aanwezigheid van het bestaande 30 meter hoge appartementencomplex op de hoek Buyskade-Visseringstraat kan de werkelijke invloed zowel lager als ook enigszins hoger uitvallen. Een nauwkeurige vaststelling van de invloed is alleen mogelijk met een aanvullende studie, bijvoorbeeld een windtunnelonderzoek.'[11]

Het argument dat er een nieuw bestemmingsplan in voorbereiding is voor het gebied waarin de molen gelegen is (Westerpark Zuid) en waarbij een molenbiotoop van 50m is opgenomen, kan en mag niet worden meegenomen in UP3 noch UP4 aangezien dat een volledig ander bestemmingsplan is. UP3 en UP4 daarentegen vloeien voort uit hetzelfde bestemmingsplan. Dit betekent dat het niet aanvaardbaar is dat nu al rekening wordt gehouden met een gereduceerde molenbiotoop.

Wat me opvalt, is dat niet alleen verleden ('Er staan al hoge gebouwen dus is de windhinder voor de molenbiotoop beperkt') maar ook de toekomst ('Er komt een nieuw bestemmingplan met een verminderde minimale afstand naar de molen') worden meegenomen in het bepalen van de windhinder ten gevolge van woningbouw op UP3 en UP4. Beide leiden tot drogredeneringen waar het zorgvuldig afwegen van belangen niet meer mogelijk is. Ik vind dit onaanvaardbaar.

Alhoewel in het nieuwe beleid vanaf 2011 geldt dat locatie belangrijk is dan het draaiend houden van de molen, wordt de uniciteit van de molen als openbaar en cultureel erfgoed juist bepaald door de werking ervan. De molen De Otter is een van de weinige operationele en openbaar toegankelijke molens in Amsterdam waardoor deze molen bij uitstek geschikt is het behoud van de cultuur en kennis op het gebied van windbeheersing, iets wat Nederland heeft gemaakt tot de internationaal befaamde kennisstaat die het is op het gebied van wind- en waterbeheersing.
Oftewel: een molen die draait, heeft een intrinsiek grotere waarde dan een molen die stilstaat omdat hij geen wind vangt. Een afname in wind van 16% ten gevolge van nieuwbouw en specifiek de bebouwing aan de oostkant en de hoogbouw W4.1 is daarmee onaanvaardbaar. Het eerder getoonde winddiagram in figuur 3 laat zien dat dit voornamelijk ontstaat ten gevolge van wind uit westelijke en noordwestelijke richting. Dit is consistent met de locatie van de nieuwbouw incl. hoogteaccenten ten opzichte van de molen die ten noordwesten van de molen zijn voorzien.

Zelfs de architect Mecanoo geeft aan dat verplaatsing van het hoogteaccent meer naar de Jan van Galenstraat mogelijk is. [12] Ik citeer: '*Het gebouw in het oostelijk woondeel in de hoek van de*

[10] Marktkwartier Hoogbouweffectrapportage Amsterdam 26 juni 2019 door Mecanoo, blz 19

[11] Peutz, rapportnummer O 16238-2-RA-004, d.d. 30 november 2020

[12] HER Mecanoo blz 19

insteekhaven en het oostelijk Marktkanaal heeft een gestippeld zoekgebied voor het hoogteaccent meegekregen. Vanwege de mogelijke invloed op de molenbiotoop kan het hoogteaccent meer naar de Jan van Galenstraat worden geschoven. De situering en maximale afmetingen van de hoogbouwaccenten zijn in het Beeldkwaliteitsplan Marktkwartier vastgelegd en gelden als onderlegger voor de voorliggende HER.'

4. Hoe de invulling van 'her en der hoogteaccenten' leidt tot een onaanvaardbare locatie ervan

De ontwikkeling van het woongebied en het bedrijvendeel UP1 t/m UP4 kent een geschiedenis die mij bevreemdt en waarvan ik me afvraag waar ik de boot heb gemist. Ter vergelijking de bestemmingsplannen uit 2014[13] en 2016 met delen uit het BKP.

2014: Gestreefd wordt naar bouwhoogten die in lijn zijn met de direct omliggende wijken (circa 16 meter) waarbij hoogteaccenten mogelijk zijn. Het niveau van deze hoogteaccenten dient eveneens in lijn met de hoogteaccenten in de omgeving te zijn, alsmede met de centrale markthal. (blz 9)

2016: 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. 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.

Hoe kan dit? De overwegende bouwhoogte in de omliggende wijken in was 2014 5-laagsbebouwing met een maximum van 17 meter. Hoe de uiteindelijke bouwhoogte van 18+2m tot stand is gekomen en waar de 6-laagsbebouwing van het gewijzigde bestemmingsplan op is gebaseerd is mij een raadsel.

2014: De voorziene bouwhoogte van de bebouwing varieert per plan maar de overwegende bouwhoogte zal maximaal 18 meter bedragen, met hier en daar mogelijk enkele hoogbouwaccenten in de vorm van maximaal 10-laagse bebouwing. (blz 12)

2016: 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). 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.

Hoe kan dit? De maximaal 10-laagse bebouwing is verworden tot de zgn setback met een maximum hoogte van 30 meter en daarnaast zijn er hoogteaccenten bijgekomen met een hoogte tot maximaal 35+2m, oftewel in de praktijk 37m.

5. Verkeer op de oost-westfietsverbinding en risico op windhinder

De meest recente verkeersstudie dateert uit 2020, het jaar dat de wereld volop in de greep was van het corona-virus en we in Nederland een verplichte lock down kregen waardoor veel mensen thuis gingen werken. Gecombineerd met de oorlog in Ukraine en de milieucrisis heeft dit geleid tot een grote toename in fietsverkeer. Met het oog op een veilige fietsroute die:

- doorkruist gaat worden door beroepsverkeer van busjes korter dan 8m vanaf de Jan van Galenstraat naar de zuidelijke ingang van het FCA

[13] Bestemmingsplan Food Center Amsterdam Toelichting (28 januari 2014)

- waar duidelijkheid nodig is over het gevaar van verkeershinder tgv hoge woningbouw (30m setbacks en 37m hoogteaccenten)
- het groene voetpad langs het Van Bossepad doorkruist

Meen ik dat het nodig is een nieuwe verkeersstudie uit te voeren alvorens verder te kunnen gaan met de ontwikkeling van UP3.

6. Eigen plannen centraal of is er werkelijk interesse in burgerparticipatie?

Zijn wij als burger vertrekpunt of zijn we alleen doelgroep of richtpunt voor beleid? In het eerste geval is participatie niet mogelijk. Het voldoen aan de minimale verplichte eisen van inspraak volgens de standaardprocedure voldoet dan. Als daarentegen burgers het vertrekpunt vormen is de eerste vraag: welke problemen burgers zelf zien en welke oplossingen zij ervoor hebben. Vervolgens gaat de aandacht uit naar wat burgers zelf kunnen bijdragen aan oplossingen en wat de gemeente (en/ of een andere instantie) kan doen om hen daarbij te ondersteunen. Het gaat hierbij ook om de vraag wat u als gemeente intern moet organiseren om participanten goed in stelling te brengen en te ondersteunen om zaken zelf op te pakken.[14] In hoeverre is Gemeente Amsterdam daadwerkelijk geïnteresseerd in het invoeren van burgerparticipatie op een hogere trede dan uitsluitend de onderste waarin participatie beperkt is tot informeren?

De locatie van de hoogteaccenten ligt nog niet vast. Juridisch gezien althans. Hoe kan het dan dat de indruk gewekt wordt dat het Beeldkwaliteitsplan al voldoende juridische basis vormt voor het definitief maken van de locaties van de hoogteaccenten? In hoeverre is er echt sprake van meedenken en meeontwerpen door bewoners? We horen alleen over kaders en wat we vooral niet mogen verwachten, er wordt gegoocheld met planologische stukken en gesmeten wordt met juridische uitspraken. Tuurlijk zijn al die zaken nodig. En daar ontbreekt stelselmatig participatie in praktische en constructieve zin in. Blijft over de vraag: wat heeft Gemeente Amsterdam nodig om burgerparticipatie vorm te geven op een manier die recht doet aan waar zij zelf voor zegt te staan?[15]

Uiteraard licht ik mijn zienswijze graag ook mondeling toe indien gewenst.

1 februari 2023

[14] Wanneer werkt participatie? Een onderzoek bij de gemeenten Dordrecht en Leiden naar de effectiviteit van burgerparticipatie en inspraak, in opdracht van het Stedelijk Innovatieprogramma, Vught, 2006

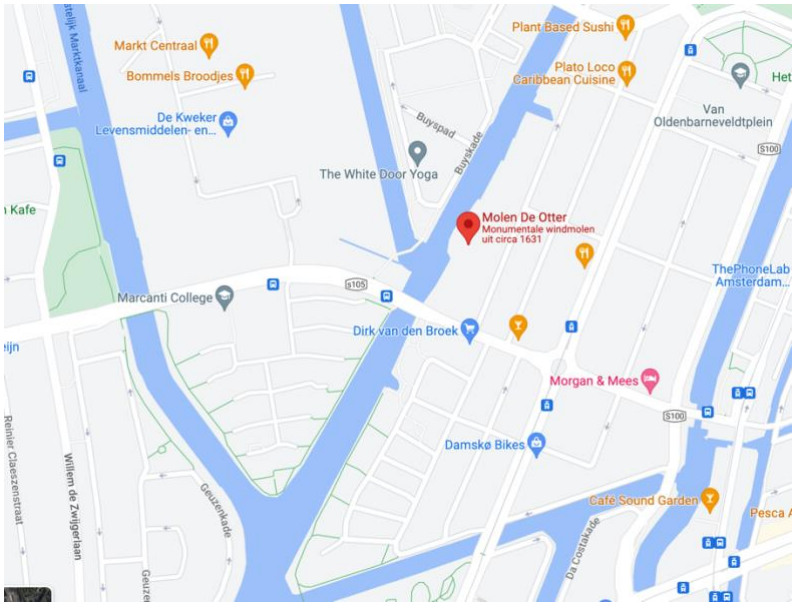
[15] https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/invloed/participatie/#h1d2cd9fa-8e12-4d1e-bf81-686346578f65

Bouw op UP3 en UP4 vermindert de wind met ruim 30% voor molen De Otter

Aanvulling op zienswijze op UP3
Vermeerderen van aantal woningen op UP3
Door

Aanvulling betreft de molenbiotoop die wordt aangetast door de bouw op UP3 en UP4.

Ik ben er abusievelijk van uitgegaan dat de molenbiotoop momenteel alle windrichtingen omvat. Echter, door bestaande bebouwing dicht bij de molen De Otter is de aanvoer van wind beperkt. Een groot deel van de vrije wind komt over het water met richting zuidwest tot noordwest en deel komt uit het noordoosten. De bebouwing ten oosten en zuiden van de molen voorkomen wind op de wieken.



Met de windrichtingtabel ernaast is dan af te leiden dat de beschikbare wind 10% (noordoost) + 31% (zuidwest) + 11% (west) + 7% (noordwest) bedraagt, in totaal 59% tov volledig vrije wind. Deze 59% is dus waar de reductie op gebaseerd moet zijn. De reductie van wind tgv de bouw in west (11%) en noordwest (7%) bedraagt dus 18/59= 30,5% en niet de 16% zoals aangegeven in berekening van de molenbiotoop. 30,5% minder wind tgv de bebouwing in UP3 en UP4 is mijns inziens onaanvaardbaar. Een windtunnelproef met een goede omgevingsmodellering is noodzakelijk.

Voorkomen van windrichting per maand

weerplaza

	Noord	Noordoost	Oost	Zuidoost	Zuid	Zuidwest	West	Noordwest
Januari	3	10	9	10	19	31	11	7
Februari	5	10	8	10	17	27	14	8
Maart	8	12	10	9	11	23	17	9
April	13	14	10	9	13	18	12	12
Mei	15	15	10	7	7	19	13	14
Juni	13	11	5	7	8	25	17	15
Juli	9	9	6	5	8	29	19	13
Augustus	9	7	7	9	11	29	17	11
September	7	11	8	11	15	25	13	10
Oktober	4	10	10	13	22	25	10	6
November	4	6	8	14	26	26	10	6
December	4	10	9	9	21	31	12	5

windrichting per maand in %

Amsterdam, 1 februari 2023

Gemeente Amsterdam
Directeur Ruimte & Duurzaamheid
t.a.v. de heer R. de Graaf
Postbus 2758
1000 CT Amsterdam

Tevens per email: foodcenter@amsterdam.nl

Datum 27 januari 2023
Inzake Zienswijze UP 3 Gemeente Amsterdam

Zienswijze

Geachte heer De Graaf,

Als eigenaar bewoner van het appartement aan de belanghebbende bij de ontwikkeling van het Food Centre wil ik graag mijn zienswijze indienen tegen het ontwerpuitwerkingsplan Food Center Amsterdam 3e uitwerking Woongebied West (hierna te noemen: het ontwerpuitwerkingsplan of UP3).

Bouwhoogte toekomstig 4e Ontwerpuitwerkingsplan
Hierbij verzoek ik het college van burgemeester en wethouders middels deze zienswijze om het bouwconsortium van het marktkwartier te verzoeken het 3e ontwerpuitwerkingsplan zodanig aan te passen dat er in dit deel van het te ontwikkelen marktkwartier méér hoogbouw gesitueerd wordt dan nu gepland is.

De nu geplande hoogbouw in het 4e ontwerpuitwerkingsplan, specifiek de twee hoogteaccenten van 37 meter die aan het Oostelijk Marktkanaal gepland staan, namelijk woontoren 4.1 en woontoren 6.2. uit UP4 hebben veel nadelige gevolgen voor bewoners van de bestaande woningen aan Visseringstraat. De geplande woontorens, gebouwen van 37 meter hoogte, zullen veel zon en licht wegnemen voor mij en de andere bewoners aan de Visseringstraat.
Naast een sterke afname van zon en licht, vrees ik ook veel geluidsoverlast van de geplande balkons aan deze hoge woontorens met 12 bouwlagen. Deze liggen precies in de zuidwestelijke windrichting ten opzichte van mijn woning en slaapkamer. Borrelende buren op balkons op 12 bouwlagen geven veel geluidsoverlast voor bestaande bewoners.

Door de geplande woontorens van 37 meter deels te verplaatsen van UP4 naar UP3 kan nog steeds het gewenste aantal woningen worden gerealiseerd op het gehele terrein. Het realiseren van meer hoogbouw in UP3 heeft geen nadelige gevolgen voor bestaande of toekomstige bewoners.
In het 3e uitwerkingsgebied zorgen de 37 meter hoge woontorens niet voor het wegnemen van zon- en lichtinval of geluidsoverlast voor de bewoners die aan de randen van het 3e uitwerkingsgebied wonen.

Indien geen aanpassingen worden verricht in het 3e ontwerpuitwerkingsplan zal er hoogbouw worden gesitueerd in het toekomstige 4e ontwerpuitwerkingsplan waardoor ik en andere bewoners veel nadelige gevolgen zullen ondervinden.

Verzoek
Ik verzoek u met het bouwconsortium te bespreken hoe de geplande hoogteaccenten voor het 4e uitwerkingsgebied, de woontorens 4.1 en 6.2, verplaatst kunnen worden naar het 3e uitwerkingsgebied.

Tevens verzoek ik u om deze zienswijze, voortbordurend op het toekomstige ontwerpuitwerkingsplan voor het 4e uitwerkingsgebied, mee te wegen in de hoogbouw effect rapportage (HER) en een voorwaardelijke verplichting in het toekomstige ontwerpuitwerkingsplan op te nemen betreffende een respectabele bouwhoogte van 18-20 meter voor het gehele uitwerkingsgebied waarop het 4e ontwerpuitwerkingsplan betrekking heeft.

Bij voorbaat dank voor uw medewerking.

Met vriendelijke groet,

22B

4

Gemeente Amsterdam
Directeur Ruimte & Duurzaamheid
t.a.v. de heer R. de Graaf
Postbus 2758
1000 CT Amsterdam

Gemeente Amsterdam
- 1 FEB. 2023
Ontvangen

Tevens per email: foodcenter@amsterdam.nl

Datum	27 januari 2023
Inzake	Zienswijze UP 3 Gemeente Amsterdam

Zienswijze

Geachte heer De Graaf,

Als eigenaar bewoner van het appartement aan de en belanghebbende bij de ontwikkeling van het Food Centre wil ik graag mijn zienswijze indienen tegen het ontwerpuitwerkingsplan Food Center Amsterdam 3e uitwerking Woongebied West (hierna te noemen: het ontwerpuitwerkingsplan of UP3).

Bouwhoogte toekomstig 4e Ontwerpuitwerkingsplan
Hierbij verzoek ik het college van burgemeester en wethouders middels deze zienswijze om het bouwconsortium van het marktkwartier te verzoeken het 3e ontwerpuitwerkingsplan zodanig aan te passen dat er in dit deel van het te ontwikkelen marktkwartier méér hoogbouw gesitueerd wordt dan nu gepland is.

De nu geplande hoogbouw in het 4e ontwerpuitwerkingsplan, specifiek de twee hoogteaccenten van 37 meter die aan het Oostelijk Marktkanaal gepland staan, namelijk woontoren 4.1 en woontoren 6.2. uit UP4 hebben veel nadelige gevolgen voor bewoners van de bestaande woningen aan Visseringstraat. De geplande woontorens, gebouwen van 37 meter hoogte, zullen veel zon en licht wegnemen voor mij en de andere bewoners aan de Visseringstraat.
Naast een sterke afname van zon en licht, vrees ik ook veel geluidsoverlast van de geplande balkons aan deze hoge woontorens met 12 bouwlagen. Deze liggen precies in de zuidwestelijke windrichting ten opzichte van mijn woning en slaapkamer. Borrelende buren op balkons op 12 bouwlagen geven veel geluidsoverlast voor bestaande bewoners.

Door de geplande woontorens van 37 meter deels te verplaatsen van UP4 naar UP3 kan nog steeds het gewenste aantal woningen worden gerealiseerd op het gehele terrein. Het realiseren van meer hoogbouw in UP3 heeft geen nadelige gevolgen voor bestaande of toekomstige bewoners.
In het 3e uitwerkingsgebied zorgen de 37 meter hoge woontorens niet voor het wegnemen van zon- en lichtinval of geluidsoverlast voor de bewoners die aan de randen van het 3e uitwerkingsgebied wonen.

Indien geen aanpassingen worden verricht in het 3e ontwerpuitwerkingsplan zal er hoogbouw zal worden gesitueerd in het toekomstige 4e ontwerpuitwerkingsplan waardoor ik en andere bewoners veel nadelige gevolgen zullen ondervinden.

Verzoek
Ik verzoek u met het bouwconsortium te bespreken hoe de geplande hoogteaccenten voor het 4e uitwerkingsgebied, de woontorens 4.1 en 6.2, verplaatst kunnen worden naar het 3e uitwerkingsgebied.

Tevens verzoek ik u om deze zienswijze, voortbordurend op het toekomstige ontwerpuitwerkingsplan voor het 4e uitwerkingsgebied, mee te wegen in de hoogbouw effect rapportage (HER) en een voorwaardelijke verplichting in het toekomstige ontwerpuitwerkingsplan op te nemen betreffende een respectabele bouwhoogte van 18-20 meter voor het gehele uitwerkingsgebied waarop het 4e ontwerpuitwerkingsplan betrekking heeft.

Bij voorbaat dank voor uw medewerking.

Gemeente A'dam
Directeur Ruimte & Duurzaamheid
t.a.v. R. de Graaf
Postbus 2758
1000 CT Amsterdam

IV - BEDRIJFSVOERING
- 1 FEB. 2023
INGEKOMEN

Bel-4

Gemeente Amsterdam
Directeur Ruimte & Duurzaamheid
t.a.v. de heer R. de Graaf
Postbus 2758
1000 CT Amsterdam

Per email: foodcenter@amsterdam.nl

Datum 1 februari 2023
Inzake Zienswijze UP 3 Gemeente Amsterdam

Zienswijze

Geachte heer De Graaf,

Als eigenaar en bewoner van de van en belanghebbende bij de ontwikkeling van het Food Centre wil ik graag gebruik maken van mijn recht om een zienswijze in te dienen tegen het ontwerpuitwerkingsplan Food Center Amsterdam 3e uitwerking Woongebied West (hierna te noemen: het ontwerpuitwerkingsplan of UP3).

Bouwhoogte
Hierbij verzoek ik het college van burgemeester en wethouders middels deze zienswijze om het bouwconsortium van het marktkwartier te verzoeken UP3 en UP4 nader te onderzoeken om, de hoogte accenten (woontorens van 37 meter) van UP4 (waterzijde) te verplaatsen naar UP3. Als bewoner aan de Van Rappardstraat (hoek Visseringstraat) vrees ik voor buiten proportionele nadelige gevolgen ten opzichte van ons leef genot. Met name door het plaatsen van deze hoogteaccenten, en de ligging ten opzichte van huidige bewoners, zullen de bewoners aan het Oostelijk Marktkanaal onevenredig meer last hebben dan de bewoners aan het Westelijk Marktkanaal. Dit kan naast verminderd leef genot ook consequenties hebben voor een waardedaling van onze woningen.

Helemaal eens dat er woningen gebouwd moeten worden. Dit gebied leent zich daar goed voor. Ik ben al jaren betrokken bij de ontwikkeling van het plan. Zoals het ontwerp er nu ligt is er voornamelijk esthetisch ontworpen ten behoeve van de nieuwe bewoners van dit gebied. Wanneer er meer gekeken en geluisterd wordt naar de omwonenden van het marktkwartier en de esthetiek vervalt, zult u zien dat de verplaatsing van deze hoogte accenten, naar het binnen terrein niets afdoet aan de extra woningen die nodig zijn, maar slechts tegen het huidige ontwerp van de architecten stuit. En ontwerp zou nooit boven leef genot van alle partijen mogen staan.

De twee hoogteaccenten die aan het Oostelijk Marktkanaal gepland staan, namelijk woontoren 4.1 en woontoren 6.2. uit UP4 hebben veel nadelige gevolgen ten opzichte van ons leef genot en waarde van onze woningen. Uit studies blijkt dat deze geplande woontorens, gebouwen van +/- 37 meter hoogte, veel zon en licht zullen wegnemen. Dit gaat ten koste van het leef genot voor de bewoners aan de Visseringstraat, van Rappardstraat en Wichers kwartier. De architecten van het Wichers kwartier zullen destijds met het ontwerp en vergunningsaanvraag van plein en fontein juist rekening gehouden hebben met zonlicht, waardoor er een fijne speelplek voor ouders met jonge kinderen is.

Wanneer het zonlicht der mate wordt ontnomen zal het slechts een koude, in de schaduw zijnde, plek worden die weer uitnodigt voor hangjongeren.
Tevens wil ik u wijzen op de groene strook die onze straat, in een betonnen stad, is. Wanneer de kwetsbare kastanjebomen minder zonlicht zullen krijgen zullen deze ook minder goed kunnen groeien en dat zal de flora en fauna in dit bijzondere stukje Amsterdam niet ten goede komen. Het feit dat hier meerdere vogelsoorten huisvesten en je deze groene strook vanaf de ADAM toren kan zien liggen, lijkt me meer dan een studie waard. Meer groen is toch wel het nieuwe uitgangspunt in onze samenleving.

Gezien de schijnbare baan van de zon zullen in het 3e uitwerkingsgebied de 37 meter hoge woontorens niet zorgen voor het extra wegnemen van zon- en lichtinval voor de bewoners die aan de randen van het 3e uitwerkingsgebied wonen. Maar zoals ze nu geplaatst zijn wel voor ons.

Dit alles is simpel te verhelpen door de geplande woontorens van 37 meter te verplaatsen van de waterzijde van UP4 naar de binnenzijde of naar UP3, want nog steeds kan het gewenste aantal woningen dan worden gerealiseerd voor het gehele terrein. Het herplaatsen van hoogbouw op deze plekken heeft namelijk geen nadelige gevolgen voor bestaande of toekomstige bewoners en hun leef genot, maar zijn slechts en alleen maar bepalend voor het ontwerp. En zoals eerder gezegd mag een ontwerp nooit ten koste gaan van leef genot. Beter gezegd ze zouden naar elkaar moeten luisteren.

Verzoek
Ik verzoek u met het bouwconsortium te bespreken hoe de geplande hoogteaccenten voor het 4e uitwerkingsgebied, de woontorens 4.1 en 6.2, verplaatst kunnen worden naar het 3e uitwerkingsgebied.

Tevens verzoek ik u om deze zienswijze, voortbordurend op het toekomstige ontwerpuitwerkingsplan voor het 4e uitwerkingsgebied, mee te wegen in de hoogbouw effectrapportage (HER) en een voorwaardelijke verplichting in het toekomstige ontwerpuitwerkingsplan op te nemen betreffende een respectabele bouwhoogte van 18-20 meter voor het gehele uitwerkingsgebied waarop het 4e ontwerpuitwerkingsplan betrekking heeft.

Bij voorbaat dank voor uw medewerking.

Van:

1 februari 2023 22:27

Aan: Foodcenter Amsterdam
Onderwerp: Zienswijze op UP3

Beste,

Hierbij dien ik bij deze mijn zienswijze in op UP3. Mijn advies, als bewoner die direct aan het gebied van de markthal woont, is het aantal woningen in UP3 vergroten. Of dat er een gebouw ten westen van de markthal plaatsen om daar meer woningen te bouwen zodat druk van UP4 gaat.

De afstand tot eerste bebouwing is aan de UP3 kant 120m en aan de oostkant UP4 50m. Als bewoner van de oostkant verlies je hierdoor het ruimtelijke gevoel en daarnaast valt er meer schaduw door de hoogte accenten in de bebouwing. Dit zou veel gelijkmatiger kunnen, zodat de druk op zowel oost als west gelijk is.

Veel dank voor uw aandacht!

Met vriendelijke groet,