Gemeente Amsterdam

Uitwerkingsplan

Food Center Amsterdam – 3e Uitwerking (Woongebied west)

toelichting



Colofon

Opdrachtgever	G & O
Opdrachtnemer	RVE Ruimte en Duurzaamheid
IMRO_idn	NL.IMRO.0363.E2006BPGST-VG01
Datum	7 juni 2024
Planstatus	uitwerkingsplan (vaststelling)

Inhoudsopgave

Toelichting		**5**
Hoofdstuk 1	**Inleiding**	**7**
1.1	Aanleiding	7
1.2	Doel	8
1.3	Plangrenzen	9
1.4	Bevoegdheden	10
1.5	Crisis- en herstelwet	10
1.6	Omgevingswet	10
Hoofdstuk 2	**Plankader**	**11**
2.1	Algemeen	11
2.2	Geldend bestemmingsplan 'Food Center Amsterdam'	11
2.3	Geldend paraplubestemmingsplan 'Grondwaterneutrale Kelders'	16
2.4	Geldend paraplubestemmingsplan 'Darkstores'	16
2.5	Voorbereidingsbesluit hyperscale datacenters	16
2.6	Huidige situatie plangebied en omgeving	17
2.7	Herontwikkeling woongebied	26
Hoofdstuk 3	**Beleidskader**	**43**
3.1	Rijksbeleid	43
3.2	Provinciaal beleid	44
3.3	Gemeentelijk beleid	45
Hoofdstuk 4	**Omgevingsaspecten**	**59**
4.1	Verkeer	59
4.2	Parkeren	60
4.3	Geluid	65
4.4	Milieuzonering	66
4.5	Bodem	79
4.6	Luchtkwaliteit	80
4.7	Externe veiligheid	80
4.8	Luchthavenindelingbesluit	81
4.9	Water	81
4.10	Ecologie	84
4.11	Cultuurhistorie en archeologie	87
4.12	Hoogbouweffectrapportage	92
4.13	M.e.r.-beoordeling	96
4.14	Behoefte	96
4.15	Duurzaamheid	96
Hoofdstuk 5	**Uitvoerbaarheidsaspecten**	**99**
5.1	Economische uitvoerbaarheid	99
5.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	100
Hoofdstuk 6	**Juridische planbeschrijving**	**103**
6.1	Algemeen	103
6.2	Verbeelding	106

6.3 Regels 107

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

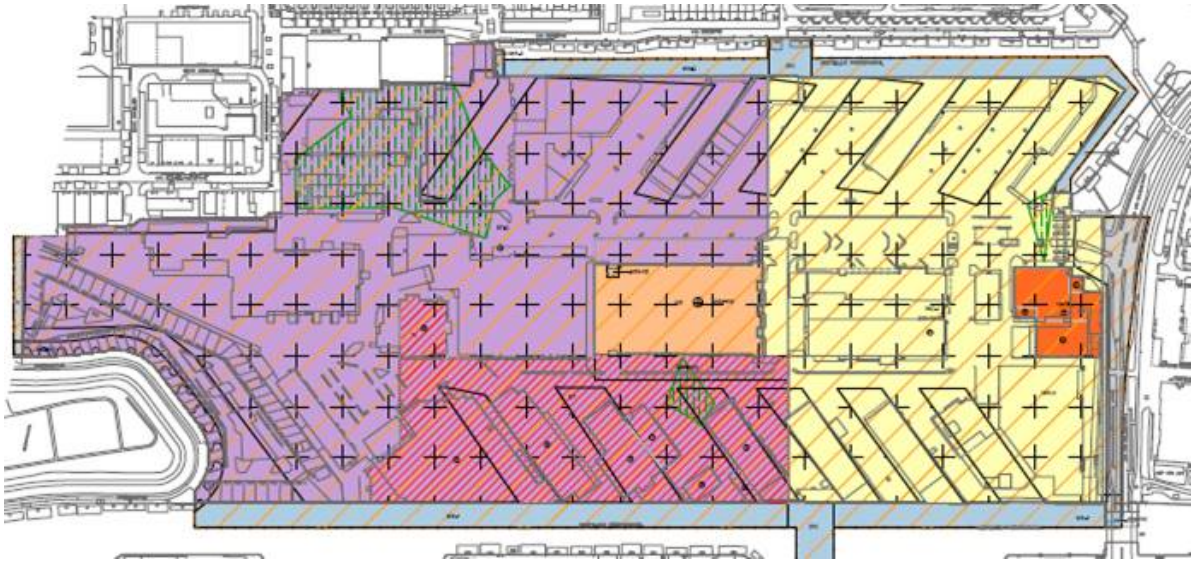
1.1 Aanleiding

De gemeenteraad van Amsterdam heeft op 1 juni 2016 het bestemmingsplan Food Center Amsterdam (2e Herstelbesluit) vastgesteld (NL.IMRO.0363.E1204BPSTD-VG03, zie https://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.0363.E1204BPSTD-VG03/r_NL.IMRO.0363.E1204BPSTD-VG03.html#). Het bestemmingsplan maakt de herontwikkeling van het terrein van het Food Center Amsterdam (FCA) aan de Jan van Galenstraat mogelijk. De herontwikkeling van het gehele terrein zal door het Consortium Marktkwartier worden uitgevoerd. Deze partij heeft in 2013 de Europese aanbesteding gewonnen.



Afbeelding: luchtfoto Food Center Amsterdam

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



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

Voor zowel het bedrijventerrein als het woongebied worden door het Consortium Marktkwartier plannen voorbereid. Omdat de bedrijven goed moeten kunnen blijven functioneren speelt het transitieproces met de daarbij behorende fasering een essentiële rol in de planvorming. Eén van de eerste stappen die in het kader van het transitieproces zal worden gezet is om het noordelijke deel van het huidige FCA-terrein te vernieuwen tot een modern en efficiënt ingericht bedrijvendeel. Een deel van de bestaande bedrijven in het zuidelijk deel kan dan worden verplaatst naar het nieuw ingerichte bedrijvendeel aan de noordzijde. De vrijkomende gronden in het zuidelijk deel van het huidige FCA-terrein kunnen vervolgens worden herontwikkeld tot woongebied.
Voor het noordelijke bedrijvendeel is op 3 oktober 2023 een 1e uitwerking van het bestemmingsplan vastgesteld. Om de transformatie van het zuidelijk deel van het huidige FCA-terrein naar woongebied mogelijk te maken dienen voor de gronden één of meerdere uitwerkingsplannen in procedure te worden gebracht.

1.2 Doel

Het voorliggende uitwerkingsplan is het eerste uitwerkingsplan voor het toekomstige woongebied binnen het plangebied van het geldende bestemmingsplan. Met dit uitwerkingsplan wordt de westelijke helft van de huidige bestemming 'Woongebied - Uit te werken' uitgewerkt in zogenaamde eindbestemmingen. Het uitwerkingsplan zal vervolgens het toetsingskader worden voor aanvragen omgevingsvergunningen bouwen in de westelijke helft van het woongebied. Door eindbestemmingen voor dit deel van het woongebied vast te leggen kan straks dus worden gestart met de realisatie van het nieuwe woongebied Marktkwartier.

Voor de noordwestelijke zone van het bedrijvendeel is op 3 oktober 2023 een uitwerkingsplan vastgesteld (1e uitwerking). Voor de oostelijk zone van het bedrijvendeel en de oostelijke helft van het woongebied zijn ook uitwerkingsplannen in voorbereiding (2e en 4e uitwerking). Deze 2e en 4e uitwerking zijn in 2023 als ontwerp ter inzage gelegd.

1.3 Plangrenzen

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



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

De plangrenzen sluiten aan de op de huidige grenzen van de westelijke helft van de bestemming 'Woongebied - Uit te werken', met inbegrip van de 2e wijziging van het geldende bestemmingsplan:

- noordzijde:(het verlengde van) de voorgevel van de Centrale Markthal;
- oostzijde: de oostelijke rand van de toekomstige centrale ontsluitingsweg door het woongebied;
- zuidzijde: de Jan van Galenstraat;
- westzijde: de oostelijke kade van het Westelijk Marktkanaal.

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

Het plangebied van het voorliggende uitwerkingsplan heeft een omvang van circa 5,5 hectare.

1.4 Bevoegdheden

Het plangebied is gelegen binnen de grenzen van het stadsdeel West. Bij besluit van de gemeenteraad van 21 december 2016 is het gebied 'Food Center Amsterdam' aangewezen als stedelijk gebied. Dit besluit heeft tot gevolg dat de voorbereiding van uitwerkingsplannen in dit gebied niet ter hand wordt genomen door het stadsdeel maar door het college van B&W. De bevoegdheid voor het vaststellen van uitwerkingsplannen ligt bij het college van B&W. Het dagelijks bestuur van stadsdeel West is betrokken bij de voorbereiding van het uitwerkingsplan conform hetgeen is vastgelegd in de Verordening op de stadsdelen en het stadsgebied Amsterdam 2022.

1.5 Crisis- en herstelwet

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

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

Het voorliggende uitwerkingsplan heeft betrekking op de bouw van meer dan 11 woningen als bedoeld in categorie 3.1 van bijlage I van de Crisis- en herstelwet. Het voorliggende uitwerkingsplan valt daarmee onder de werking van de Crisis- en herstelwet.

1.6 Omgevingswet

Het voorliggende uitwerkingsplan is opgesteld binnen het kader van de Wet ruimtelijke ordening (hierna: Wro). Op 1 januari 2024 is de Omgevingswet in werking getreden. Op grond van artikel 4.6, lid 2, van de Invoeringswet Omgevingswet blijft bij de vaststelling van het uitwerkingsplan het oude recht, de Wro, van toepassing. Voorwaarde daarbij is dat het een uitwerkingsplan voor 1 januari 2024 als ontwerp ter inzage dient te zijn gelegd. Het voorliggende uitwerkingsplan met de daarop betrekking hebbende stukken heeft vanaf 22 december 2022 als ontwerp ter inzage gelegen.

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

Hoofdstuk 2 Plankader

2.1 Algemeen

Het bedrijventerrein van het FCA wordt gecomprimeerd doordat er in de toekomst efficiënter met de ruimte zal worden omgegaan en omdat de mainportbedrijven van het FCA zullen verdwijnen. Het plan gaat zodoende uit van twee zones: een nieuw ingericht bedrijvendeel aan de zijde van de Haarlemmerweg/Zeebergerweg en een nieuw woongebied aan de zijde van de Jan van Galenstraat. De precieze grens tussen het bedrijvendeel en het woongebied aan de westflank wordt nog nader uitgewerkt maar in ieder geval bevindt de monumentale Centrale Markthal zich op de overgang tussen het bedrijvendeel en het woongebied. Deze hal neemt een prominente plek in als schakel tussen de beide gebieden.



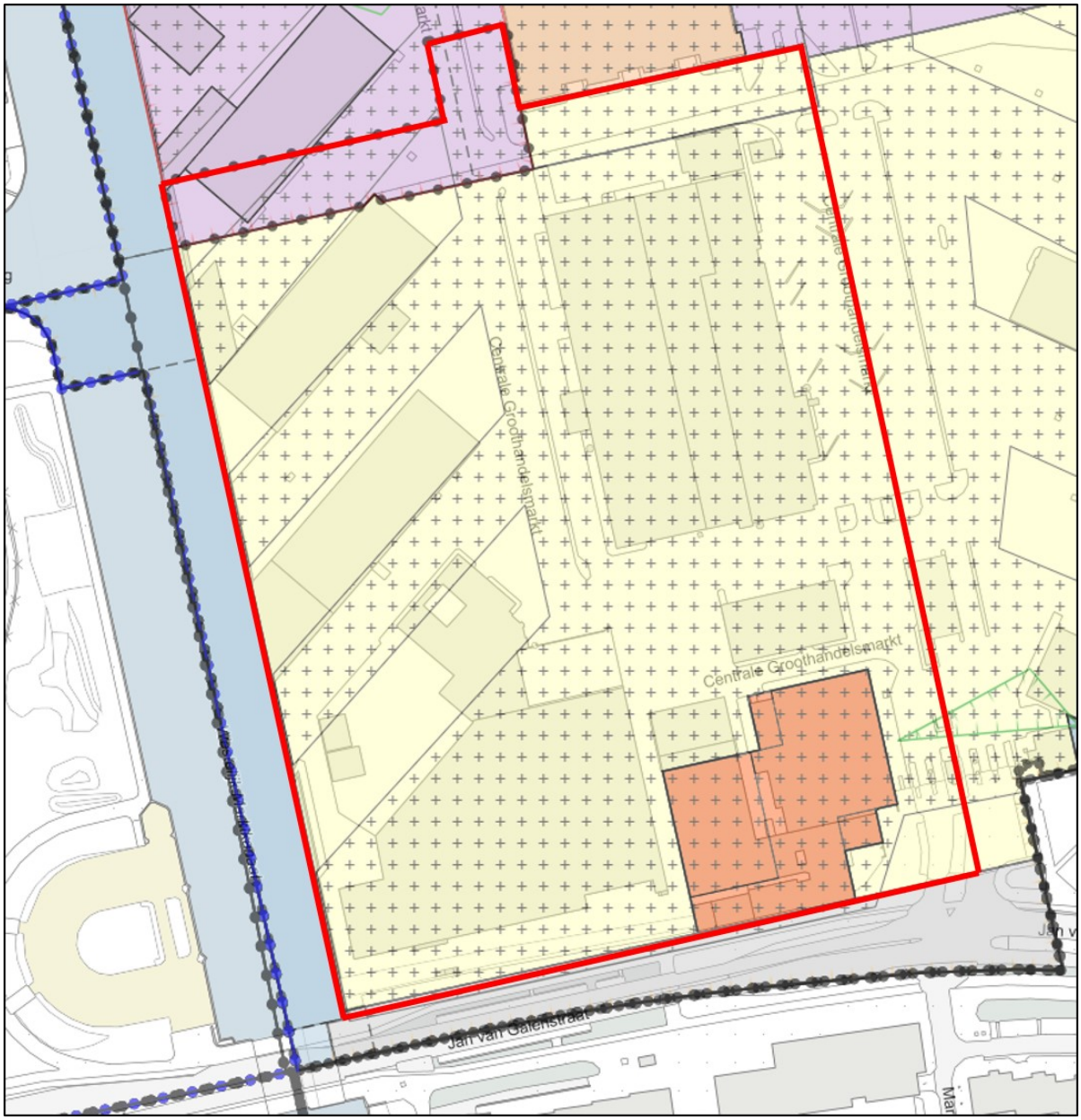
Afbeelding: impressie herontwikkeling FCA en woongebied)

In het navolgende zal eerst in worden gegaan op het geldende bestemmingsplan ter plaatse van het plangebied van het uitwerkingsplan en op de nadien vastgestelde paraplubestemmingsplannen 'Grondwaterneutrale kelders' en 'Darkstores'. Daarna wordt ingegaan op de invulling van het toekomstige woongebied, inclusief de fasering en transitie van de bestaande bedrijven in het plangebied van het uitwerkingsplan.

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

2.2 Geldend bestemmingsplan 'Food Center Amsterdam'

Voor het gehele FCA-terrein geldt momenteel het bestemmingsplan 'Food Center Amsterdam (2e Herstelbesluit)' met identificatienummer NL.IMRO.0363.E1204BPSTD-VG03. Dit bestemmingsplan is vastgesteld op 1 juni 2016 en onherroepelijk. Er is nadien op 1 juli 2020 een eerste partiële herziening van het bestemmingsplan met identificatienummer NL.IMRO.0363.E1901BPGST-VG01 vastgesteld met betrekking tot enkele ondergeschikte onderdelen (beleidsneutrale en technische aanpassingen). Deze herziening is ook onherroepelijk.



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

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 2e wijzigingsplan is op 6 juli 2021 vastgesteld met met identificatienummer NL.IMRO.0363.E2003BPGST-VG0. Het wijzigingsplan is onherroepelijk. Het plangebied van het 2e wijzigingsplan maakt daarom onderdeel uit van het voorliggende uitwerkingsplan.

Het plangebied van het voorliggende uitwerkingsplan is in het geldende bestemmingsplan (inclusief de 2e wijziging) volledig bestemd als 'Woongebied - Uit te werken' (zie gele kleur). De bestemming 'Horeca - Voorlopig' (zie het oranje vlak in de voorgaande afbeelding) uit het geldende bestemmingsplan is per 31

december 2018 komen te vervallen waardoor ter plaatse van deze gronden ook de bestemming 'Woongebied - Uit te werken' van toepassing is.

2.2.1 Relevante regels bestemming 'Woongebied - Uit te werken'

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

Gebruik

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

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

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

In het bestemmingsplan is in artikel 16.3 verder bepaald dat binnen de bestemming in beginsel uitsluitend bedrijven zijn toegestaan die vallen onder categorie A en B van de Staat van bedrijfsactiviteiten - gemengd gebied, welke als bijlage bij de regels van het bestemmingsplan is opgenomen. Bedrijven die niet in de bijlage voorkomen zijn alleen toegestaan indien deze bedrijven in vergelijking met bedrijven die wel vallen onder de toegelaten categorieën een gelijke of mindere milieuhinder veroorzaken. Hetzelfde geldt voor bedrijven die onder een hogere categorie vallen maar toch een gelijke of mindere milieuhinder blijken te veroorzaken. Ook kunnen bedrijven worden toegestaan indien voor omliggende functies geen sprake zal zijn van onaanvaardbare milieuhinder.

Bouwen

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

Uitwerkingsregels

Alvorens er kan worden gebouwd dient er voor de gronden in het woongebied eerst een uitwerkingsplan in procedure te worden gebracht conform de uitwerkingsregels in lid 11.2 van de regels. Voor het plangebied van dit uitwerkingsplan zijn de volgende uitwerkingsregels van belang:

a. het uitwerkingsplan mag uitsluitend kelders dieper dan 1 meter onder peil mogelijk maken indien uit geohydrologisch onderzoek blijkt dat de betreffende kelders geen negatieve effecten hebben op de grondwaterstanden danwel de eventuele negatieve effecten door toepassing van maatregelen voorkomen kunnen worden;
b. het uitwerkingsplan mag uitsluitend gebouwen hoger dan 30 meter mogelijk maken indien uit een hoogbouweffectrapportage blijkt dat de betreffende bouwhoogte ruimtelijk inpasbaar is;
c. het uitwerkingsplan mag niet leiden tot een onaanvaardbare negatieve invloed op de windsituatie bij houtzaagmolen 'De Otter' aan de Gillis van Ledenberchstraat 78A;
d. in het uitwerkingsplan dient rekening te worden gehouden met een zichtlijn vanaf de Jan van Galenstraat op de zuidgevel van het rijksmonument Centrale Markthal (monumentnummer: 526739);
e. in het uitwerkingsplan dient rekening te worden gehouden met de richtafstanden (grootste afstand) als bedoeld in Bijlage 1 van de regels van het bestemmingsplan (Staat van bedrijfsactiviteiten - bedrijventerrein), met dien verstande dat de richtafstand één categorie lager mag zijn vanwege de ligging in gemengd stedelijk gebied;
f. in het uitwerkingsplan dient rekening te worden gehouden met voldoende parkeergelegenheid zoals bedoeld in de gemeentelijke parkeernota's 'Nota Parkeernormen Auto' (zie subparagraaf 3.3.5) en 'Nota Parkeernormen Fiets en Scooter' (zie subparagraaf 3.3.6)', met dien verstande dat ook rekening wordt gehouden met voldoende parkeergelegenheid voor de op grond van artikel 4 van het geldende bestemmingsplan toegestane functies in de Centrale Markthal, tenzij hiervoor buiten het plangebied van het uitwerkingsplan wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid;
g. indien binnen een zone van 50 meter vanaf de bestemming Water - 2 woningen worden gerealiseerd dient in het uitwerkingsplan voor de betreffende zone rekening te worden gehouden met openbare kades langs het Oostelijk Marktkanaal, waarbij de openbare kades een breedte van minimaal 10

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

2.2.2 Overige relevante regels

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

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

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

2.3 Geldend paraplubestemmingsplan 'Grondwaterneutrale Kelders'

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

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

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

2.4 Geldend paraplubestemmingsplan 'Darkstores'

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

2.5 Voorbereidingsbesluit hyperscale datacenters

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

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

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

2.6 Huidige situatie plangebied en omgeving

2.6.1 Food Center Amsterdam

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

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



Afbeelding: plattegrond Amsterdam in 1920

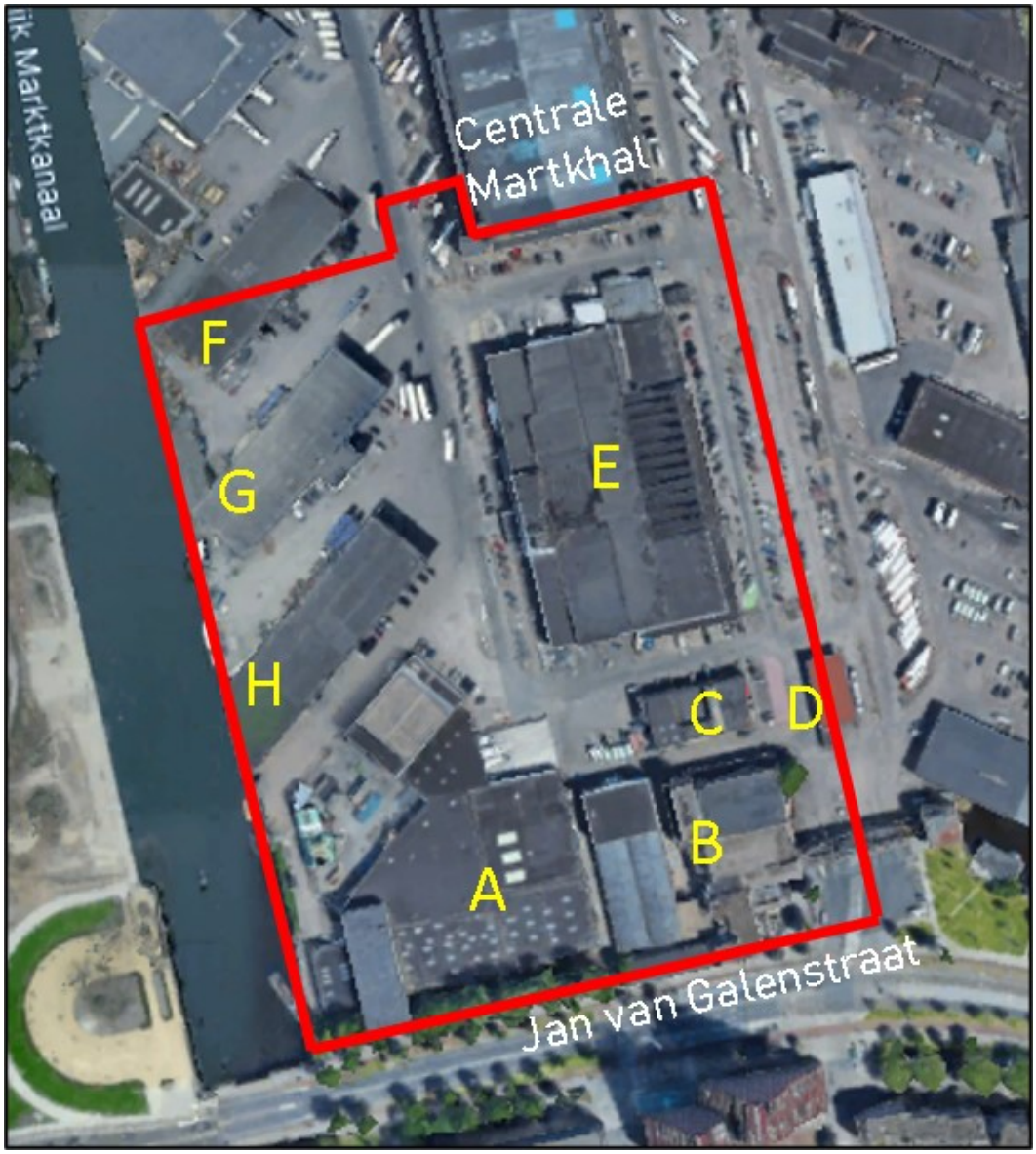
Tussen de 19e eeuwse schil en de langs de tramlijn naar Haarlem ontwikkelde Admiraal de Ruiterweg/Plan West lag ten zuiden van de Haarlemmerweg een open stuk polder. De omvang van het beschikbare terrein bood de mogelijkheid hier in de jaren 1930 het grootschalige complex van de Centrale Markthallen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



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

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

In het plangebied van het voorliggende uitwerkingsplan bevonden zich tot voor kort nog diverse bedrijfsgebouwen, zoals blijkt uit de navolgende afbeelding. Deels staan deze gebouwen er nog.



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

Het gaat om de volgende bedrijfsgebouwen:

A. In de zuidwesthoek van het huidige FCA zijn meerdere bedrijfsgebouwen aan elkaar geclusterd. De gebouwen zijn grotendeels in gebruik als magazijn en werkplaats van het bedrijf Vroegop.Een deel van het gebouwencomplex wordt gebruikt voor rederij Kees en Mokum Mariteam. Het gebouwdeel langs de Jan van Galenstraat was tijdelijk in gebruik als nachtzaak (Club Lite, Jan van Galenstraat 24) maar dat tijdelijke gebruik is inmiddels beëindigd en het gebouw is/wordt gesloopt.



B. Het gebouwencomplex ten westen van de huidige hoofdentree is al enkele jaren voor een groot deel tijdelijk in gebruik geweest als nachtzaak en creatieve bedrijvigheid (De Marktkantine, Jan van Galenstraat 6), Bar Roxanne (Jan van Galenstraat 8) en proeflokaal Butcher's Tears, Jan van Galenstraat 10).Deze functies waren bereikbaar vanaf de Jan van Galenstraat. Ook werd een deel van het gebouwencomplex gebruikt door Fruitful Office. Het gebouwencomplex is in 2023 gesloopt.



C. Ten noorden van het gebouwencomplex dat tijdelijk in gebruik was voor o.a. De Marktkantine stond een bedrijfsgebouw dat grotendeels werd gebruikt door een bandenbedrijf Profile Tyre Center Willem Wals. Het bedrijfsgebouw is in 2024 gesloopt.



D. Achter de huidige hoofdentree, direct ten oosten van het bandenbedrijf (zie onder C) waren de gronden in gebruik als tankstation van Argos. Dit gebruik is inmiddels beëindigd. De overkapping is inmiddels gesloopt.

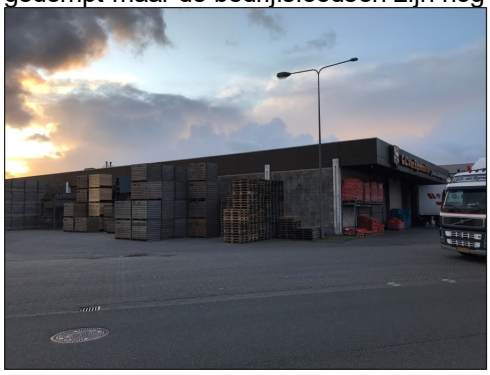


E. In het noordoosten van het plangebied bevindt zich één van de grootste gebouwen van het huidige FCA. In dit gebouw is het groothandelsbedrijf De Kweker gevestigd. Direct ten noorden van het gebouw staat horecakiosk Bommels broodjes en een gebouw van groothandel Pieter van Meel.





F. In het noordwesten van het plangebied staat een bedrijfsloods die, net als veel andere bedrijfsloodsen aan de westzijde, schuin op het Westelijk Marktkanaal is gesitueerd. In de bedrijfsloods was G.C. van Egmond Holding Amsterdam gevestigd. Deze onderneming heeft het FCA-terrein verlaten. De bedrijfsloods staat leeg en is beschikbaar als schuifruimte.
De schuine verkaveling van deze en andere bedrijfsloodsen hangt samen met de vroegere opzet van het FCA van schuine insteekhavens met daarlangs bedrijfsgebouwen. De insteekhavens zijn later gedempt maar de bedrijfsloodsen zijn nog steeds grotendeels schuin verkaveld.





G. In de schuin gepositioneerde bedrijfsloods in het noordwesten van het plangebied was tot enkele jaren geleden aardappelgroothandel A.C Loogman & Zonen gevestigd. Dit bedrijf heeft het FCA enkele jaren geleden grotendeels al verlaten voor een nieuwe locatie in Aalsmeer. Het gebouw is momenteel volledig beschikbaar als schuifruimte voor te verplaatsen gebouwen. Op dit moment wordt het gebouw tijdelijk verhuurd.



H. De in het westen van het plangebied aanwezige bedrijfsloods is in gebruik bij aardappelgroothandel Stam & Zonen. Deze bedrijfsloods is eveneens schuin op het Westelijk Marktkanaal gepositioneerd.



2.6.2 Omgeving van het plangebied

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

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

aangewezen als bufferzone.

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

Het bedrijvendeel ten oosten van het plangebied zal de komende jaren, net als het plangebied van het voorliggende uitwerkingsplan, worden getransformeerd naar een nieuw woongebied. De planvorming voor het oostelijk deel van het nieuwe woongebied zit wat verder in de tijd dan die voor het westelijk woongebied.

Direct ten zuiden van het plangebied ligt de Jan van Galenstraat. Deze stadsstraat (S105) is een belangrijke verbindingsweg in het westelijk deel van de binnenstad van Amsterdam. De Jan van Galenstraat is op iets meer dan 1,5 kilometer afstand via een op- en afrit met de A10 verbonden. Aan de overzijde van de Jan van Galenstraat ligt de woonbuurt Marcanti. Deze woonbuurt bestaat grotendeels uit vijflaagse noord-zuidgerichte appartementenblokken met een bouwhoogte van circa 15 meter. Alleen langs de Jan van Galenstraat is afwijkende bebouwing gerealiseerd in de vorm van een rechthoekig schoolgebouw met een bouwhoogte van circa 20 meter en een piramidevormig woongebouw met een bouwhoogte van circa 50 meter. De afstand tussen het plangebied en de bebouwing in de Marcantibuurt bedraagt minimaal 36 meter.



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

Ten zuidwesten van het plangebied staat een tienlaags gebouw op de hoek van de Jan van Galenstraat met het Westelijk Marktkanaal. Dit gebouw is gelegen in de Geuzenhofbuurt.



Afbeelding: brug 382 en het gebouw op de hoek van de Jan van Galenstraat met het Westelijk Marktkanaal (bron: https://www.google.nl/maps)

Ten westen van het plangebied bevindt zich het Westelijk Marktkanaal. Dit kanaal heeft een breedte van circa 40 meter. Ter hoogte van de Jan van Galenstraat wordt het verkeer via de monumentale brug 382 over het kanaal geleid. Aan de overzijde van het kanaal is de oever in gebruik als groen- en speelvoorziening De Ruige Speelplek. Ook zijn door de gemeente bij de speelvoorziening tijdelijke ligplaatsen gemaakt om woonboten te plaatsen zodat er bij de reguliere plekken aan de kade gewerkt kan worden. Ten westen van de speeltuin ligt de Willem de Zwijgerlaan. Deze laan verbindt de Admiraal De Ruijterweg met de Jan van Galenstraat en de Bos en Lommerweg. De Willem de Zwijgerlaan vormt de oostelijke begrenzing van de woonbuurt Landlust Zuid. De bebouwing langs de Willem de Zwijgerlaan is vier- tot vijflaags waarbij de vierlaagse bebouwing is afgedekt met een kap. In de woonbuurt Landlust Zuid is haaks op het Westelijk Marktkanaal een centraal gelegen gracht aanwezig: De Rijpgracht.



Afbeelding: brug 382, het Westelijk Marktkanaal e, de groen- en speelvoorziening en de woonbuurt Landlust Zuid (bron: https://www.google.nl/maps)

In zowel De Rijpgracht als het Westelijk Marktkanaal zijn ter hoogte van het plangebied geen woonboten aanwezig. Ten noordwesten van het plangebied liggen er wel woonboten in het Westelijk Marktkanaal.

2.7 Herontwikkeling woongebied

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

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

In deze paragraaf zal achtereenvolgens worden ingegaan op de stedenbouwkundige hoofdopzet, het programma, verkeer & openbare ruimte en de parkeeroplossing van en voor het nieuwe woongebied. Aangezien de fasering en transitie belangrijke componenten vormen voor de herontwikkeling zal daar ook nader op in worden gegaan. Tenslotte zal in worden gezoomd op het plangebied van dit uitwerkingsplan.

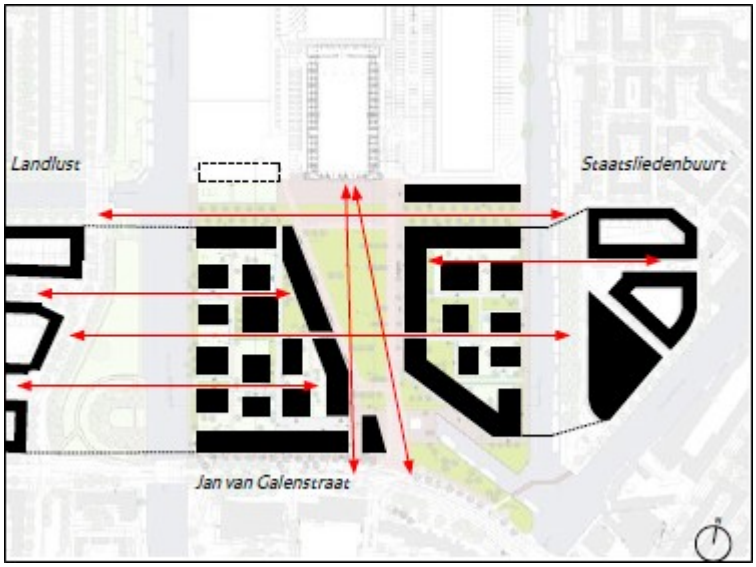
2.7.1 Stedenbouwkundige hoofdopzet

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

Verkavelingsopzet

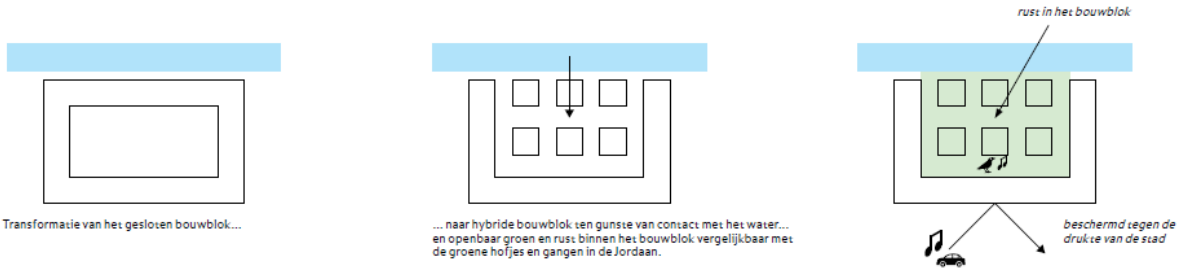
Belangrijk uitgangspunt bij de verkaveling van het nieuwe woongebied is dat er een duidelijke zichtlijn ontstaat tussen de Jan van Galenstraat en de Centrale Markthal. In de verkaveling is daarom vanaf de Jan van Galenstraat richting de zuidgevel van de Centrale Markthal een wigvormige zone zonder gebouwen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

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



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

Als uitgangspunt voor het stedenbouwkundig ontwerp is het gesloten bouwblok gehanteerd dat in maatvoering en positionering zoveel mogelijk aansluit op de aangrenzende blokverkavelingen van de Staatsliedenbuurt en Landlust. De ligging van de bouwblokken aan het Westelijk en Oostelijk Marktkanaal geeft het plan echter de potentie contact met het water te zoeken. Om veel toekomstige bewoners contact met het water te laten ervaren is het gesloten bouwblok getransformeerd naar een hybride bouwblok met open structuur ten gunste van het contact met de waterkant. Een herinterpretatie van het gesloten bouwblok, gerelateerd aan locatiespecifieke kwaliteiten. Er zullen daardoor aaneengesloten woongebouwen worden gesitueerd langs de Jan van Galenstraat, de nieuwe oost-west fietsverbinding en de centraal gelegen Marktweide. Deze aaneengesloten woongebouwen zullen stedelijke wanden gaan vormen die rustige woongebieden met kleinschaligere vrijstaande woongebouwen in groene woonhoven omringen.



Zowel het Oostelijk als het Westelijk Marktkanaal zal de taak als grens en afscheiding van het FCA grotendeels verliezen en onderdeel worden van het toekomstige woongebied. De Jan van Galenstraat en de zich naar de Markthal openende wandgebouwen langs de nieuwe centrale Marktweide krijgen een sterke continuïteit. De Jan van Galenstraat legt door de ononderbroken wand nog sterker verbinding

tussen Amsterdam West en de binnenstad en bevat mede hierdoor de potentie te transformeren naar de gewenste stadstraat (zie ook subparagraaf 3.3.1).



Afbeelding: opzet nieuw woongebied (bron: Beeldkwaliteitsplan Marktkwartier)

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

Bebouwing

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

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

De gebouwen in de wand zullen een basishoogte krijgen van zes bouwlagen (18 meter, welke eventueel met toepassing van een afwijkingsbevoegdheid kan worden verruimd tot 20 meter). De hogere bebouwing in het plan is onderdeel van de wandbebouwing langs de stedelijke wanden. De ligging van deze bebouwing aan grotere open ruimtes zoals de Marktweide en de brede Jan van Galenstraat maakt

hogere bebouwing legitiem. De wanden worden gevormd door een precies op elkaar afgestemd ensemble van individuele gebouwen variërend in bouwhoogte, materialisering en een eigen entree. Verticaal gezien bestaat de wandbebouwing uit een drietal hoofdonderdelen:

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

In de planvorming wordt rekening gehouden met het oplopende maaiveld richting de brug over het Westelijk Marktkanaal. Dit heeft echter geen gevolgen voor het aantal bouwlagen zoals hiervoor is genoemd.

2.7.2 Programma

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

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

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

2.7.3 Verkeer en openbare ruimte

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

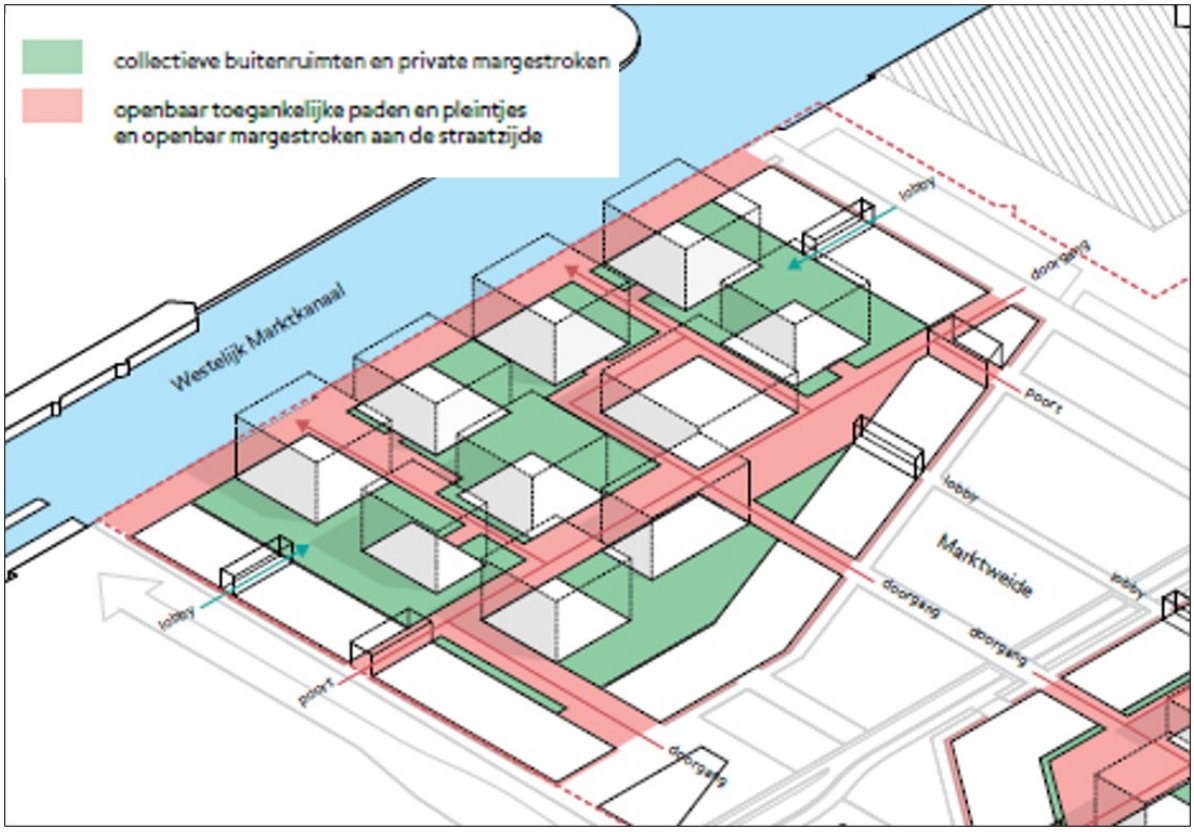
Al het gemotoriseerde verkeer van en naar het woongebied en/of de zuidelijke toegangspoort van het FCA zal gebruik maken van de aansluiting via de rotonde. Vanaf deze rotonde wordt een nieuwe straat (deVanillestraat, voorheen bekend onder de werknaam Marktstraat) aangelegd naar de zuidelijke toegangspoort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

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

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

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

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



Afbeelding: opzet nieuw woongebied (bron: Beeldkwaliteitsplan Marktkwartier)

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

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



Afbeelding: impressie woonhof (bron: Beeldkwaliteitsplan Marktkwartier)

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

2.7.4 Parkeren

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

Auto's werknemers Centrale Markthal en bezoekers

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

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

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

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

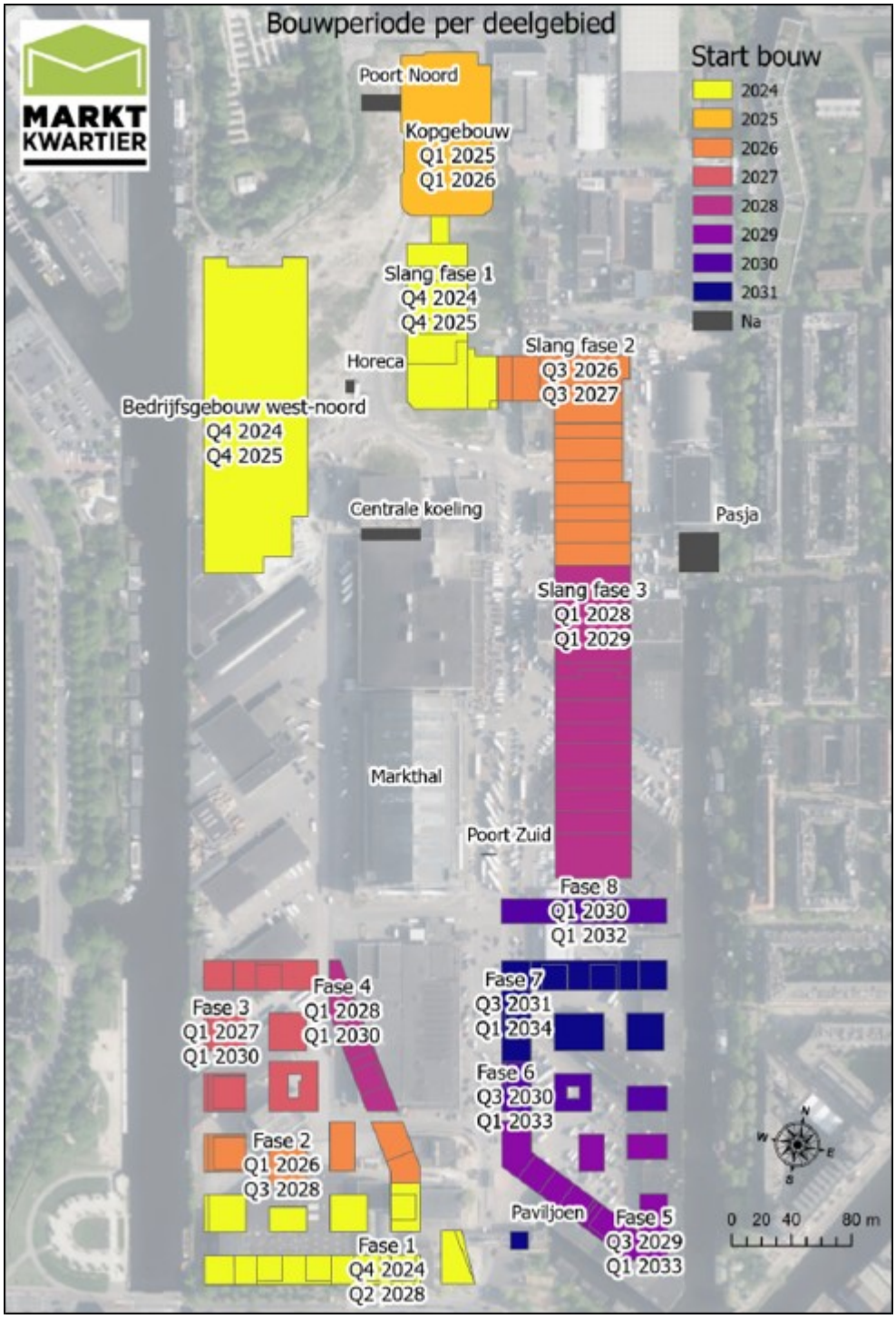
Fietsen en scooters werknemers Centrale Markthal en bezoekers

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

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

2.7.5 Fasering en transitie

De herontwikkeling van toekomstige FCA zal als eerst zijn gericht op een snelle bouw van de nieuwe bedrijfsbebouwing aan de noordzijde van het toekomstige FCA alsmede op het realiseren van de definitieve noordelijke hoofdentree in de vorm van een Poortgebouw met aan weerszijden entrees. De ruimte hiervoor is grotendeels al aanwezig doordat gebruik wordt gemaakt van de gronden van het KET (kermisexploitantenterrein) en het abattoir. Het KET is van de gemeente en al beschikbaar (doordat de kermisexploitanten zijn verplaatst naar een andere locatie) terwijl de leegstaande bebouwing van het voormalige abattoir begin 2018 is gesloopt. Ook andere bebouwing in het noordelijke deel is of zal op korte termijn worden gesloopt. Door op deze vrijgekomen gronden de nieuwbouw van het meest noordelijke bedrijfsgebouw (Kopgebouw), het noordelijk deel van het haakvormige oostelijke bedrijfsgebouw en het bedrijfsgebouw aan de noordwestzijde te realiseren ontstaat er, samen met enkele momenteel leegstaande bedrijfsgebouwen elders op het terrein en de Centrale Markthal, voldoende schuifruimte om een deel van de huidige bedrijven op het FCA tijdelijk dan wel definitief te kunnen gaan verplaatsen. Het nieuwe FCA-terrein zal daarbij vanuit het noorden richting het zuiden worden ontwikkeld. Door vooral grote bedrijven naar het noorden te verplaatsen zal het verkeer van en naar dergelijke bedrijven steeds meer via de noordelijke ingang gaan verlopen (en niet meer via de zuidelijke ingang aan de Jan van Galenstraat). Op die manier komt er bovendien steeds meer ruimte vrij in het zuidelijk deel van het huidige FCA-terrein (daar waar het nieuwe woongebied is voorzien). Het nieuwe woongebied zal ook gefaseerd worden gerealiseerd, waarbij gestart zal worden met het westelijke woonhof. Van dat westelijke woonhof zal als eerst het zuidelijk deel worden gebouwd, zoals ook is te zien in de navolgende afbeelding (zie verder subparagraaf 2.7.7).



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

De twee gebouwde parkeervoorzieningen onder de beide woonhoven zullen ieder gefaseerd worden gebouwd. Per fase zal er daardoor telkens voldoende parkeergelegenheid zijn voor de bewoners van de bovengelegen woningen maar nog niet voor bezoekers van het woongebied en de Centrale Markthal. Bij de gefaseerde realisatie van de parkeergarage in het westelijk woonhof zal daarom ter hoogte van de toekomstige Marktweide een tijdelijke parkeervoorziening ingericht worden voor bezoekers. De

Marktweide zal namelijk pas volledig worden aangelegd als het woongebied nagenoeg gereed is én de beoogde parkeervoorziening voor bezoekersparkeren in gebruik is genomen. De beoogde parkeervoorziening voor bezoekers van het woongebied is voorzien in de eventueel in twee lagen uit te voeren parkeerkelder van het oostelijk woonhof.

2.7.6 Beeldkwaliteitsplan Marktkwartier (BKP MK)

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

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

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

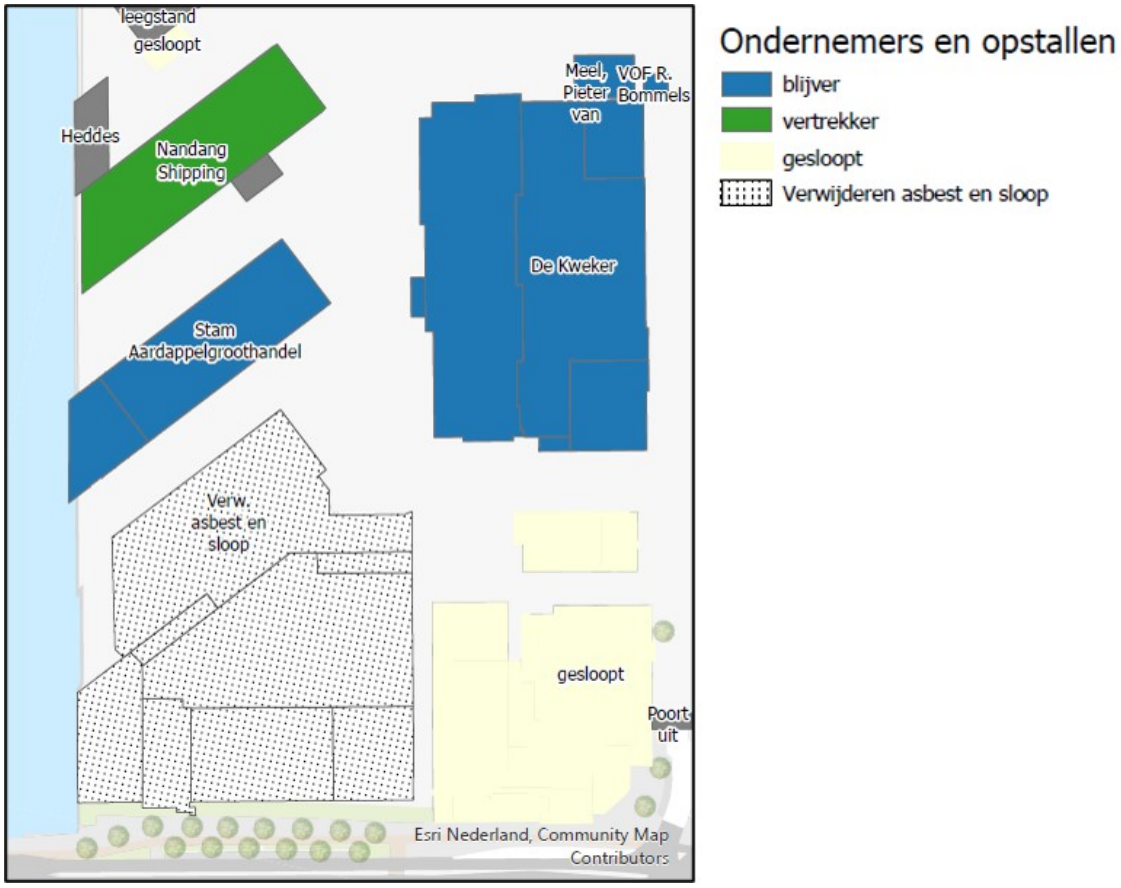
In het BKP MK zijn onder meer de uitgangspunten uit de stedenbouwkundige visie toegelicht en hoe deze uitgangspunten zijn vertaald naar het BKP MK. De elementen en principes van het sturen op ruimtelijke kwaliteit van de gebouwen in het woongebied zijn beschreven middels de onderwerpen woongebouwen,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

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

2.7.7 Plangebied uitwerkingsplan

Verplaatsing bedrijven

Het uitwerkingsplan heeft betrekking op de westelijke helft van het zuidelijke deel van het plangebied van het bestemmingsplan. De gronden zijn momenteel deels nog in gebruik bij enkele bedrijven. Een deel van de huidige bedrijven zal weer terugkeren op het nieuwe FCA (zie blauw gekleurde bedrijfsgebouwen in de navolgende afbeelding), een deel van de bedrijven zal het FCA verlaten (zie groen gekleurde bedrijfsgebouwen). De overige bedrijfsgebouwen zijn al gesloop of worden op korte termijn gesloopt.



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

Door in het noordelijk deel van het plangebied van het bestemmingsplan te beginnen met de 1e fase van het nieuwe FCA zullen hier naar verwachting vanaf 2024 diverse nieuwe bedrijfsgebouwen worden gerealiseerd. Deze nieuwe bedrijfsgebouwen, welke naar verwachting in 2025/2026 gereed en in gebruik zullen zijn, gaan deels plek bieden aan de te verplaatsen bedrijven die nu nog in het zuidwestelijk deel van het FCA-terrein zijn gevestigd. Zo is op het nieuwe FCA-terrein de nieuwbouw van buikbedrijf De Kweker 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. Spoedige verplaatsing van De Kweker naar het noorden van het FCA-terrein heeft daarom prioriteit. De nieuwbouw van De Kweker is voorzien in de noordwesthoek van het nieuwe FCA, ter plaatse van het voormalige KET-terrein en enkele in 2020 gesloopte bedrijfsgebouwen. De bedrijven die zich in de gesloopte bedrijfsgebouwen bevonden zijn al tijdelijk verhuisd naar een andere locatie. De ruimte voor het beoogde bedrijfsgebouw west-noord is daarmee beschikbaar.

Verkaveling en bouwvolumes

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

In het plangebied van het voorliggende uitwerkingsplan is maximaal 28.243 m² grondoppervlak aan gebouwen geprojecteerd, inclusief parkeergarage. De bovengrondse volumes hebben een maximum

grondoppervlak van circa 15.410 m².

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

De aangesloten wand langs de Jan van Galenstraat, de Marktweide en de nieuwe oost-west fietsverbinding krijgt een basishoogte van 6 bouwlagen (18 tot 20 meter), waarbij de stedenbouwkundige koppen en knikken in de bebouwingsstructuur geaccentueerd zullen worden via hoogteaccenten van 12 bouwlagen (maximaal 35 tot 37 meter). Tussen deze hoogteaccenten op de koppen en bij knikken komen enkele iets lagere en terugliggende hoogteaccenten, de zogenaamde ‘setbacks’. Deze komen ongeveer 2,5 meter terug te liggen ten opzichte van de straatgevel en hebben een hoogte van maximaal 10 bouwlagen (maximaal 32 meter). De hoogteaccenten en setbacks krijgen een oppervlak van maximaal 4.702,9 m².



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

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

noodzakelijk dat in het uiteindelijke ontwerp aangetoond wordt dat een afwijking gerechtvaardigd is in het licht van de omschreven doelen.

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

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

Programma

In het westelijk woonhof komen maximaal 930 woningen. Om bij te dragen aan het gemengde woonwerkgebied van Amsterdam zullen er ook enkele andere functies in het woongebied worden gerealiseerd, zoals bijvoorbeeld horeca, detailhandel, dienstverlening en enkele maatschappelijke voorzieningen. Het oppervlak van deze andere functies bedraagt maximaal 1.450 m² (exclusief een Integraal Kind Centrum (voorheen brede school, zie hierna). Bij de bouw van het woonhof wordt vooraf al rekening mee gehouden met andere functies dan wonen doordat de bouwhoogte van de eerste bouwlaag (de plint) minimaal 3,50 meter bedraagt over een diepte van minimaal 5 meter, gerekend vanaf het openbaar toegankelijk gebied van de Jan van Galenstraat, de ruimte rondom de Martkweide, de nieuwe oost-west fietsverbinding en de openbare kade van het Westelijk Marktkanaal.

	Bestemmingsplan	*Plangebied 3e uitwerking West*	*Plangebied 4e uitwerking Oost*
Maximum aantal woningen	1.700	930	770
Maximum bvo Integraal Kind Centrum (voorheen brede school)	3.500 m²	3.500 m²	0 m²
Maximum programma overige niet-woonfuncties	3.000 m²	1.450 m²	1.550 m²
Grondoppervlak gebouwen	60.791 m²	28.243 m²	32.548 m²

Oppervlak hoogteaccenten	8.105,52 m² (=10% van de gronden ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - hoogte-accenten 35 meter'	4.702,9 m²	3.402,6

Tabel: overzicht verdeling programma en volumes volgens het geldende bestemmingsplan

Om de Jan van Galenstraat tot stadsstraat te transformeren zullen in de plint van het westelijk woonhof aan de zijde van de Jan van Galenstraat enkele commerciële ruimtes komen. Vanwege de Amsterdamse richtlijn met betrekking tot luchtkwaliteit zal het vanwege de verkeersintensiteiten aan de Jan van Galenstraat niet gaan om gevoelige maatschappelijke functies, zijnde medische voorzieningen, onderwijsvoorzieningen en kinderopvangvoorzieningen. Dergelijke voorzieningen zijn wel elders in de plint van de aangesloten wand toegestaan. In totaal is er binnen het plangebied plek voor een gezamenlijk maximum bruto vloeroppervlak van 1.450 m² voor commerciële ruimtes in de plint. Dit oppervlak is exclusief eventuele praktijk- of vrije beroepsuitoefening aan huis / bedrijf aan huis.

Ook zal er in het westelijk deel van het woongebied een Integraal Kind Centrum (basisschool, buitenschoolse opvang en kinderdagverblijf) van maximaal 3.500 m² komen. Voor de huisvesting van het ntegraal Kind Centrum (voorheen brede school) waren oorspronkelijk twee potentiële locaties aangewezen in het westelijk deel. Er is gekozen voor het westelijk deel vanwege de praktische overweging dat de school in gebruik moet zijn bij ingebruikname van maximaal 50% van het totaal aantal woningen. De eerste locatie bevond zich in het gebied ten westen van de Centrale Markthal. Deze locatie is echter geen onderdeel van de uit te werken bestemming voor het woongebied waardoor een schoolgebouw op deze locatie pas in een latere bouwfase terecht zou komen en daardoor niet direct geschikt is als locatie voor de school. De tweede locatie bevindt zich in één van de wandgebouwen grenzend aan de Marktweide. Het Integraal Kind Centrum is voorzien op de begane grond en eerste verdieping. De locatie geeft de school een prominent gezicht naar de Marktweide en naar de stad. De voor de gevel van de school langslopende fietsroute maakt de school uitstekend bereikbaar op deze plek. De grote buitenspeelplaats bevindt zich pal voor de school in de Marktweide. Voor de jongste kinderen (kleuters en onderbouw) zal een omsloten buitenspeelvoorziening in het woonhof worden voorzien. Deze grenst direct aan het gebouw en heeft een omsloten en beschermd karakter in vergelijking met de meer open en op de wijkgerichte speelplaats in de Marktweide.
In het plangebied zijn onderwijsvoorzieningen en kinderdagopvangvoorzieningen uitsluitend toegestaan ter plaatse van het Integraal Kind Centrum. Voor de gymzaal wordt mogelijk een alternatieve locatie gezocht.

In het plangebied is momenteel op één locatie een horecaterras voorzien. Deze locatie is gelegen ten westen van de Centrale Markthal. In de Centrale Markthal komt horeca en het is wenselijk om hier een beperkte terrasmogelijkheid voor mogelijk te maken. Het terras bevindt zich op ruime afstand van de nieuwe woningen en bestaande woonboten. Oorspronkelijk was het idee dat er ook een horecaterras in de zuidwesthoek van het plangebied zou komen, op de hoek van de Jan van Galenstraat en de brug over het Westelijk Marktkanaal. In het voorliggende uitwerkingsplan is met deze locatie echter geen rekening gehouden doordat het geluid op dit moment niet oplosbaar bleek te zijn. Indien een toekomstige horecaondernemer hier in de toekomst toch een horecaterras wil realiseren dan zal daar een separate planologische procedure voor moeten worden doorlopen. Er zal daarbij vooral moeten worden aangetoond dat een horecaterras passend is in de omgeving, rekening houdend met de akoestische gevolgen van het terras voor de nabij gelegen woningen. Op de verbeelding is voor de betreffende zone een aanduiding opgenomen om zo te benadrukken dat een terras niet de bedoeling is in het voorliggende uitwerkingsplan.

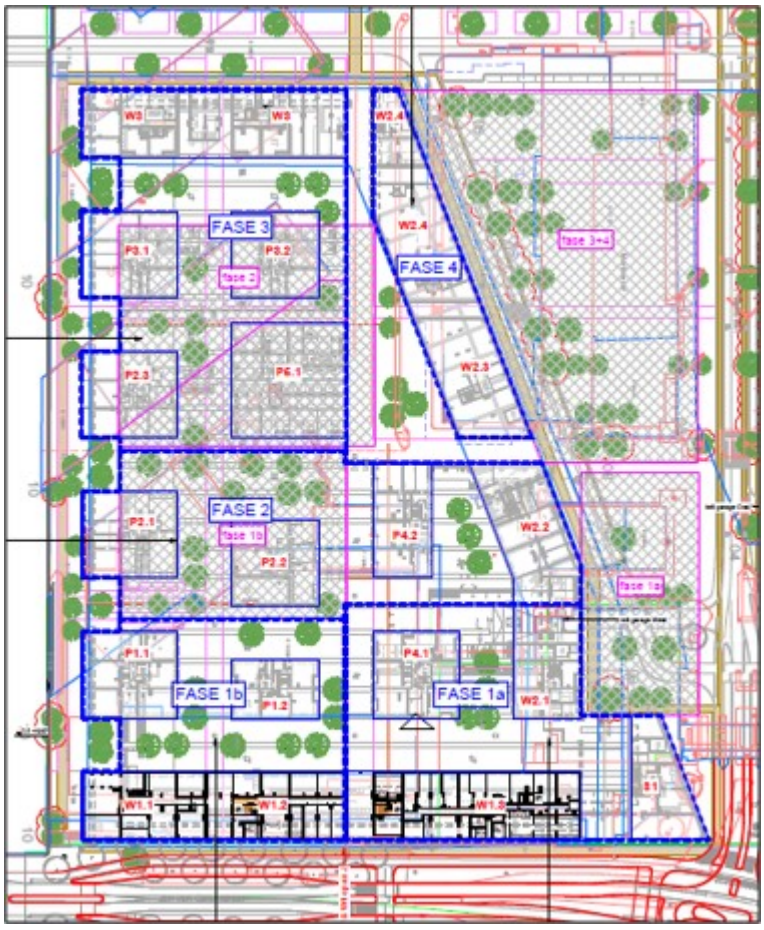
Bomen

Voor de ontwikkeling van het plangebied van dit uitwerkingsplan worden in het ongunstigste geval circa 50 bomen gerooid. Ook zullen enkele bomen worden verplant. De te rooien of verplanten bomen bevinden zich aan of nabij de Jan van Galenstraat.

In de woonrijpfase worden in het plangebied circa 230 tot 250 bomen aangeplant. De bomen komen deels langs de Marktweide en deels in het woonhof. De positie van de nieuwe bomen zal conform het Masterplan openbare ruimte zijn. De bomen op de Marktweide zullen zodanig worden aangeplant dat het zicht op de Centrale Markthal vanaf de Jan van Galenstraat niet wordt belemmerd.

Fasering

Het westelijk woonhof zal vanwege de gefaseeerde uitplaatsing van bedrijven in fases worden gerealiseerd. Gestart wordt met het zuidoostelijk deel van het woonhof waarbij als eerst een gedeelte van de ondergrondse parkeervoorziening wordt gebouwd, een deel van de wandbebouwing langs de Jan van Galenstraat, het losse volume ten westen van de centrale toegangsweg (gebouw S1) en een palazzino (P4.1).



Afbeelding: fasering westelijk woonhof waarbij wordt begonnen met fase 1a en wordt geëindigd met fase [4]

Infrastructuur

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

fase van de realisatie van het westelijk woonhof zal ook de Vanillestraat worden aangelegd. Daarbij geldt dat de onderbouw van gebouw S1 op minimaal 3,5 meter afstand van het toekomstige fietspad van de Vanillestraat dient te zijn gelegen.

Op het parkeren wordt verder nader ingegaan in paragraaf 4.2.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

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

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

Conclusie
De beoogde herontwikkeling heeft betrekking op een gedeeltelijke transformatie van een bestaand bedrijventerrein binnen bestaand stadsgebied. Door deze transformatie wordt het centrumgebied van Amsterdam verder versterkt en kan er worden bijgedragen aan het verbeteren van de duurzaamheid door het treffen van energie neutrale maatregelen. Het voorliggende uitwerkingsplan is in overeenstemming met de NOVI.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

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

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

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

3.1.3 Nationaal waterplan 2016-2021

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

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

Conclusie
De toepassing van de uitwerkingsbevoegdheid leidt niet tot een significante afname van groenvoorzieningen of een afname van de hoeveelheid open water aangezien het plangebied momenteel grotendeels verhard is er en geen open water of relevante groenvoorzieningen aanwezig zijn. Als gevolg van de transformatie zullen er juist meer groenvoorzieningen komen. De herontwikkeling treft geen

landelijke belangen.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie NH2050

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

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

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

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

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

3.2.2 Omgevingsverordening NH2020

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

Voor het plangebied zijn met name de regels ten aanzien van een nieuwe stedelijke ontwikkeling relevant. Een bestemmingsplan (of uitwerking) kan uitsluitend voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als deze ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken. Onder een nieuwe stedelijke ontwikkeling wordt een ontwikkeling verstaan als bedoeld in artikel 1.1.1 eerste lid onder i van het Besluit ruimtelijke ordening: *'ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen'*.

Conclusie
Het voorliggende uitwerkingsplan heeft betrekking op een herontwikkeling van een bestaand bedrijventerrein in het stedelijk gebied van Amsterdam. Het programma dat via het uitwerkingsplan mogelijk wordt gemaakt is niet aan te merken als een nieuwe stedelijke ontwikkeling waarover regionale afspraken nodig zijn aangezien het plangebied van het uitwerkingsplan in het geldende bestemmingsplan al als woongebied is bestemd. Het voorliggende uitwerkingsplan leidt ten opzichte van het huidige planologisch kader niet tot een uitbreiding van het aantal planologisch toegestane woningen en andere functies. Uit het overzicht van de harde plancapaciteit van de provincie blijkt bovendien dat er in de regio voor FCA uit is gegaan van maximaal 1.825 woningen. Het voorliggende uitwerkingsplan heeft betrekking op 930 woningen en draagt daarmee bij aan het realiseren van de harde plancapaciteit.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Omgevingsvisie Amsterdam 2050: Ruimte voor overmorgen

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

De Omgevingsvisie is gebaseerd op 5 strategische keuzes.

1. Meerkernige ontwikkeling: Amsterdam is uit balans met één centrum waar alles op gericht is. Eén van de hoofddoelen van de visie is een stad en regio te worden met meer stedelijke kernen. Deze ingreep in de structuur van de stad is mogelijk door bedrijventerreinen te ontwikkelen tot bruisende stadsbuurten.
2. Groeien binnen grenzen: Amsterdam streeft naar minimaal 150.000 woningen erbij voor 250.000 nieuwe inwoners in 2050, plus 200.000 nieuwe arbeidsplaatsen. Deze groei mag alleen plaatsvinden binnen de huidige stadsgrenzen. Op die manier wordt de kwaliteit van bestaande buurten versterkt, kunnen overal woningen en bedrijfsgebouwen worden verduurzaamd en blijven de kwetsbare landschappen open. Dit kan door bedrijventerreinen om te bouwen tot gebieden waar zowel gewoond als gewerkt wordt. Daarnaast is er ruimte voor groei in de naoorlogse wijken van Nieuw-West, Zuidoost en Noord, waar op een slimme manier verdicht kan worden. Een goede

woonkwaliteit, met leefbare straten en pleinen en veel plek voor ontmoeting, staat hierbij voorop. Hoogbouw (gebouwen hoger dan 70 meter) concentreert zich rond grotere stations als Bijlmer ArenA, Amstel, Zuid en Sloterdijk en langs het IJ. De stad wordt ingericht op hergebruik van materialen en grondstoffen en op een andere, meer zelfvoorzienende energieopwekking zoals stadsverwarming en zonne- en windenergie.

3. Duurzaam en gezond bewegen: om ruimte te houden voor groen, spelen en verblijven en voor de fietser en voetganger, moet de auto een stap terug doen. Door verdichting wordt draagvlak gecreëerd voor ov in de hele stad en komen voorzieningen op loop- en fietsafstand. Buurten worden verbonden door een netwerk van veilige fietsroutes en openbaar vervoer.
4. Rigoureus vergroening: Verdichting wordt gecombineerd met vergroening van de stad. Daarbij is meer en vooral beter groen het doel, door minder verharding en meer groen aan en op gebouwen. Een ander belangrijk doel is tegengaan van hittestress en vergroten van het waterbergend vermogen van de stad.
5. Samen stadmaken: De omgevingsvisie combineert ruimtelijke inrichting met doelen op groen, wonen, werken, duurzaamheid, leefomgeving. Het stadsbestuur gaat sturen op hoofdlijnen. De principiële keuze daarbij is dat de regels zo worden dat naast de klassieke partijen als ontwikkelaars en woningcorporaties, Amsterdammers ook zelf aan de slag kunnen.



Afbeelding: uitsnede visiekaart Amsterdam 2050, de rode ovaal geeft de ligging van het plangebied aan

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

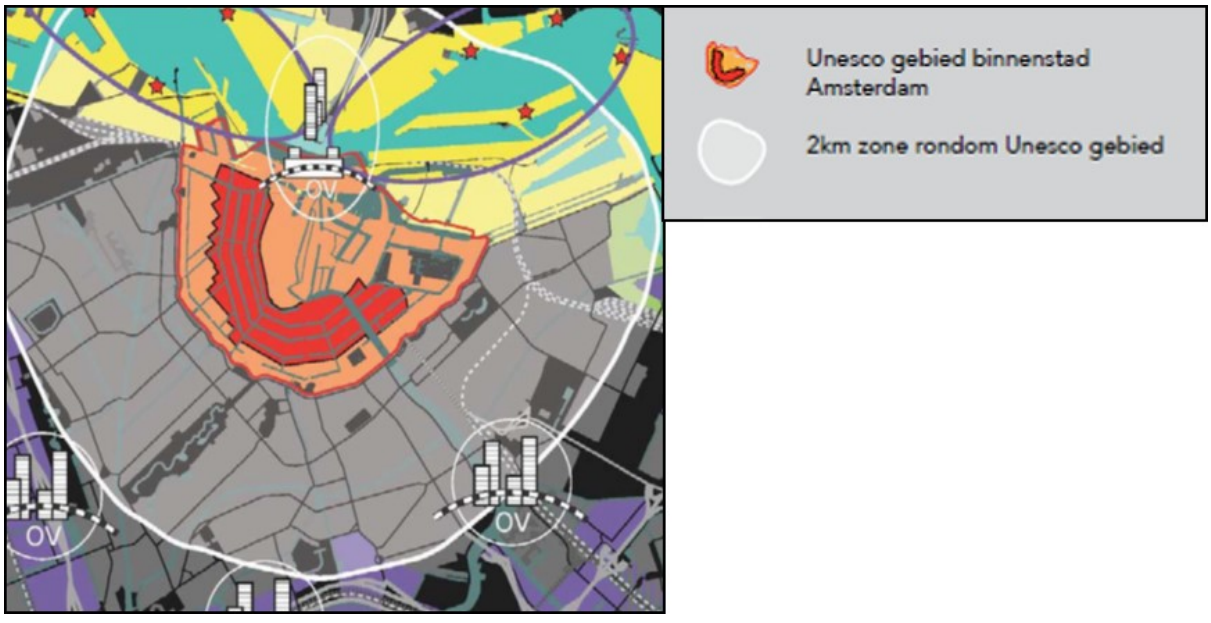
Gemengde gebieden

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

Hoofdgroenstructuur
Het plangebied is niet gelegen in de Hoofdgroenstructuur.

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

Het plangebied is gelegen in een 2 kilometerzone rondom het UNESCO-gebied (zie navolgende afbeelding). In dit gebied wordt hoogbouw beoordeeld op mogelijke effecten op het stedelijk landschap. Hoogbouwplannen die zichtbaar worden vanuit het ‘werelderfgoed’, moeten worden beoordeeld op effecten op het erfgoed. Uitgangspunt is dat daar waar het historisch gelaagde stadsbeeld tot een geheel, een eenheid ‘vergroeid’ is geraakt dit niet door nieuwe bebouwing, afwijkend in maat en schaal, mag worden aangetast. In de praktijk komt het er op neer dat vanuit het UNESCO-gebied een dergelijk gebouw niet hoger mag lijken dan de gemiddelde bebouwing.



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

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

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

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

Infrastructuur
In de Omgevingsvisie is een nieuwe oost-westfietsverbinding over het huidige Food Centerterrein en langs het Erasmuspark aangemerkt als een belangrijk element voor stadsdeel West. Deze verbinding is voorzien in een deel van het woongebied waar dit plangebied betrekking op heeft. In het uitwerkingsplan is een dergelijke verbinding mogelijk gemaakt.

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

De Jan van Galenstraat is aangewezen als stadsstraat.

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

3.3.2 Bedrijvenstrategie 2020-2030: Amsterdan duurzaam productief

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

Conclusie

Het voorliggende uitwerkingsplan heeft betrekking op het zuidelijk deel. Daarmee wordt bijgedragen aan het transformatieplan wonen-werken. Voor het noordelijk deel van FCA worden separate uitwerkingsplannen in procedure gebracht.

3.3.3 Koers 2025

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

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

3.3.4 Amsterdamse Woonagenda 2025

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

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

Enkele acties uit de Woonagenda 2025 zijn:

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

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

3.3.5 Nota Parkeernormen Auto

Algemeen

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

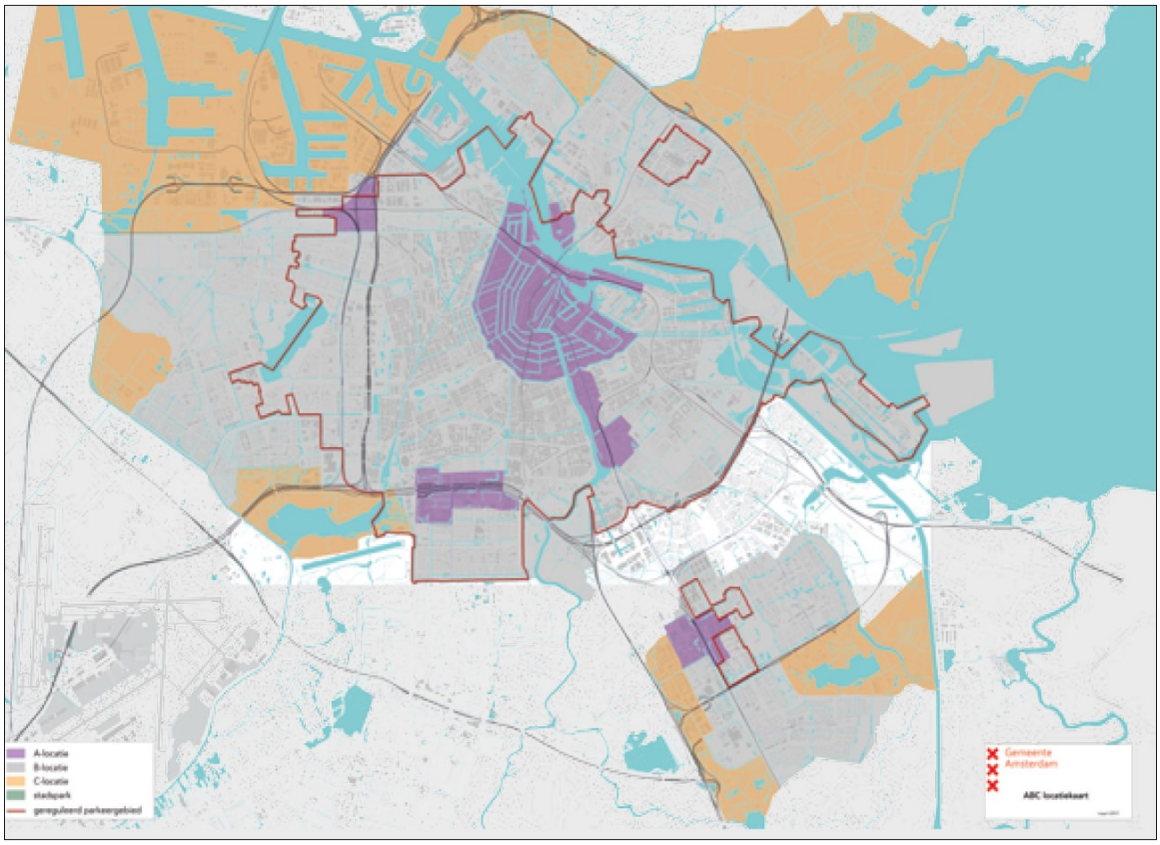
1. Het college kiest ervoor om bij nieuwbouw geen parkeervergunning aan huurders, kopers en werknemers te verlenen.
2. Het college kiest voor parkeernormen die aansluiten bij het autobezit.
3. Het college kiest ervoor om bij sociale huurwoningen geen minimumparkeernorm te stellen.
4. Het college kiest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

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

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

ABC-locaties

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



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

Bij B-locaties is sprake van een goed openbaar vervoer maar dergelijke locaties liggen verder van de intercitystations af.

Parkeernormen woningen

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

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

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

Voorzieningen

Voorzieningen is een zeer diverse categorie. Alles wat geen woning of kantoor is, valt onder deze categorie. Het kan gaan om commerciële functies van gebouwen (hotels, bedrijven, ziekenhuizen) of maatschappelijke functies (scholen, sportvoorzieningen, kerken en moskeeën). Voor deze categorie

gold in het oude beleid dat de gemeente de parkeervraag berekende aan de hand van CROW-kencijfers waarbij 25% korting wordt toegepast op de daaraan gekoppelde minimumnorm. Ook in het nu geldende beleid zijn de actuele kencijfers van de CROW het uitgangspunt bij het bepalen van de parkeerbehoefte. Deze kencijfers worden, samen met actuele gegevens over de verkeersgeneratie van specifieke functies, gebruikt om tot een parkeernorm te komen. Als blijkt dat in Amsterdam bepaalde functies substantieel minder autoverkeer genereren dan landelijk, dan wordt dit verrekend met het kencijfer van de CROW om zo tot een actuele (lagere) parkeernorm te komen.

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

Verankering in een bestemmingsplan

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

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

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

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

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

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

3.3.6 Nota Parkeernormen Fiets en Scooter

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

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

Fiets- en scooterparkeerplaatsen bij niet-woonfuncties

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

Fiets- en scooterparkeerplaatsen bij woonfuncties

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

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

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

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

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

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

Conclusie
Voor het plangebied gelden parkeernormen voor fietsen en scooters. In subparagraaf 4.2.2 wordt nader

ingegaan op fiets- en scooterparkeren.

3.3.7 Erfgoedagenda

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

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

3.3.8 Uitvoeringsagenda Uitstootvrije Mobiliteit Amsterdam 2023-2026

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

Deze uitvoeringsagenda is nog niet definitief. In het najaar 2023 heeft het ontwerpverkeersbesluit nul-emissiezone bestel- en vrachtauto's ter inzage gelegen.

3.3.9 Onze stad van morgen

De aanpak Onze stad van morgen verwoordt de ambitie, de richting, de samenhang en de aanpak ten aanzien van duurzaamheid. In de aanpak zijn voor de stad vier tranistiepaden benoemd: duurzame energie, schone lucht, circulaire economie en klimaatbestendige stad. Voor elk transitiepad geldt dat ‘omdenken’ de essentie is om te komen tot nieuwe manieren van productie, consumptie en distributie om zo te verduurzamen. Om de diverse doelstellingen te kunnen realiseren zal o.a. meer duurzame energie moeten worden opgewekt, meer gebruik moeten worden gemaakt van duurzame warmte en er zal sprake moeten zijn van een regenbestendige stad (o.a. rainproof, zie subpargraaf 3.3.10).

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

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

3.3.10 Rainproof (weerproof)

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

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

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

Conclusie
Het toepassen van voldoende maatregelen voor waterverwerking is van belang om de stad regenbestendiger te maken, ook ter plaatse van het plangebied. In het uitwerkingsplan zijn geen regels met betrekking tot waterverwerking opgenomen aangezien er al voor de inwerkingtreding van de Hemelwaterverordening een overeenkomst over de gebiedsontwikkeling was gesloten. De hemelwaterverordening is daardoor niet van toepassing op het voorliggende uitwerkingsplan. In de planvorming is bij de diverse gebouwen overigens wel rekening gehouden met rainproofmaatregelen, zie subparagraaf 4.15.5.

3.3.11 Afwegingskader grondwaterneutrale kelders Amsterdam

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

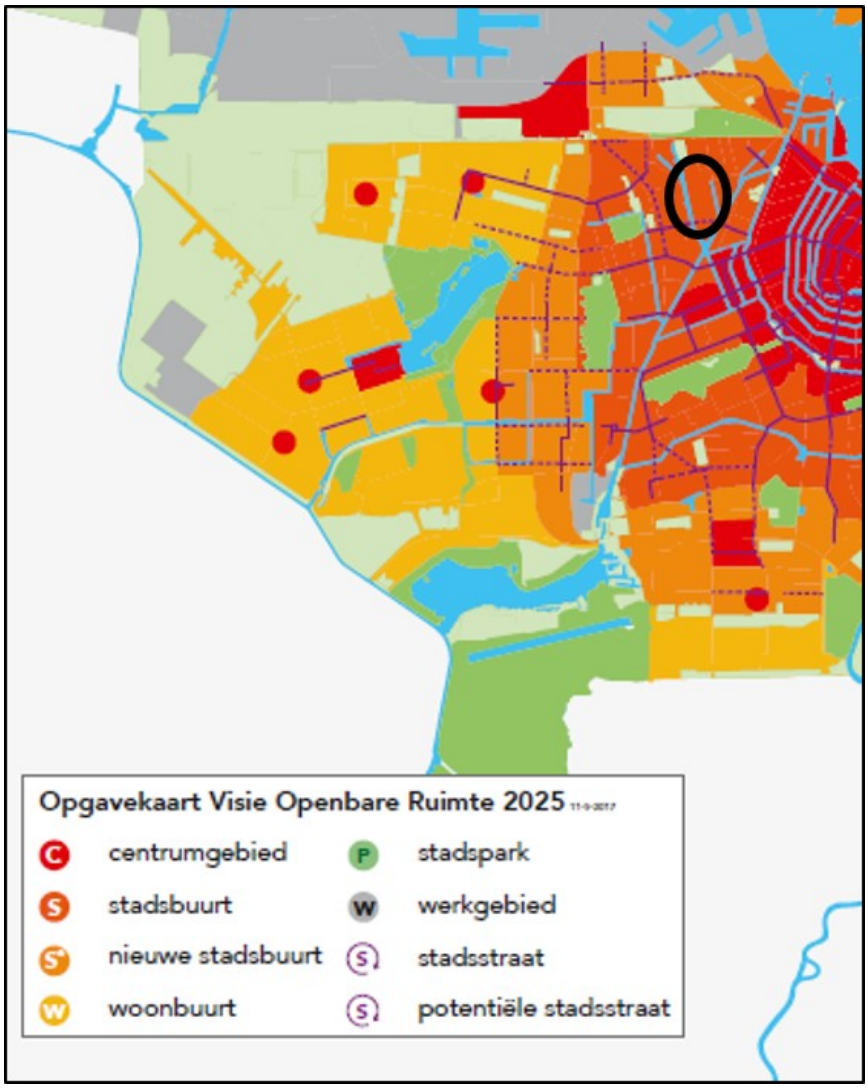
Dit afwegingskader is juridisch verankerd in het paraplubestemmingsplan 'Grondwaterneutrale kelders' dat op 7 oktober 2021 is vastgesteld (zie paragraaf 2.3).

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

3.3.12 Visie Openbare Ruimte 2025

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

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



Afbeelding: uitsnede opgavekaart Visie Openbare Ruimte 2025

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

- Deze buurten rondom het centrum hebben zich de afgelopen 15 jaar gekenmerkt door een sterke

toestroom van gemiddeld hoogopgeleide bevolking met een stedelijke en uithuizige levensstijl. Dit gaat gepaard met de komst van nieuwe detailhandel en horeca in bestaande stadsstraten, maar ook steeds vaker in woonbuurten. De prettige afwisseling tussen rust en reuring staat soms onder druk door de vestiging van publieksfuncties in woonstraten. De druk op de openbare ruimte neemt in deze buurten ook toe door meer (fiets)parkeren en ondergrondse infrastructuur.
In gemengde stadsbuurten ligt de focus tot 2025 op meer ruimte voor verblijf, voetgangers en fietsers, het beperkt toestaan van publieksvoorzieningen in woonbuurten en het verbeteren van buurtgroen.

- In (nieuwe) stadsbuurten is een groeiende vraag naar levendige openbare ruimten en publieksfuncties. Deze kan het best een plek vinden langs het bestaande hoofdnetwerk van stadsstraten. Op de Visiekaart staan potentiële stadsstraten. Bij deze potentiële stadsstraten ligt de focus op het, in aansluiting op bestaande stadsstraten, maken van logische straatprofielen met veel ruimte voor verblijf, voetgangers en fietsers en een goede aansluiting op aangrenzende bebouwing met publieksfuncties.

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

Hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten

4.1 Verkeer

Op basis van het (maximale) programma dat in het geldende bestemmingsplan mogelijk is gemaakt is in het kader van het bestemmingsplan een verkeersonderzoek uitgevoerd (2013). Uit dat onderzoek blijkt dat de herontwikkeling van het gehele FCA-terrein geen nadelige gevolgen heeft voor de verkeersafwikkeling van omliggende wegen. Omdat er sinds 2015 een nieuw gemeentelijk verkeersmodel van toepassing is (VMA) en het eerdere onderzoek meer dan 5 jaar oud is, is het verkeersonderzoek door Goudappel Coffeng geactualiseerd (kenmerk 004639.20190730.R1.06, d.d. 7 februari 2020, zie bijlage 2). Daarbij zijn de volgende situaties in beeld gebracht:

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

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

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

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

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

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

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

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

Kruispunt 1, 3 en 4 zijn geregeld en daarom doorgerekend met COCON. Hieruit is gebleken dat de cyclustijden in zowel de huidige, autonome als plansituatie voor kruispunt 1 en 4 beneden de maximale

toegestane hoeveelheid zit, wat betekent dat de kruispunten zorg dragen voor een goede verkeersafwikkeling. Voor kruispunt 3 lijkt dit niet het geval en zijn aanpassingen aan het kruispunt nodig om een goede doorstroming in de toekomstige situatie te kunnen garanderen. Hierin is het verschil tussen de autonome en plansituatie minimaal, waarmee geconcludeerd kan worden dat het mogelijke verkeersknelpunt vooral veroorzaakt wordt, door de autonome groei. Nader onderzoek met tellingen op het kruispunt moet uitwijzen of het kruispunt daadwerkelijk een knelpunt is, of dat komt door een overschatting van de intensiteiten in het verkeersmodel. Het is aannemelijk dat een knelpunt voorkomen kan worden met fysieke aanpassingen van het kruispunt of met aanpassingen in de verkeerslichtenregeling. Eventuele aanpassing van het kruispunt volgt in een later stadium.

De verkeersafwikkeling op het ongeregelde kruispunt 2 is in beeld gebracht met VISSIM. Op de hoofdrichting (Jan van Galenstraat) blijft de gemiddelde verliestijd van het verkeer binnen de 25 seconden waarmee een goede verkeersafwikkeling voor alle situaties gegarandeerd blijft. In de avondspits is in de plansituatie een kleine toename op de westelijke tak van de Jan van Galenstraat waarneembaar. Dit komt door de grotere hoeveelheid verkeer richting het plangebied. Er is echter voldoende opstelruimte waardoor het doorgaande verkeer niet wordt gehinderd.
Op de zijrichtingen (entree Food Center en Marcantilaan) is het effect groter. De gemiddelde verliestijd per voertuig duidt op een matige verkeersafwikkeling in de ochtendspits en een slechte afwikkeling in de avondspits. In beide spitsen is sprake van wachtrijen met pieken tot boven de 100 meter (in de avondspits zelfs tot boven de 150 meter). Op basis van deze resultaten dient te worden geconcludeerd dat de huidige aansluiting van het plangebied onvoldoende capaciteit biedt om het plangebied in 2030 (met name de avondspits) met een goede verkeersafwikkeling te ontsluiten. Om dit knelpunt te voorkomen is aanpassing van het kruispunt noodzakelijk. In mei 2021 heeft de Centrale Verkeerscommissie (CVC) daarom besloten dat de kruising vorm zal worden gegeven door middel van een rotonde.

Op basis van de actualisatie van het verkeersonderzoek kan worden geconcludeerd dat het voorliggende uitwerkingsplan geen nadelige gevolgen heeft voor de verkeersafwikkeling in de omgeving van het plangebied. Het verkeer van het naar het plangebied van dit uitwerkingsplan zal via kruispunt 2 (Jan van Galenstraat - ingang Food Center/toekomstige Vanillestraat) rijden. Om de doorstroming op dit kruispunt te waarborgen zal de kruising worden heringericht als rotonde. De aanleg van deze rotonde volgt in een later stadium, nadat er participatie met de buurt heeft plaatsgevonden.

In aanvulling op het hiervoor beschreven verkeersonderzoek is door Goudappel een notitie opgesteld met een nadere toelichting op de verkeersintensiteiten op het FCA- terrein zelf en de verbindingswegen tussen het FCA en de Jan van Galenstraat en de Haarlemmerweg (kenmerk 008776.20210210.N1.08, d.d. 1 april 2021, zie bijlage 3). Deze wegen zijn minder relevant voor de verkeersafwikkeling en voor deze wegen is een hoger detailniveau nodig dan het gemeentelijk verkeersmodel kan bieden. Deze verbindingswegen en de verkeersaantallen op FCA zijn echter wel relevant als input voor het akoestisch onderzoek en het onderzoek luchtkwaliteit.

4.2 Parkeren

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

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

4.2.1 Auto's

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

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

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

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

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

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

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

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

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

functie	*oppervlak/ aantal*	*minimale parkeernorm*	*minimaal aantal pp*
Wonen vrije sector tussen 30 en 60 m² bvo (15%)	255	0,3 pp per woning	76,5
Wonen vrije sector boven 60 m² bvo (60%)	1.020	0,6 pp per woning	612
Wonen sociale huur (25%)	425	0 pp per woning	0
Wonen bezoekers	1.700	0,1 pp per woning	170
Horeca 4	450 m² bvo	4,0 pp per 100 m² bvo	18
Detailhandel	750 m² bvo	1,3 pp per 100 m² bvo	9,75
Publieke dienstverlening	1.000 m² bvo	0,6 pp per 100 m² bvo	6
Consumentverzorgende dienstverlening (bijvoorbeeld sauna)	600 m² bvo	1,6 pp per 100 m² bvo	9,6
Integraal kind centrum, inclusief kinderopvang	18 leslokalen, 1.300 m² bvo kinderopvang	0,5 pp per leslokaal en 0,7 per 100 m² bvo	18,1
TOTAAL			**927**

Tabel: minimale parkeerbehoefte woongebied bij maximale invulling volgens het bestemmingsplan

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

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

functie	*oppervlak/ aantal*	*minimale parkeernorm*	*minimaal aantal pp*
Wonen vrije sector tussen 30 en 60 m² bvo (15%)	39	0,3 pp per woning	12
Wonen vrije sector boven 60 m² bvo (60%)	698	0,6 pp per woning	419
Wonen sociale huur (25%)	193	0 pp per woning	0

TOTAAL	930 woningen	**431**

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

functie	*oppervlak/ aantal*	*minimale parkeernorm*	*minimaal aantal pp*
Wonen bezoekers	930	0,1 pp per woning	93
Horeca 4	450 m² bvo	4,0 pp per 100 m² bvo	18*
Consumentverzorgende dienstverlening (sauna)	1.000 m² bvo	1,6 pp per 100 m² bvo	16
Integraal kind centrum, inclusief kinderopvang	18 leslokalen, 1.300 m² bvo kinderopvang	0,5 pp per leslokaal en 0,7 per 100 m² bvo	18,1
TOTAAL	4.950 m² bvo en 907 woningen		**145,1**

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

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

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

Wel is het zo dat er in de eerste bouwfases beperkt minder plekken in de garage beschikbaar zijn dan noodzakelijk volgens de minimum parkeernorm. Dat zal worden opgelost door voor deze bewoners tijdelijke parkeerplekken op maaiveld te realiseren ter plaatse van de Marktweide. Hier zullen ook 143 tijdelijke parkeerplaatsen worden aangelegd voor eerst de bezoekers van de woningen en de

commerciële ruimtes in het westelijk deel van het woongebied (zie voorgaande tabel). Daarnaast zullen er ook tijdelijke parkeerplaatsen worden aangelegd ten behoeve van de Centrale Markthal (maximaal 516 parkeerplaatsen). De tijdelijke parkeerplaatsen voor bewoners zullen al gauw komen te vervallen doordat deze bewoners hun auto alsnog in de gebouwde parkeervoorziening kunnen parkeren bij de volgende bouwfase. De maximale capaciteit van het tijdelijke parkeerterrein zal daardoor in beginsel 659 parkeerplaatsen bedragen. Er is daarbij echter nog geen rekening gehouden met aanwezigheidspercentages. Zo zullen de bezoekers en werknemers van de bedrijven in de Centrale Markthal grotendeels op een ander tijdstip parkeren (overdag op doordeweekse dagen) dan bezoekers van de horeca of de woningen ('s avonds en in de weekenden). De maximaal benodigde parkeercapaciteit voor bezoekers van het woongebied en de Centrale Markthal bedraagt daardoor 403 parkeerplaatsen. In een later stadium zal deze parkeercapaciteit (mogelijk) ook tijdelijk worden benut door de eerste bewoners van het oostelijk woonhof.

Zodra de school opgeleverd is en er een speelterrein in de Marktweide beschikbaar moet zijn (naar verwachting 2030) zijn zal er, als blijkt dat de benodigde ruimte voor het tijdelijk parkeren op de resterende gronden onvoldoende is, elders in het oostelijke deel van het woongebied een tijdelijke aanvullende parkeeroplossing gerealiseerd worden. Dit tot het moment dat de definitieve parkeervoorziening gereed is (medio 2030).

De tijdelijke parkeerplaatsen ter plaatse van de toekomstige Marktweide is in het voorliggende uitwerkingsplan voor een periode van 5 jaar mogelijk gemaakt via een tijdelijke bestemming.

4.2.2 Fietsen en scooters

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

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

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

4.3 Geluid

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

4.3.1 Wegverkeerslawaai

De nieuwe woningen en de school zijn gelegen in de geluidszones van de tot 8 december 2023 gezoneerde wegen Jan van Galenstraat en Willem de Zwijgerlaan. Daarnaast kan de zuidelijke ontsluitingsweg (Vanillestraat) relevant zijn. In het kader van de Wet geluidhinder en goede ruimtelijke ordening is door Aveco de Bondt akoestisch onderzoek verricht (projectnummer: 16021207, d.d. 23 oktober 2023, zie bijlage 4). Inmiddels is de snelheid van zowel de Jan van Galenstraat als de Willem de Zwijgerlaan verlaagt naar 30 km/u waardoor er bij deze wegen geen sprake meer is van een formele geluidszone langs wegen in de zin van de Wet geluidhinder.

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

- Jan van Galenstraat: Uit de resultaten blijkt dat door het wegverkeer op een aantal woonblokken de voorheen geldende voorkeurswaarde (48 dB) wordt overschreden. Op de zuidgevel van de langs de Jan van Galenstraat gelegen woonblokken S1 en W1 wordt ook de voorheen geldende maximale ontheffingswaarde van 63 dB overschreden. Deze gevel dient daarom in beginsel als dove gevel te worden uitgevoerd waarbij er bij de woningen geen te openen delen zijn in de geluidsbelaste gevel. Een dove gevel is niet nodig indien de geluidsbelasting op de gevel door bouwkundige maatregelen kan worden teruggebracht tot in ieder geval de voorheen geldende maximale ontheffingswaarde van 63 dB. Bij andere blokken waar de geluidsbelasting hoger is dan de voorheen geldende voorkeurgrenswaarde wordt wel voldaan aan de voorheen geldende maximale ontheffingswaarde. Bij deze gevels is geen dove gevel nodig.
- Willem de Zwijgerlaan: Uit de resultaten blijkt dat door het wegverkeer de voorheen geldende voorkeurswaarde (48 dB) op de woonblokken gelegen langs het Westelijk Marktkanaal wordt overschreden aangezien de geluidsbelasting maximaal 52 dB bedraagt. De voorheen geldende maximale ontheffingswaarde van 63 dB wordt niet overschreden.
- Vanillestraat (voorheen Marktstraat): De geluidbelasting van deze 30 km/u-weg bedraagt ten hoogste 61 dB, inclusief aftrek art. 110g Wgh. De geluidbelastingen blijven binnen de aanvaardbare waarden van de Wet geluidhinder. Om een aanvaardbaar woon- en leefklimaat te waarborgen zullen er bouwkundige maatregelen worden getroffen om alle woningen te voorzien van een stille zijde.
- Fasering: Marktkwartier wordt in een aantal bouwfasen gerealiseerd om tot de eindsituatie te komen. Hierdoor is het mogelijk dat er (tijdelijk) een situatie ontstaat waarbij sprake is van minder geluidsafscherming van de nog te bouwen woonblokken ten opzichte van de eindsituatie. Dit doet zich voor tijdens fase 1a omdat dan nog niet de gehele afschermende wandbebouwing langs de Jan van Galenstraat gereed is. Bij de latere fases is de afschermende wandbebouwing langs de Jan van Galenstraat tijdig gereed.
- Cumulatie: De gecumuleerde geluidsbelasting bedraagt maximaal 66 dB. Deze waarde voldoet aan

het gemeentelijk geluidbeleid zodat er sprake is van een aanvaardbare geluidsbelasting.

De geluidsbelastingen vanwege de Jan van Galenstraat en Willem de Zwijgerlaan zijn op een aantal woonblokken hoger dan de voorheen geldende voorkeurswaarde. Het treffen van bron- en overdrachtsmaatregelen (zoals geluidreducerend asfalt, geluidschermen, etc.) is niet of niet voldoende mogelijk. Wel is de maximum snelheid per 8 december 2023 teruggebracht van 50 km/u naar 30 km/u. Een hogere grenswaarde als bedoeld in de Wet geluidhinder is daarmee niet meer nodig aangezien een hogere grenswaarde uitsluitend betrekking kan hebben op wegen met een maximum snelheid van 50 km/u of hoger. Door de beide straten rijden ook geen trams (waar eventueel nog wel een hogere grenswaarde voor nodig aangezien de maximum snelheid van 30 km/u niet geldt voor tramverkeer).

Om te waarborgen dat een goed woon- en leefklimaat mogelijk is wordt in beginsel nog wel uitgegaan van de realisatie van dove gevels bij de wandbebouwing langs de Jan van Galenstraat. Van deze voorwaardelijke verplichting kan worden afgeweken indien uit deugdelijk akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting op de gevels lager is dan de voorheen geldende maximale ontheffingswaarde.

Om te waarborgen dat de wandbebouwing langs de Jan van Galenstraat in een fase tijdig voor voldoende afscherming zorgt zijn in dit uitwerkingsplan voor het woongebied voorwaardelijke verplichtingen opgenomen. Achtergelegen bebouwing mag daarbij niet eerder in gebruik worden genomen dan dat de wandbebouwing in de betreffende fase is gerealiseerd.

Conform het Amsterdams geluidbeleid dienen woningen te worden voorzien van een stille of geluidluwe zijde (48 dB) of lager. Een deel van de woningen in het westelijk woonhof krijgt door de gekozen verkaveling op voorhand één of meerdere stille zijdes. Om de overige woningen ook van een stille zijde te voorzien zullen bouwkundige maatregelen moeten worden toegepast, zoals verglaasde balkons of Harbour Fensters. Om te waarborgen dat uitvoering wordt gegeven aan het Amsterdams geluidbeleid is in de uitwerkingsplannen voor het woongebied een bouwregel opgenomen dat alle woningen dienen te worden voorzien van een stille zijde. Van deze bouwregel kan conform het gemeentelijk beleid in bepaalde gevallen worden afgeweken.

4.4 Milieuzonering

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

De afstanden in B&M zijn naast de factoren aard en omvang van het bedrijf mede afhankelijk van de omgeving. Voor een rustige woonomgeving gelden andere afstanden (strengere eisen) dan voor andere gebieden, zoals drukke woonwijken, gemengde stedelijke gebieden en landelijke gebieden. De bestaande woongebieden rondom FCA en het nieuwe woongebied ter plaatse van het voorliggende uitwerkingsplan zijn vanwege de drukke wegen in de omgeving en het voorkomen van meerdere functies te karakteriseren als een gemengd stedelijk gebied. Dat houdt in dat het aanvaardbaar is om een kortere afstand te hanteren dan in B&M is aangegeven. De afstand in B&M mag daarom met één stap worden verkleind. De betreffende VNG-publicatie vormt geen wettelijk kader. De in de publicatie opgenomen afstanden betreffen richtafstanden. In de navolgende subparagrafen zal nader in worden gegaan op de richtafstanden in relatie tot de mogelijk overlastgevende functies in en rond het plangebied

van dit uitwerkingsplan. Het aspect geluid is in dit geval bepalend.

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

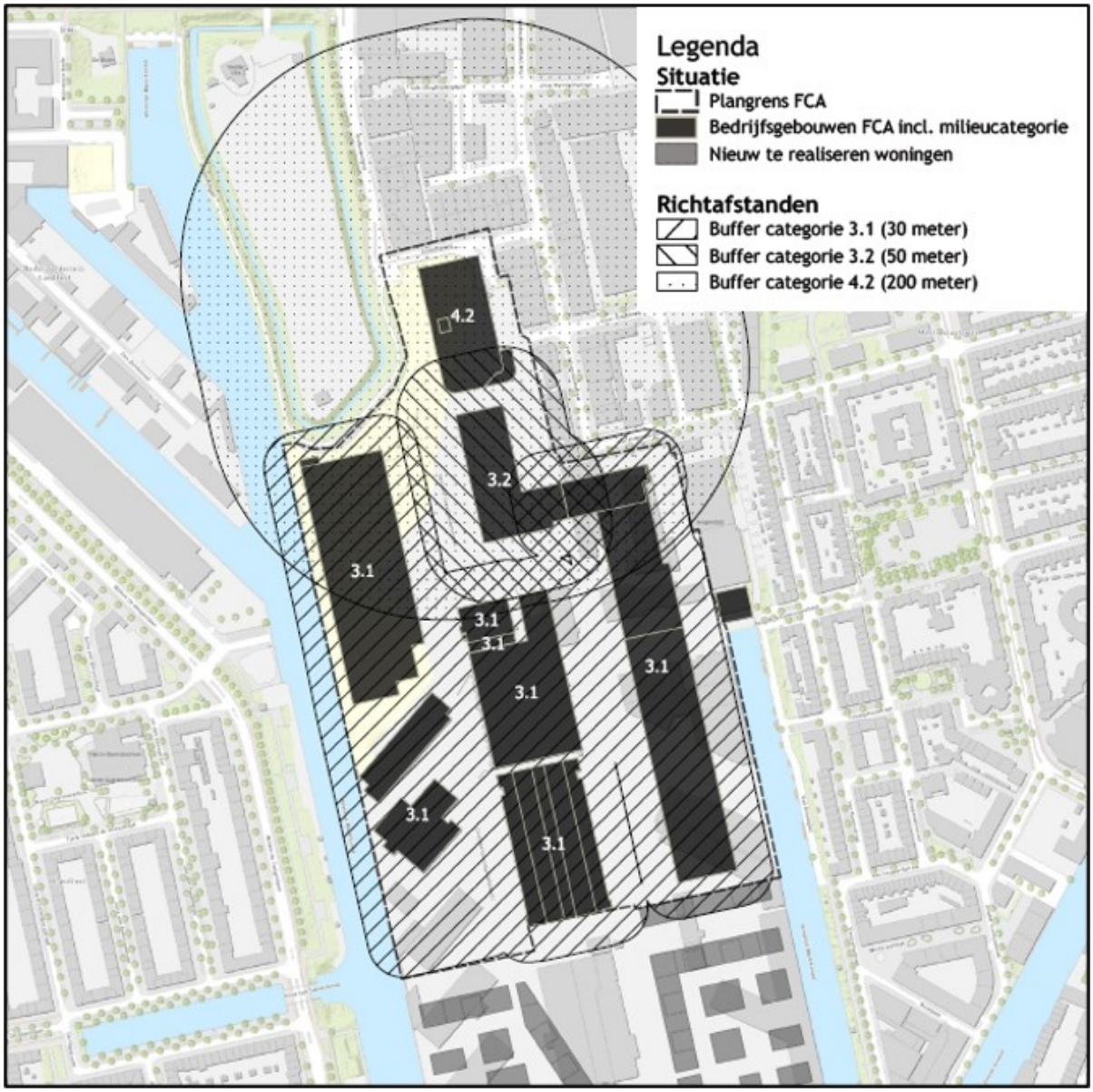
Door Aveco de Bondt is nader ingegaan op milieuzonering (referentie: 16021209_R_JOA_0892, d.d. 22 juni 2023, zie bijlage 5).

4.4.1 Afstanden tussen woningen en mogelijk overlastgevende activiteiten

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

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

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



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

De richtafstand in het B&M bedraagt 50 meter voor bedrijven die tot categorie 3.1 behoren. Deze richtafstand mag vanwege de ligging in gemengd stedelijk gebied worden verkleind naar 30 meter. Binnen 30 meter van het nieuwe FCA zijn in het plangebied van het voorliggende uitwerkingsplan geen nieuwe woningen toegestaan aangezien het noordelijk deel van het uitwerkingsplan in het geheel is bestemd als "Verkeer - 1' of 'Verkeer - 2'. Deze verkeersruimte heeft een diepte van circa 45 meter vanaf de plangrens. Met deze minimale afstand wordt ruimschoots voldaan aan de richtafstand tussen bedrijfsactiviteiten die tot milieucategorie 3.1 behoren en de tot gemengd stedelijk gebied behorende nieuwe woningen in het plangebied.

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

is niet gelegen binnen 200 meter van het betreffende bedrijfsgebouw waar het visverwerkingsbedrijf is voorzien.

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

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

Geconcludeerd kan worden dat het voorliggende uitwerkingsplan voldoet aan de richtafstanden vanwege het nieuwe FCA zodat er op het gebied van milieuzonering in beginsel geen belemmering is om de woongebouwen in het plangebied van het voorliggende uitwerkingsplan te realiseren. Elders wordt vanwege het nieuwe FCA echter niet aan de richtafstanden voldaan zodat voor het nieuwe FCA een akoestisch onderzoek is uitgevoerd (zie subparagraaf 4.4.2). Er is ook een akoestisch onderzoek gedaan voor de in het uitwerkingsplan mogelijk gemaakte horeca en de school (zie subparagrafen 4.4.3 en 4.4.4). In de navolgende subparagraaf zal als eerst in worden gegaan op het toetingskader vanwege het aspect geluid.

4.4.2 Geluid bedrijven nieuwe FCA

Beschrijving toetsingskader

Om te kunnen beoordelen of er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat als gevolg van geluid kan uit worden gegaan van de VNG-handreiking 'Bedrijven en milieuzonering'. Deze handreiking bestaat uit vier stappen, waarbij per stap de geluidsbelasting groter wordt en daarmee de onderzoeks- en motiveringsplicht:

- Stap 1: beoordeling richtafstanden van de toegestane milieucategorieën:
  De eerste stap houdt in dat wordt getoetst aan de richtafstanden. Indien de richtafstand voor het aspect geluid bij in dit geval gemengd gebied (30 meter) niet wordt overschreden kan verdere toetsing voor het aspect geluid in beginsel achterwege blijven. Inpassing is dan mogelijk.
- Stap 2: beoordeling geluidniveaus aan richtwaarden:
  Vanaf deze stap is een geluidonderzoek noodzakelijk indien stap 1 niet toereikend is. Bij een geluidsbelasting op woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen in gebiedstype gemengd gebied bedraagt de geluidsbelasting ten hoogste:
  1. langtijdgemiddeld beoordelingsniveau van 50 dB(A) in de dagperiode (07:00-19:00), 45 dB(A) in de avondperiode (19:00-23:00) en 40 dB(A) in de nachtperiode (23:00-07:00);
  2. maximaal geluidniveau (L_{Amax}, piekgeluiden) van 70 dB(A) in de dagperiode, 65 dB(A) in de avondperiode en 60 dB(A) in de nachtperiode;
  3. verkeersaantrekkende werking van 50 dB(A) in de dagperiode, 45 dB(A) in de avondperiode en 40 dB(A) in de nachtperiode;
  Indien aan deze geluidsbelastingen wordt voldaan is inpassing mogelijk.
- Stap 3: beoordeling geluidniveaus aan maximale richtwaarden:
  Indien stap 2 niet toereikend is bedraagt de geluidbelasting op woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen in gebiedstype gemengd gebied ten hoogste:
  1. langtijdgemiddeld beoordelingsniveau van 55 dB(A) in de dagperiode (07:00-19:00), 50 dB(A) in de avondperiode (19:00-23:00) en 45 dB(A) in de nachtperiode (23:00-07:00);
  2. maximaal geluidniveau (L_{Amax}, piekgeluiden) van 70 dB(A) in de dagperiode, 65 dB(A) in de

avondperiode en 60 dB(A) in de nachtperiode;
3. verkeersaantrekkende werking van 65 dB(A) in de dagperiode, 60 dB(A) in de avondperiode en 55 dB(A) in de nachtperiode;
   Indien aan deze geluidsbelastingen wordt voldaan is inpassing mogelijk. Het bevoegd gezag dient echter te motiveren waarom het deze geluidbelasting in de concrete situatie acceptabel acht, waarbij tevens de cumulatie met eventueel reeds aanwezige geluidbelasting moet worden betrokken. Het bevoegd gezag kan daarbij gebruik maken van gemeentelijk geluidbeleid, indien de te verwachten geluidbelasting voldoet aan de in dat gemeentelijk geluidbeleid vastgestelde grenswaarden voor het betreffende gebied. Cumulatie met eventueel reeds aanwezige geluidbelasting moet worden betrokken bij de motivering.

- Stap 4: afwijken van richtwaarden op basis van bestuurlijke afweging:
  Bij een hogere geluidbelasting dan aangegeven in slap 3 zal buitenplanse inpassing doorgaans niet mogelijk zijn. Indien het bevoegd gezag niettemin tot inpassing wil overgaan, dient het dit grondig te onderzoeken, onderbouwen en motiveren waarbij tevens de cumulatie met eventueel reeds aanwezige geluidbelasting moet worden betrokken.

Toetsing stap 1 (richtafstanden)

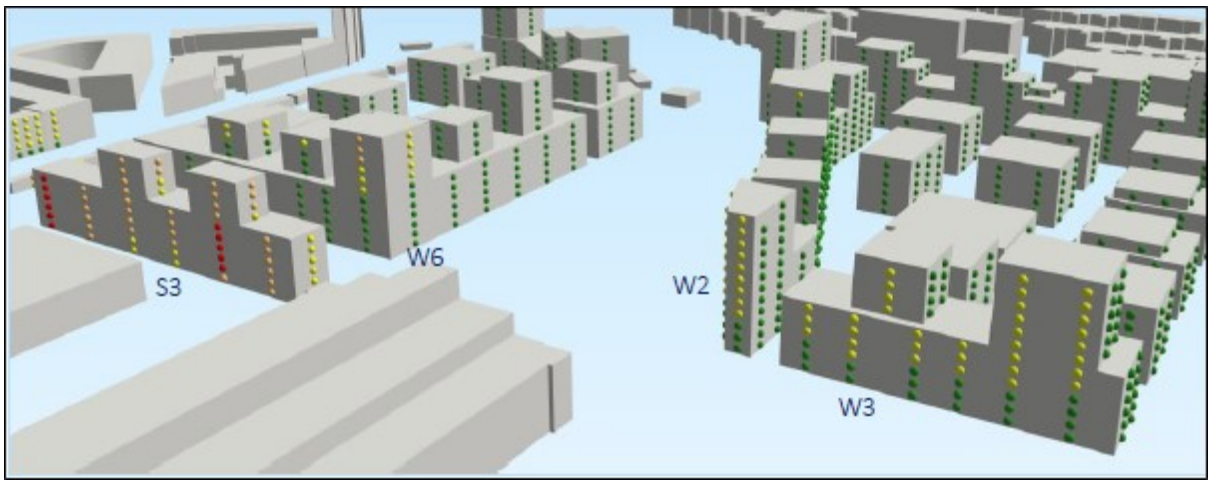
Binnen de richtafstanden vanwege de bedrijfsactiviteiten op het FCA bevinden zich bestaande en nieuwe (bedrijfs)woningen en woonboten. Stap 1 van het voorgaande toetsingskader is daardoor niet toereikend. De bestaande woonfuncties zijn overigens niet gelegen binnen het plangebied van dit uitwerkingsplan.

Toetsing stap 2 (akoestisch onderzoek)

Doordat stap 1 niet toereikend is, is door Aveco de Bondt akoestisch onderzoek verricht (projectnummer: 16021207, d.d. 2 oktober 2023, zie bijlage 6). In het akoestisch onderzoek is rekening gehouden met zowel fasering in de realisatie als de eindvariant. Daarbij zijn diverse uitgangspunten ten aanzien van de relevante geluidbronnen gehanteerd. Deze geluidbronnen zijn gebaseerd op reële aannames met betrekking tot het toekomstige gebruik van het nieuwe FCA. Ook is uitgegaan van de diverse bronmaatregelen zoals deze uitgangspunt zijn voor de herontwikkeling van het het nieuwe FCA, alsmede het uitgangspunt dat alle bronnen gezamenlijk worden beschouwd.

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

- Bij een deel van de nieuwe woningen bedraagt het langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus ($L_{Ar,LT}$) ten hoogste 64 dB(A) terwijl het L_{Amax} ten hoogste 60 dB(A) in de nachtperiode bedraagt, met uitzondering van enkele blokken waar het L_{Amax} ten hoogste 78 dB(A) bedraagt. Bij de woningen waar het $L_{Ar,LT}$ meer dan 50 dB(A) bedraagt en/of het L_{Amax} meer dan 60 dB(A) wordt niet voldaan aan de richtwaarden als bedoeld bij stap 2 van de handreiking.



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

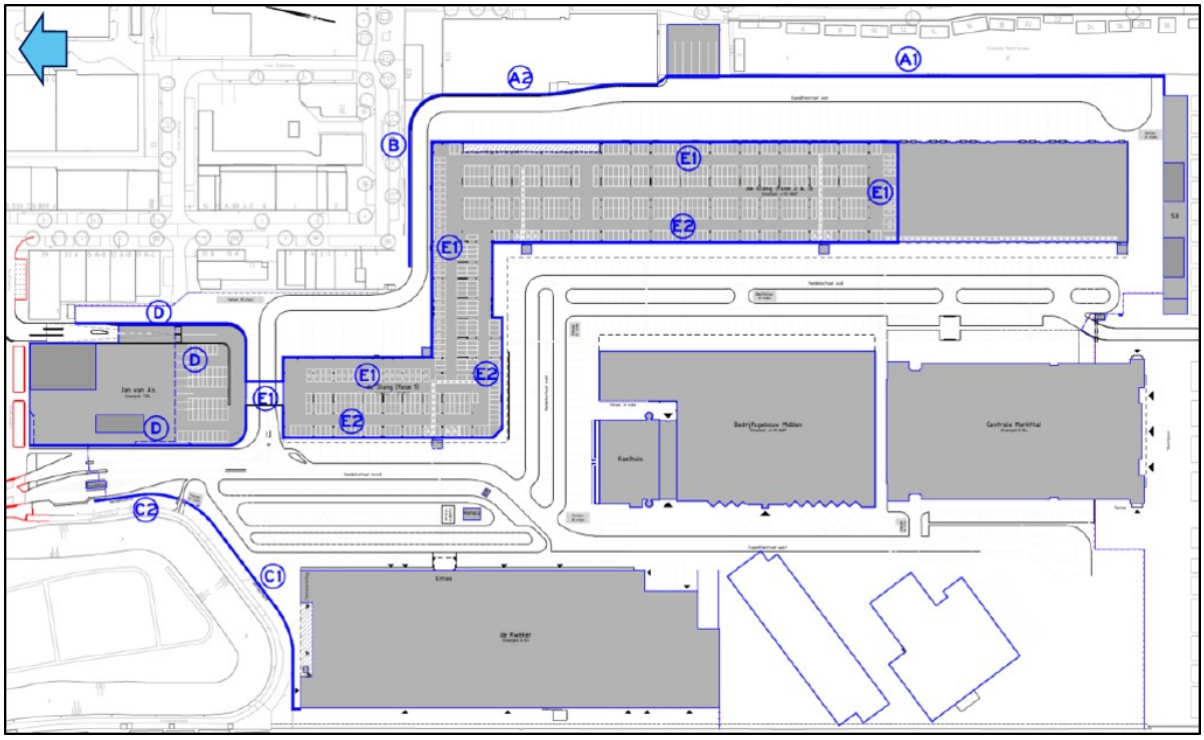
In het voorliggende uitwerkingsplan is de geluidsbelasting bij de gebouwen W2 en W3 hoger dan de richtwaarde van 50 dB(A) van stap 2. Het gaat daarbij hoofdzakelijk om de op het noorden en noordoosten georiënteerde gevels van deze gebouwen. De geluidsbelasting is niet hoger dan 55 dB(A). Daarnaast ondervindt een deel van de noordgevel van gebouw W3 in de nachtperiode een maximaal geluidniveau (L_{Amax}) hoger dan de richtwaarde van 60 dB(A).

Zonder aanvullende maatregelen zullen de betreffende woningen in blokken W2 en W3 een $L_{Ar,LT}$,L_{Amax} en/of L_{den} ondervinden die hoger is dan de richtwaarden als bedoeld bij stap 2 van de handreiking. Dat geldt ook voor diverse bestaande woningen en woonschepen.

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

- Scherm B: hoogte is 3,0 meter;
- Scherm C1: hoogte is 4,5 meter;
- Scherm C2: hoogte is 4,0 meter;
- Scherm D parkeerdak en hellingbaan kopgebouw: hoogte is 1,0 meter;
- Scherm E1 parkeerdak Bedrijfsgebouw oost: hoogte is 2,0 meter;
- Scherm E2 parkeerdak Bedrijfsgebouw oost: hoogte is 1,0 meter.

Daarnaast zijn voor overdrachtsmaatregelen A1 t/m A4 vier varianten onderzocht. Deze varianten zijn uitsluitend relevant voor de bestaande (bedrijfs)woningen en woonschepen aan de oostzijde en zullen in het hiernavolgende daarom verder buiten beschouwing worden gelaten. In paragraaf 4.4.4 van de toelichting van het op 3 oktober 2023 vastgestelde uitwerkingsplan 'Food Center Amsterdam - 1e Uitwerking' is uitgebreid ingegaan op de varianten en de effecten daarvan (NB: de 1e Uitwerking is het uitwerkingsplan dat een deel van het nieuwe FCA mogelijk maakt). De posities van de overdrachtsmaatregelen A1 t/m E2 zijn in de navolgende afbeelding weergegeven.



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

Daarnaast is nagegaan welke geluidbeperkende maatregelen redelijkerwijs nog aanvullend op de bronmaatregelen en op de diverse hiervoor genoemde geluidsschermen op het bedrijventerrein kunnen worden gerealiseerd. Daarbij is onderzocht of er aanvullend aan zuidzijde van het bedrijventerrein ook nog een geluidsscherm ter bescherming van de westelijke nieuwbouwwoningen mogelijk is. Het geluid bij de nieuwe woningen van Marktkwartier, waaronder die in het plangebied, kan worden afgeschermd door een aaneengesloten geluidscherm langs de zuidzijde van het terrein van het FCA (lengte circa 320 meter). Gezien de bouwhoogtes van de woonblokken dient het geluidscherm om effectief te zijn dermate hoog te worden (meer dan 15 meter) dat een dergelijk hoog scherm stuit op overwegende bezwaren vanuit zowel stedenbouwkundig als financieel oogpunt. Ook wordt de zuidelijke ontsluiting belemmerd door een aaneengesloten geluidscherm. Het treffen van overdrachtsmaatregelen aan de zuidkant van FCA is derhalve niet verder onderzocht. Het is daarbij ook van belang om in ogenschouw te nemen dat in het huidige milieuzoneringsbeleid van de gemeente Amsterdam er naar een uitstootvrije zone wordt gewerkt tot aan de ring A10 vanaf 2025. De kans is daardoor aanwezig dat er stapsgewijs vanaf medio 2030 voornamelijk elektrische of waterstof vrachtwagens richting het FCA rijden, met wellicht een uitzondering voor de allerschoonste hybride varianten. Dit beleid zal naar verwachting in de toekomst verder worden doorgetrokken waardoor de grootste geluidsbronnen (dieselmotoren van vrachtwagens) van het FCA in principe al ‘automatisch’ worden weggenomen. De verwachting is dat het geluid door de elektrificatie op termijn flink zal worden gereduceerd.

Gelet op de berekende geluidniveaus en uitgaande van het toepassen van geluidschermen op diverse plekken (zie eerdere afbeelding) leidt het bedrijfsgeluid bij onder meer een aantal nieuwe woningen tot een overschrijding van de richtwaarde van het $L_{Ar,LT}$ en L_{Amax}. Uit deze overschrijdingen blijkt dat stap 2 als bedoeld in de handreiking niet toereikend is en dat stap 3 nodig is.

Toetsing stap 3

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

Conclusie toetsing stap 1 t/m 3

Met alle bronmaatregelen die worden getroffen en de realistische geluidschermen die worden aangelegd om het geluid redelijkerwijs te kunnen reduceren, kan gelet op de VNG handreiking worden gesteld dat bij alle nieuwe woningen sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Om dit te borgen is in het uitwerkingsplan een voorwaardelijke verplichting opgenomen. Om te waarborgen dat de wandbebouwing in het noorden tijdig voor voldoende afscherming zorgt is in dit uitwerkingsplan verder ook een voorwaardelijke verplichting opgenomen waardoor achtergelegen bebouwing niet eerder in gebruik mag worden genomen dan dat de wandbebouwing in de betreffende fase is gerealiseerd.

Bij de noord- en oostgevel van het in het oostelijk deel van het woongebied gelegen woongebouw S3 en de oostelijke en westelijke gevels van de hoogteaccenten op woongebouw S3 (4e Uitwerking) wordt niet voldaan aan de richtwaarden van stap 3. De noordelijke gevel van woongebouw S3 zal vanwege de te hoge geluidsbelasting als dove gevel moeten worden uitgevoerd. Bij de oostgevel van woongebouw S3 en de oostelijke en westelijke gevels van de hoogteaccenten op woongebouw S3 kunnen de geluidsbelastingen op de betreffende gevels worden teruggebracht tot geluidsbelastingen die voldoen aan de richtwaarden bij stap 3. Dit kan naar verwachting met reguliere maatregelen (zoals bijvoorbeeld balkonschermen of loggia's).

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

- Motivering stap 3 VNG handreiking

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

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

1. Situering en indeling terrein: Allereerst is hierbij relevant dat de keuze voor het behoud van het FCA bedrijventerrein vanwege het belang voor de stad en hier tegelijk woningbouw te realiseren tot gevolg heeft dat de bedrijven naar het noordelijk deel verplaatst moeten worden. Dit is een uitgangspunt voor de uitwerking, zodat alternatieve locaties die minder geluidbelastend zijn hier niet betrokken kunnen worden.
   Daarnaast zijn er ook geen alternatieven voor beperking van het bedrijfsgeluid in de vorm van een andere indeling van bedrijventerrein mogelijk gebleken, zoals is beschreven in paragraaf 2.6.2 van de toelichting van het op 3 oktober 2023 vastgestelde uitwerkingsplan 'Food Center Amsterdam - 1e Uitwerking'.
2. Geluidbeperkende maatregelen: Verder is van belang dat er een breed pakket van maatregelen wordt genomen om de geluidoverlast voor de omgeving te beperken, zoals maatregelen in de bedrijfsvoering, maatregelen aan de bron (centrale koelinstallatie op afgeschermde locatie, elektrische heftrucks, geen nachtparkeren 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 op 3 oktober 2023 vastgestelde uitwerkingsplan 'Food Center Amsterdam - 1e Uitwerking'.

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

Op basis van bovenstaande feiten en omstandigheden kan worden geconcludeerd dat de FCA-herstructurering voldoet aan de onderzoeks- en motiveringsplicht van de VNG-Handreiking en kan het berekende bedrijfsgeluid bij de nieuwe woningen aanvaardbaar worden geacht als maximale geluidbelasting.

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

- Advies Omgevingsdienst (OD)

Aangezien de berekende geluidbelasting ten gevolge van FCA hoger is dan de richtwaarden van het beoordelingskader voor geluid uit de VNG Handreiking 'Bedrijven en milieuzonering' en hoger dan de grenswaarden uit het Activiteitenbesluit, heeft de OD desgevraagd advies uitgebracht, waartoe het de akoestische- en meetonderzoeken heeft beoordeeld, alsmede de onderbouwing in de toelichting van het uitwerkingsplan 'Food Center Amsterdam - 1e Uitwerking' van de aanvaardbaarheid van het berekende bedrijfsgeluid.

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

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

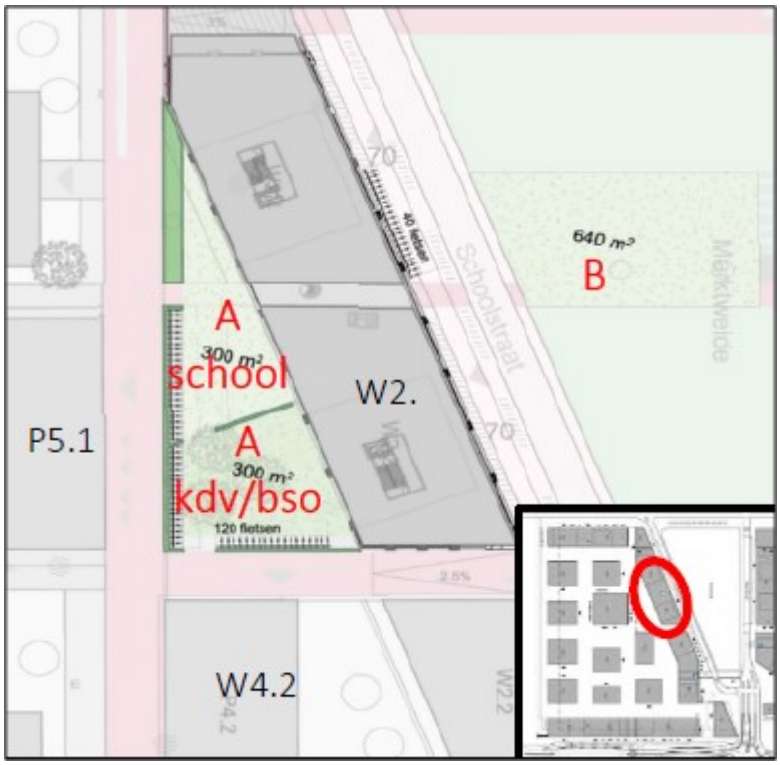
Aan de OD is ook gevraagd of het op voorhand aannemelijk is dat een maatwerkvoorschrift voor een hogere geluidbelasting dan 50 dB(A) verleend zou kunnen worden. De OD concludeert hierover dat de onderzoeken en de gemaakte afwegingen over geluidmaatregelen een voldoende onderbouwing opleveren voor het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

Hiermee is het uitwerkingsplan uit oogpunt van geluid uitvoerbaar. Het advies van de OD is bijgevoegd (zie bijlage 7).Tenslotte wordt nog

Voor wat betreft de nieuwe woningen is rekening gehouden met afschermende bebouwing aan de noordzijde van het plangebied. Uit aanvullend akoestisch onderzoek door Aveco de Bondt (referentie16021207_AdB_MEM_0001_v1.0, d.d. 28 mei 2024, zie bijlage 8) blijkt dat er sprake is van voldoende afscherming als blok W3 wordt gerealiseerd voordat de woningen in de palazzino's in gebruik worden genomen. Dit is als voorwaardelijke verplichting opgenomen in het voorliggende uitwerkingsplan.

4.4.3 Geluid school

In het woongebied is een integraal kind centrum (voorheen brede school) met buitenspeelterreinen voorzien. Het integraal kind centrum komt op de begane grond en eerste verdieping. In het stedenbouwkundige kader zijn twee buitenterreinen voorzien waar de kinderen kunnen buiten spelen. De ontwerpkeuzes voor de schoolpleinen liggen vast in het PvE voor de school (integraal kind centrum). Speelruimtes voor kinderdagverblijf en onderbouw van basisschool moeten direct verbonden zijn aan het gebouw (dus in het binnengebied). Speelruimte voor middenbouw en bovenbouw mag ook "los" liggen van het gebouw. Het eerste terrein (buitenspeelterrein A) direct aan de westzijde van het gebouw W2.3 is voor kinderen van de onderbouw van de basisschool, de buitenschoolse opvang en het kinderdagverblijf. Het andere terrein (buitenspeelterrein B) aan de oostzijde is gelegen in het openbare groen van de Marktweide. Hier wordt alleen door (oudere) kinderen van de midden- en bovenbouw gespeeld.



Afbeelding: nieuwbouw rondom de schoolpleinen

Het integraal kind centrum met buitenspeelterreinen kan tot geluidsoverlast leiden bij omliggende woningen. In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient te worden nagegaan of er sprake zal zijn van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Conform het in subpargaraaf 4.4.2 beschreven toetsingskader is ter plaatse van de nieuwe woningen getoetst hoe het geluid van de buitenspeelterreinen zich verhoudt tot de beschreven stappen.

Toetsing stap 1 (richtafstanden)

Binnen de richtafstand van 10 meter ten opzichte van de buitenspeelterreinnen bevinden zich nieuwe woningen (woonblokken W2.3/W2.4, P4.2, W2.2 en P5.1). Deze woningen zijn gelegen op minder dan 10 meter afstand van buitenspeelterrein A. Bij buitenspeelterrein B wordt wel voldaan aan de richtafstand. Stap 1 van het voorgaande toetsingskader is vanwege de ligging binnen de richtafstand van

buitenspeelterrein A niet toereikend.

Toetsing stap 2 (akoestisch onderzoek)

Doordat stap 1 niet toereikend is, is door Aveco de Bondt akoestisch onderzoek verricht (projectnummer: 16021207, d.d. 10 november 2022, zie bijlage 9). In het akoestisch onderzoek is voor de basisschool uitgegaan van totaal 400 kinderen, waarvan 120 onderbouw en 280 midden/bovenbouw. Voor de Buitenschoolse opvang (BSO) is uitgegaan van 50 kinderen (waarvan 50% onderbouw en 50% midden/bovenbouw) en voor het kinderdagverblijf (KDV) is uitgegaan van maximaal 100 kinderen. Er is rekening gehouden met de binnen Amsterdam gebruikelijke uitgangspunten voor speeltijden en stemgeluid. Daarbij is voor de speeltijden uitgegaan van verschillende scenario's:

1. Basisschool (08:30 - 15:30 uur):
   a. Onderbouw (buitenspeelterrein A):
      - Scenario 1: 2x per dag spelen 120 kinderen 0,5 uur buiten op terrein A (effectief 1 uur); X Scenario 2: gehele dag afwisselende groepen met gemiddeld 60 kinderen buiten op terrein A;
      - Scenario 2: gehele dag afwisselende groepen met gemiddeld 60 kinderen buiten op terrein A (effectief 3 uur).
   b. Midden- en bovenbouw (buitenspeelterrein B):
      - Scenario 1: 2x per dag spelen 280 kinderen 0,5 uur buiten op terrein B (effectief 1 uur);
      - Scenario 2: 8x per dag spelen 90 kinderen 0,5 uur buiten op terrein B (effectief 4 uur);
      - Scenario 3: gehele dag afwisselende groepen met gemiddeld 50 kinderen buiten op terrein B (effectief 3 uur).
2. BSO (15:30 - 19:00 uur):
   a. Onderbouw (buitenspeelterrein A): Gehele dag spelen 25 kinderen buiten op terrein A (effectief 3 uur).
   b. Midden- en bovenbouw (buitenspeelterrein B): Gehele dag spelen 25 kinderen buiten op terrein B (effectief 3 uur).
3. KDV (08:00 - 19:00 uur). Dit zijn peuters die spelen op buitenspeelterrein A: Gehele dag spelen 100 kinderen buiten op terrein A (effectief 8 uur).

Uit het onderzoek blijkt dat het $L_{Ar,LT}$ en L_{Amax} als gevolg van buitenspeelterrein A (westzijde) in de dagperiode ten hoogste respectievelijk 54/55 dB(A) en 72 dB(A) bedraagt bij een aantal appartementen op het binnenhof. Bij het buitenspeelterrein B (Marktweide) bedraagt het $L_{Ar,LT}$ en L_{Amax} ten hoogste respectievelijk 58/60/61 dB(A) en 70 dB(A) bij een aantal appartementen. Met de berekende geluidsbelastingen worden bij buitenspeelterrein A de richtwaarden van 50 dB(A) voor het $L_{Ar,LT}$ en 70 dB(A) voor het L_{Amax} uit stap 2 met respectievelijk 4/5 dB(A) en 2 dB(A) overschreden. Bij buitenspeelterrein B is, afhankelijk van het scenario, sprake van een overschrijding van het $L_{Ar,LT}$ met 8/10/11 dB(A).

Scenario	Westzijde		Marktweide	
	$L_{Ar,LT}$	L_{Amax}	$L_{Ar,LT}$	L_{Amax}
1	54	72	60	≤ 70
2	55		61	
3	54 / 55		58	

Afbeelding: tabel waarin de hoogste geluidniveaus vanwege de buitenspeelterreinen van het integraal kind centrum zijn weergegeven

Uit de hiervoor genoemde overschrijdingen blijkt dat stap 2 als bedoeld in de handreiking niet toereikend is en dat stap 3 nodig is.

Toetsing stap 3

Uit de beoordeling van de geluidniveaus aan de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus en de maximale richtwaarden als bedoeld bij stap 3 blijkt dat op een aantal gevels van de nieuwe woningen in het toekomstig woongebied bij de blokken W2.3 en W2.4 in de dagperiode niet wordt voldaan aan de richtwaarden van stap 3 voor het $L_{Ar,LT}$ en in de dagperiode bij de blokken P4.2 en P5.1 voor het L_{Amax}.

In het PvE voor de school (integraal kind centrum) staat dat de speelruimtes voor kinderdagverblijf en de onderbouw van de basisschool direct verbonden moeten zijn aan het gebouw. Het is dus niet mogelijk om buitenspeelterrein A te verplaatsen. Voor het buitenspeelterrein B op de Marktweide zal het vergroten van de afstand tot gebouw W2.3/W2.4 (door dit naar de oostzijde te verplaatsen) leiden tot overschrijdingen bij de woningen van het oostelijk Marktkwartier. Omdat het bestaande planontwerp niet kan worden aangepast, moeten maatregelen worden onderzocht.

Bron- en overdrachtsmaatregelen (geluidschermen) om het geluid effectief te beperken, zijn redelijkerwijs niet mogelijk. Alleen met bouwkundige maatregelen aan de woningen kunnen de geluidniveaus worden beperkt. Afhankelijk van de ligging van de woning en de geluidniveaus zijn onder meer de volgende bouwkundige maatregelen mogelijk, waarmee rekening kan worden gehouden in het ontwerp:

- Gesloten en verhoogde borstwering op balkon bij hoger gelegen woningen;
- Afsluitbare loggia;
- Metaglas Silentair afscherming bij te openen delen.

Met deze bouwkundige maatregelen is het mogelijk om voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau en het maximale geluidniveaus te voldoen aan de waarden uit stap 3 van de VNG (respectievelijk 55 dB(A) en 70 dB(A) in de dagperiode). Uit de berekeningen van cumulatie (zie subparagraaf 4.4.5) blijkt verder dat het geluid volgens de beleidsregels van de gemeente Amsterdam aanvaardbaar is.

In de uitwerkingsplannen voor het woongebied zal worden gewaarborgd dat de nieuwe woningen voldoen aan het geluidbeleid en de richtwaarden.

Conclusie toetsing stap 1 t/m 3

Vanwege de eisen die gelden voor de buitenspeelterreinen en omdat bron- en overdrachtsmaatregelen redelijkerwijs niet mogelijk zijn maar bouwkundige maatregelen aan de woningen wel, kan gelet op de VNG handreiking worden gesteld dat bij alle woningen sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Om dit te borgen is in het uitwerkingsplan een voorwaardelijke verplichting opgenomen.

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

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

1. Situering en indeling terrein: Vanwege onder meer de realisatie van 1.700 woningen en de daardoor verwachte bevolkingsopbouw is het maatschappelijk gezien van belang om in het woongebied Marktkwartier een school met aanvullende voorzieningen (buitenschoolse opvang en kinderdagverblijf) te realiseren. In het geldende bestemmingsplan is daarin voorzien door een brede school (inmiddels integraal kind centrum) van 3.500 m² mogelijk te maken. In het PvE voor het integraal kind centrum staat dat de speelruimtes voor het kinderdagverblijf en de onderbouw van de basisschool direct verbonden moeten zijn aan het gebouw. Het is dus niet mogelijk om

buitenspeelterrein A zodanig te verplaatsen dat er wordt voldaan aan stap 1 of 2. Voor buitenspeelterrein B geldt dat het vergroten van de afstand tot gebouwen W2.3/W2.4 zal leiden tot overschrijdingen bij de woningen in het oostelijk deel van Marktkwartier.
2. Geluidbeperkende maatregelen: Het is redelijkerwijs niet mogelijk om bron- of overdrachtsmaatregelen (schermen) te treffen.
3. Bouwkundige maatregelen: Bij de geluidbelaste woonblokken zal bij de verdere uitwerking van het ontwerp nader worden onderzocht welke bouwkundige maatregelen nodig zijn om het geluid alsnog zo veel mogelijk te beperken tot de richtwaarden van stap 3. Dit is naar verwachting met reguliere maatregelen oplosbaar (zoals bijvoorbeeld met geluidschermen bij balkons en loggia's).
4. De geluidniveaus van de spelende kinderen op de buitenspeelterreinen treedt alleen op in de minder geluidgevoelige dagperiode en grotendeels tijdens schooldagen.
5. In het voorliggende uitwerkingsplan is met voorwaardelijke verplichtingen gewaarborgd dat de nieuwe woningen moeten voldoen aan het geluidbeleid van Amsterdam en aan de richtwaarden.

Op basis van bovenstaande feiten en omstandigheden kan worden geconcludeerd dat de FCA-herstructurering voldoet aan de onderzoeks- en motiveringsplicht van de VNG-Handreiking en kan het berekende geluid door spelende kinderen op de buitenspeelterreinen bij de nieuwe woningen aanvaardbaar worden geacht als maximale geluidbelasting.

Er is dan ook sprake van een goede ruimtelijke ordening uit oogpunt van geluid vanwege de buitenspeelterreinen van het integraal kind centrum.

4.4.4 Geluid horeca

In het woongebied is horeca voorzien waarbij op één locatie sprake is van buitenterrassen. Het gaat daarbij om terrassen ten zuidwesten van de Centrale Markthal, met een totale terrasomvang van circa 80 m². Er is geen (versterkte) muziek toegestaan op het terras. Dit is ook in de planregels vastgelegd. In de zuidwesthoek van Marktkwartier, langs de Jan van Galenstraat, is ter hoogte van de brug over het Westelijk Marktkanaal geen terras toegestaan.

De terrassen ten zuidwesten van de Centrale Markthal kunnen leiden tot geluidsoverlast bij omliggende woningen. In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient te worden nagegaan of er sprake zal zijn van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Conform het in subpargaraaf 4.4.2 beschreven toetsingskader is ter plaatse van de bestaande en nieuwe woningen (inclusief woonboten) getoetst hoe het geluid van de terrassen zich verhoudt tot de beschreven stappen.

Toetsing stap 1 (richtafstanden)

De richtafstand voor een horecagelegenheid is 0 meter voor gemengd gebied. Doordat het buitenterras bij de Centrale Markthal zich op meer dan 50 meter afstand van de nieuwbouw en bestaande woonboten bevindt is er geen geluidhinder te verwachten. Nader onderzoek is daarmee niet nodig.

Conclusie toetsing stap 1

Gesteld kan worden dat er vanwege de horecagelegenheden voor geluid wordt voldaan aan stap 1 en er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat bij de woningen.

4.4.5 Cumulatie

In het akoestisch onderzoek zoals beschreven in de vorige subparagraaf (zie bijlage 9) is ook ingegaan op cumulatie van het geluid door relevante geluidsbronnen. Voor de cumulatie is aangesloten op de methodiek zoals deze in is opgenomen in artikel 110f van de Wet geluidhinder (Wgh). Er moet daarbij aandacht worden geschonken aan de eventuele cumulatie met andere geluidsbronnen, indien een nieuwe woning tevens binnen de geluidzone van één of meer van deze geluidsbronnen ligt. Conform de Wgh dienen daarbij alleen zoneplichtige geluidsbronnen met een geluidzone te worden beschouwd. In het kader van een goede ruimtelijke ordening zijn in het akoestisch onderzoek ook de relevante niet-zoneplichtige geluidsbronnen meegenomen in de cumulatie. Daarbij is de geluidbelasting gecumuleerd met de andere geluidbronnen indien sprake is van een geluidbelasting hoger dan de voorheen geldende voorkeurgrenswaarden.

In het geval van het woongebied Marktkwartier gaat het om de volgende geluidsbronnen:

1. Het verkeer op de nabijgelegen wegen (zie subparagraaf 4.3.1):
   a. de (tot voor kort zoneplichtige) Jan van Galenstraat en Willem de Zwijgerlaan;
   b. de (niet-zoneplichtige) Vanillestraat.
2. De (niet-zoneplichtige) geluidsbronnen op het terrein van het nieuwe FCA (zie subparagraaf 4.4.2).
3. Het (niet-zoneplichtige) stemgeluid op de buitenspeelterreinen van de school (zie subparagraaf 4.4.3).

Uit het onderzoek volgt dat binnen het plangebied van het voorliggende uitwerkingsplan geen sprake is van een geluidbelasting hoger dan de voorheen geldende voorkeurgrenswaarden vanwege meer dan één geluidbron. Cumulatie van geluid is bij de nieuwe woningen in het plangebied dus niet aan de orde.

4.5 Bodem

In het kader van het bestemmingsplan is in juli 2010 door BK bodem onderzocht of de bodem in beginsel geschikt is voor de beoogde functies. In het bodemonderzoek was op basis van vooronderzoek onderscheid gemaakt in 9 verschillende deellocaties. Uit het bodemonderzoek bleek dat er in het bestemmingsplangebied op enkele plekken bodemverontreinigingen zijn aangetoond. De meeste verontreinigingen vormden echter geen belemmering voor de voorgenomen functie die mogelijk is gemaakt in het bestemmingsplan. Ter plaatse van het plangebied van het uitwerkingsplan was één relevante verontreiniging relevant.

Sinds het bodemonderzoek uit 2010 hebben er verschillende activiteiten plaatsgevonden, zoals sloop van gebouwen en diverse bodemonderzoeken voor diverse deellocaties. Door DIBEC Milieutechnisch advies is een samenvattend memo opgesteld ten aanzien van de bodemgeschiktheid van het gehele plangebied, inclusief het toekomstige woongebied (kenmerk 55.799/817.025-001, d.d. 30 september 2020, zie bijlage 10). Uit dit memo blijkt dat er sinds de uitgevoerde bodemonderzoeken geen veranderingen (nieuwe bronnen) hebben opgetreden die hebben kunnen leiden tot bodemverontreiniging. Alle verdachte activiteiten in het verleden die mogelijk hebben geleid tot bodemverontreiniging zijn reeds onderzocht. De uitgevoerde bodemonderzoeken geven dus nog steeds een actueel beeld van de bodemkwaliteit ter plaatse en derhalve nog goed bruikbaar en representatief.
Op basis van het opgebouwde bodemdossier kan worden geconcludeerd dat er vanuit milieuhygiënisch oogpunt (Wet bodembescherming) geen bezwaren zijn voor herontwikkeling van het plangebied van het bestemmingsplan tot het nieuwe bedrijvendeel FCA en het woningbouwdeel Marktkwartier. Met betrekking tot de bekende spots in de ondergrond dient bepaald te worden of de noodzakelijke grondroerende werkzaamheden in de verontreinigde laag plaatsvinden. Afhankelijk van de werkzaamheden dient tevens bepaald te worden of aanvullend onderzoek noodzakelijk en/of zinvol is. Om de grondroerende werkzaamheden te mogen uitvoeren in de verontreinigde ondergrond is

toestemming van het bevoegd gezag noodzakelijk. Hiertoe wordt een raamsaneringsplan opgesteld en ingediend ter instemming. Per bouwveld en/of specifieke grondroering wordt vervolgens bepaald met een detailplan welke maatregelen en eisen van toepassing zijn.

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

4.6 Luchtkwaliteit

Op basis van het (maximale) programma dat in het bestemmingsplan mogelijk is gemaakt is in het kader van het bestemmingsplan in 2013 een onderzoek naar luchtkwaliteit uitgevoerd. Uit dat onderzoek bleek dat de luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor de herontwikkeling van het gehele FCA-terrein. Omdat er een nieuw gemeentelijk verkeersmodel geldt (VMA) en het eerdere onderzoek al meer dan 8 jaar oud is, is een nieuw luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd door Aveco de Bondt (projectnummer 16021209, d.d. 18 mei 2021, zie bijlage 11).

Het onderzoek is mede gebaseerd op actuele verkeersintensiteiten die voortkomen uit het verkeersonderzoek (zie bijlage 2) en een aanvullende notitie met betrekking tot verkeersintensiteiten van de Marktstraat en Vredenhofweg (zie bijlage 3). Voor wat betreft de toekomstige situatie is rekening gehouden met het (maximale) programma zoals dat in het geldende bestemmingsplan mogelijk is gemaakt. De conclusie van het onderzoek, op basis van berekeningen voor het maatgevend jaar 2020, is dat de herontwikkeling voldoet aan de jaargemiddelde concentraties en het toegestane aantal overschrijdingen van uur- en 24-uurgemiddelde concentraties voor NO_2 en PM_{10}. Er wordt daarmee ook voldaan aan de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie $PM_{2,5}$.

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

4.7 Externe veiligheid

4.7.1 Inrichtingen

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

4.7.2 Transport

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

4.8 Luchthavenindelingbesluit

Het plangebied van het uitwerkingsplan bevindt zich binnen het beperkingengebied van het Luchthavenindelingbesluit, welke (ruimtelijke) regels bevat ten behoeve van het functioneren van Schiphol. Voor het plangebied geldt zodoende een beperking in hoogte, namelijk 135 tot 143 meter NAP vanwege vliegverkeer en 57 tot 59 meter NAP vanwege radar. Het uitwerkingsplan heeft geen betrekking op dergelijke hoogtes en voldoet dus ruimschoots aan het Luchthavenindelingbesluit.

4.9 Water

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

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

4.9.1 Waterschapsverordening AGV

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

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

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

4.9.2 Waterpeil

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

4.9.3 Waterkering

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

4.9.4 Waterberging

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

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

Voor de herontwikkeling van het gehele FCA-terrein is een Masterplan openbare ruimte vastgesteld. Het maaiveldontwerp van de buitenruimte zoals opgenomen in het Masterplan openbare ruimte is gemodelleerd in het programma Tygron. Naast het hoogteontwerp is aan de nieuw aan te leggen bebouwing een berging van 40 mm toegevoegd. Deze berging kan bijvoorbeeld worden gevonden op het dak (groendak of waterdak), inpandig in een waterberging in de parkeergarage of in infiltratiekratten onder de verharding van de buitenruimte. Ook is het uitgangspunten dat 20 mm wordt geborgd in het HWA-stelsel. Deze uitgangspunten zijn vastgelegd in de rapportage 'Rainproof Masterplan Amsterdam Food Center' (d.d. 23 maart 2021 met kenmerk 194695_R_TVR_0575, zie bijlage 12), welke door IB en Waternet is geaccordeerd. De maatregelen worden in de verdere ontwerpstappen verder uitgedetailleerd.

4.9.5 Waterkwaliteit

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

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

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

4.9.6 Grondwater

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

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

Kelders, parkeergarages en andere ondergrondse bouwwerken moeten waterdicht worden uitgevoerd.

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

Om grondwateroverlast te voorkomen draagt de gemeente zorg om maatregelen te treffen om nadelige gevolgen door ontwikkelingen te voorkomen. Nieuwe kelders moeten voldoen aan het Afwegingskader Grondwaterneutrale kelders. Grondwaterneutraal is: *Het bouwen van een kelder waarbij de stand en stroming van het grondwater buiten het perceel waarop de kelder is geprojecteerd niet of nauwelijks veranderen, waar mogelijk zal verbeteren, en geen negatieve grondwatereffecten optreden. Tot negatieve effecten worden in ieder geval gerekend risico's op opbarsten van de deklaag, welvorming*. Voor bijna het gehele grondgebied van de gemeente is daarom op 7 oktober 2021 een parapluherziening 'Grondwaterneutrale Kelders' vastgesteld (zie paragraaf 2.3).

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

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

effect van de kelders toch mitigerende maatregelen benodigd zijn. Er is afgesproken dat de er grondverbetering van 1 m breed in de zandige ophooglaag rondom de kelders toegepast wordt. De grondverbetering dient uitgevoerd te worden met uiterst grof zand/grind met een doorlatendheid van circa 80 m/dag.

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

4.10 Ecologie

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

4.10.1 Beschermde soorten

In het kader van het bestemmingsplan is onderzoek naar flora en fauna uitgevoerd (2011). Uit dat onderzoek blijkt er geen beperkingen waren voor de herontwikkeling van het FCA-terrein, met uitzondering van eventuele werkzaamheden in en rond de groenstrook bij de Vredenhofweg. Vanwege de mogelijke aanwezigheid van broedvogels mocht het groen daar alleen buiten het broedseizoen worden verwijderd of gewijzigd. Omdat het onderzoek inmiddels verouderd is en niet kan worden uitgesloten dat zich in de tussentijd nieuwe soorten in het plangebied hebben gevestigd is actualisatie van het onderzoek nodig. Door Primum is daarom een quick scan ecologie uitgevoerd (projectnummer 160200203, d.d. 20 april 2020, zie bijlage 14). Uit deze quick scan blijkt dat ter plaatse van het plangebied de volgende: beschermde soorten aanwezig kunnen zijn:

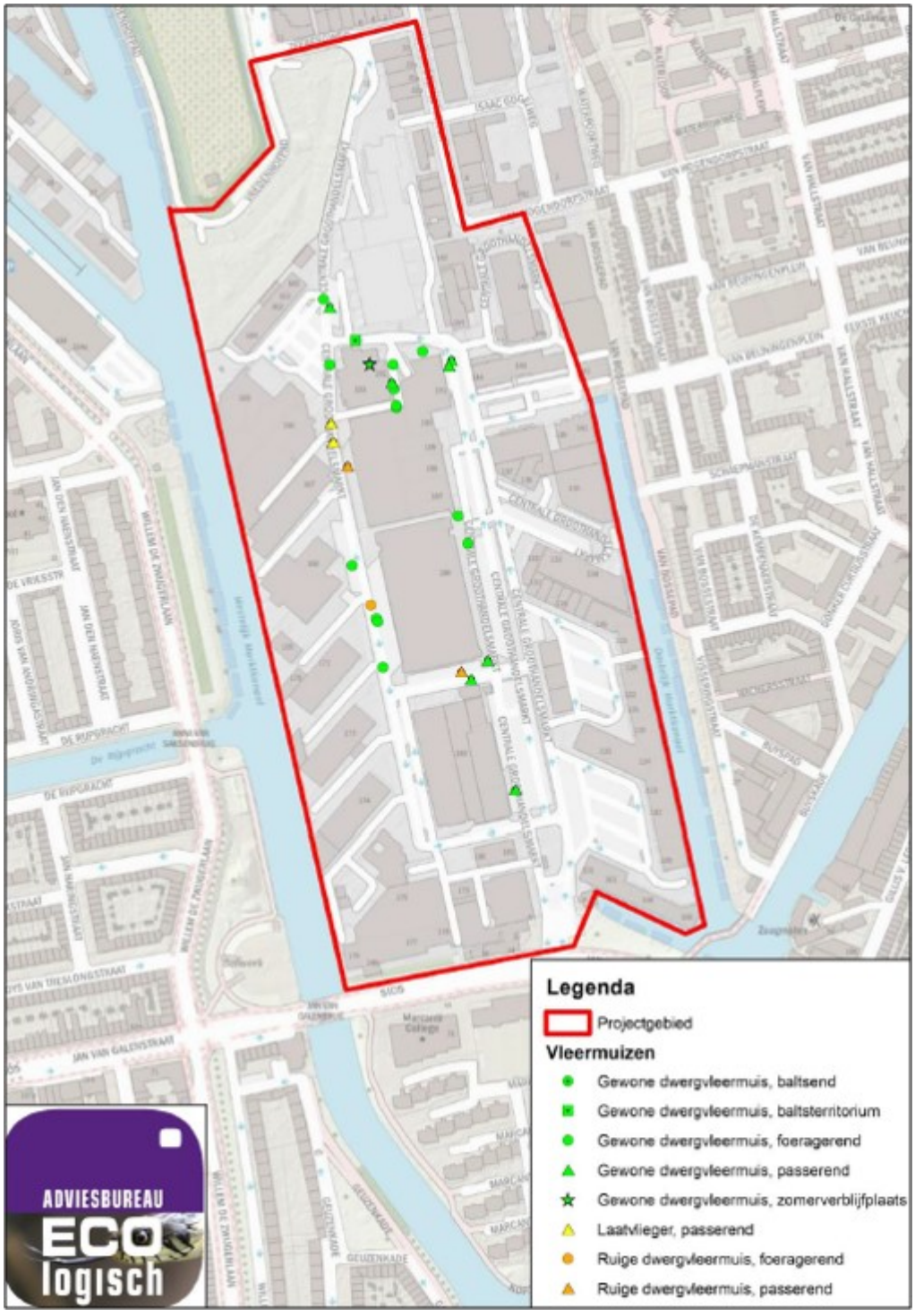
- Vleermuizen (diverse soorten);
- Algemene broedvogels;
- Rugstreeppadden.

Voor de vleermuizen en rugstreeppadden is naar aanleiding van de quickscan een (actualisatie van het) vervolgonderzoek uitgevoerd. Ook is nog specifiek onderzoek gedaan naar muurplanten, rekening houdend met de Gedragscode Flora- en faunawet van Amsterdam. Tenslotte is vanwege de ouderdom van de oorspronkelijke quick scan ecologie (2020) ook gekeken of de eerdere conclusies nog actueel zijn.

Vleermuizen

Eerder is al een onderzoek naar vleermuizen uitgevoerd. Omdat sindsdien het landelijk onderzoeksprotocol is gewijzigd is het onderzoek in 2021 geactualiseerd door adviesbureau E.C.O.Logisch (projectcode: AVVL2009, d.d. 26 augustus 2021, zie bijlage 15). Uit het onderzoek blijkt dat in het onderzoeksgebied één zomerverblijfplaats van de gewone dwergvleermuis is aangetroffen. Deze verblijfplaats bevindt zich in een scheur in de gevel van het Koelhuis en kan mogelijk door één of enkele individuen als winterverblijfplaats worden gebruikt onder zachte omstandigheden. Verder is er

een paarverblijfplaats (op basis van het baltsterritorium) aanwezig. Het baltsterritorium is in de buurt van de locatie van de zomerverblijfplaats waargenomen. Het is echter niet met zekerheid vast te stellen dat de paarverblijfplaats zich op dezelfde locatie als de zomerverblijfplaats bevindt.



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

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

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

Rugstreeppadden

Door Primum is nader onderzoek uitgevoerd naar rugstreeppadden (projectnummer 160200203, d.d. 12 augustus 2020, zie bijlage 16). Daaruit blijkt dat er geen rugstreeppadden zijn aangetroffen.

Muurplanten

Door adviesbureau E.C.O.Logisch is nader onderzoek uitgevoerd naar muurplanten (projectcode: AVVW2012, d.d. 21 oktober 2020, zie bijlage 17). Binnen het onderzoeksgebied zijn twee middels de Gedragscode Flora- en faunawet van Amsterdam beschermde soorten planten waargenomen, verdeeld over vier locaties. Het betreft in totaal negen exemplaren van de steenbreekvaren en zes exemplaren van de tongvaren. Overige beschermde planten zijn bij de inventarisatie niet waargenomen. De aangetroffen soorten bevinden zich deels binnen de grenzen van het voorliggende uitwerkingsplan. Bij de uitvoering van de werkzaamheden zal rekening worden gehouden met de groeiplaatsen van deze soorten doordat er tijdens de werkzaamheden wordt gewerkt conform de gedragscode Flora- en faunawet gemeente Amsterdam. Ook zal er voor de varens een ecologisch werkprotocol worden gebruikt, in combinatie met ecologische begeleiding waar nodig.

Actualisatie quick scan

De in 2020 uitgevoerde quick scan ecologie is inmiddels verouderd. Door Ecosprong is daarom een actualisatie uitgevoerd (kenmerk, d.d. 5 januari 2024, zie bijlage 18). Aan de hand van de literatuurgegevens en de huidige staat van FCA-terrein worden de volgende conclusies getrokken:

- Voor de soortgroepen grondgebonden zoogdieren, broedvogels, vissen, reptielen en ongewervelden is de situatie niet gewijzigd. Het voorkomen van beschermde soorten is uitgesloten.
- Voor vleermuizen is de bebouwing nog steeds geschikt. Het uitgevoerde nader onderzoek is tevens verlopen. In het jaar 2023 en 2024 zijn/worden nieuwe onderzoeken uitgevoerd (welke in de zomer van 2024 worden afgerond).
- Voor de soortgroep vaatplanten blijken nieuwe beschermde soorten zich binnen 3 km van het plangebied te bevinden. Echter is het plangebied ongeschikt voor deze soorten waardoor het voorkomen van beschermde vaatplanten uitgesloten is.
- Voor de soortgroep amfibieën blijken nieuwe beschermde soorten zich binnen 3 km van het plangebied te bevinden. Echter is het plangebied ongeschikt voor deze soorten waardoor het voorkomen van beschermde amfibieën uitgesloten is.
- Voor rugstreeppad is de situatie niet gewijzigd. Het uitgevoerde nader onderzoek blijft geldig.
- Voor de soortgroep vlinders en libellen geldt dat er twee soorten zijn, grote weerschijnvlinder en iepenpage, die kunnen voorkomen in de bomen in het talud langs de Jan van Galenstraat. De aanwezigheid van deze soorten dient onderzocht te worden.

Ten aanzien van het in 2023 gestarte nadere onderzoek naar vleermuizen geldt dat er tot op heden geen verblijfplaatsen zijn aangetroffen. Het nadere onderzoek wordt in juni 2024 afgerond. Het nadere onderzoek naar grote weerschijnvlinder en iepenpage wordt momenteel uitgevoerd en zal eveneens medio juni 2024 zijn afgerond. Gelet op de eerdere en tussentijdse resultaten is het aannemelijk dat de Wet natuurbescherming geen belemmering vormt de uitvoering van het voorliggende uitwerkingsplan.

4.10.2 Gebiedsbescherming

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

Door Aveco de Bondt is aan de hand van een AERIUS-berekening onderzoek naar stikstofdepositie uitgevoerd (projectnummer 230308, d.d. 9 november 2023, zie bijlage 19). In het onderzoek is op basis van het voorgenomen plan berekend dat de stikstofemissie 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 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 alleen worden afgeweken nadat er een actueel onderzoek is uitgevoerd dat is gebaseerd op een gewijzigde fasering en/of een werkwijze met niet (volledig) elektrisch aangedreven kranen. Uit het geactualiseerde onderzoek dient te blijken dat dit niet leidt tot significante negatieve effecten.

4.11 Cultuurhistorie en archeologie

4.11.1 Cultuurhistorie

In het plangebied van het uitwerkingsplan bevindt zich geen te behouden cultuurhistorisch waardevol element. Wel grenst het uitwerkingsplan aan de als rijksmonument aangewezen Centrale Markthal en brug 382. Het als gemeentelijk monument aangewezen Koelhuis met muurschildering van Keth Haring ligt circa 200 meter ten noorden van het uitwerkingsplan. Op iets meer dan 200 meter afstand ten oosten van het uitwerkingsplan bevindt zich verder nog het als rijksmonument aangewezen houtzaagmolencomplex 'De Otter'. In deze paragraaf zal nader op deze in de omgeving gelegen cultuurhistorisch waardevolle elementen in worden ingegaan.

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

Centrale Markthal

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



Afbeelding: de Centrale Markthal

De buiten het plangebied gelegen Centrale Markthal zal zoveel mogelijk in oude luister worden hersteld. Door de open ruimte van de Marktweide voor de Centrale Markthal krijgt de hal een gezicht aan de Jan van Galenstraat en zal vanuit diverse posities goed zichtbaar worden. Het voorliggende uitwerkingsplan heeft positieve gevolgen voor de zichtbaarheid van het bestaande rijksmonument, zowel via zichtlijnen vanaf de Jan van Galenstraat als vanuit zones ten zuiden en direct ten westen van de hal. Deze zones zullen worden ingericht als openbare ruimte en vrij blijven van gebouwen of andere verstorende bebouwing. Het voorliggende uitwerkingsplan heeft zodoende geen negatieve gevolgen voor de als rijksmonument aangewezen Centrale Markthal.

Brug 382

De brug is in 1931-1933 ontworpen door P.L. Kramer in de stijl van de Amsterdamse School en in 1935 gebouwd. Het beeldhouwwerk is naar ontwerp van Kramer zelf en van Jaap Kaas en Hildo Krop. De betonnen en met bakstenen beklede basculebrug ligt in de oost-west verbindingslijn van de Jan van Galenstraat. Aan de noordwestelijke oever bevindt zich een plantsoen in de vorm van een halve cirkel (aan de overzijde van het kanaal).

De brug is van algemeen belang vanwege de architectuurhistorische en typologische waarde, vanwege de expressionistische vormgeving van de brug en vanwege het rijke bouwbeeldhouwwerk. De brug heeft stedenbouwkundige waarde vanwege de beeldbepalende ligging over het Westelijk Marktkanaal en de relatie met het aangrenzende plantsoen.

Het uitwerkingsplan leidt er toe dat er een gebouw nabij de brug wordt gebouwd maar dat heeft verder geen gevolgen voor het monumentale karakter van de brug. Het gebouw bevindt zich op een afstand van circa 17 meter van de brug.

Koelhuis met muurschildering Keith Haring

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

afstand van het plangebied van het voorliggende uitwerkingsplan. Het voorliggende uitwerkingsplan heeft geen gevolgen voor het als gemeentelijk monument aangewezen Koelhuis en de zichtbaarheid van de muurschildering van Keith Haring.

Houtzaagmolencomplex 'De Otter'

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



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

De nieuwbouw in het plangebied van het voorliggende uitwerkingsplan komt op een afstand van minimaal 220 meter van het houtzaagmolencomplex. Het zicht vanaf de Jan van Galenstraat op het houtzaagmolencomplex zal vanwege de voorgenomen herontwikkeling van het FCA-terrein tot woongebied (zowel westelijk als oostelijk deel) verbeteren doordat de afstand tot de bebouwing in het toekomstige woongebied zal toenemen ten opzichte van de huidige situatie met bedrijfsbebouwing tot op de kade van het Oostelijk Marktkanaal. Vanwege de ligging van het woongebied ten opzichte van de molen zijn gevolgen voor de windvang van de molen niet op voorhand uit te sluiten.

Voor molens in stedelijk gebied gelden geen wettelijke regelingen of normen voor het hanteren van een zogenaamde molenbiotoop en/of andere maatregelen ter bescherming van de windsituatie van een

molen. De in paragraaf 3.3 van de toelichting van het moederbestemmingsplan beschreven Leidraad Landschap en Cultuurhistorie (2010) van de provincie is vervangen door de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie 2018. Uit deze Leidraad volgt dat een molenbiotoop vrijwaringszone alleen geldt voor molens in het landelijk gebied. Molen De Otter is gelegen in stedelijk gebied zodat er geen vrijwaringszone van toepassing is op grond van deze Leidraad.

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

- Onderzoeken afname aantal draaiuren molen

Om inzicht in de afname van het aantal draaiuren van de molen te krijgen is in eerste instantie door Peutz een indicatieve studie verricht naar de invloed van het plan voor het gehele woongebied op de windvang van de molen (rapportnummer O 16238-2-RA-004, d.d. 30 november 2020, zie bijlage 20). 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 echter alleen mogelijk met een aanvullende studie, zoals een windtunnelonderzoek.

Marktkwartier heeft besloten om, aanvullend op het indicatieve onderzoek van Peutz en mede gezien een door de eigenaar van de molen ingebracht onderzoek van Windsafe, door Peutz een integrale windvanganalyse uit te laten voeren door middel van een windtunnelonderzoek (rapportnummer OB 16238-3-RA-004 d.d. 28 mei 2024, zie bijlage 21). Hiermee kan nauwkeuriger inzicht worden verkregen in de windeffecten van de nieuwbouw op de molen. In de analyse zijn meerdere varianten onderzocht ten opzichte van de referentie situatie. De referentie situatie is de situatie met de feitelijke bebouwing in de omgeving van de molen vóór aanvang sloop Food Center Amsterdam. De effecten van deze varianten ten opzichte van de referentie situatie is daarbij beschouwd voor de relevante onderdelen windsnelheidscoëfficiënt, jaargemiddelde windsnelheid, balans windbelasting, turbulentie-intensiteit en tenslotte de theoretisch bruikbare wind voor molenfuncties 'draaien' en 'zagen'.

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

theoretisch bruikbare wind voor molen De Otter vast te stellen per variant.

Voor het voorliggende uitwerkingsplan zijn, naast de referentie situatie, de volgende 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 waarbij ter plaatse van de 4e Uitwerking uit is gegaan 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 waarbij het gebouw S1 in de 3e Uitwerking is teruggebracht tot de basishoogte (18 m) en het meest zuidoostelijke hoogteaccent in de 4e Uitwerking eveneens is teruggebracht tot de basishoogte.

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 bedraagtvoor de molenfunctie 'zagen'. Als uit wordt gegaan van de invulling volgens het Beeldkwaliteitsplan (variant 1) dan bedraagt de theoretisch bruikbare wind 357 uren per maand voor de molenfunctie 'draaien' en 74 uren per maand voor de molenfunctie 'zagen'. In de situatie waarbij voor de invulling van de 4e Uitwerking rekening wordt gehouden met de aanpassing na overleg omgeving (variant 2) dan is er sprake van een nagenoeg vergelijkbare theoretisch bruikbare wind, namelijk 356 uren per maand voor de molenfunctie 'draaien' en 75 uren per maand voor de molenfunctie 'zagen'. Als uit wordt gegaan van de situatie dat het oostelijk deel van het woongebied niet of later wordt gerealiseerd (variant 3) dan is de theoretisch bruikbare wind 407 uren per maand voor de molenfunctie 'draaien' en 89 uren per maand voor de molenfunctie 'zagen'. In de situatie dat het 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'.

- Minimaal aantal draaiuren

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

- Niet onaanvaard negatief

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 geadviseerde minimum aantal draaiuren.

Gelet hierop is de vermindering van de theoretisch bruikbare wind ten opzichte van de referentie situatie 70 uren per maand) dan ook niet onaanvaardbaar negatief, mede gezien het feit dat:

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

In deze afweging houdt het college ook rekening met het belang van de bouw van maximaal 1.700 woningen in het woongebied. Een alternatieve stedenbouwkundige invulling van het terrein zonder gevolgen voor de molen is niet mogelijk. Vanwege onder meer de uitwerkingsregel dat er rekening dient te worden gehouden met een zichtlijn vanaf de Jan van Galenstraat op de zuidgevel van de Centrale Markthal dient een groot deel van het middendeel van het woongebied namelijk vrij te blijven van bebouwing. De resterende delen van het woongebied worden daardoor intensiever bebouwd om plek te bieden aan de maximaal 1.700 woningen. Dit leidt tot een basishoogte van circa 18 meter met hoogteaccenten. Deze hoogteaccenten leiden niet tot een relevante vermindering van de windvang van de molen, zoals blijkt uit de in het windtunnelonderzoek onderzochte variant waarbij twee relevante hoogteaccenten zijn weggelaten (variant 5, zijnde hoogteaccent S1 in het westelijk deel van het woongebied en het zuidoostelijke hoogteaccent in het oostelijk deel van het woongebied). Uit het onderzoek blijkt dat het laten vervallen van deze twee hoogteaccenten slechts een beperkt effect heeft op de theoretisch bruikbare wind van de molen (18 uren per maand). Het schrappen van de twee hoogteaccenten zou echter wel ten koste gaat van circa 90 woningen (35 woningen bij hoogteaccent S1 en circa 55 woningen bij het zuidoostelijke hoogteaccent in het oostelijk deel van het woongebied).

4.11.2 Archeologie

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

In het woongebied is ondergrondse bebouwing voorzien. Deze kelders worden groter dan 10.000 m². Uit de archeologische waardestelling van Monumenten en Archeologie (QS 16-030, d.d. 9 februari 2016, zie bijlage 22) blijkt dat de verwachting voor het gehele plangebied van het bestemmingsplan inmiddels is bijgesteld naar negatief. Er hoeft daarom geen verder archeologisch onderzoek plaats te vinden. Wel geldt conform de Monumentenwet/Erfgoedwet een vondstmeldingsplicht tijdens de uitvoering van werkzaamheden.

4.12 Hoogbouweffectrapportage

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

Het belangrijkste doel van het Amsterdamse hoogbouwbeleid is een zorgvuldige inpassing van hoogbouwinitiatieven in de bestaande structuren van de stad. In de hoogbouwnota wordt aangegeven voor welke hoogbouwplannen dit geldt en wanneer een hoogbouweffectrapportage (HER) nodig is. De HER is een rapportage waarin alle relevante effecten van hoogbouw, zoals windhinder en

schaduwwerking, worden onderzocht, maar die vooral is bedoeld om de effecten van een plan op het stedelijk landschap in beeld te brengen. Vanwege de ligging in een zone van twee kilometer rondom het UNESCO-gebied dient in dit geval ook de inpassing van hoogbouw te worden beoordeeld op eventuele inbreuk op het werelderfgoedgebied.

In het kader van beoogde herontwikkeling tot woongebied met diverse hoogteaccenten heeft Mecanoo architecten een HER uitgevoerd (d.d. 26 juni 2019, zie bijlage 23). Ook is in het kader van de HER door DGMR gekeken naar het windklimaat. In de HER is onder meer ingegaan op de stedenbouwkundige inpassing, de landschappelijke inpassing alsmede het effect op het werelderfgoed, de bezonning en het windklimaat. Deze onderwerpen worden in de navolgende subparagrafen nader omschreven.

4.12.1 Stedenbouwkundige inpassing

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

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

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

- Aan de westzijde is er een afstand van minimaal 120 meter van de grens van het toekomstige woongebied tot bestaande woongebouwen door de aanwezigheid van de Willem de Zwijgerlaan, de groenzone langs de kade en het Westelijk Marktkanaal. Aan de oostzijde is de afstand tussen de grens van het toekomstige woongebied en de bestaande woongebouwen kleiner dan aan de westzijde, maar ook hier is er water in de vorm van een kanaal aanwezig (Oostelijk Marktkanaal) en ook de Visseringstraat draagt bij aan de onderlinge afstand. De onderlinge afstand tot de woongebouwen bedraagt aan deze zijde minimaal 50 meter. De woonboten in het Oostelijk Marktkanaal bevinden zich op minimaal 25 meter.
- De nieuw te realiseren bebouwing in het woongebied zal zowel aan de west- als de oostzijde nog van het water worden gescheiden door de realisatie van openbare kades. Deze krijgen een breedte van minimaal 10 meter. De toekomstige woonbebouwing ligt door de openbare kades verder terug dan de huidige bedrijfsbebouwing op FCA en de voorziene hogere bebouwing van maximaal 35-37 meter wordt alleen in de wandbebouwing gerealiseerd. Gelet op de stedenbouwkundige opzet en de onderlinge afstanden leidt de nieuwe bebouwing in het toekomstige woongebied niet tot onaanvaardbare privacyvermindering of een onaanvaardbare beperking van het uitzicht van de woongebouwen en woonboten ten oosten en westen van het FCA.
- Aan de zuidzijde wordt toekomstig woongebied van de bestaande woningen aan die kant gescheiden door de Jan van Galenstraat en aangrenzende openbare ruimte. De onderlinge afstand bedraagt minimaal 40 meter. Als gevolg van de nieuwe bebouwing in het toekomstige woongebied

neemt de bebouwingshoogte toe, maar de onderlinge afstand en de aanwezigheid van de Jan van Galenstraat zorgt niet voor een onaanvaardbare privacyvermindering of een onaanvaardbare beperking van het uitzicht voor de woonbebouwing ten zuiden van het FCA. De nieuwe bebouwing blijft met een bouwhoogte van maximaal 35-37 meter ver beneden de bebouwingshoogte van de bestaande piramide vormige bebouwing aan de overzijde van de Jan van Galenstraat.

4.12.2 Landschappelijke inpassing en effect op werelderfgoed

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

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

4.12.3 Bezonning

Om inzicht te krijgen in de gevolgen van het plan voor de bezonning en de schaduweffecten is met behulp van een 3D-computermodel een simulatie gemaakt. Op drie verschillende data in het jaar is op drie tijdstippen een projectie van de schaduwen berekend (21 maart staat gelijk aan 21 september).

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

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). Deze schaduw is een gevolg van de beoogde bebouwing in het oostelijk deel van het woongebied (4e Uitwerking). De beoogde bebouwing in het voorliggende uitwerkingsplan (3e Uitwerking) heeft vanwege de onderlinge afstand geen schaduweffecten op de bestaande bebouwing in de omgeving. Wel kunnen er in de ochtend mogelijk enige effecten optreden bij de tijdelijke ligplaatsen bij de speelvoorziening aan de westkade van het Westelijk Marktkanaal. Het gaat hier echter om tijdelijke ligplaatsen waardoor deze schaduweffecten aanvaardbaar worden geacht.

4.12.4 Wind

Om in een vroeg stadium een eerste inzicht te verkrijgen in het windklimaat in en rondom het toekomstige woongebied is door DGMR een windhinderonderzoek opgesteld (zie bijlage bij de HER). Het doel van dit windhinderonderzoek is de impact van het windklimaat op het ontwerp van de omgeving inzichtelijk te maken en zo inzicht te krijgen in de mogelijke windhinder rondom gebouwen. De resultaten zijn beoordeeld volgens de criteria gesteld in de NEN 8100:2006 nl 'Windhinder en windgevaar in de gebouwde omgeving'.

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. Wel zijn er enkele aandachtspunten:

- De oost-westgerichte langzaamverkeersroute zal aan de westkant een matig windklimaat hebben voor slenteren vanwege met name de zuidwestenwind. De meest effectieve maatregelen zijn lokale maatregelen als groenvoorzieningen (bomen of bosschages) en bankjes met geïntegreerde afscherming. Deze maatregelen zijn het meest effectief in het westelijk deel van deze zone en voor de Markthal.
- De centrale entree van het woongebied zal aan de Jan van Galenstraat vanwege met name de zuidwestenwind een matig windklimaat hebben voor langdurig zitten. Lokale maatregelen als groenvoorzieningen (bomen of bosschages) en bankjes met geïntegreerde afscherming zijn gunstige maatregelen.
- Onderdoorgangen in de wandbebouwing zijn een blijvend aandachtspunt indien hier entrees of commerciële voorzieningen worden gerealiseerd.

Mede naar aanleiding van enkele aanpassingen in de hoogteaccenten in het oostelijk deel van het woongebied zal het windhinderonderzoek nog worden geactualiseerd. Deze actualisatie zal worden verwerkt in het uitwerkingsplan voor het oostelijk deel van het woongebied. De verwachting is dat de aanpassingen in de hoogteaccenten geen relevante invloed hebben op het windklimaat.

4.12.5 Beoordeling en conclusie

Gelet op de hiervoor beschouwde onderwerpen stedenbouwkundige inpassing, landschappelijke inpassing alsmede het effect op het werelderfgoed, de bezonning en het windklimaat kan worden geconcludeerd dat de in het woongebied beoogde hoogbouw (30 meter of meer) passend is op deze locatie. Als gevolg van het plan ontstaat er geen nadelige invloed op de bijzondere waarden van het werelderfgoed aangezien de hoogteaccenten vanuit het UNESCO-gebied niet zichtbaar zullen zijn. In de omgeving is het nieuwe plan wel meer zichtbaar, alhoewel de bebouwing in veel gevallen grotendeels wegvalt door tussengelegen bebouwing en/of bomen. De nieuwe bebouwing heeft echter geen nadelig effect op het stadslandschap en de stedenbouwkundige structuur. Op het gebied van bezonning en wind treden er wel wat effecten op maar deze effecten zijn aanvaardbaar in een stedelijk gebied als het onderhavige. Het ontwerp voor het woongebied levert geen windgevaar op en er zal in het geheel sprake zijn van een goed/acceptabel windhinderklimaat.

4.13 M.e.r.-beoordeling

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

4.14 Behoefte

Op 1 juli 2017 is het Besluit ruimtelijke ordening aangepast. Teneinde een zorgvuldig ruimtegebruik te stimuleren dient bij het mogelijk maken van een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' gemotiveerd te worden dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een behoefte. Uitgangspunt daarbij is benutting van beschikbare gronden in bestaand stedelijk gebied. Het uitwerkingsplan heeft ten opzichte van het geldende bestemmingsplan geen extra programma tot gevolg zodat er geen gevolgen zijn voor de behoefte. Bovendien blijkt uit de gegevens van de provincie dat de woningaantallen voor het uitwerkingsplan onderdeel uitmaken van de harde plancapaciteit (zie subparagraaf 3.2.2) waarvoor regionale afstemming niet meer nodig is.

4.15 Duurzaamheid

4.15.1 Algemeen

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

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

4.15.2 Energie

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

4.15.3 Mobiliteit

Wandelen en fietsen is geborgd in de ontwikkeling van het gebied, en het plangebied is goed bereikbaar met het OV. Het faciliteren van duurzame mobiliteit is noodzakelijk voor een toekomstbestendige ontwikkeling. De bedrijven onderzoeken de haalbaarheid van gezamenlijke, duurzame logistiek en afvalinzameling. Voor bezoekers en bewoners wordt elektrisch laden gefaciliteerd in parkeerkelders en op het parkeerdek. De infrastructuur hiervoor wordt ontwikkeld in een smart electric grid (SEG) om de capaciteitsvraag op het net in balans te houden met de rest van de stad.

4.15.4 Grondstoffen

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

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

4.15.5 Water en groen

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

4.15.6 Gezondheid

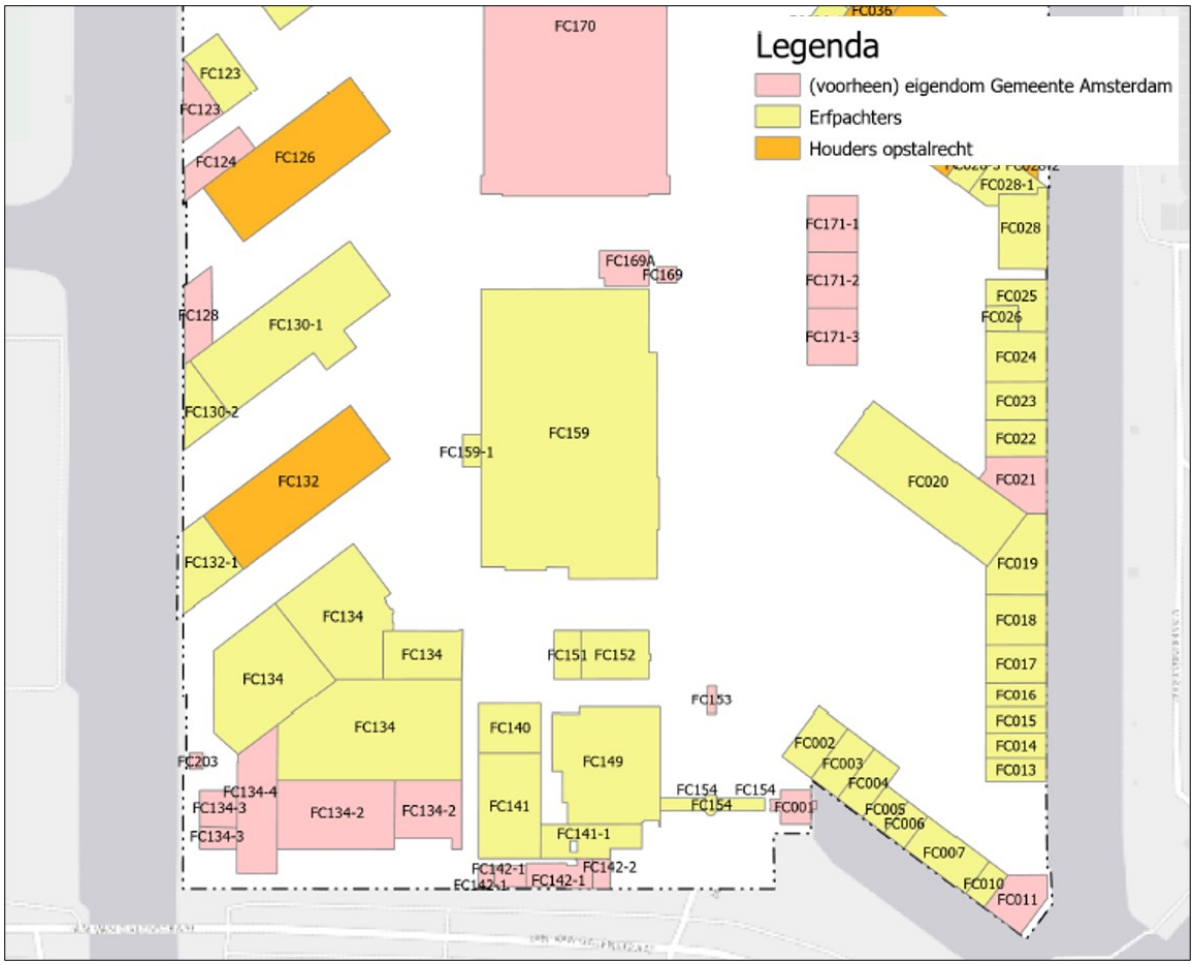
De groene omgeving en openbare ruimte nodigt uit tot ontspanning, wat belangrijk is voor welbevinden en een gezonde levensstijl. Door natuurinclusief ontwerpen en bouwen wordt de natuurbeleving versterkt. Dit wordt gerealiseerd door nestkasten voor vogels en insecten aan gevels. Ecologisch en natuurvriendelijk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

Hoofdstuk 5 Uitvoerbaarheidsaspecten

5.1 Economische uitvoerbaarheid

5.1.1 Eigendom

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



Afbeelding: eigendomssituatie ter plaatse van het plangebied van het uitwerkingsplan

5.1.2 Financiële uitvoerbaarheid

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

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

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

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

5.2.1 Participatie

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

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

5.2.2 Vooroverleg artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening

Over het voorontwerp uitwerkingsplan zal conform artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) schriftelijk overleg plaatsvinden met de volgende instanties:

1. Waternet;
2. Brandweer Amsterdam Amstelland;
3. Liander.

De instanties als genoemd onder 2 en 3 hebben schriftelijk gereageerd waarbij Liander heeft aangegeven geen opmerkingen op het plan te hebben. Van de instantie onder 1 is geen reactie ontvangen zodat verondersteld mag worden dat deze instantie geen opmerkingen heeft. De ontvangen inzending is hierna samengevat weergegeven en voorzien van een gemeentelijke reactie.

Brandweer Amsterdam-Amstelland

De brandweer heeft geen opmerkingen ten aanzien van externe veiligheid aangezien dat aspect niet speelt in het plangebied. Wel vraag de brandweer aandacht voor een goede bereikbaarheid en adequate waterwinning ten behoeve van de brandweer. Voor informatie over een toereikende bereikbaarheid en voldoende bluswatervoorziening wordt verwezen naar de Handreiking Bluswatervoorziening en bereikbaarheid van Brandweer Nederland 2019 en het Bouwbesluit 2012. Verzocht wordt om bij de nadere uitwerking van het plan de bereikbaarheid en bluswatervoorzieningen met de brandweer af te (laten) stemmen, al dan niet via advisering op de WABO activiteit bouwen.

Reactie gemeente

Onder dankzegging voor de verrichte toetsing leidt de reactie niet tot aanpassing van het uitwerkingsplan aangezien een goede bereikbaarheid en adequate waterwinning ten behoeve van de brandweer niet via een uitwerkingsplan geregeld kunnen worden. Bij de inrichting van de openbare ruimte zal rekening worden gehouden met de door de brandweer gevraagde goede bereikbaarheid en adequate waterwinning.

5.2.3 Advies stadsdeel West

Het voorontwerp wijzigingsplan is ter advisering voorgelegd aan het dagelijks bestuur (DB) van stadsdeel West. Het DB heeft op 8 maart 2022 een positief advies uitgebracht aan B&W over het voorontwerp van de 3e uitwerking, waarbij wordt geadviseerd om bewoners te betrekken bij het plan openbare ruimte en de uitvoering van de bruggen voor de fietsers en voetgangers. Verder vraagt het DB om aandacht voor Molen de Otter en verzoekt om een periodiek overleg met de stadsdeelcommissie en bewoners met transparante informatie over de ontwikkelingen op het FCA.

Inmiddels is de nieuwe stadsdeelcommissie West door de ontwikkelaar Marktkwartier geïnformeerd over het planproces met een rondleiding ter plaatse. Er is daarbij ook uitleg gegeven over het geluidsvraagstuk. In oktober wordt een informatiebijeenkomst voor omwonenden en bedrijven georganiseerd. Er is inmiddels ook overleg tussen de ontwikkelaar en Molen de Otter. Verder gaat Marktkwartier op basis van het masterplan openbare ruimte, de omgeving betrekken bij het verder uitwerken van de maaiveldplannen. Dat zal dit jaar nog opgestart worden.
Ook bij het ontwerp van de bruggen wordt de omgeving in de gelegenheid gesteld om mee te denken. Er is hiervoor nog geen planning bekend.

5.2.4 Zienswijzen op ontwerpuitwerkingsplan

Overeenkomstig het bepaalde in de Wet ruimtelijke ordening (hierna: Wro) heeft de ontwerpuitwerking met de daarop betrekking hebbende stukken 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.

In totaal zijn er 25 zienswijzen ingediend. Deze zienswijzen zijn kort samengevat en inhoudelijk beantwoord in de Nota van Beantwoording zienswijzen. Daar waar zienswijzen gegrond zijn en tot wijziging van het ontwerpuitwerkingsplan (en daarmee tot gewijzigde vaststelling van het uitwerkingsplan) leiden, is dat in de beantwoording vermeld. De Nota van Beantwoording, met de daarbij gevoegde bijlagen, maakt integraal onderdeel uit van het te nemen besluit over de vaststelling van het uitwerkingsplan.

Hoofdstuk 6 Juridische planbeschrijving

6.1 Algemeen

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

a. *het uitwerkingsplan mag uitsluitend kelders dieper dan 1 meter onder peil mogelijk maken indien uit geohydrologisch onderzoek blijkt dat de betreffende kelders geen negatieve effecten hebben op de grondwaterstanden danwel de eventuele negatieve effecten door toepassing van maatregelen voorkomen kunnen worden*: In het uitwerkingsplan is binnen één zone een kelder toegestaan. Voor deze kelder, almede de kelder in de oostelijke helft van het woongebied en de kelder in het bedrijvendeel is geohydrologisch onderzoek uitgevoerd (zie subparagraaf 4.9.6). Uit het onderzoek blijkt dat de kelders geen negatieve effecten hebben op de grondwaterstanden. Er wordt daarmee voldaan aan de uitwerkingsregel onder a. Ook voldoen de kelders aan de regels die zijn gesteld in de op 7 oktober 2021 vastgestelde parapluherziening 'Grondwaterneutrale Kelders'.
b. *het uitwerkingsplan mag uitsluitend gebouwen hoger dan 30 meter mogelijk maken indien uit een hoogbouweffectrapportage blijkt dat de betreffende bouwhoogte ruimtelijk inpasbaar is*: In het uitwerkingsplan zijn door middel van maatvoeringsvlakken zones aangegeven waar een bouwhoogte van meer dan 30 meter is toegestaan. In verband met deze zones is een hoogbouweffectrapportage uitgevoerd (zie paragraaf 4.12) waaruit blijkt dat dergelijke bouwhoogtes ruimtelijk goed inpasbaar zijn. Er wordt daarmee voldaan aan de uitwerkingsregel onder b.
c. *het uitwerkingsplan mag niet leiden tot een onaanvaardbare negatieve invloed op de windsituatie bij houtzaagmolen 'De Otter' aan de Gillis van Ledenberchstraat 78A*: In het kader van het voorliggende uitwerkingsplan en het eveneens in voorbereiding zijnde uitwerkingsplan voor het oostelijk deel van het woongebied is in eerste instantie een indicatieve studie verricht naar de invloed van het plan voor het woongebied op de windvang van de molen. Naar aanleiding daarvan en onderzoek door de eigenaar van de molen is een windtunnelonderzoek uitgevoerd (zie paragraaf 4.11.1). Uit de verrichte onderzoeken blijkt dat de plannen voor het woongebied weliswaar tot afname van wind leiden maar de vermindering van de theoretisch bruikbare wind is niet onaanvaardbaar negatief, mede gezien het feit dat de molen (1) geen commercieel bedrijf is dat moet zagen voor de houtmarkt en (2) de molen is gelegen is in een zeer stedelijke omgeving. Uit jurisprudentie blijkt dat voor de molen enkele tientallen draaiuren per maand nodig zijn. Na realisatie van het beoogde woongebied zullen er per maand gemiddeld meer dan enkele tientallen draaiuren overblijven waarmee dus ruim wordt voldaan aan het geadviseerde minimum aantal draaiuren. Het voorliggende uitwerkingsplan bevindt zich bovendien op een afstand van circa 220 meter van de molen. Het uitwerkingsplan is daarmee op ruime afstand gelegen van de houtzaagmolen. Gelet op deze argumenten wordt er voldaan aan de uitwerkingsregel onder c.
d. *in het uitwerkingsplan dient rekening te worden gehouden met een zichtlijn vanaf de Jan van Galenstraat op de zuidgevel van het rijksmonument Centrale Markthal (monumentnummer: 526739)*: In het uitwerkingsplan is de wigvormige ruimte van de Marktweide vanaf de Jan van Galenstraat richting de zuidgevel van de Centrale Markthal vastgelegd door de bestemmingen ' Groen', 'Verkeer - 1' en 'Verkeer - 2'. Binnen deze bestemmingen zijn geen gebouwen toegestaan ter plaatse van de wigvormige zone. Door de open ruimte van de Marktweide voor de Markthal zal de Markthal vanuit diverse posities goed zichtbaar worden, met name vanaf de oostkant van de Jan van Galenstraat. Bovendien dient een deel van het gebouw aan de oostzijde van het plangebied tussen maaiveld en een hoogte van 8 meter vrij te blijven van bebouwing. Daardoor is op ooghoogte ook nog zicht mogelijk onder het gebouw door richting de Centrale Markthal. In het uitwerkingsplan is zodoende een ruim, vrij zicht vanaf de Jan van Galenstraat op de zuidgevel van de Centrale Markthal geborgd.

e. *in het uitwerkingsplan dient rekening te worden gehouden met de richtafstanden (grootste afstand) als bedoeld in Bijlage 1 van de regels van het bestemmingsplan (Staat van bedrijfsactiviteiten - bedrijventerrein), met dien verstande dat de richtafstand één categorie lager mag zijn vanwege de ligging in gemengd stedelijk gebied:* In het kader van het uitwerkingsplan is beoordeeld hoe de bedrijvigheid zich in vergelijking met omliggende woningen en woonschepen verhoudt tot de richtafstanden (zie paragraaf 4.4). Naar aanleiding daarvan is voor het aspect geluid onderzocht of er sprake is van een goed woon- en leefklimaat. Daar is sprake van, mits er vanwege geluid enkele bron- en overdrachtsmaatregelen worden uitgevoerd (zoals het plaatsen van diverse geluidschermen). Om te waarborgen dat de bron- en overdrachtsmaatregelen daadwerkelijk worden uitgevoerd zijn in de regels van de uitwerkingsplannen voor het bedrijvendeel diverse voorwaardelijke verplichtingen opgenomen.
f. *in het uitwerkingsplan dient rekening te worden gehouden met voldoende parkeergelegenheid zoals bedoeld in de gemeentelijke parkeernota's 'Nota Parkeernormen Auto' en 'Nota Parkeernormen Fiets en Scooter', met dien verstande dat ook rekening wordt gehouden met voldoende parkeergelegenheid voor de op grond van artikel 4 van het geldende bestemmingsplan toegestane functies in de Centrale Markthal, tenzij hiervoor buiten het plangebied van het uitwerkingsplan wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid*: In het uitwerkingsplan is, net als in het geldende bestemmingsplan, een dynamische verwijzing opgenomen naar de parkeernormen in het gemeentelijk parkeerbeleid. In paragraaf 4.2 is nader ingegaan op parkeren. Daaruit blijkt dat er voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd.
g. *indien binnen een zone van 50 meter vanaf de bestemming Water - 2 woningen worden gerealiseerd dient in het uitwerkingsplan voor de betreffende zone rekening te worden gehouden met openbare kades langs het Oostelijk Marktkanaal, waarbij de openbare kades een breedte van minimaal 10 meter vanaf de bestemming Water - 2 dienen te hebben*: In het uitwerkingsplan worden woningen mogelijk gemaakt binnen 50 meter van de bestemming 'Water - 2'. De zone langs het Marktkanaal is in het uitwerkingsplan bestemd ten behoeve van de inrichting als openbare kade. Binnen de zone van 10 meter vanaf het kanaal zijn geen gebouwen toegestaan.
h. *het bouwen van woningen en andere geluidgevoelige gebouwen is uitsluitend toegestaan indien de gevels die zijn gelegen binnen de geluidzones voor wegen:*
    1. *een geluidbelasting ten gevolge van elk van deze zones ondervinden die lager of gelijk is aan de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting (voorkeursgrenswaarde) dan wel de vastgestelde hogere waarde, of;*
    2. *als dove gevel als bedoeld in artikel 1 b vierde lid Wet geluidhinder worden uitgevoerd voor zover de geluidsbelasting op de betreffende gevel hoger is dan de vastgestelde hogere waarde, dan wel dat de gevel wordt voorzien van een vliesgevel of andere vergelijkbare maatregel die de geluidsbelasting op de gevel kan terugbrengen tot maximaal de vastgestelde hogere waarde:* zoals ook blijkt uit paragraaf 4.3 dienen de zuidelijke gevels van de woongebouwen langs de Jan van Galenstraat in beginsel als een dove gevel te worden uitgevoerd vanwege de geluidsbelasting door het wegverkeer op de Jan van Galenstraat. Voor andere woningen zijn geen hogere grenswaardes nodig aangezien zowel de Jan van Galenstraat als de Willem de Zwijgerlaan per 8 december 2023 een maximum snelheid hebben van 30 km/u. .
i. *er wordt naar gestreefd om zoveel mogelijk woningen te voorzien van een stille zijde*: alle woningen in het plangebied zullen conform een in het uitwerkingsplan opgenomen regel worden voorzien van een stille zijde, eventueel door toepassing van gebouwmaatregelen (zoals verglaasde balkons).
j. *het uitwerkingsplan voorziet in een voor auto- en vrachtverkeer geschikte verkeersontsluiting met een minimale breedte van 6 meter tussen het plandeel met de bestemming Bedrijventerrein - Uit te werken en de Jan van Galenstraat dan wel het uitwerkingsplan belemmert een dergelijke ontsluiting niet*: In het uitwerkingsplan is door middel van de bestemming 'Verkeer - 1' een voor auto- en vrachtverkeer geschikte verkeersontsluiting mogelijk gemaakt tussen het nieuwe bedrijvendeel van FCA en de Jan van Galenstraat. De betreffende bestemming heeft binnen het uitwerkingsplan een breedte van circa 14 meter en biedt daarmee voldoende ruimte voor een weg met een breedte van minimaal 6 meter.

k. *het uitwerkingsplan voorziet in een oost-westverbinding voor fietsers en voetgangers dan wel belemmert een dergelijke verbinding niet*: In het uitwerkingsplan is de toekomstige oost-westverbinding voor langzaamverkeer, voor zover deze is gelegen binnen het plangebied, bestemd als 'Verkeer - 1' en 'Verkeer - 2'. Binnen deze laatste bestemming is geen auto- of vrachtverkeer toegestaan.

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

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

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

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

p. Voor de gebouwen geldt een maximum bouwhoogte zoals aangegeven op de verbeelding (18 meter). In de bouwregels is bepaald dat voor 10% van de gronden ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - hoogte-accenten 35 meter' een maximale bouwhoogte van 35 meter is toegestaan. Het aanduidingsvlak in het geldende bestemmingsplan heeft na de inwerkingtreding van de partiële herziening een oppervlak van 81.055,2 m². Dat betekent dat binnen het gehele woongebied maximaal 8.105,5 m² tot 35 meter mag worden bebouwd. Het voorliggende uitwerkingsplan heeft betrekking op een deel van het betreffende aanduidingsvlak uit het geldende bestemmingsplan. In het voorliggende uitwerkingsplan is in totaal 4.702,9 m² aan gebouwen tot 35 meter mogelijk gemaakt. Dat betekent dat er voor het resterende deel van het woongebied nog 3.402,6 m² aan gebouwen tot 35 meter mogelijk is. Opgemerkt wordt dat deze regel geen betrekking heeft op gebouwen hoger dan 18 meter na toepassing van de algemene afwijkingsbevoegdheid. Via deze algemene afwijkingsbevoegdheid kan de bouwhoogte met 2 meter worden verhoogd of, in geval van bijvoorbeeld lift- en trappenhuizen, met 5 meter (zie artikel 15).

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

6.2 Verbeelding

Op grond van de Wro moeten alle plannen volgens de standaarden 2012 in elektronische vorm worden voorbereid, vastgesteld en vervolgens beschikbaar gesteld. Daarnaast moet er een versie van het plan in analoge vorm worden vastgesteld. Op de analoge verbeelding van het bestemmingsplan (plankaart) wordt door middel van letters, kleuren, cijfers, lijnen en aanduidingen het toegestane gebruik van de gronden en de bouwregels aangegeven.

Mocht tussen de inhoud van het analoge plan en van de elektronische weergave of van het plan in de digitale vorm en de papieren weergave een verschillende uitleg mogelijk zijn, dan prevaleert de elektronische weergave of plan in digitale vorm. Als er tussen beide vormen van het plan een verschillende uitleg mogelijk is, prevaleert het digitale plan. Als ondergrond voor de plankaart is een recente topografische kaart gehanteerd. Daarmee kan exact worden bepaald waar het plan is gelegen en hoe begrenzingen lopen. Om de goede leesbaarheid van de plankaart te waarborgen is gekozen voor een schaal van 1:1000. De kaarten zijn voorts voorzien van een legenda en een noordpijl. Het plangebied van het uitwerkingsplan is aan de hand van een plangrens (bolletjeslijn) op de plankaart weergegeven.

Woongebied

Een groot deel van het plangebied is bestemd als 'Woongebied - 1' of 'Woongebied - 2'. De bestemming 'Woongebied - 1' is toegepast voor de wandbebouwing en de bestemming 'Woongebied - 2' bij de palazzino's. Op de verbeelding is door middel van bouwvlakken aangegeven waar gebouwen mogen worden gebouwd en waar niet. Deze bouwvlakken zijn gebaseerd op een digitale onderlegger van de huidige planvorming. Er is daarbij met name voor de palazzino's rekening gehouden met enige marge zodat er nog wat schuifruimte is voor deze toekomstige nieuwbouw. De weergegeven bouwvlakken vormen daarmee de uiterste grenzen van de nieuwbouw, met uitzondering van ondergeschikte bouwdelen als balkons, lift- en trappenhuizen, etc. Door middel van maximum bebouwingspercentages en onderlinge afstanden tussen gebouwen wordt voorkomen dat de bouwvlakken volledig bebouwd zullen worden.

Erkers en balkons

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

Openbare ruimte

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

6.3 Regels

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

Het overgangsrecht en de anti-dubbeltelbepaling zijn opgenomen in het Bro2008 met de verplichting deze over te nemen in het bestemmingsplan. De Wro bevat een algemeen verbod om de gronden en bebouwing in strijd met het bestemmingsplan te gebruiken. Dit hoeft dus niet in de planregels te worden opgenomen. Hetzelfde geldt voor de strafbepaling.

In een bestemmingsregel wordt aangegeven waarvoor en – zo nodig – hoe de betreffende gronden mogen worden gebruikt en bebouwd. Ter bevordering van de leesbaarheid en de raadpleegbaarheid dient hierbij een vaste volgorde te worden aangehouden. Voor zover voor het betrokken bestemmingsplan van toepassing, geldt dit voor alle soorten bestemmingen. Ingevolge de standaarden voor vergelijkbaarheid, de SVBP 2012, moeten de regels van een bestemming als volgt opgebouwd en benoemd worden:

- Bestemmingsomschrijving;
- Bouwregels;
- Nadere eisen;
- Afwijken van de bouwregels;
- Specifieke gebruiksregels;
- Afwijken van de gebruiksregels;
- Omgevingsvergunning voor het aanleggen;
- Wijzigingsbevoegdheid.

In de bestemmingsomschrijving wordt beschreven welke functies binnen de betreffende bestemming zijn toegestaan. In de bouwregels wordt weergegeven of en hoe gebouwd mag worden. Daarin wordt in algemene zin geregeld in alle bestemmingen dat er slechts gebouwd mag worden ten behoeve van de bestemming. In de navolgende (sub)leden worden maten zoals oppervlakten en bouwhoogten opgenomen, die betrekking hebben op de toegestane gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde.