Ruimtelijke onderbouwing

Woongebouw P1.1, Marktkwartier West

(zuidwestzijde FCA-terrein te Amsterdam West)

Datum: 23 september 2026

Van Riezen & Partners
bureau voor planologie & planontwikkeling bv

Amstelplein 1 (3e etage)
1096 HA Amsterdam
telefoon 020 625 70 25
e-mail info@vanriezenenpartners.nl
website www.vanriezenenpartners.nl

Inhoudsopgave

1. Inleiding ... 3
1.1. Aanleiding ... 3
1.2. Locatie ... 4
2. Het project ... 6
2.1. Huidige situatie ... 6
2.2. Nieuwe situatie ... 10
3. Planologisch kader ... 19
3.1. Bestemmingsplan 'Food Center Amsterdam' (inclusief Eerste Partiële herziening) ... 19
3.2. Uitwerkingsplan 'Food Center Amsterdam - 3e uitwerking (Woongebied west)' ... 22
3.3. Afwijkingen ... 25
3.4. Procedure ... 27
4. Beleidskader ... 29
4.1. Omgevingsvisie Amsterdam 2050: Ruimte voor overmorgen ... 29
4.2. Bedrijvenstrategie 2020-2030: Amsterdam duurzaam productief ... 31
4.3. Afwegingskader grondwaterneutrale kelders Amsterdam ... 31
4.4. Nota Parkeernormen Auto ... 31
4.5. Nota Parkeernormen Fiets en Scooter ... 34
4.6. Beeldkwaliteitsplan Marktkwartier (BKP MK) ... 35
5. Omgevingsaspecten ... 36
5.1. Verkeer en parkeren ... 36
5.2. Luchtkwaliteit ... 42
5.3. Geluid ... 43
5.4. Milieuzonering ... 44
5.5. Externe veiligheid ... 47
5.6. Bodem ... 47
5.7. Water ... 47
5.8. Archeologie en cultuurhistorie ... 48
5.9. Ecologie ... 49
5.10. Behoefte ... 52
5.11. Milieu effect rapportage ... 54
6. Uitvoerbaarheid ... 56

6.1. Economische uitvoerbaarheid 56
6.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid 56
7. Ruimtelijke motivering afwijkingen en conclusie 57
7.1. Ruimtelijke motivering afwijkingen 57
7.2. Conclusie 58

Bijlagen:

1. Verkeersonderzoek
2. Luchtkwaliteitsonderzoek
3. Akoestisch onderzoek wegverkeer
4. Onderzoek stille zijden
5. Milieuzonering
6. Archeologische waardestelling
7. Quick scan flora en fauna
8. Nader onderzoek vleermuizen
9. Nader onderzoek muurplanten
10. Onderzoek stikstofdepositie
11. Ecologische Beoordeling stikstofdepositie

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

Het aan de Jan van Galenstraat gelegen bedrijventerrein 'Food Center Amsterdam' (hierna FCA-terrein) wordt de komende jaren in fases getransformeerd naar een gerevitaliseerd bedrijventerrein aan de zijde van de Haarlemmerweg (noordzijde) en een nieuw woongebied aan de zijde van de Jan van Galenstraat (zuidzijde).

Afbeelding: impressie herontwikkeling FCA en woongebied)

Om de beoogde transformatie van het FCA-terrein juridisch-planologisch mogelijk te maken heeft de gemeenteraad van Amsterdam op 1 juni 2016 het bestemmingsplan 'Food Center Amsterdam (2e Herstelbesluit)' vastgesteld (NL.IMRO.0363.E1204BPSTD-VG03) en op 1 juli 2020 de 'Eerste Partiële herziening bestemmingsplan Food Center Amsterdam (2e Herstelbesluit)'. Omdat de planvorming ten tijde van het opstellen van het bestemmingsplan nog niet voldoende uitgekristalliseerd was, zijn in het bestemmingsplan voor zowel het toekomstige bedrijvendeel als voor het nieuwe woongebied uit te werken bestemmingen opgenomen. Dat houdt in dat er een bouwverbod geldt, totdat er voor de betreffende gronden een uitwerkingsplan in procedure is gebracht.

De transformatie van het gehele FCA-terrein zal door het Consortium Marktkwartier (hierna Marktkwartier) worden uitgevoerd. Deze partij heeft in 2013 de Europese aanbesteding gewonnen. Op 21 december 2023 is door Marktkwartier onder meer een omgevingsvergunning aangevraagd voor het realiseren van woongebouw P1.1 in het westelijk deel van het nieuwe woongebied. Op dat moment was voor het westelijk deel al wel een uitwerkingsplan in voorbereiding (3^{e} uitwerking) maar nog niet vastgesteld. Deze 3^{e} uitwerking is vervolgens op 2 juli 2024 vastgesteld en nadien in werking getreden (en na uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State op 6 augustus 2025 inmiddels ook onherroepelijk).

De op 21 december 2023 ingediende aanvraag omgevingsvergunning voor woongebouw P1.1 is ingediend voordat de 3e uitwerking is vastgesteld. Ten tijde van de aanvraag gold er zodoende een bouwverbod op grond van het bestemmingsplan 'Food Center Amsterdam' (inclusief de 'Eerste Partiële herziening'). Het bouwen van een woongebouw op de aangevraagde locatie was vanwege het toen nog geldende bouwverbod daardoor niet bij recht toegestaan binnen het bestemmingsplan 'Food Center Amsterdam'. Om de bouw van het woongebouw te kunnen vergunnen is het nodig om af te wijken van het bestemmingsplan door middel van een uitgebreide voorbereidingsprocedure als bedoeld in art. 3.10, eerste lid onder a Wabo. De aanvraag voor woongebouw P1.1 past wel binnen het kader van de nadien in werking getreden 3e uitwerking (zie paragraaf 3.2).

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 vergunningverlening het oude recht, de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (hierna: Wabo), van toepassing. Voorwaarde daarbij is dat de aanvraag voor 1 januari 2024 is ingediend. De voorliggende aanvraag is op 21 december 2023 ingediend, waardoor de Wabo van toepassing blijft. De aanvraag heeft zodoende betrekking op een omgevingsvergunning voor de activiteiten als bedoeld in artikel 2.1 onder a van de Wabo (bouwen) en artikel 2.1 onder c (strijdig gebruik bestemmingsplan).

Het voorliggende document vormt de ruimtelijke onderbouwing voor de activiteit 'strijdig gebruik bestemmingsplan' ten behoeve van woongebouw P1.1.

1.2. Locatie

De projectlocatie heeft betrekking op een zone in het zuidwestelijk deel van het in Amsterdam West gelegen FCA-terrein. Het huidige FCA-terrein is gelegen tussen de Zeebergweg en de Jan van Galenstraat.

De projectlocatie bevindt zich grofweg tussen het Westelijk Marktkanaal (westzijde), de huidige hoofdentree van het FCA-terrein (oostzijde) en de Jan van Galenstraat (zuidzijde). Ter plaatse van de projectlocatie bevinden zich (delen van) de kadastrale percelen STN02-C-12399, STN02-C-10936, STN02-C-11999, STN02-C-12148 en STN02-C-12000.

In de navolgende afbeelding is zowel de ligging als de indicatieve begrenzing van de projectlocatie weergegeven.

Afbeelding: ligging van de projectlocatie binnen Amsterdam en de met gele lijn aangegeven indicatieve begrenzing van de projectlocatie (bron: https://earth.google.com/ en https://www.google.nl/maps/)

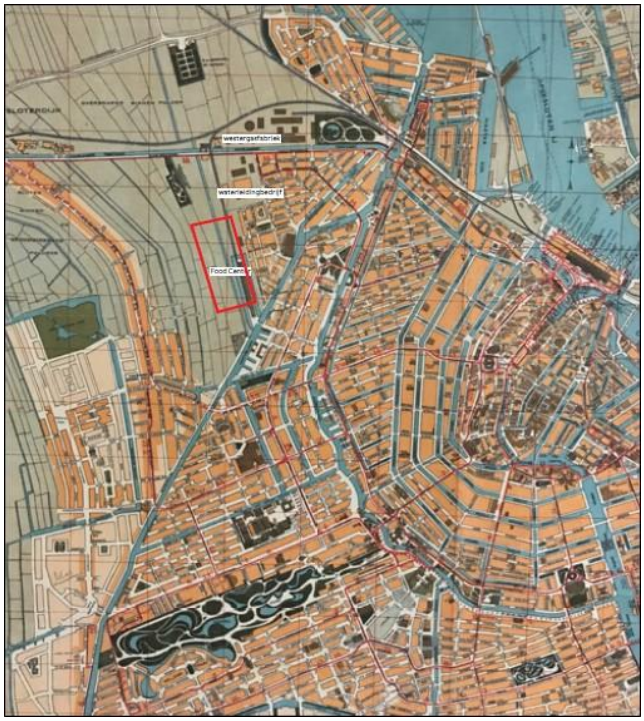
2. Het project

2.1. Huidige situatie

2.1.1. 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.

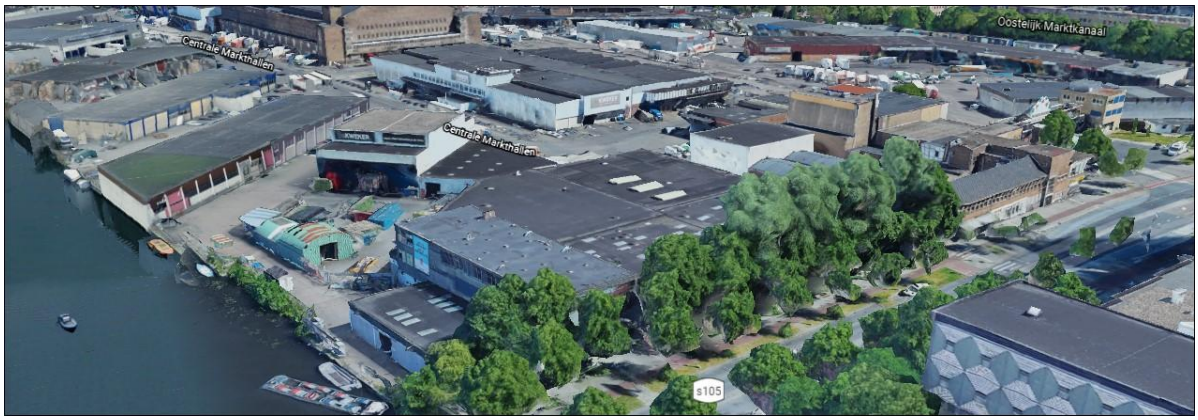
Het FCA werd in de jaren ’30 van de vorige eeuw aangelegd op een nog groot openliggend gebied ten westen van de toenmalige binnenstad. Op de plattegrond van 1920 is ter plaatse van het FCA en omgeving nog een gat te zien in de ringgewijze stedenbouwkundige opbouw van Amsterdam.



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 ‘30 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 groote terrein.



Afbeelding: het FCA-terrein met deels inmiddels gesloopte bedrijfsbebouwing en de Jan van Galenstraat 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. Het bruto vloeroppervlak op het FCA bedroeg in 2022 circa 75.000 m². Inmiddels is een deel van de bedrijfsgebouwen in de zuidwesthoek gesloopt of staat op de nominatie om gesloopt te worden (zie ook de volgende subparagrafen).

2.1.2. Projectlocatie

Op de projectlocatie bevinden zich momenteel nog enkele bedrijfsgebouwen. Deze bedrijfsgebouwen zijn niet meer in gebruik en staan op de nominatie om gesloopt te worden.

Afbeelding: de niet meer in gebruik zijnde bedrijfsgebouwen ter hoogte van de projectlocatie

2.1.3. Directe omgeving projectlocatie

De gronden rondom de projectlocatie maken onderdeel uit van het afgesloten FCA-terrein. Iets meer ten zuiden van de projectlocatie is de Jan van Galenstraat (S105) gelegen. Rondom de projectlocatie zijn al veel bedrijfsgebouwen gesloopt, met name aan de zijde van de hoofdentree van het FCA-terrein. Er is hier sprake van braakliggende gronden. Rondom deze braakliggende gronden staan tijdelijke hekken.

De huidige hoofdentree aan de Jan van Galenstraat bevindt zich ten oosten van de projectlocatie en bestaat uit een gebouwde toegangspoort met drie ingangen voor auto’s/vrachtwagens, één ingang voor fietsers, één in- en uitgang voor voetgangers, een portiersloge en twee uitgangen voor auto’s/vrachtwagens. Toegang wordt alleen verleend aan werknemers en klanten van de bedrijven, expeditieverkeer en aangemeld bezoek van de bedrijven.

Afbeelding: braakliggende gronden ten oosten van de projectlocatie (links) en de toegangspoort van de huidige hoofdentree van het FCA-terrein aan de Jan van Galenstraat (rechts)

In het midden van het afgesloten FCA-terrein bevindt zich de Centrale Markthal. Deze monumentale markthal wordt, vooruitlopend op de transformatie van het FCA-terrein, al enkele jaren gebruikt voor o.a. evenementen. Bezoekers en werknemers van de functies en evenementen in de markthal kunnen deze sinds 2024 bereiken via een loopbrug, welke zich direct achter de in- en uitgang voor voetgangers in de toegangspoort van het FCA-terrein bevindt.

De Jan van Galenstraat bestaat ter hoogte van de projectlocatie uit twee tegengestelde rijstroken voor gemotoriseerd verkeer en aan weerszijden groene bermen, fietspaden en voetpaden. In de groene bermen staan bomen. De strook tussen het FCA-terrein en het voetpad van de Jan van Galenstraat is begroeid met onkruid.

Afbeelding: het fiets- en voetpad ten zuiden van de projectlocatie

2.1.4. Bereikbaarheid projectlocatie

De projectlocatie is per gemotoriseerd verkeer, fiets en openbaar vervoer als volgt bereikbaar:

- Gemotoriseerd verkeer: De Jan van Galenstraat (s105) is een stadstraat die de projectlocatie met de A10 en Nieuw-West (westwaarts) en het centrum en de stadsring (oostwaarts) verbindt.

- Fiets: De Jan van Galenstraat maakt onderdeel uit van het Plus-Hoofdnet Fiets waardoor de projectlocatie goed is aangesloten op het fijnmazige fietsnetwerk van Amsterdam.
- OV: Iets ten zuidwesten van de projectlocatie is aan de Jan van Galenstraat een bushalte van buslijn 18 (Amsterdam-Centraal – Slotervaart) en N82 (nachtlijn Amsterdam Centraal – Geuzenveld). Op iets grotere afstand liggen de tramhaltes van het Hugo de Grootplein (tram 3 Westergasfabriek – Flevopark).

2.2. Nieuwe situatie

De voorliggende aanvraag voor woongebouw P1.1 maakt onderdeel uit van de gefaseerde herontwikkeling van het woongebied in het zuidelijk deel van het huidige FCA-terrein. De herontwikkeling tot woongebied kan plaatsvinden doordat bestaande bedrijven in het zuidelijk deel van het huidige FCA-terrein zullen worden verplaatst naar het noordelijk deel van het huidige FCA-terrein of omdat ze verhuizen naar een andere locatie buiten het FCA-terrein. 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 eerst in worden gegaan op de volledige herontwikkeling van het woongebied (de stedenbouwkundige hoofdopzet, het programma, verkeer & openbare ruimte en de parkeeroplossing van en voor het nieuwe woongebied, waarna vervolgens wordt ingezoomd op de voorliggende aanvraag voor woongebouw P1.1.

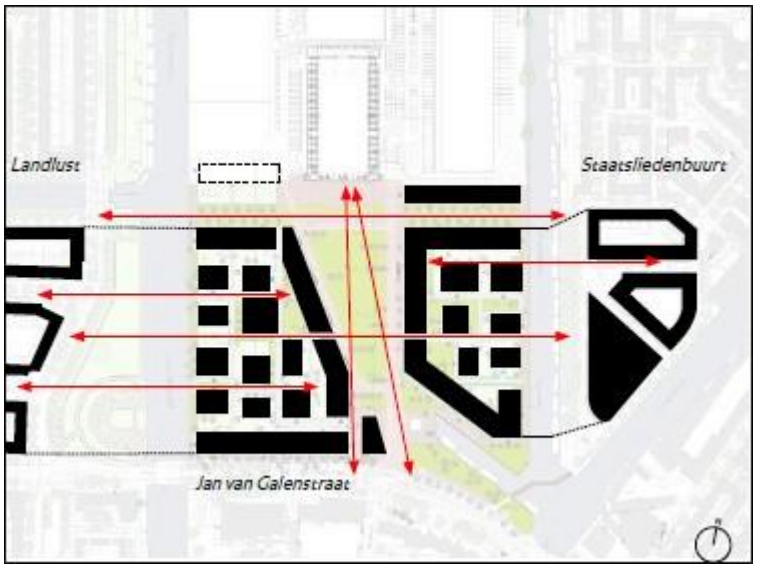
2.2.1. Stedenbouwkundige hoofdopzet

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 4.6).

- 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".

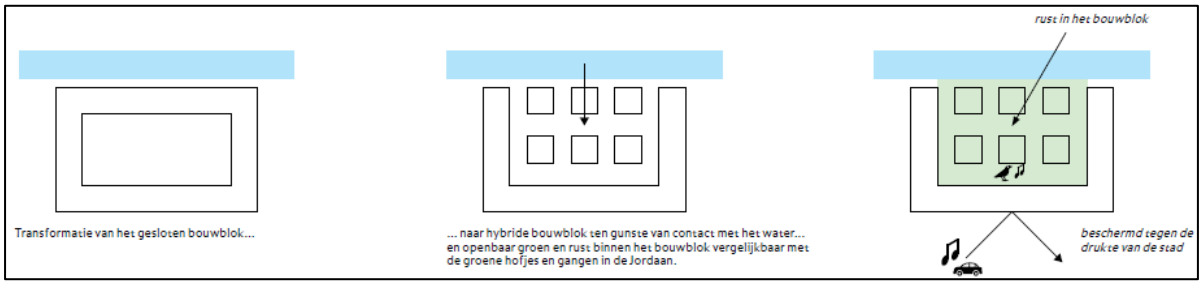
De Centrale Markthal vormt zowel ruimtelijk als functioneel de aanjager van de herontwikkeling en zal zoveel mogelijk in oude luister worden hersteld. Door de ruimte voor de Centrale Markthal open te houden krijgt de Centrale Markthal een gezicht aan de Jan van Galenstraat en zal de hal vanuit diverse 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 Centrale 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 4.1).

Afbeelding: indicatieve opzet nieuw woongebied (bron: Beeldkwaliteitsplan Marktkwartier, NB: inmiddels zijn er wat wijzigingen voorzien in met name het oostelijk woonhof)

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 2.2.3).

- 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.

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.

2.2.2. Programma

In het woongebied Marktkwartier worden de komende jaren maximaal 1.700 woningen gerealiseerd, waarvan 930 woningen in de westelijk helft en 770 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.

2.2.3. 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.

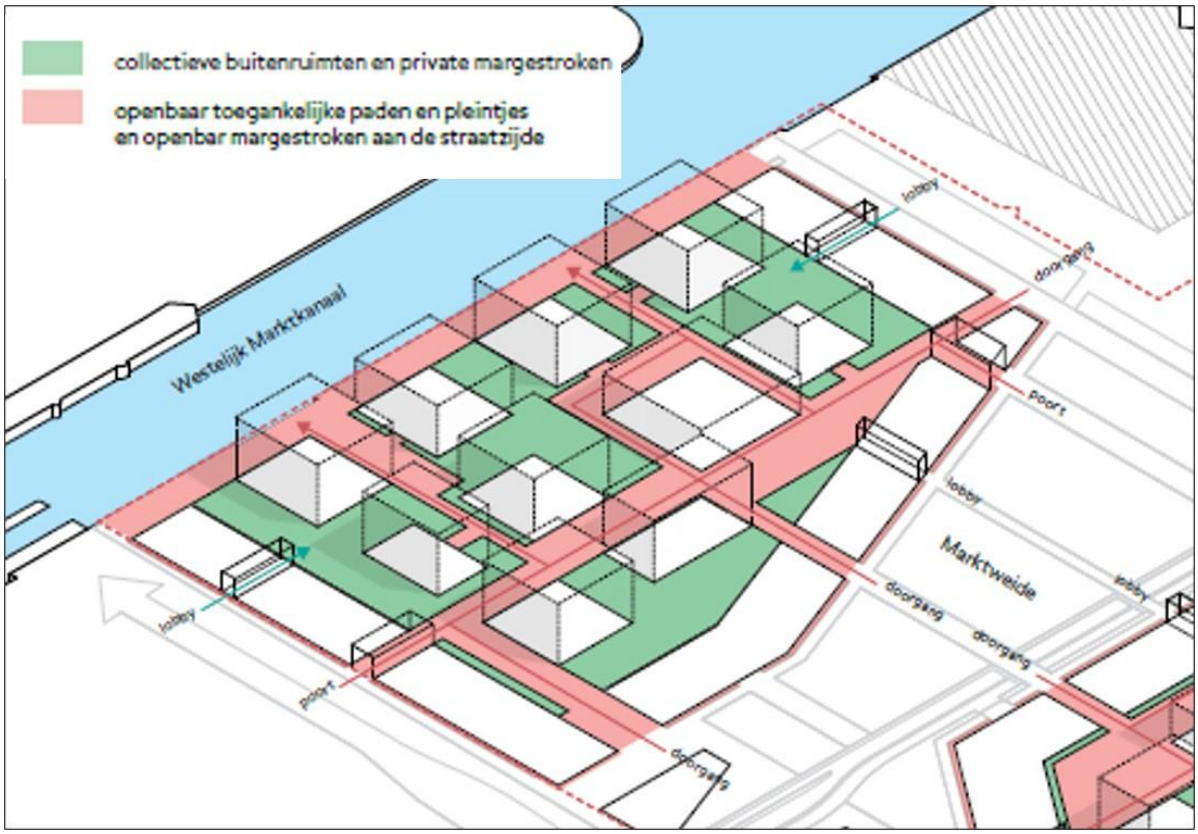
Al het gemotoriseerde verkeer van en naar het woongebied en/of de zuidelijke toegangspoort van het FCA zal gebruik maken van de aansluiting via de rotonde. Vanaf deze rotonde wordt een nieuwe straat (de Vanillestraat) aangelegd naar de nieuwe zuidelijke toegangspoort van het FCA. Deze straat wordt de 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 in het verleden een Masterplan openbare ruimte opgesteld waarin de globale uitgangspunten voor de inrichting van de openbare ruimte nader zijn uitgewerkt. Er is inmiddels gestart met de uitwerking van de volgende planfase. Het voorontwerp voor de openbare ruimte ligt momenteel ter toetsing voor bij de gemeente en zal binnenkort nader worden uitgewerkt.

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.

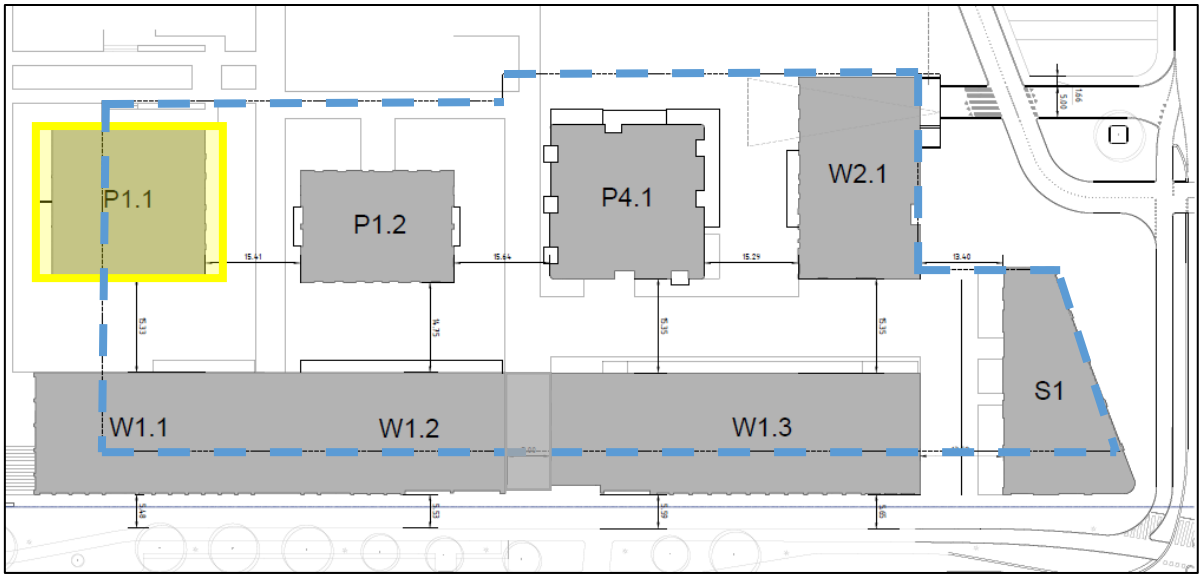
2.2.4. Parkeren

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 (de Nota Parkeernormen Auto en Nota Parkeernormen Fiets en Scooter, zie subparagrafen 4.4 en 4.5). 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 in de eindsituatie 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. Ook is er rekening gehouden met een tijdelijke parkeervoorziening zolang de parkeergarages nog niet volledig in gebruik zijn. De parkeercapaciteit voor auto's, fietsen en scooters is afgestemd op de geldende parkeernormen (zie subparagraaf 5.1.2 van deze toelichting).

2.2.5. Projectlocatie

Onder een groot deel van het westelijk woonhof wordt een parkeergarage in fases aangelegd. Voor fase 1 van de parkeergarage is, gelijktijdig met de voorliggende aanvraag voor woongebouw P1.1, een aanvraag omgevingsvergunning ingediend op 21 december 2023. De omgevingsvergunning voor fase 1 van de parkeergarage is inmiddels verleend. Na de realisatie van fase 1 van de parkeergarage zullen bovenop deze parkeergarage een zestal woongebouwen worden gerealiseerd,

waaronder woongebouw P1.1. Dit woongebouw is, vanaf de Jan van Galenstraat gezien, gelegen in de tweedelijns bebouwing van het toekomstige woongebied. Het woongebouw komt langs de toekomstige openbare kade van het Westelijk Marktkanaal. Het westelijk deel van het woongebouw is niet boven de parkeergarage gelegen.



Afbeelding: plattegrond toekomstige woongebouwen in fase 1 en de beoogde parkeergarage waarbij de nieuwbouw ter plaatse van de projectlocatie met een geel vlak is aangegeven en de parkeergarage met een blauwe streeplijn (NB: de parkeergarage en de vijf overige woongebouwen zijn geen onderdeel van de voorliggende aanvraag voor woongebouw P1.1)

Het woongebouw wordt vierkant van vorm en krijgt afmetingen van circa 25 bij circa 25 meter, exclusief buitenruimtes. Het grondoppervlak van het gebouw zal daardoor circa 625 m² bedragen. Aan de west- en oostgevels van het woongebouw komen buitenruimtes in de vorm van (afgeschermde) terrassen op de begane grond en balkons bij de woningen op de verdiepingen. De balkons krijgen een diepte van circa 2,2 meter vanaf de gevel, de terrassen worden circa 2,5 meter diep. Aan de noordgevel komt boven de entree een luifel die circa 0,8 meter uitsteekt ten opzichte van de gevel.

Het woongebouw zal bestaan uit zes bouwlagen. De bouwhoogte van het woongebouw wordt 18 meter, met daarbovenop nog een extenstief groendak en enkele technische installatieruimtes. De bouwhoogte als gevolg van het groendak komt uit op circa 18,5 meter terwijl de bouwhoogte ter plaatse van de installatieruimtes circa 19,2 meter wordt. Het groendak zal gaan fungeren als retentiedak en is te bereiken via een dakluik.

Afbeelding: doorsnede woongebouw P1.1, van oost (links) naar west (rechts)

Elke bouwlaag krijgt een bruto verdiepingshoogte van 3 meter, met uitzondering van het deel van de begane grondlaag dat niet boven de parkeergarage zal zijn gelegen. De woningen aan de zijde van het Westelijk Marktkanaal krijgen zo een gedeeltelijke bruto verdiepingshoogte van 3,8 meter.

Het woongebouw bevat 30 vrije sectorwoningen, met gebruiksoppervlaktes tussen 50 en 75 m² (7 woningen), tussen 75 en 100 m² (7 woningen), tussen 100 en 125 m² (10 woningen) en groter dan 125 m² (6 woningen) . Deze woningen zijn toegankelijk via een centrale entree aan de noordzijde en vanuit de ondergelegen parkeergarage.

Zoals in het begin van deze subparagraaf is aangegeven zullen er naast woongebouw P1.1 nog vijf woongebouwen op fase 1 van de parkeergarage worden gebouwd (NB: fase 1 van de parkeergarage en de vijf woongebouwen zijn geen onderdeel van de voorliggende aanvraag voor woongebouw P1.1). Het betreft de langs de Jan van Galenstraat gelegen woongebouwen W1 en S1 en de daarachter gelegen woongebouwen P1.2, P4.1 en W2.1. Voor deze vijf woongebouwen en de ondergelegen parkeergarage zijn, gelijktijdig met de voorliggende aanvraag omgevingsvergunning voor woongebouw P1.1, eveneens aanvragen omgevingsvergunning ingediend. Het programma voor heel fase 1 bestaat uit 453 woningen (W1: 251 woningen, 318,72 m² bvo horeca en 337,02 m² bvo commercieel; S1: 57 woningen en 670,55 m² bvo commercieel; P1.1: 30 woningen; P1.2: 29 woningen; P4.1: 40 woningen; W2.1: 46 woningen).

3. Planologisch kader

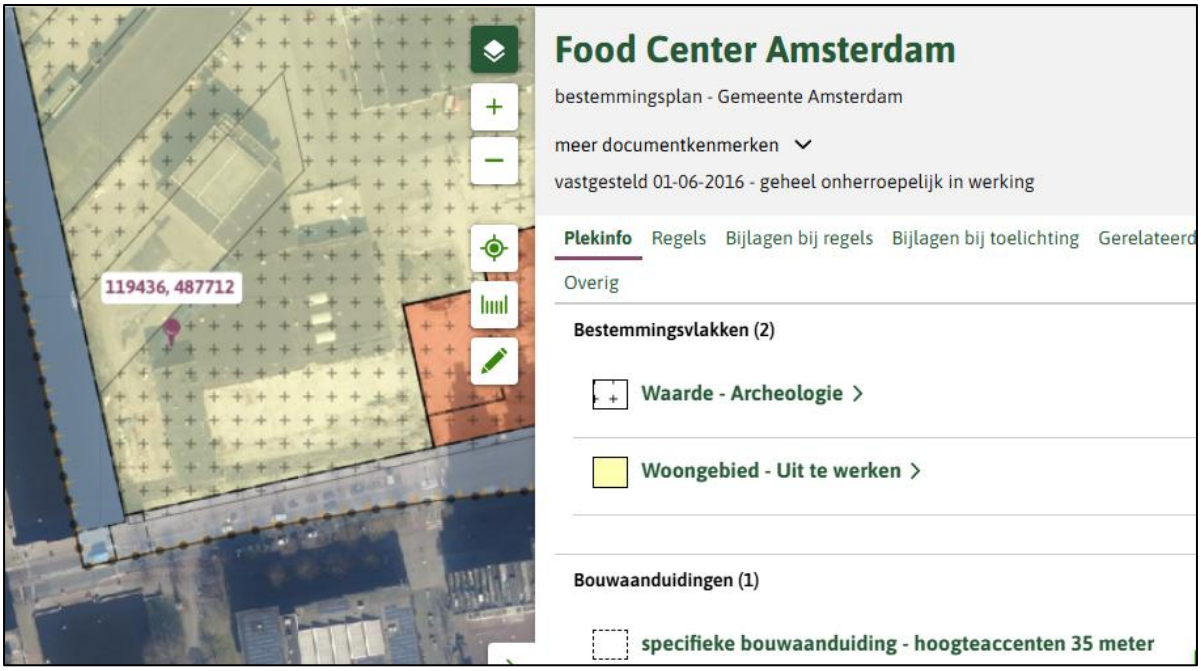
De aanvraag voor de omgevingsvergunning is ingediend voor 1 januari 2024 zodat het toen geldende recht van toepassing is. De per 1 januari in werking getreden Omgevingswet en het Omgevingsplan gemeente Amsterdam blijven daarom in dit hoofdstuk buiten beschouwing.

Voor de projectlocatie gold ten tijde van de aanvraag het bestemmingsplan 'Food Center Amsterdam' (NL.IMRO.0363.E1204BPSTD-VG03) als toetsingskader. Het bestemmingsplan is op 1 juni 2016 vastgesteld door de gemeenteraad en op 1 juli 2020 herzien via de 'Eerste Partiële herziening bestemmingsplan 'Food Center Amsterdam (2e Herstelbesluit)' (NL.IMRO.0363.E1901BPGST-VG01). Binnen het kader van het bestemmingsplan is voor de gronden van de projectlocatie en omgeving op 2 juli 2024 een uitwerkingsplan vastgesteld (Food Center Amsterdam - 3e uitwerking (Woongebied west). Dit uitwerkingsplan was nog niet vastgesteld ten tijde van de aanvraag en gold nog niet, daarom moet volgens het stelsel van de Wabo de uitgebreide voorbereidingsprocedure worden gevolgd (zie verder paragraaf 3.4). Inmiddels is dit uitwerkingsplan vastgesteld, in werking en onherroepelijk. Volgens vaste rechtspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State dient op een aanvraag omgevingsvergunning in beginsel 'ex nunc' te worden beslist, wat wil zeggen dat het recht moet worden toegepast dat geldt op het moment van beslissing op de aanvraag. In dit geval is dat de 3e uitwerking nu dat inmiddels in werking is getreden en onherroepelijk is. In dit hoofdstuk wordt volledigheidshalve ingegaan op zowel het bestemmingsplan (zie paragraaf 3.1) als het uitwerkingsplan (zie paragraaf 3.2).

Na de vaststelling van het bestemmingsplan zijn er door de gemeenteraad diverse paraplubestemmingsplannen vastgesteld, namelijk het op 15 februari 2017 vastgestelde parapluplan 'Kiosken' (NL.IMRO.0363.E1601PBPSTD-VG01), het op 18 september 2019 vastgestelde parapluplan 'Drijvende bouwwerken' (NL.IMRO.0363.GA1601PBPGST-VG01), het op 7 oktober 2021 vastgestelde parapluplan 'Grondwaterneutrale Kelders'(NL.IMRO.0363.GA2102PBPGST-VG01), het op 10 mei 2023 vastgestelde parapluplan 'Darkstores' (NL.IMRO.0363.GA2201PBPGST-VG01) en het op 12 juni 2025 vastgestelde parapluplan 'Datacenters' (NL.IMRO.0363.GA2302PBGST-VG01). Voor de paraplubestemmingsplannen geldt dat deze geen gevolgen hebben voor het project. In dit hoofdstuk worden de paraplupannen daarom verder buiten beschouwing gelaten.

3.1. Bestemmingsplan 'Food Center Amsterdam' (inclusief Eerste Partiële herziening)

De locatie van woongebouw P1.1 is volledig bestemd als 'Woongebied - Uit te werken' en grotendeels dubbelbestemd als 'Waarde – Archeologie'.



Afbeelding: uitsnede verbeelding bestemmingsplan 'Food Center Amsterdam (2e Herstelbesluit)'

3.1.1. Woongebied - Uit te werken (artikel 11)

De gronden met de bestemming 'Woongebied - Uit te werken' mogen worden gebruikt voor onder meer woningen en gebouwde parkeervoorzieningen.

De gronden van de projectlocatie zijn gelegen binnen een bouwvlak, waarvoor een maximum bebouwingspercentage geldt van 75%. Het bouwvlak beslaat bijna de gehele bestemming 'Woongebied - Uit te werken'. In beginsel geldt er binnen het bouwvlak een maximum bouwhoogte van 18 meter, waarbij voor 10% van de als 'specifieke bouwaanduiding - hoogte-accenten 35 meter' aangeduide gronden een maximum bouwhoogte van 35 meter geldt. De bouwhoogte van de eerste bouwlaag van een gebouw dient minimaal 3,50 meter te bedragen, gemeten tussen de bovenkant van de afgewerkte vloer van de eerste bouwlaag en de bovenkant van de afgewerkte vloer van de tweede bouwlaag. Deze minimale bouwhoogte geldt alleen voor zover een eerste bouwlaag grenst aan openbaar toegankelijk gebied, waarbij deze bouwhoogte tot een diepte van minimaal 5 meter vanaf de gevel aan openbaar toegankelijk gebied dient te worden gerealiseerd en te worden gehandhaafd.

Burgemeester en wethouders dienen het plan in één of meer uitgewerkte plannen uit te werken, waarbij de voor het project relevante regels in acht worden genomen:

- het uitwerkingsplan mag niet leiden tot een onaanvaardbare negatieve invloed op de windsituatie bij houtzaagmolen 'De Otter' aan de Gillis van Ledenberchstraat 78A (NB: in paragraaf 5.8 is nader ingegaan op de windsituatie);
- 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, NB: in paragraaf 5.8 is nader ingegaan op de zichtbaarheid);
- in het uitwerkingsplan dient rekening te worden gehouden met de richtafstanden (grootste afstand) als bedoeld in Bijlage 1 Staat van bedrijfsactiviteiten - bedrijventerrein van de

regels, met dien verstande dat de richtafstand één categorie lager mag zijn vanwege de ligging in gemengd stedelijk gebied (NB: in paragraaf 5.4 is nader ingegaan op milieuzonering);
- in het uitwerkingsplan dient rekening te worden gehouden met voldoende parkeergelegenheid zoals bedoeld in artikel 15 lid 2', met dien verstande dat ook rekening wordt gehouden met voldoende parkeergelegenheid voor de binnen de Central Markthal toegestane functies, tenzij hiervoor buiten het plangebied van het uitwerkingsplan wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid (NB: In subparagraaf 5.1.2 is nader ingegaan op de benodigde parkeergelegenheid);
- 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;
- het bouwen van woningen en andere geluidgevoelige gebouwen is uitsluitend toegestaan indien de gevels die zijn gelegen binnen de geluidzones voor wegen en industrie, 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 (NB: in paragraaf 5.3 is nader ingegaan op geluid);
- er wordt naar gestreefd om zoveel mogelijk woningen te voorzien van een stille zijde (NB: in paragraaf 5.3 is nader ingegaan op geluid);
- het uitwerkingsplan voorziet in een oost-westverbinding voor fietsers en voetgangers dan wel belemmert een dergelijke verbinding niet;
- voor woningen geldt een maximum aantal van 1.700 woningen.

Voor gebouwen geldt een bouwverbod zolang er geen uitwerkingsplan voor de betreffende gronden is vastgesteld. Van dit bouwverbod kan via een omgevingsvergunning worden afgeweken indien een ontwerpuitwerkingsplan ter inzage is gelegd en het bouwplan in overeenstemming is met dat ontwerpuitwerkingsplan.

Ten tijde van de indiening van de aanvraag omgevingsvergunning voor woongebouw P1.1 was er eerder al een ontwerpuitwerkingsplan ter inzage gelegd (Food Center Amsterdam - 3e uitwerking (woongebied west)) maar nog niet vastgesteld. Het uitwerkingsplan is nadien op 2 juli 2024 vastgesteld (zie paragraaf 3.2).

3.1.2. Waarde – Archeologie (artikel 12)

De bestemming 'Waarde - Archeologie' is opgenomen ter bescherming van de archeologische waarden. Dat betekent dat er archeologische vervolgstappen nodig zijn indien er sprake is van grondroerende werkzaamheden van 10.000 m² of meer en b. dieper dan 3 meter onder peil.

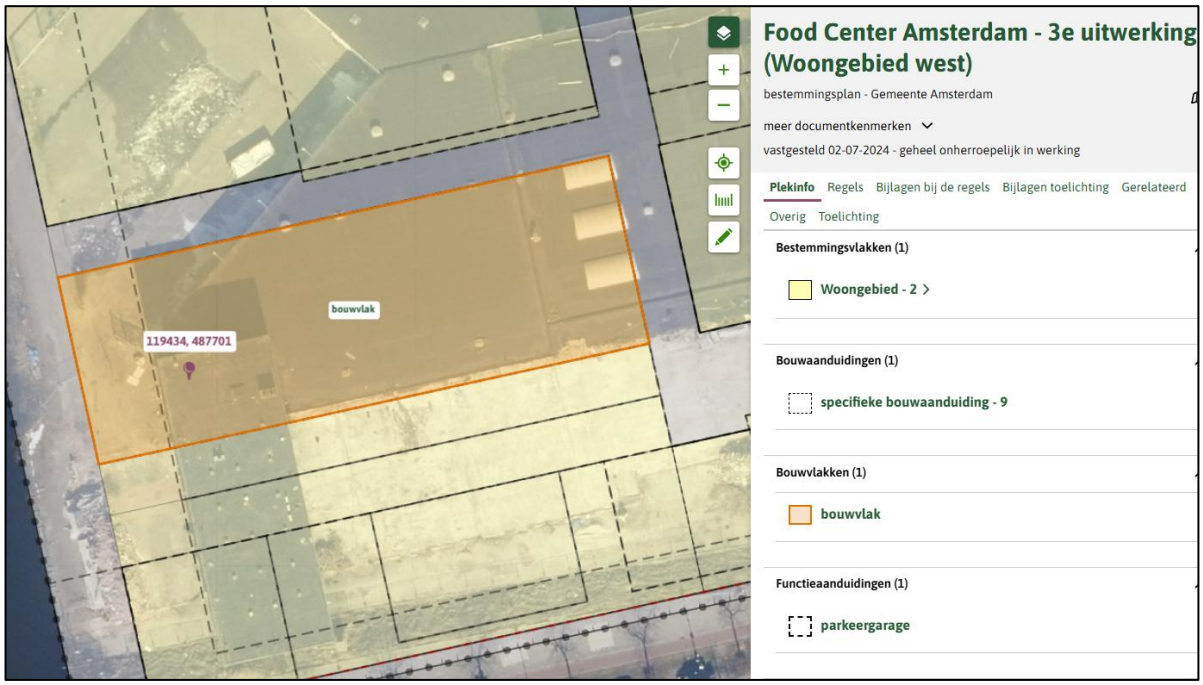
In subparagraaf 5.8.1 is nader ingegaan op archeologie.

3.1.3. Algemene regels (artikel 14 t/m 20)

Hoofdstuk 3 van het bestemmingsplan bevat algemene regels, waaronder algemene afwijkingsregels (artikel 18). Het betreft onder meer een afwijkingsbevoegdheid om de in de regels toegestane maximale bouwhoogten met niet meer dan 2 meter te vergroten, dan wel de in de regels toegestane maximale bouwhoogten met ten hoogste 5 meter te overschrijden ten behoeve van lift- en trappenhuizen, centrale verwarmingsinstallaties, zonneboilers, glasbewassingsinstallaties, ventilatie-inrichtingen, vlaggenmasten en vergelijkbare bouwwerken voor de opwekking van duurzame energie zoals zonnepanelen en warmte-koudeopslag.

3.2. Uitwerkingsplan 'Food Center Amsterdam - 3e uitwerking (Woongebied west)'

De locatie van woongebouw P1.1 is bestemd als 'Woongebied - 2', met uitzondering van enkele ondergeschikte delen bij de noordgevel die zijn gelegen in de bestemming 'Verkeer - 3'. Ook zijn de gronden van de locatie gelegen binnen de gebiedsaanduiding 'overige zone 2' en aangeduid als 'specifieke bouwaanduiding – 9'. Verder maken de gronden onderdeel uit van een bouwvlak waarvoor een maximum bebouwingspercentage van 60% en een maximum bouwhoogte van 18 meter is aangegeven.



Afbeelding: uitsnede verbeelding uitwerkingsplan 'Food Center Amsterdam - 3e uitwerking (Woongebied west)', waarbij het bouwvlak oranje is weergegeven

3.2.1. Woongebied - 2 (artikel 8)

De gronden met de bestemming 'Woongebied - 2' mogen onder meer worden gebruikt voor woningen, bergingen en andere nevenruimten, tuinen en erven en daktuinen. Binnen het plangebied van het uitwerkingsplan geldt een maximum van 930 woningen.

Gebouwen zijn onder meer toegestaan ter plaatse van een bouwvlak, waarbij het bouwvlak ter plaatse van de projectlocatie voor maximaal 60% mag worden bebouwd tot een bouwhoogte van 18 meter.
Ter plaatse van de aanduiding ‘specifieke bouwaanduiding – 9’ zijn maximaal twee gebouwen per aanduidingsvlak toegestaan. De afstand van een gebouw binnen de bestemming 'Woongebied - 2' tot gebouwen binnen de bestemming 'Woongebied - 1' bedraagt minimaal 14 meter. De afstand van een gebouw binnen de bestemming 'Woongebied - 2' tot andere gebouwen binnen die bestemming bedraagt minimaal 15 meter.

Erkers en balkons zijn toegestaan buiten een bouwvlak, mits deze zijn gelegen binnen de bestemming 'Woongebied - 2' en deze direct grenzen aan het bouwvlak waarin het betreffende gebouw zich bevindt. Daarbij geldt dat (1) deze erkers en balkons alleen zijn toegestaan vanaf de derde bouwlaag en hoger van het betreffende gebouw, (2) vanaf de gevel van het gebouw een maximum diepte geldt van 1 meter voor erkers en 2,5 meter voor balkons, waarbij de minimale afstand tussen gebouwen voor wat betreft erkers en balkons minimaal 12 meter bedraagt, voorzover het tegenovergelegen gebouw is gelegen binnen een bouwvlak in de bestemming 'Woongebied - 1' en 13 meter voorzover het tegenovergelegen gebouw is gelegen binnen een bouwvlak in de bestemming 'Woongebied - 2'.

De bouwhoogte van de eerste bouwlaag bedraagt minimaal 3,5 meter, gemeten tussen de bovenkant van de afgewerkte vloer van de eerste bouwlaag en de bovenkant van de afgewerkte vloer van de tweede bouwlaag. Deze minimale bouwhoogte geldt alleen voor zover een eerste bouwlaag grenst aan de bestemming 'Verkeer - 2', waarbij deze bouwhoogte tot een diepte van minimaal 5 meter vanaf de gevel die grenst aan de bestemming 'Verkeer - 2' dient te worden gerealiseerd en te worden gehandhaafd. De gronden ten westen van de projectlocatie zijn bestemd als ‘Verkeer - 2'.

Bij het bouwen dient te worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid als bedoeld in de algemene bouwregels. In subparagraaf 5.1.2 is nader ingegaan op de benodigde parkeergelegenheid.

Het bouwen van een woning is uitsluitend toegestaan indien de woning is voorzien van een stille zijde. Woningen in de bestemming 'Woongebied - 2' mogen niet eerder in gebruik worden genomen voordat de gebouwen ter plaatse van de aanduidingen 'specifieke bouwaanduiding - 2', 'specifieke bouwaanduiding - 2a', 'specifieke bouwaanduiding - 3' en 'specifieke bouwaanduiding - 4' in de bestemming 'Woongebied - 1' gerealiseerd zijn. In paragraaf 5.3 is nader ingegaan op geluid.

Tenslotte geldt ter voorkoming van stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden dat bouwwerkzaamheden ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - 9' niet eerder mogen starten dan 1 oktober 2024. Hijsbewegingen mogen daarbij uitsluitend worden uitgevoerd met elektrisch aangedreven hijs- of bouwkranen.

3.2.2. Verkeer- 3 (artikel 6)

Binnen de bestemming ‘Verkeer- 3‘ is het gebruik toegestaan van onder meer fiets- en voetpaden, groenvoorzieningen, gebouwde parkeervoorzieningen in de kelder (uitsluitend ter plaatse van de aanduiding ‘parkeergarage’) en erkers en balkons van de gebouwen in de aangrenzende bestemmingen 'Woongebied - 1' en 'Woongebied - 2'.

Het bouwen van gebouwen is alleen toegestaan in de vorm van gebouwde parkeervoorzieningen in de kelder en de hiervoor genoemde erkers en balkons. Voor erkers en balkons geldt dat deze alleen zijn toegestaan vanaf de derde bouwlaag en hoger van het gebouw. Voor erkers en balkons bij gebouwen die zich bevinden binnen een bouwvlak in de bestemming 'Woongebied - 2' geldt een diepte van maximaal 1 meter, mits de afstand van een erker of balkon tot een tegenovergelegen gebouw (inclusief erkers en balkons) minimaal:

- 12 meter bedraagt voor zover het tegenovergelegen gebouw is gelegen binnen een bouwvlak in de bestemming 'Woongebied - 1';
- 13 meter bedraagt voor zover het tegenovergelegen gebouw is gelegen binnen een bouwvlak in de bestemming 'Woongebied - 2'.

3.2.3. Gebiedsaanduiding ‘overige zone 2’ (artikel 14)

Ter plaatse van de gebiedsaanduiding 'overige zone 2' zijn de betreffende gronden, naast de daarvoor aangewezen andere bestemmingen en aanduidingen, mede bestemd voor de bescherming van het belang van grondwaterneutraal bouwen als genoemd in 1.39 van het uitwerkingsplan. Binnen de gebiedsaanduiding is het verboden kelders te bouwen, dan wel bestaande kelders te vergroten. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd om in afwijking van het verbod om een kelder te bouwen of vergroten, een omgevingsvergunning te verlenen om een kelder te bouwen of te vergroten mits 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 het bevoegd gezag de aanvraag toetst aan de beleidsregel "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.

In subparagraaf 5.7.1 is nader ingegaan op grondwaterneutraal bouwen.

3.2.4. Algemene regels (artikel 11 t/m 16)

De algemene regels van het bestemmingsplan (zie subparagraaf 3.1.3) zijn ook van toepassing op het uitwerkingsplan, aangezien het uitwerkingsplan onderdeel uitmaakt van het bestemmingsplan. Deze algemene regels zijn volledigheidshalve ook opgenomen in de algemene regels van het uitwerkingsplan (en zodoende vernummerd ten opzichte van het bestemmingsplan).

Naast de in subparagraaf 3.1.3 beschreven afwijkingsbevoegdheid ten aanzien van het overschrijden van de maximum bouwhoogtes (artikel 18 in het bestemmingsplan, artikel 15 in het uitwerkingsplan) zijn ook de algemene bouwregels van belang om te vermelden (artikel 15 in het bestemmingsplan, artikel 12 in het uitwerkingsplan). Daarin is bepaald dat het is toegestaan om de in het plan aangegeven bestemmings- en bouwgrenzen te overschrijden:

- tot ten hoogste 2 meter ten behoeve van hijsinrichtingen en andere ondergeschikte delen van gebouwen, voor zover deze de vrije doorgang van het verkeer niet belemmeren;
- ten behoeve van stoepen, stoeptreden, funderingen, plinten, pilasters, kozijnen, standleidingen voor hemelwater, gevelversieringen en dergelijke delen van gebouwen, mits de overschrijding niet meer bedraagt dan 0,2 meter;
- ten behoeve van schoorstenen en ventilatiekanalen en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen, voor zover deze gelegen zijn achter de voorgevel en mits de overschrijding niet meer bedraagt dan 0,5 meter;
- ten behoeve van gevel- en kroonlijsten, overstekende daken en dergelijke delen van gebouwen, mits de overschrijding niet meer bedraagt dan maximaal 1 meter en deze werken niet lager zijn gelegen dan 4,2 meter boven een rijweg of boven een strook ter breedte van 1,5 meter langs een rijweg, 2,4 meter boven een rijwielpad en 2,2 meter boven een voetpad, voorzover dit rijwielpad of voetpad geen deel uitmaakt van bedoelde strook van 1,5 meter;
- tot maximaal 2 meter ten behoeve van bordessen en luifels, voor zover deze gelegen zijn aan de van de straat afgekeerde gevel (achtergevel).

Verder is in de algemene bouwregels een bepaling opgenomen dat bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor bouwen, uitbreiden, of wijzigen van de functie van gebouwen of gronden voldoende parkeergelegenheid moet worden gerealiseerd, waarbij voldoende betekent dat wordt voldaan aan de normen in de beleidsregels die zijn neergelegd in de gemeentelijke parkeernota's 'Nota Parkeernormen Auto' (in werking per 1 juli 2017, gewijzigd op 29 november 2017) en 'Nota Parkeernormen Fiets en Scooter' (in werking per 28 augustus 2018). Indien deze beleidsregels gedurende de planperiode bij besluit (gelet op artikel 1:3, vierde lid, van de Awb) worden gewijzigd, dient rekening te worden gehouden met de wijziging.

3.3. Afwijkingen

Op het moment van indienen van de aanvraag omgevingsvergunning gold het bestemmingsplan ‘Food Center Amsterdam (2e Herstelbesluit)’, inclusief Eerste Partiële herziening.

Het op 2 juli 2024 vastgestelde uitwerkingsplan voor het westelijk woonhof geldt ten tijde van de beslissing op de aanvraag omgevingsvergunning en is volgens vaste rechtspraak het toetsingskader van het aangevraagde project.

3.3.1. Bestemmingsplan ‘Food Center Amsterdam (2e Herstelbesluit)’, inclusief Eerste Partiële herziening’

De aanvraag voor woongebouw P1.1 week ten tijde van de aanvraag af van het bestemmingsplan omdat er toen een bouwverbod gold voor gebouwen ter plaatse van de projectlocatie.

3.3.2. Uitwerkingsplan 'Food Center Amsterdam - 3e uitwerking (Woongebied west)'

Het op 2 juli 2024 vastgestelde uitwerkingsplan voor het westelijk woonhof is het toetsingskader voor de ingediende aanvraag. Uit de toetsing blijkt dat het bouwplan op de volgende punten leidt tot een overschrijding van de gebruiks- en bouwregels in de bestemmingen 'Woongebied - 2' en 'Verkeer - 3':

1. De gevelrand van de noordgevel overschrijdt de bestemmings- en bouwgrens met circa 0,1 meter.
2. De entreeluifel bij de entree in de noordgevel overschrijdt de bestemmings- en bouwgrens met circa 0,8 meter.
3. De bouwhoogte als gevolg van het groendak komt uit op circa 18,5 meter (overschrijding 0,5 meter) terwijl de bouwhoogte ter plaatse van de installatieruimtes circa 19,2 meter wordt (overschrijding 1,2 meter).

De overschrijding onder 1 is minder dan 0,2 meter en de gevelrand is te scharen onder gevelversieringen en dergelijke delen van gebouwen. De overschrijding van de bestemmings- en bouwgrens door de gevelrand met 0,1 meter is daarmee op grond van artikel 12 van het uitwerkingsplan toegestaan.

Voor de overschrijding onder 2 geldt dat deze luifel niet aan de van de straat afgekeerde gevel (achtergevel) is gelegen waardoor de luifel op grond van artikel 12 niet alsnog bij recht mogelijk is. In artikel 15 is wel een afwijkingsbevoegdheid opgenomen die het mogelijk maakt om de bebouwingsgrenzen en/of bestemmingsgrenzen te overschrijden tot ten hoogste 2 meter ten behoeve van onder meer luifels. De luifel kan dus mogelijk kunnen worden gemaakt door toepassing van de afwijkingsbevoegdheid in artikel 15 onder e van het uitwerkingsplan. Toepassing van de afwijkingsbevoegdheid is in dit geval ruimtelijke aanvaardbaar aangezien de overschrijding de algemene entree van woongebouw P1.1 accentueert. Vanwege de aard en omvang van de afwijking heeft een luifel geen nadelige gevolgen voor omliggende percelen.

De overschrijdingen onder 3 bedragen minder dan 2 meter. In artikel 15 is een afwijkingsbevoegdheid opgenomen die het mogelijk maakt om de in de regels toegestane maximale bouwhoogten met niet meer dan 2 meter te vergroten, dan wel de in de regels toegestane maximale bouwhoogten met ten hoogste 5 meter te overschrijden ten behoeve van lift- en trappenhuizen, centrale verwarmingsinstallaties, zonneboilers, glasbewassingsinstallaties, ventilatie-inrichtingen, vlaggenmasten en vergelijkbare bouwwerken voor de opwekking van duurzame energie zoals zonnepanelen en warmte-koudeopslag. De overschrijdingen als gevolg van groendak (0,5 meter) en de installatieruimtes (1,2 meter) kunnen dus mogelijk worden gemaakt door toepassing van de afwijkingsbevoegdheid in artikel 15 onder c en d van het uitwerkingsplan. Toepassing van de afwijkingsbevoegdheid is in dit geval ruimtelijke aanvaardbaar aangezien de overschrijdingen het gevolg zijn van een groen dak en de op een gebouw gebruikelijke installatieruimtes. De overschrijdingen zijn beperkt van omvang en hebben geen nadelige gevolgen voor het woon- en leefklimaat in de omgeving.

3.4. Procedure

Verlening van de omgevingsvergunning is alleen mogelijk via een procedure van afwijking van het bestemmingsplan op grond van artikel 2.1 onder c jo. 2.12, eerste lid van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Op grond van dat artikel kan omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan worden verleend indien de activiteit niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening en:

1. in gevallen die met toepassing van de in het bestemmingsplan opgenomen regels inzake afwijking kunnen worden verleend (binnenplanse afwijkingsprocedure);
2. in gevallen zoals genoemd in het Besluit omgevingsrecht (kruimelafwijking), of
3. in overige gevallen, indien de motivering van het besluit een goede ruimtelijke onderbouwing bevat (uitgebreide procedure).

In het bestemmingsplan is een afwijkingsbevoegdheid opgenomen om het bouwverbod te kunnen doorbreken, mits het bouwplan past binnen het ontwerpuitwerkingsplan. Het beoogde woongebouw voldoet qua gebruik, situering en maatvoering grotendeels aan het ontwerpuitwerkingsplan dat indertijd voor het westelijk woonhof ter inzage is gelegd. Er is echter wel sprake van (beperkte) overschrijdingen die niet bij recht zijn toegestaan (zie afwijkingen 1 t/m 3 in de vorige paragraaf). Er kan daarom geen gebruik worden gemaakt van de binnenplanse afwijkingsprocedure als bedoeld onder 1.

Omdat er ten tijde van de aanvraag omgevingsvergunning sprake was van bouwverbod, is de voorliggende aanvraag voor woongebouw P1.1 planologisch gezien te beschouwen als een nieuw hoofdgebouw. De aanvraag valt daarom niet onder één van de gevallen als bedoeld in artikel 4 van bijlage II het Besluit omgevingsrecht. Er kan daarom geen gebruik worden gemaakt van een reguliere vergunningsprocedure (kruimelafwijking) als bedoeld onder 2.

Het project kan dus niet worden vergund via de procedures als bedoeld onder 1 en 2. De omgevingsvergunning voor afwijken van het bestemmingsplan kan zodoende alleen worden verleend met toepassing van artikel 2.12 lid 1 onder a, onder 3° van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Op grond van artikel 3.10, eerste lid onder a Wabo moet voor deze vergunning de uitgebreide voorbereidingsprocedure worden gevolgd. Dit is de procedure waarbij het ontwerpbesluit voor een periode van 6 weken ter inzage wordt gelegd. Eventuele zienswijzen worden door het college betrokken bij de besluitvorming.

Dat het uitwerkingsplan ‘Food Center Amsterdam - 3e uitwerking (Woongebied west)’ inmiddels in werking is getreden en de aanvraag inhoudelijk voldoet aan dit uitwerkingsplan (met uitzondering van de twee binnenplanse afwijkingen) heeft geen gevolgen voor de van toepassing zijnde voorbereidingsprocedure. Deze wordt exclusief door de Wabo bepaald, waarbij het moment van indienen van de aanvraag doorslaggevend is. Het college van B&W heeft hierin geen keuzevrijheid en kan de uitgebreide voorbereidingsprocedure dus niet na de inwerkingtreding van het uitwerkingsplan omzetten naar een reguliere procedure.

De onderhavige aanvraag omgevingsvergunning wordt dus gedaan op grond van artikel 2.1, eerste lid onder c: “het gebruiken van gronden of bouwwerken in strijd met een bestemmingsplan”. De aanvraag heeft ook betrekking op een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen.

4. Beleidskader

Zoals ook is aangegeven in paragraaf 3.3 voldoet de aanvraag qua gebruik, situering en maatvoering grotendeels aan de regels in het uitwerkingsplan voor het westelijk woonhof (3e uitwerking) maar was deze vanwege het ten tijde van de aanvraag nog geldende bouwverbod niet bij recht mogelijk. De afweging of een woongebouw op deze locatie passend is binnen het beleid heeft daarmee al plaatsgevonden. Volledigheidshalve vindt in het navolgende alleen een toets voor het project aan het relevante gemeentelijk beleid plaats. Strijdigheid met rijksbeleid, provinciaal beleid en regionaal beleid is op voorhand niet aan de orde.

4.1. Omgevingsvisie Amsterdam 2050: Ruimte voor overmorgen

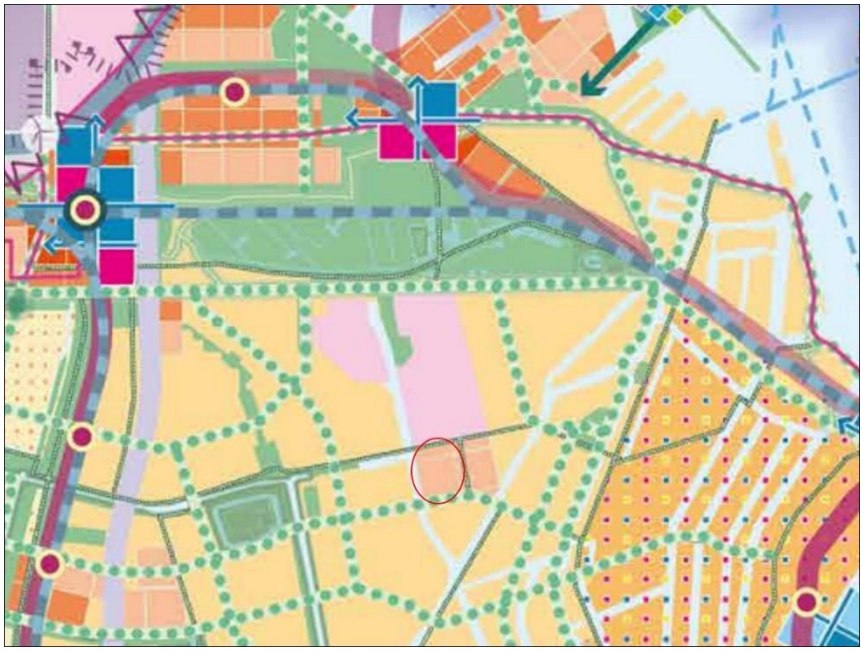
Op 8 juli 2021 is de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 vastgesteld in de gemeenteraad. Deze vervangt de Structuurvisie Amsterdam 2040 en is een wettelijk verplicht instrument van de inmiddels in werking getreden Omgevingswet. Hierop zijn twee uitzonderingen: de Hoofdgroenstructuur en het hoogbouwbeleid, die integraal opgenomen waren in de structuurvisie. Deze blijven van kracht tot vervangend beleid is vastgesteld. Voor hoogbouw is inmiddels nieuw beleid vastgesteld maar voor de Hoofdgroenstructuur niet. Omdat het project niet is gelegen in de Hoofdgroenstructuuur en het woongebouw geen hoogbouw betreft blijven deze twee onderdelen in het navolgende verder buiten beschouwing.

De visie is gebaseerd op 5 strategische keuzes.

1. Meerkernige ontwikkeling: Amsterdam is uit balans met één centrum waar alles op gericht is. Een 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 de projectlocatie globaal weer

De projectlocatie is op de visiekaart aangewezen als '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 het controleren van de bouwdynamiek en het beschermen van ruimte voor publieksfuncties in stadsstraten. De projectlocatie is gelegen aan een stadstraat, namelijk de Jan van Galenstraat.

Consequenties voor dit project

Het voorliggende project heeft betrekking op het realiseren van een woongebouw in het te realiseren westelijk woonhof. Het woongebouw is onderdeel van de 1e fase van de transformatie van het zuidelijk deel van het FCA-terrein naar een gemengd gebied. Het woongebouw is daarmee passend in de Omgevingsvisie.

4.2. Bedrijvenstrategie 2020-2030: Amsterdam duurzaam productief

Op 20 mei 2020 is de bedrijvenstrategie voor de periode 2020-2030 vastgesteld. FCA is één van de bedrijventerreinen in de stad met transformatieplannen naar wonen-werken. Het gaat daarbij om het zuidelijk deel. 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.

Consequenties voor dit project
Het voorliggende project heeft betrekking op de invulling van het nieuwe woongebied aan de zuidkant van het huidige FCA-terrein. Het woongebouw heeft geen nadelige gevolgen voor het noordelijk deel van het huidige FCA-terrein (zie ook paragraaf 5.4). Er wordt daarmee bijgedragen aan het transformatieplan wonen-werken.

4.3. 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.

Consequenties voor dit project
Voor het bouwen van kelders gelden regels om grondwateroverlast te voorkomen. De voorliggende aanvraag heeft geen betrekking op een kelder. Onder het westelijk woonhof wordt echter wel een kelder gerealiseerd. Daarvoor is een separate aanvraag omgevingsvergunning ingediend. De omgevingsvergunning voor fase 1 van de parkeergarage is inmiddels verleend.

4.4. Nota Parkeernormen Auto

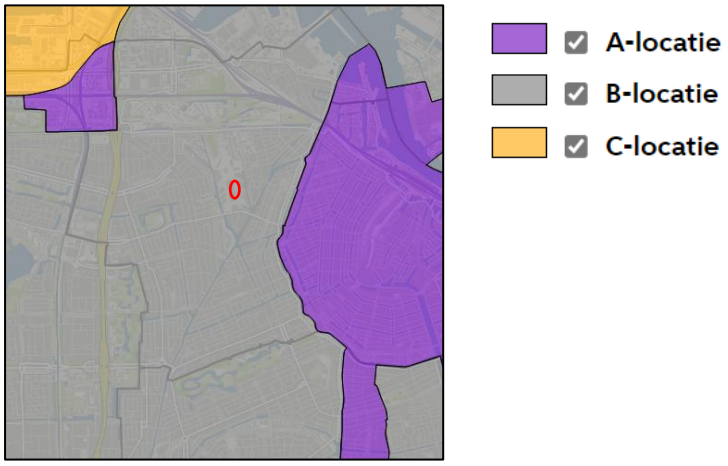
De gemeente Amsterdam heeft op 8 juni 2017 de Nota Parkeernormen Auto vastgesteld en op 29 november 2017 is het parkeerbeleid opnieuw vastgesteld na verwerking van de in juni 2017 aangenomen amendementen en moties. Aan de nota ligt een aantal bestuurlijke keuzes ten grondslag:

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

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

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

ABC-locaties en parkeernormen
Amsterdam is in de nota 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.



Afbeelding: ABC-locaties, de projectlocatie is globaal met een rode ovaal weergegeven (bron: Nota Parkeernormen Auto)

De projectlocatie aangemerkt als een B-locatie. Bij dergelijke locaties is sprake van een goed openbaar vervoer maar dergelijke locaties liggen verder van de intercitystations af.

In het parkeerbeleid is onderscheid gemaakt in woningen, kantoren en voorzieningen. Voor woningen en kantoren gelden parkeernormen terwijl voor voorzieningen aan de hand van parkeerkencijfers dient te worden bepaald wat de parkeerbehoefte is.
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:

- Voor marktwoningen (koop en vrije sector huur):
    - 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.
    - Woningen tussen 30 m² en 60 m² bvo, een minimumnorm van 0,3 parkeerplek per woning.
    - Woningen boven de 60 m² bvo, een minimumnorm van 0,6 parkeerplek per woning.
- 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 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.

Consequenties voor dit project
Het voorliggende project heeft betrekking op een woongebouw met 30 woningen in het westelijk woonhof. Het woongebouw is onderdeel van de 1e fase van de transformatie van het zuidelijk deel van het FCA-terrein naar een gemengd gebied. Voor deze transformatie is voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein noodzakelijk. Hiervoor is onder meer een parkeergarage voorzien, waarvan de 1e fase gelijktijdig met de voorliggende aanvraag is ingediend. In paragraaf 5.1 wordt nader ingegaan op verkeer en parkeren. Kortheidshalve wordt naar deze paragraaf verwezen.

4.5. 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.

De projectlocatie is gelegen in zone 1. In deze zone is het fietsgebruik hoog.

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

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.

Consequenties voor dit project
Het voorliggende project heeft betrekking op een woongebouw met 30 woningen in het westelijk woonhof. Het woongebouw is onderdeel van de 1e fase van de transformatie van het zuidelijk deel van het FCA-terrein naar een gemengd gebied. Voor deze transformatie is voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein noodzakelijk. Hiervoor is onder meer een parkeergarage voorzien, waarvan de 1e fase gelijktijdig met de voorliggende aanvraag is ingediend. In paragraaf 5.1 wordt nader ingegaan op verkeer en parkeren. Kortheidshalve wordt naar deze paragraaf verwezen.

4.6. Beeldkwaliteitsplan Marktkwartier (BKP MK)

Op 26 april 2021 heeft de gemeenteraad het beeldkwaliteitsplan voor het Marktkwartier vastgesteld. 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.

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.

Consequenties voor dit project
Bij het uitwerken van het bouwplan van de voorliggende aanvraag is rekening gehouden met de kaders die zijn vastgelegd in het BKP MK.

5. Omgevingsaspecten

Zoals ook is aangegeven in paragraaf 3.3 voldoet de aanvraag qua gebruik, situering en maatvoering grotendeels aan de bouw- en uitwerkingsregels in het bestemmingsplan 'Food Center Amsterdam (2e Herstelbesluit) maar is deze niet bij recht mogelijk vanwege het ten tijde van de aanvraag nog geldende bouwverbod. De toets of een woongebouw op deze locatie voldoende rekening houdt met de aanwezige omgevingsaspecten heeft daarmee al plaatsgevonden. Volledigheidshalve wordt in het navolgende wel ingegaan op de relevante omgevingsaspecten in relatie tot de nu voorliggende aanvraag.

5.1. Verkeer en parkeren

5.1.1. Verkeer

Het project leidt niet tot een aanpassing van de verkeersstructuur doordat de bestaande wegen rondom de projectlocatie gehandhaafd blijven.

Het verkeer van en naar het te realiseren westelijk woonhof zal via de Jan van Galenstraat rijden. De te realiseren woningen (waaronder die in woongebouw P1.1) en gemengde voorzieningen in het westelijk (en oostelijk) woonhof zullen leiden tot verkeer en het parkeren van auto's in onder meer de parkeergarage fase 1.

Op basis van het (maximale) programma dat in het geldende bestemmingsplan mogelijk is gemaakt is in het kader van dat bestemmingsplan een verkeersonderzoek uitgevoerd (2013). Uit dat onderzoek blijkt dat de herontwikkeling van het gehele FCA-terrein (inclusief het westelijk woonhof) geen nadelige gevolgen heeft voor de verkeersafwikkeling van omliggende wegen. Omdat er sinds 2015 een nieuw gemeentelijk verkeersmodel van toepassing is (VMA) en het eerdere onderzoek indertijd al meer dan 7 jaar oud was, is het verkeersonderzoek in 2020 door Goudappel geactualiseerd. Naar aanleiding van onder meer de invoering van een maximum snelheid van 30 km/u op diverse wegen heeft recentelijk een nieuwe actualisatie door Goudappel plaatsgevonden (kenmerk: 017208.20240819.R1.07, d.d. 18 april 2025, zie bijlage).

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

gecompenseerd door de toename van autoverkeer. De toename op de Haarlemmerweg is beperkter, doordat daar het omgekeerde effect optreedt.

In het onderzoek is gekeken naar de verkeersafwikkeling op de relevante kruispunten, zijnde:

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

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

Voor het kruispunt Jan van Galenstraat – ingang Food Center (2) geldt dat het nieuwe ontwerp van het voorrangsplein dat hiervoor is opgesteld goed in staat is het verkeer af te wikkelen. Dat komt vooral doordat de nieuwe oost-westfietsroute door het Marktkwartier zorgt voor een afname van de hoeveelheid fietsers langs de Jan van Galenstraat. Daarmee ontstaan er meer hiaten voor afslaand verkeer, waardoor het kruispunt goed functioneert. In de definitieve situatie is de nieuwe fietsverbinding daarom voorwaardelijk voor het functioneren van het kruispunt.

Uit het onderzoek door Goudappel blijkt dat de herontwikkeling van het FCA-terrein, inclusief het voorliggende woongebouw, geen nadelige gevolgen heeft voor de verkeersafwikkeling op omliggende wegen.

5.1.2. 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 woongebied en om overlast in de omgeving van het woongebied 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. De bedoeling is dat auto’s vanwege de Centrale Markthal in de definitieve situatie in de nog te bouwen tweelaagse parkeervoorziening in het oostelijk woonhof worden geparkeerd. Fietsen en scooters vanwege de Centrale Markthal zullen worden gestald in een nog te bouwen stalling ten oosten van de Centrale Markthal.

In het navolgende wordt inzichtelijk gemaakt wat de minimale parkeerbehoefte is bij het nu aangevraagde programma voor fase 1 (6 woongebouwen W1, S1, P1.1, P1.2, P4.1 en W2.1) en hoe de parkeerbehoefte zal worden opgelost.

Auto's

Voor fase 1 is, inclusief de nu voorliggende aanvraag voor P1.1, het volgende programma aangevraagd:

- 453 woningen, waarvan:
    - 25 woningen vrije sector tussen 30 en 60 m² bvo (circa 5%)
    - 329 woningen vrije sector boven 60 m² bvo (circa 73%)
    - 99 woningen sociale huur (circa 22%)
- 318,72 m² bvo horeca 4
- 1.007,55 m² bvo overige functies

De gemeentelijke parkeernormen en het programma dat voor fase 1 is aangevraagd leidt tot een minimale parkeerbehoefte. De minimale parkeerbehoefte is weergegeven in de navolgende tabel.

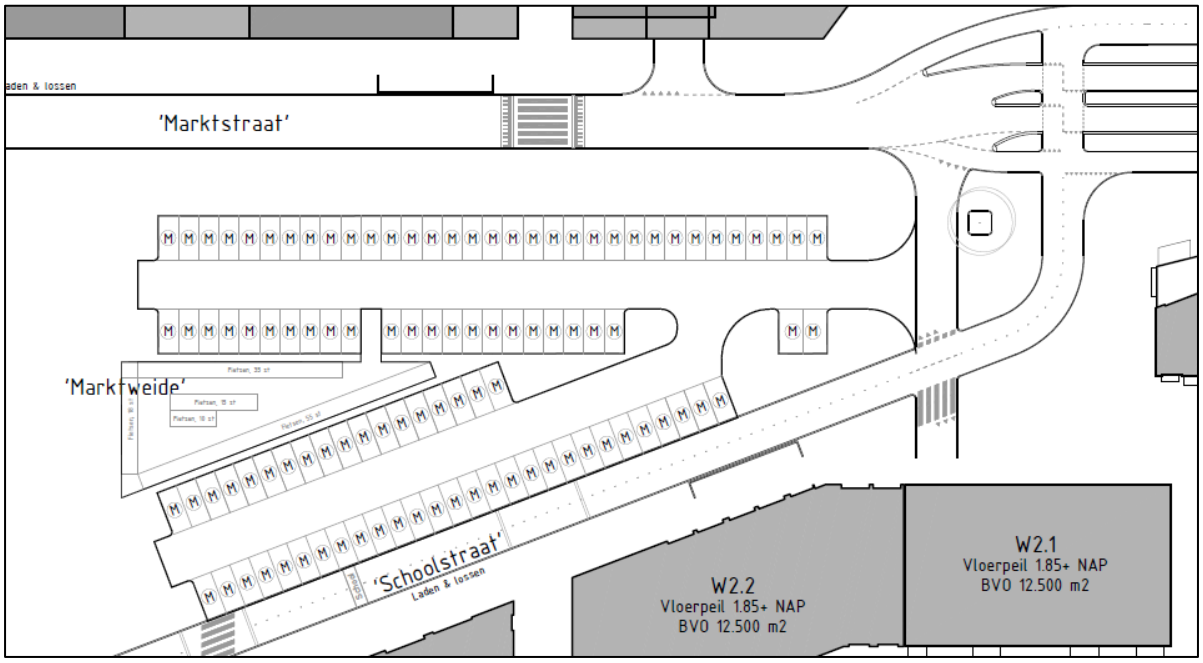
functie	*oppervlak/aantal*	*minimale parkeernorm*	*minimaal aantal pp*
Wonen vrije sector tussen 30 en 60 m² bvo (2%)	25	0,3 pp per woning	7,5
Wonen vrije sector boven 60 m² bvo (76%)	329	0,6 pp per woning	197,4
Wonen sociale huur (22%)	99	0 pp per woning	0
Wonen bezoekers	453	0,1 pp per woning	45,3
Horeca 4	318,72	4,0 pp per 100 m² bvo	12,75
Detailhandel	750	1,3 pp per 100 m² bvo	9,75
Consumentverzorgende dienstverlening (bijvoorbeeld sauna)	257,57	1,6 pp per 100 m² bvo	4,12
TOTAAL			276,76

Tabel: minimale parkeerbehoefte auto's fase 1

Uit de voorgaande tabel blijkt dat de minimale parkeerbehoefte bij het programma in fase 1 uitkomt op 277 parkeerplaatsen. Deze aantallen zijn ongecorrigeerd, wat betekent dat er nog geen rekening is gehouden met aanwezigheidspercentages. Door het toepassen van aanwezigheidspercentages kan de hiervoor berekende parkeerbehoefte van 277 parkeerplaatsen lager uitvallen. Als uitsluitend naar woongebouw P1.1. wordt gekeken dan zijn er 18

parkeerplaatsen nodig (30 woningen waarvoor een parkeernorm van 0,6 parkeerplaatsen per woning geldt).

De parkeergarage fase 1 heeft een parkeercapaciteit van 193 parkeerplaatsen. Daardoor is er zonder dubbelgebruik sprake van een tekort van 84 parkeerplaatsen voor het programma in fase 1. Dat tekort zal in eerste instantie worden opgelost door 103 tijdelijke parkeerplekken op maaiveld te realiseren ter plaatse van de Marktweide (NB: deze tijdelijke parkeerplaatsen zijn geen onderdeel van de voorliggende aanvraag voor het woongebouw).



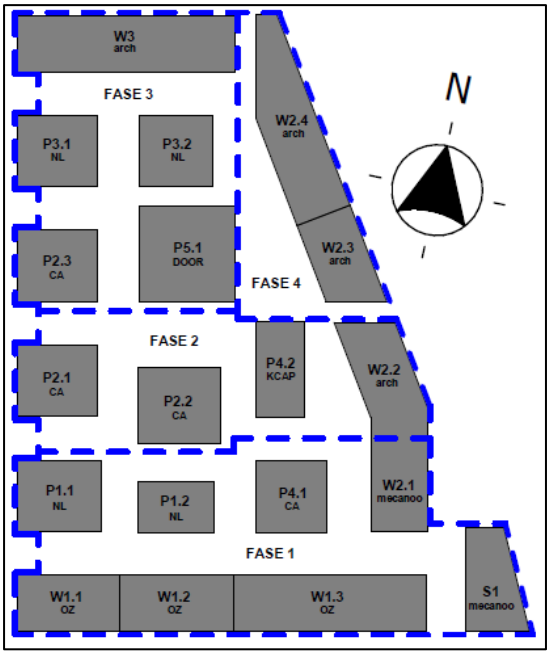
Afbeelding: situering van de 103 tijdelijke parkeerplaatsen ter plaatse van een deel van de toekomstige Marktweide

Op de Marktweide zullen in een later stadium ook tijdelijke parkeerplaatsen worden aangelegd ten behoeve van de Centrale Markthal (parkeerbehoefte Centrale Markthal is maximaal 516 parkeerplaatsen). 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 horeca en bewoners en bezoekers van de woningen ('s avonds en in de weekenden). Er kan daarmee worden volstaan met minder dan 600 (84 + 516) tijdelijke parkeerplaatsen.

De tijdelijke parkeerplaatsen ter plaatse van de toekomstige Marktweide zijn in het op 2 juli 2024 vastgestelde uitwerkingsplan mogelijk gemaakt via een tijdelijke bestemming. Deze tijdelijke bestemming geldt voor een periode van 5 jaar na de inwerkingtreding van het uitwerkingsplan in augustus 2024. Momenteel is de locatie van de tijdelijke parkeerplaatsen grotendeels nog bebouwd met een bedrijfsgebouw. Het bedrijf dat momenteel in het gebouw is gevestigd gaat naar verwachting medio eind 2026 verhuizen naar nieuwbouw op het noordelijk deel van het nieuwe FCA-terrein. De vergunning voor deze nieuwbouw is verleend op 16 juli 2024 (Z2023-W004294). Na de verhuizing van het bedrijf zal het bestaande bedrijfsgebouw worden gesloopt zodat de vrijkomende gronden daarna in gebruik kunnen worden genomen als tijdelijk parkeerterrein met in eerste instantie 103 parkeerplaatsen. Dat betekent dat een deel van het programma in fase 1 pas in

gebruik kan worden genomen als het tijdelijke parkeerterrein beschikbaar is (medio 2027). Voor het betreffende programma zal daarom in de vergunning een voorwaarde worden opgenomen, zodat voldoende gewaarborgd is dat er geen tijdelijk knelpunt ontstaat in het parkeren door bewoners en/of andere gebruikers. In overleg tussen Marktkwartier en de gemeente zal nog worden bepaald bij welke woongebouwen deze voorwaarde in de vergunning wordt opgenomen.

De hiervoor beschreven tijdelijke parkeerplaatsen voor fase 1 zijn niet meer nodig zodra de parkeergarages in de volgende bouwfases (fase 2 en 3) gereed zijn. Het parkeren vanwege de Centrale Markthal is in de definitieve situatie voorzien in de tweelaagse parkeergarage in het oostelijk woonhof of elders.



Afbeelding: fasering westelijk woonhof

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.

Uit het voorgaande blijkt dat er, al dan niet door gebruikmaking van tijdelijke parkeercapaciteit en het opnemen van een voorwaarde over de ingebruikname van (delen van) gebouwen, voldoende parkeergelegenheid beschikbaar is voor het programma in fase 1.

Fietsen en scooters

Het programma in fase 1 leidt uiteraard ook tot een parkeerbehoefte voor fietsen en scooters. Voor fase 1 is het volgende programma aangevraagd:

- 453 woningen, waarvan:
    - 107 woningen gbo < 50 m²
    - 206 woningen gbo < 50 m² en > 75 m²
    - 82 woningen gbo < 75 m² en > 100 m²

  - 43 woningen gbo < 100 m² en > 125 m²
  - 15 woningen gbo < 125 m²
- 318,72 m² bvo horeca 4
- 1.007,57m² bvo overige functies

De gemeentelijke parkeernormen en het programma dat voor fase 1 is aangevraagd leidt tot een minimale parkeerbehoefte. De minimale parkeerbehoefte voor de woningen is weergegeven in de navolgende tabel.

functie	*oppervlak/aantal*	*minimale parkeernorm*	*minimaal aantal pp*
Wonen gbo < 50 m²	107	2 pp per woning	214
Wonen gbo > 50 m² en < 75 m²	206	3 pp per woning	618
Wonen gbo > 75 m² en < 100 m²	82	4 pp per woning	328
Wonen gbo > 100 m² en < 125 m²	43	5 pp per woning	215
Wonen gbo > 125 m²	15	6 pp per woning	90
TOTAAL			1.465

Tabel: minimale parkeerbehoefte fietsen woningen fase 1

Uit de voorgaande tabel blijkt dat de minimale parkeerbehoefte bij het programma in fase 1 uitkomt op 1.465 stallingsplekken voor fietsen van bewoners. Als uitsluitend naar woongebouw P1.1. wordt gekeken dan zijn er 135 fietsstallingsplekken nodig (7 woningen met een parkeernorm van 3 fietsparkeerplaatsen per woning, 7 woningen met een parkeernorm van 4 fietsparkeerplaatsen per woning, 10 woningen met een parkeernorm van 5 fietsparkeerplaatsen per woning en 6 woningen met een parkeernorm van 6 fietsparkeerplaatsen per woning).

De parkeergarage fase 1 heeft een stallingscapaciteit van 1.143 stallingsplekken voor fietsen van bewoners. Daardoor is er sprake van een tekort van 322 stallingsplekken voor fietsen voor het programma in fase 1. Dit wordt opgelost door een tijdelijke fietsenstalling op de locatie bij de tijdelijke parkeerplaatsen voor auto's op maaiveld, ter plaatse van de toekomstige Marktweide (NB: deze tijdelijke stalling is geen onderdeel van de voorliggende aanvraag voor de parkeergarage). Ook hiervoor geldt dat deze locatie nog niet gelijk beschikbaar is waardoor een deel van het programma in fase 1 pas in gebruik kan worden genomen als het tijdelijke parkeerterrein beschikbaar is (medio 2027). Voor het betreffende programma zal daarom eveneens in de vergunning een voorwaarde worden opgenomen, zodat voldoende gewaarborgd is dat er geen tijdelijk knelpunt ontstaat in het stallen van fietsen door bewoners en/of andere gebruikers. In overleg tussen Marktkwartier en de gemeente zal nog worden bepaald bij welke woongebouwen deze voorwaarde in de vergunning wordt opgenomen.

Voor scooters geldt bij 453 woningen 59 scooterplekken als richtlijn. In de parkeergarage is plek voor 47 scooters. Bezoekers van de woningen of niet-woonfuncties in fase 1 van het westelijk woonhof stallen hun fiets of scooter in de openbare ruimte.

De locatie van een toekomstige fiets- en scooterstalling ten behoeve van de Centrale Markthal komt in een later stadium ten oosten van de Centrale Markthal, op de grens van het bedrijventerrein en het woongebied.

Conclusie
De parkeergarage fase 1 voorziet voor een groot deel in de parkeerbehoefte van auto's, fietsen en scooters in fase 1. De resterende parkeerbehoefte zal tijdelijk elders in het woongebied worden opgelost, middels tijdelijke voorzieningen. Deze tijdelijke voorzieningen zijn naar verwachting vanaf medio 2027 beschikbaar. Om te voorkomen dat een tijdelijk knelpunt ontstaat in het parkeren door bewoners en/of andere gebruikers zal bij één of meerdere vergunningen in fase 1 een voorwaarde worden genomen dat het betreffende programma pas in gebruik kan worden genomen als het tijdelijke parkeerterrein beschikbaar is. In overleg tussen Marktkwartier en de gemeente zal nog worden bepaald bij welke woongebouwen deze voorwaarde in de vergunning wordt opgenomen. Bij de realisatie van fase 2 en 3 zal alsnog worden voorzien in volledig permanente parkeercapaciteit voor het gehele westelijke woonhof.

5.2. Luchtkwaliteit

Voor luchtkwaliteit is titel 5.2 van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) kader. Daarin is bepaald dat bij het vaststellen van ruimtelijke plannen moet worden voldaan aan grenswaarden voor onder andere stikstofdioxide en fijn stof. In het "Besluit niet in betekenende mate bijdragen" is bepaald dat indien een project kan worden beschouwd als "niet in betekenende mate" er geen toetsing aan de grenswaarden hoeft plaats te vinden. Deze grens is in het Besluit gesteld op 3%, wat betekent dat de concentratie stikstofdioxide of fijn stof met maximaal 3% mag toenemen als gevolg van de nieuwe ontwikkelingen die een bestemmingsplan toestaat. Als het meer is dan 3% moet worden getoetst aan de grenswaarden. In de "Regeling niet in betekenende mate bijdragen" is voor een aantal specifieke projecten een berekening gemaakt bij welk bouwprogramma er nog sprake is van "niet in betekenende mate". Dit is als het project betrekking heeft op maximaal 1.500 woningen of 100.000 m² kantoren (bij één ontsluitingsweg) of een combinatie van beiden. Voor de laatste categorie projecten is in de regeling een verdeelsleutel woningen-kantoren opgenomen.

De te realiseren woningen en gemengde voorzieningen in het westelijk (en oostelijk) woonhof zullen leiden tot verkeer en het parkeren van auto's. Op basis van het (maximale) programma dat in het bestemmingsplan mogelijk is gemaakt, is in het kader van het bestemmingsplan in 2013 een onderzoek naar luchtkwaliteit uitgevoerd. Uit dat onderzoek bleek dat de luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor de herontwikkeling van het gehele FCA-terrein. Omdat er sindsdien een nieuw gemeentelijk verkeersmodel geldt (VMA) en het eerdere onderzoek al meer dan 10 jaar oud is, is een nieuw luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd door Aveco de Bondt (referentie 16021209_AdB_0001_v6.0, d.d. 17 maart 2025, zie bijlage).

Het door Aveco de Bondt uitgevoerde onderzoek is mede gebaseerd op de meest actuele verkeersintensiteiten die voortkomen uit het laatste verkeersonderzoek (zie subparagraaf 5.1.1) en een aanvullende notitie met betrekking tot verkeersintensiteiten van de Marktstraat en Vredenhofweg. Voor wat betreft de toekomstige situatie is rekening gehouden met het (maximale)

programma zoals dat in het geldende bestemmingsplan mogelijk is gemaakt. De conclusie van het onderzoek, op basis van berekeningen voor het maatgevend jaar 2025, is dat de herontwikkeling voldoet aan de jaargemiddelde concentraties en het toegestane aantal overschrijdingen van uur- en 24-uurgemiddelde concentraties voor NO_2, PM_{10} en $PM_{2,5}$.

Aangezien uit onderzoek blijkt dat de gehele herontwikkeling van het FCA-terrein voldoet aan de wettelijke normen, kan worden geconcludeerd dat luchtkwaliteit geen belemmering is voor het verlenen van de omgevingsvergunning.

5.3. Geluid

In het woongebouw zijn 30 woningen voorzien. Dat zijn geluidsgevoelige functies als bedoeld in de Wet geluidhinder. Het woongebouw is gelegen in de geluidszones van de tot 8 december 2023 gezoneerde wegen Jan van Galenstraat en Willem de Zwijgerlaan. Inmiddels is de snelheid van zowel de Jan van Galenstraat als de Willem de Zwijgerlaan verlaagd 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 kader van de goede ruimtelijke ordening is door Aveco de Bondt akoestisch onderzoek verricht (projectnummer: 16021207_AdB_RAP_0007_v7.0 wegverkeer, d.d. 16 december 2024, zie bijlage).

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 (zie subparagraaf 5.1.1). 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 de geluidsbelasting in de eindsituatie maximaal 52 dB bedraagt ter plaatse van woongebouw P1.1. De voorheen geldende voorkeurswaarde (48 dB) wordt overschreden bij west- en zuidgevel maar er wordt bij deze beide gevels wel voldaan aan de voorheen geldende maximale ontheffingswaarde (63 dB). Bij deze gevels is geen dove gevel nodig.
- Willem de Zwijgerlaan: Uit de resultaten blijkt dat door het wegverkeer de geluidsbelasting in de eindsituatie maximaal 43 dB bedraagt ter plaatse van woongebouw P1.1. Er wordt daarmee voldaan aan de voorheen geldende voorkeurswaarde (48 dB).
- Fasering: Het woongebied 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. Om akoestische redenen het uitgangspunt dat de afschermende wandbebouwing langs de Jan van Galenstraat als eerste wordt gebouwd zodat de achterliggende gebouwen, waaronder woongebouw P1.1, altijd afgeschermd worden door de wandbebouwing. Er is dan geen sprake van een tijdelijk geluidseffect.
- Cumulatie: De gecumuleerde geluidsbelasting bedraagt ter plaatse van woongebouw P1.1 maximaal 52 dB. Deze waarde voldoet aan het gemeentelijk geluidbeleid zodat er sprake is van een aanvaardbare geluidsbelasting.

De geluidsbelasting vanwege de Jan van Galenstraat is op woongebouw P1.1 hoger dan de voorheen geldende voorkeurswaarde. Het treffen van bron- en overdrachtsmaatregelen (zoals

geluidreducerend asfalt, geluidschermen, etc.) is niet of niet voldoende mogelijk. Gelet op de geluidsbelasting van maximaal 52 dB is er sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Om te waarborgen dat de wandbebouwing langs de Jan van Galenstraat tijdig daadwerkelijk voor voldoende afscherming zorgt wordt in de vergunning een bepaling opgenomen dat de woningen in woongebouw P1.1 niet eerder in gebruik mogen worden genomen dan dat de wandbebouwing is gerealiseerd.

Conform het Amsterdams geluidbeleid dienen woningen te worden voorzien van een stille of geluidluwe zijde (48 dB) of lager. Dit is ook als voorwaarde opgenomen in het uitwerkingsplan. Omdat niet alle woningen in het woongebouw automatisch een stille zijde krijgen zijn er bouwkundige maatregelen nodig om te voldoen aan het gemeentelijk geluidbeleid. Uit het hiervoor beschreven akoestisch onderzoek is gebleken dat de noord- en oostgevel zonder maatregelen als een stille zijde zijn aan te merken maar de west- en zuidgevel niet. In aanvullend onderzoek door Aveco de Bondt is nader ingegaan op stille zijdes (referentie 214550_AdB_RAP_0101_v2.0, d.d. 13 november 2025, zie bijlage). In het aanvullend onderzoek is aangegeven dat gebouw P1.1 aan de westzijde balkons krijgt die voorzien zijn van gesloten balustrades en afgesloten tuinkamers. Hierdoor zijn alle westgevels aan de buitenruimten als stille zijde aan te merken. Voor de begane grond is de zuidgevel aan te merken als de stille zijde. De plafonds van de buitenruimten (als aanwezig) worden geluidabsorberend ($\alpha w \geq 0,6$) uitgevoerd. Alle buitenruimten hebben buitenluchtcondities. De openingen worden niet beperkt voor luchtstroming.
Alle woningen in woongebouw P1.1 krijgen hierdoor een stille zijde die voldoet aan het gemeentelijk geluidbeleid.

5.4. Milieuzonering

Bedrijven zijn milieubelastende functies die hinder ten opzichte van milieugevoelige bestemmingen (waaronder wonen) kunnen veroorzaken. Om deze hindersituaties te voorkomen dient bij een planologische procedure 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 Marktkwartier 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 het navolgende zal nader in worden gegaan op

de richtafstanden in relatie tot de mogelijk overlastgevende functies in en rond de projectlocatie. Het aspect geluid is in dit geval bepalend.

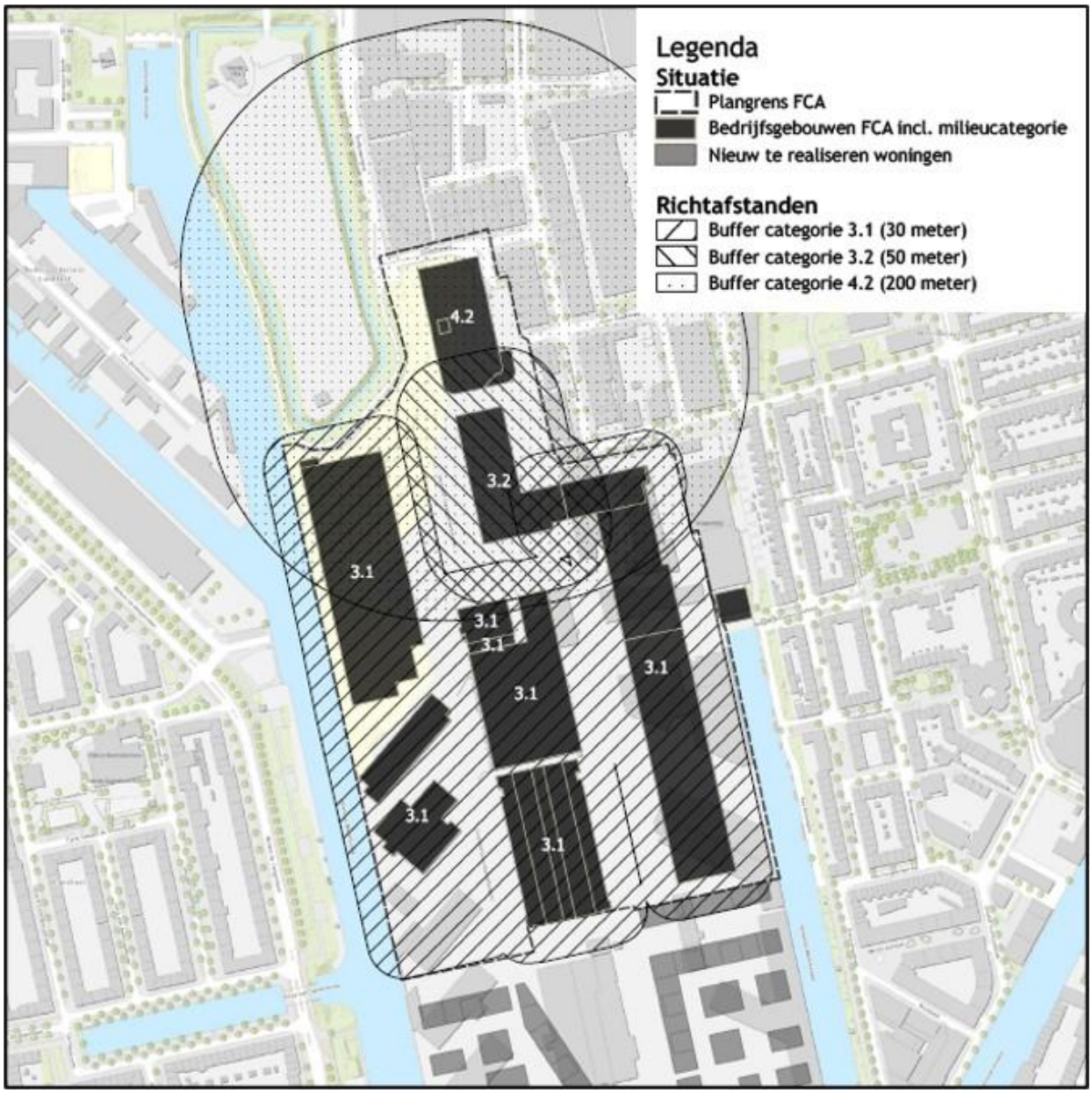
Naast diverse bedrijven zullen er op het toekomstige FCA ook diverse collectieve voorzieningen worden gerealiseerd die nodig zijn voor het algemeen functioneren als bedrijventerrein, zoals vrachtwagenparkeren, expeditiestraten, fustageopslag, de entrees, etc. Deze collectieve voorzieningen kunnen leiden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

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

De woningen in woongebouw P1.1 komen ten zuiden van het nieuwe FCA-terrein. 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, 100 meter voor bedrijven die tot categorie 3.2 behoren en 300 meter voor bedrijven die tot categorie 4.2 behoren. Deze richtafstand mogen vanwege de ligging in gemengd stedelijk gebied worden verkleind naar respectievelijk 30 meter, 50 meter en 200 meter. Woongebouw P1.1 ligt op 200 meter afstand van de grens van het nieuwe FCA. Er wordt daarmee ruimschoots voldaan aan de richtafstand tussen bedrijfsactiviteiten die tot de milieucategorieën 3.1 en 3.2 behoren en de tot gemengd stedelijk gebied behorende nieuwe woningen op de projectlocatie. Bedrijven die tot milieucategorie 4.2 behoren zijn op het nieuwe FCA alleen toegestaan aan de noordzijde, op een afstand van meer dan 600 meter. Ook voor deze milieucategorie geldt dat er ruimschoots wordt voldaan aan de richtafstand.

Geconcludeerd kan worden dat woongebouw P1.1 ruimschoots voldoet aan de richtafstanden vanwege het nieuwe FCA zodat er op het gebied van milieuzonering geen belemmering is om het woongebouw op de projectlocatie te realiseren.

5.5. Externe veiligheid

Voor ruimtelijke projecten in de nabijheid van opslag of langs routes van gevaarlijke stoffen moet onderzoek gedaan worden naar individueel en/of groepsrisico. Het project is niet gelegen binnen 200 meter van een bron of gevaarlijke route. Onderzoek naar externe veiligheid is niet nodig.

5.6. Bodem

De bodem moet geschikt zijn voor het toekomstige gebruik. Ook in geval van graafwerkzaamheden is een bodemonderzoek nodig om te bepalen of eventuele vervuilde grond gesaneerd dient te worden.

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 woongebouw P1.1 was geen relevante verontreiniging aangetroffen.

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 verhardingsonderzoek en aanvullend bodemonderzoek uitgevoerd ter plaatse van het westelijk woonhof (rapportnummer: 817.025_011, d.d. 11 augustus 2022, zie bijlage). Op basis van de resultaten van de eerder uitgevoerde onderzoeken en het aanvullend onderzoek door DIBEC bestaan er, met uitzondering van de drie oliespots, géén directe milieuhygiënische bezwaren tegen de voorgenomen sloop- en bouwwerkzaamheden ter plaatse van het westelijk woonhof. Op basis van de onderzoeksresultaten is een nader onderzoek naar de omvang en de herkomst van de olieverontreiniging niet zinvol.

Woongebouw P1.1 komt grotendeels op een parkeergarage te liggen. In het kader van de aanvraag omgevingsvergunning voor die parkeergarage is al nader ingegaan op bodem. Er is geen noodzaak om voor het woongebouw aanvullend in te gaan op bodem.

Gelet op het voorgaande is de bodemkwaliteit geen belemmering voor woongebouw P1.1.

5.7. 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

ruimtelijke plannen. De projectlocatie valt binnen het beheergebied van het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV).

5.7.1. Grondwater

Het project heeft geen betrekking op nieuwe ondergrondse bebouwing (bebouwing dieper dan 0,5 meter onder maaiveld) aangezien woongebouw P1.1 op fase 1 van de ondergrondse parkeergarage wordt gebouwd. In het kader van de aanvraag omgevingsvergunning voor die parkeergarage is al nader ingegaan op de gevolgen voor het grondwater aan de hand van een onderzoek. De parkeergrage fase 1 heeft, mede gelet op het toepassen van mitigerende maatregelen, geen nadelige gevolgen voor de grondwaterhuishouding in en rondom de locatie. Met de mitigerende maatregelen kan worden voldaan aan het vereiste van grondwaterneutraliteit van de beoogde kelders. Woongebouw P1.1 heeft geen gevolgen voor het grondwater.

5.7.2. Waterberging

De locatie van woongebouw P1.1 is tot voor kort al volledig verhard geweest met gebouwen, asfalt en klinkers. Het woongebouw leidt zodoende niet tot een relevante toename van verharding. Ook is er geen sprake van demping van water.

5.7.3. Waterkwaliteit

Het project heeft geen gevolgen voor de waterkwaliteit.

5.8. Archeologie en cultuurhistorie

5.8.1. Archeologie

Ten tijde van het geldende bestemmingsplan was ter plaatse van een groot deel van de projectlocatie sprake van een archeologische verwachting op basis van archeologisch bureauonderzoek dat indertijd 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.

De aanvraag voor woongebouw P1.1 heeft geen betrekking op ondergrondse bebouwing. Bovendien blijkt uit de archeologische waardestelling van Monumenten en Archeologie (QS 16-030, d.d. 9 februari 2016, zie bijlage) dat de verwachting voor het gehele plangebied van het bestemmingsplan, inclusief de projectlocatie, 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.

Gelet op het voorgaande is archeologie geen belemmering voor het verlenen van de omgevingsvergunning.

5.8.2. Cultuurhistorie

Ter plaatse van de projectlocatie zijn geen cultuurhistorische objecten aanwezig. Ook in de directe omgeving bevinden zich geen cultuurhistorische objecten die nadelige gevolgen kunnen ondervinden als gevolg van een zeslaags woongebouw. Zo bevindt woongebouw P1.1 zich op een afstand van circa 390 meter van molen De Otter.

Gelet op het voorgaande is cultuurhistorie geen belemmering voor het verlenen van de omgevingsvergunning.

5.9. Ecologie

Voor de bescherming van diersoorten is de Wet Natuurbescherming kaderstellend. Het is daarbij van belang om te kijken naar zowel soortenbescherming als gebiedsbescherming.

5.9.1. Soortenbescherming

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. 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.

Door Primum is in 2020 een quick scan ecologie uitgevoerd. Uit deze quick scan bleek dat ter plaatse van het FCA-terrein de volgende beschermde soorten aanwezig kunnen zijn:

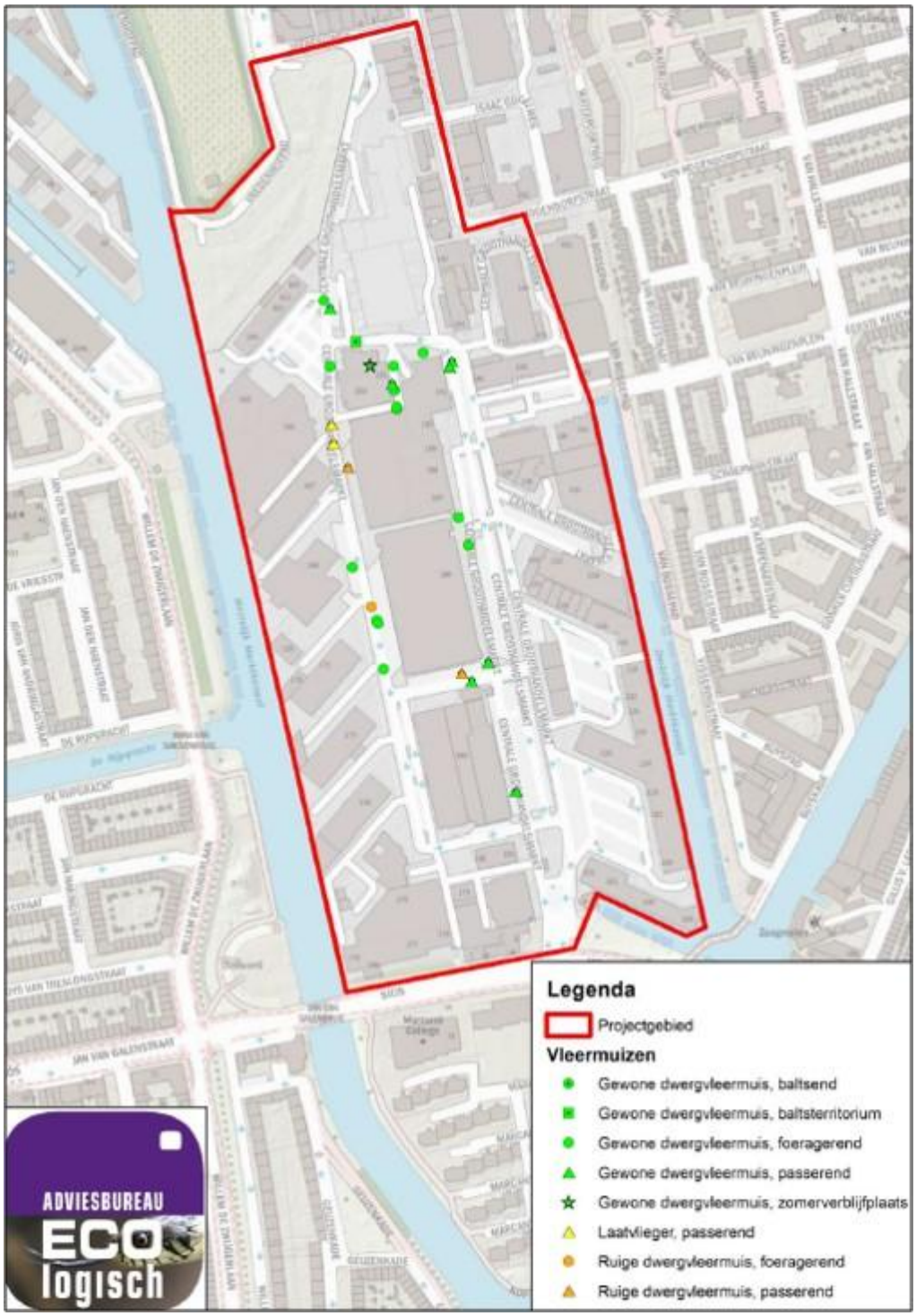
- Vleermuizen (diverse soorten);
- Algemene broedvogels;
- Rugstreeppadden.

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

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

Vleermuizen

Door E.C.O. Logisch B.V. is een nader onderzoek uitgevoerd naar vleermuizen (projectcode AVVL2009, d.d. 26 augustus 2021, zie bijlage). Tijdens het nadere onderzoek zijn de gewone dwergvleermuis, de laatvlieger en de ruige dwergvleermuis op het terrein van FCA waargenomen. Deze soorten zijn niet ter plaatse van de projectlocatie aangetroffen (zie de navolgende afbeelding).



Afbeelding: overzicht resultaten vleermuizen in noordelijk deel FCA terrein

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

Omdat het nadere onderzoek naar vleermuizen inmiddels meer dan 3 jaar oud is, is door Ecospong een nieuw onderzoek naar vleermuizen uitgevoerd (rapportnummer: NO 23052, d.d. 12 november 2024, zie bijlage). Uit het actuele onderzoek blijkt dat er op het FCA-terrein nog sprake is van twee zomerverblijfplaatsen van elk één individu gewone dwergvleermuis. Verblijfplaats 1 bevindt zich in een (zuid)westelijke gebouw, aan de noordzijde van het gebouw, en verblijfplaats 2 bevindt zich onder de dakrand bij een stootvoeg in het kantoorgebouw bij de hoofdingang. Bij het slopen van deze gebouwen worden deze verblijfplaatsen vernietigd. Het slopen van deze gebouwen vindt echter niet plaats vanwege de realisatie van woongebouw P1.1.
Aangezien er ter plaatse van de projectlocatie geen vleermuizen zijn waargenomen zal de realisatie van het woongebouw geen nadelige gevolgen hebben voor vleermuizen.

Rugstreeppadden

Door Primum is nader onderzoek uitgevoerd naar rugstreeppadden. Uit het nadere onderzoek blijkt dat er op het terrein van FCA geen rugstreeppadden zijn aangetroffen. In de meest recente quick scan (zie hiervoor) is de aanwezigheid van rugstreeppadden ook uitgesloten.

Muurplanten

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

Conclusie
Uit het voorgaande blijkt dat de realisatie van het woongebouw geen nadelige gevolgen heeft voor beschermde soorten.

5.9.2. Gebiedsbescherming

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

Door Aveco de Bondt is aan de hand van AERIUS-berekeningen onderzoek naar stikstofdepositie uitgevoerd voor de gehele herontwikkeling van het FCA-terrein (projectnummer 230308, d.d. 22

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

Op basis van de stikstofberekening door Aveco de Bondt blijkt dat er dat er ten gevolge van de voorgenomen ontwikkeling sprake is van een relevante toename van stikstofdepositie (>0,01 mol/N/ha/jaar) binnen de genoemde Natura 2000-gebieden. Door SWECO is vervolgens via een Ecologische Beoordeling stikstofdepositie nagegaan of de potentiële toename van stikstofdepositie door het voorgenomen project significant negatieve gevolgen kan hebben voor stikstofgevoelige habitattypen en/of stikstofgevoelige leefgebieden van kwalificerende soorten (document referentie: NL25-648800269- 152995, d.d. 3 november 2025, zie bijlage). Op basis van een gebiedsspecifieke analyse is in de ecologische beoordeling geconcludeerd dat het is uitgesloten dat de berekende toenames (zowel permanent als tijdelijke) aan stikstofdepositie ten gevolge van de voorgenomen ontwikkeling zullen leiden tot een negatief ecologisch effect. Hiermee worden ook mogelijk belemmeringen op hersteldoelen voor herstelhexagonen binnen het Natura 2000-gebied Botshol niet negatief, in ecologische zin, beïnvloed. Daarnaast is een cumulatietoets uitgevoerd, om te achterhalen of de voorgenomen ontwikkeling in cumulatie met andere projecten voor significant negatieve effecten zorgt. Ook hieruit blijkt dat significante effecten ten gevolge van de voorgenomen ontwikkeling zijn uitgesloten. Een passende beoordeling als bedoeld in artikel 2.8 van de Wet natuurbescherming is daarmee niet nodig.

Uit de uitgevoerde onderzoeken door Aveco de Bondt en SWECO volgt dat stikstofdepositie. geen belemmering is voor verlening van de omgevingsvergunning.

5.10. Behoefte

In het per 1 oktober 2012 aangevulde Besluit ruimtelijke ordening (Bro), is een artikellid aan artikel 3.1.6 Bro toegevoegd. Dit artikellid is recent (1 juli 2017) gewijzigd. In artikel 3.1.6, tweede lid, van Bro is voorgeschreven dat indien bij een bestemmingsplan 'een nieuwe stedelijke ontwikkeling' mogelijk wordt gemaakt, in de toelichting van het bestemmingsplan een verantwoording daarvan moet plaatsvinden.

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

De voorliggende aanvraag heeft ten opzichte van het bestemmingsplan geen extra programma tot gevolg. Indertijd is in de toelichting van het moederplan uitgebreid ingegaan op de woningbehoefte in Amsterdam (zie paragraaf 4.13 van de toelichting). Los daarvan is er sprake van regionale behoefte aan woningen. De herontwikkeling van het FCA-terrein maakt namelijk onderdeel uit van de harde plancapaciteit van de provincie, zoals weergegeven via de monitor plancapaciteit (https://plancapaciteit.nl/). De monitor plancapaciteit heeft als doel een actueel in beeld te hebben wat de capaciteit in woningbouwplannen is binnen de provincie Noord-Holland en de Metropoolregio Amsterdam. Uit raadpleging van de monitor plancapaciteit blijkt dat er in de regio voor de herontwikkeling van het FCA uit is gegaan van maximaal 1.700 woningen. De voorliggende aanvraag heeft betrekking op 30 van de 930 woningen in het westelijk woonhof en draagt daarmee bij aan het realiseren van de harde plancapaciteit, waarover regionale afstemming heeft plaatsgevonden.

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

- Nationale Woon- en Bouwagenda: De doelstelling is om nationaal 900.000 woningen te bouwen in de periode 2022-2030. Met daarbij veel aandacht voor betaalbare woningen, verduurzaming en wonen voor aandachtsgroepen waaronder senioren (zie programma's). Bij nieuwbouw is het uitgangspunt 1/3 sociale huur, 1/3 betaalbaar en 1/3 overig. Op basis van deze ambitie hebben provincies in afstemming met de regio's en gemeenten een bod gedaan aan het Rijk over aantallen te realiseren woningen. Deze afspraken hebben in maart 2023 hun beslag gekregen in regionale woondeals. Amsterdam valt onder de woondeal MRA. De afspraken worden per gemeente vastgelegd.
- Woonakkoord 2021-2025: Het woonakkoord bevat de gedeelde ambities en gezamenlijke inzet voor het woonbeleid van Amsterdam en de provincie Noord Holland. Amsterdam heeft volgens de provinciale berekening in de jaren 2020-2025 een woningbehoefte van 25.700. De plancapaciteit van Amsterdam is echter groot: 226.600. Hiervan is een groot deel in de verdere toekomst gepland, maar toch is momenteel al een aantal van 55.500 woningen als harde capaciteit aan te merken (waaronder dus de herontwikkeling van het FCA-terrein). Deze bestaande harde plancapaciteit is voldoende voor de woningbehoefte tot aan 2030 (51.300). De Provincie Noord-Holland en de gemeente Amsterdam realiseren zich echter dat het, met het oog op vertraging in de uitvoering, nodig is meer delen van de plancapaciteit 'hard' te maken om de woningbehoefte te kunnen inlossen en zeker te zijn van voldoende woningbouw. Gezien de hoeveelheid harde plancapaciteit en sturing van Amsterdam op start bouw geldt dit voor andere delen van de MRA (buiten Amsterdam). Amsterdam gaat uit van een woningbouwaantal van ongeveer 7.500 per jaar voor de periode tot aan 2025. Voor de langere termijn (2050) wordt uitgegaan van een groei van de woningvoorraad 5.000 per jaar. De Omgevingsvisie Amsterdam biedt ruimte aan minimaal dit aantal woningen en alle bijbehorende voorzieningen. Het is een groeitempo dat rekening houdt met het absorptievermogen van de stad, het aanleggen van de infrastructuur, energievoorziening, groen en openbare ruimte en dat ook organisatorisch en rekening houdend met crises langjarig haalbaar is.

- Actieprogramma woningproductie MRA 2018 – 2025: De metropoolregio Amsterdam kampt met een groot woningtekort, het grootste van Nederland. Het actieprogramma woningproductie MRA zet daarom voornamelijk in op de bouw van extra woningen, elk jaar moeten er binnen de Metropoolregio Amsterdam 15.000 nieuwe woningen gebouwd worden. Om dit te bereiken wordt ingezet op het versnellen van processen, het gebruik maken van financiering vanuit het rijk en het leggen van een verbinding tussen de woningbouwproductie en de opgaven in de vervoerregio en de MIRT.

Daarnaast wordt gewezen op de 'Monitor woningbouw 2025' van de provincie. Uit deze monitor blijkt dat het tekort aan woningen van 2008 tot 2019 toenam. Van 2020 tot 2022 daalde het woningtekort, vooral door de lagere huishoudensgroei tijdens de coronacrisis maar ook door de toegenomen woningbouwproductie. Begin 2025 lag het woningtekort in Noord-Holland op 79,7 duizend woningen, 5,6 procent van de woningvoorraad. Absoluut en relatief is het tekort het hoogst in de gemeente Amsterdam. Het woningtekort voor Amsterdam bedroeg begin 2025 39.700 woningen, waarbij 20/200 woningen nodig zijn om het tekort terug te brengen tot het gewenste tekort (zie ook de navolgende tabel).

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

Bron: PNH

Afbeelding: overzicht woningtekort in 2024 (bron: Monitor woningbouw 2024)

5.11. Milieu effect rapportage

De milieueffectrapportage-procedure (m.e.r.) is bedoeld om het milieubelang volwaardig en vroegtijdig in de plan- en besluitvorming in te brengen. Een m.e.r. is altijd gekoppeld aan een plan of besluit, bijvoorbeeld een structuurvisie, bestemmingsplan of vergunning. De wettelijke eisen ten aanzien van m.e.r. zijn vastgelegd in de Wet Milieubeheer en in het Besluit m.e.r.

In de Wet Milieubeheer en in het Besluit m.e.r. wordt een onderscheid gemaakt in activiteiten die m.e.r.-plichtig zijn (de zogenaamde bijlage C-activiteiten) en activiteiten die m.e.r.-

beoordelingsplichtig zijn (de zogenaamde bijlage D-activiteiten). Bepalend daarbij is of een project moet worden beschouwd als een “stedelijk ontwikkelingsproject” als bedoeld in het besluit m.e.r.

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 FCA-terrein 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.

6. Uitvoerbaarheid

6.1. Economische uitvoerbaarheid

De gronden ter plaatse van het project zijn in eigendom van de gemeente.

De gemeente en Marktkwartier hebben een privaatrechtelijke overeenkomst (hierna: REOK) opgesteld welke in werking is getreden bij de definitieve gunning aan Marktkwartier. 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 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.

6.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De planvorming voor de herontwikkeling van het FCA-terrein is al geruime tijd gaande. In de afgelopen jaren heeft er op diverse momenten overleg plaatsgevonden met bedrijven en omwonenden. Ook zijn er diverse informatiebijeenkomsten georganiseerd.

7. Ruimtelijke motivering afwijkingen en conclusie

Marktkwartier is voornemens om woongebouw P1.1 in het westelijk woonhof te realiseren. Hiervoor is op 21 december 2023 een omgevingsvergunning aangevraagd. Voor deze aanvraag geldt het recht ten tijde van de aanvraag, zijnde de Wabo.

7.1. Ruimtelijke motivering afwijkingen

De aanvraag voor woongebouw P1.1 week ten tijde van de indiening af van het bestemmingsplan 'Food Center Amsterdam (2e Herstelbesluit)', inclusief Eerste Partiële herziening' omdat er op dat moment een bouwverbod gold voor gebouwen ter plaatse van de projectlocatie. Inmiddels is dit bouwverbod niet meer van toepassing door de inwerkingtreding van het uitwerkingsplan 'Food Center Amsterdam - 3e uitwerking (Woongebied west)'.

De situering en maatvoering van woongebouw P1.1 op de projectlocatie voldoet aan de regels in het uitwerkingsplan voor het westelijk woonhof (3e uitwerking). Het op 2 juli 2024 vastgestelde uitwerkingsplan geldt ten tijde van de beslissing op de aanvraag en fungeert daarmee als toetsingskader voor de ingediende aanvraag. Uit de toetsing van de aanvraag blijkt dat het bouwplan in beginsel op de volgende punten leidt tot een overschrijding van de gebruiks- en bouwregels in de bestemmingen 'Woongebied - 2' en 'Verkeer - 3':

1. De gevelrand van de noordgevel overschrijdt de bestemmings- en bouwgrens met circa 0,1 meter.
2. De entreeluifel bij de entree in de noordgevel overschrijdt de bestemmings- en bouwgrens met circa 0,8 meter.
3. De bouwhoogte als gevolg van het groendak komt uit op circa 18,5 meter (overschrijding 0,5 meter) terwijl de bouwhoogte ter plaatse van de installatieruimtes circa 19,2 meter wordt (overschrijding 1,2 meter).

De overschrijding onder 1 is minder dan 0,2 meter en de gevelrand is te scharen onder gevelversieringen en dergelijke delen van gebouwen. De overschrijding van de bestemmings- en bouwgrens door de gevelrand met 0,1 meter is daarmee op grond van artikel 12 van het uitwerkingsplan toegestaan.

Voor de overschrijding onder 2 geldt dat deze luifel niet aan de van de straat afgekeerde gevel (achtergevel) is gelegen waardoor de luifel op grond van artikel 12 niet alsnog bij recht mogelijk is. In artikel 15 is wel een afwijkingsbevoegdheid opgenomen die het mogelijk maakt om de bebouwingsgrenzen en/of bestemmingsgrenzen te overschrijden tot ten hoogste 2 meter ten behoeve van onder meer luifels. De luifel kan dus mogelijk worden gemaakt door toepassing van de afwijkingsbevoegdheid in artikel 15 onder e van het uitwerkingsplan. Toepassing van de afwijkingsbevoegdheid is in dit geval ruimtelijke aanvaardbaar aangezien de overschrijding de algemene entree van woongebouw P1.1 accentueert. Vanwege de aard en omvang van de afwijking heeft een luifel geen nadelige gevolgen voor omliggende percelen.

De overschrijdingen onder 3 bedragen minder dan 2 meter. In artikel 15 is een afwijkingsbevoegdheid opgenomen die het mogelijk maakt om de in de regels toegestane maximale bouwhoogten met niet meer dan 2 meter te vergroten, dan wel de in de regels toegestane maximale bouwhoogten met ten hoogste 5 meter te overschrijden ten behoeve van lift- en trappenhuizen, centrale verwarmingsinstallaties, zonneboilers, glasbewassingsinstallaties, ventilatie-inrichtingen, vlaggenmasten en vergelijkbare bouwwerken voor de opwekking van duurzame energie zoals zonnepanelen en warmte-koudeopslag. De overschrijdingen als gevolg van groendak (0,5 meter) en de installatieruimtes (1,2 meter) kunnen dus mogelijk worden gemaakt door toepassing van de afwijkingsbevoegdheid in artikel 15 onder c en d van het uitwerkingsplan. Toepassing van de afwijkingsbevoegdheid is in dit geval ruimtelijke aanvaardbaar aangezien de overschrijdingen het gevolg zijn van een groen dak en de op een gebouw gebruikelijke installatieruimtes. De overschrijdingen zijn beperkt van omvang en hebben geen nadelige gevolgen voor het woon- en leefklimaat in de omgeving.

7.2. Conclusie

Het project past binnen het beleid van de gemeente en er zijn geen belemmeringen vanuit de relevante omgevingsaspecten. De aanvraag past binnen het nadien vastgestelde kader van het uitwerkingsplan voor het westelijk woonhof.