



**Gemeente
Amsterdam**

Bezoekadres
Amstel 1
1011 PN Amsterdam

Postbus 202
1000 AE Amsterdam
Telefoon 14 020
amsterdam.nl

Retouradres: Postbus 202, 1000 AE Amsterdam

De heer W. Ploos van Amstel
Pontsteiger 156
1014 ZP Amsterdam.

Datum 6 februari 2024
Behandeld door P. Hazewindus (p.hazewindus@amsterdam.nl) / M. Jalloh (m.jalloh@amsterdam.nl)
Kenmerk 2024-1225
Onderwerp Plannen voor Foodcenter Amsterdam

Geachte heer Ploos van Amstel,

Hartelijk dank voor uw uitgebreide brief/mail d.d. 13 oktober 2023 over de plannen voor het Foodcenter Amsterdam aan de gemeenteraad. U heeft een aantal vragen gesteld over de plannen voor het Foodcenter Amsterdam, omdat uw zienswijze over het ontwerp van het eerste uitwerkingsplan Food Center Amsterdam niet in behandeling is genomen.

Allereerst wil ik u graag uitleggen waarom uw zienswijze in 2022 niet in behandeling kon worden genomen. U woont op een te grote afstand van het Food Center Amsterdam om een rechtstreeks, persoonlijk belang te hebben bij het uitwerkingsplan. Dit zorgde ervoor dat u in dit geval formeel niet als belanghebbende kon worden aangemerkt. De raad heeft uw brief aan het college gegeven ter beantwoording. Ik doe dat namens het college, als verantwoordelijk wethouder voor het Foodcenter Amsterdam (FCA). Hieronder vindt u de antwoorden op uw vragen.

1. Wat is de voedselvisie van de gemeente Amsterdam (en de MRA)?

Antwoord: Het college heeft onlangs een geactualiseerde voedselstrategie – 'Hoe voeden we de stad klimaatneutraal en circulair' - vastgesteld, met een uitvoeringsagenda 2023 – 2026 (TKN Raad op 20 december 2023). Hiermee levert de gemeente een actieve bijdrage aan de transitie naar een gezond, eerlijk en duurzaam voedselsysteem. Langs zes actielijnen zijn ambities, doelen en acties geconcretiseerd, waaronder actielijn 2 voedselverspilling en organische reststromen en actielijn 4 stadslandbouw en korte ketens.

2. Wat zijn de logistieke behoeften (ook kwantitatief) die hieruit volgen?

Antwoord: In de uitvoeringsagenda voedselstrategie speelt logistiek met name een centrale rol in de doelstellingen van minder voedselverspilling (- 50% in 2030) en consumptie van regionale producten (25% in 2030). Samen met interne en externe experts maken we dit concreet.

Relevant is ook dat het college op 14 november 2023 het [Werkplan stedelijke logistiek 2023-2025](#) heeft vastgesteld (ter kennisname in de raadscommissie Mobiliteit, Openbare ruimte en Water op 7 december 2023). Eén van de acties hierin is een verkenning naar de ruimtelijke behoeften aan logistieke stadshubs in en rond Amsterdam voor de verschillende segmenten, waaronder voedsel. Deze actie wordt in 2024 uitgevoerd.

Voorstelbaar is dat het voedsel vervoer in kortere logistieke ketens buiten de stad efficiënter verloopt (met minder transportkilometers), maar binnen de stad in veel gevallen minder efficiënt verloopt dan het vervoer door grote (inter)nationale voedselbedrijven. Lokaal voedsel komt immers in kleinere volumes en de producenten hiervan hebben efficiënte logistiek minder als primaire doelstelling. Wat dit vraagt van de stad, o.a. op het gebied van logistieke hubs en ICT/organisatie zullen we daarover in overleg treden met de logistieke private partijen.

3. Hoe zijn in de logistieke behoefte de ontwikkeling van dark kitchens, urban farming, cargohubs en stadshubs meegenomen?

Antwoord: Op dit moment wordt bovengenoemd onderzoek naar logistieke stadshubs opgestart. In welke mate hierin dark kitchens en urban farming worden meegenomen is nu nog niet bekend.

4. Hoe zijn alternatieve locaties voor dark kitchens, urban farming, cargohubs en stadshubs gewogen?

Antwoord: Alternatieve locaties zijn nog niet gewogen. Zie antwoord vraag 3.

5. Hoe gaat FCA concreet de duurzaamheidsdoelen behalen met alle maatregelen?

Antwoord: Als onderdeel van de realisatieovereenkomst (REOK) tussen gemeente en het ontwikkelconsortium Marktkwartier, is door het consortium in het Strategisch Plan het Duurzaamheidsplan (hoofdstuk 3.2) opgenomen. Hierin zijn 17 businesscases gedefinieerd met de belofte deze te realiseren. Daarnaast zijn 7 aanvullende ambities gesteld voor verdere verduurzaming van het project tijdens de realisatie en exploitatiefase. Het nieuwe Food Center Amsterdam (FCA) wordt volledig gasloos. Er komt een collectieve koelinstallatie en een groot zonnedak (PV-panelen). Door toepassing van nieuwe technieken wordt de CO₂ uitstoot sterk gereduceerd. Daar waar de wettelijke eisen aangescherpt worden, wordt in overleg een nieuwe afspraak gemaakt voor de betreffende 'belofte'. Een voorbeeld is de omzetting van EPL/EPC naar BENG. Hiermee draagt Marktkwartier bij aan de duurzaamheidsdoelen van de gemeente.

6. Wat betekenen de maatregelen voor de kosten voor de ondernemers op het FCA?

Antwoord: De kosten van verduurzaming zijn niet locatie gebonden of specifiek voor het FCA. Ondernemers investeren in duurzame nieuwbouw en gasloze, energiezuinige installaties. Deze investeringen leiden tot lage gebruikslasten en minder uitstoot.

7. Welke risico's lopen ondernemers met de voorgestelde maatregelen in de bedrijfsvoering?

Antwoord: De overgang van oude naar nieuwe bedrijfsbebouwing vindt gefaseerd plaats. Hierdoor blijft een continue bedrijfsvoering gewaarborgd. Indien voor een specifieke ondernemer een directe verhuizing van oude naar nieuwe huisvesting onverhoopt niet mogelijk is, wordt in overleg met Marktkwartier naar een passende oplossing gezocht. Dit kan betekenen dat Marktkwartier in specifieke gevallen zorgdraagt voor tijdelijke huisvesting, zodat ook voor die ondernemers de bedrijfsvoering gewaarborgd blijft.

8. Is er straks voldoende energie voor de koelcellen en het laden van elektrische vrachtwagens?

Antwoord: De huidige aansluitwaarden blijven geborgd omdat de huidige aansluitvermogens kunnen worden overgezet naar de nieuwbouw. Dit is afgestemd en wordt gemonitord met Liander (Gebiedsregie elektriciteit voorziening Amsterdam). Hiermee zijn de zorgen over congestie beperkt en is er voldoende capaciteit om in elk geval aan de energiebehoefte gelijk aan die van de bestaande koelcellen te voldoen. Er is overleg met Liander over mogelijke laadvoorzieningen voor elektrische vrachtwagens.

9. Bieden andere locaties niet betere mogelijkheden voor verduurzaming?

Antwoord: In het verleden is door de gemeenteraad de keuze gemaakt dat een gedeelte van het Foodcenter terrein wordt behouden voor 'buik' en service bedrijven in Amsterdam. Naar aanleiding daarvan is een ontwikkelproces in gang gezet. Sommige bedrijven gaan in de loop van 2024 /2025 verhuizen naar de nieuwe plek op het Foodcenter. Hiermee bevindt zich midden in de stad een locatie die levert aan de buik van Amsterdam. De nabijheid is per definitie duurzaam in termen van logistiek, zeker als deze emissieloos is en duurzaam opgewekte energie gebruikt.

- 10. Wat betekent de snelle opkomst van vrachtfietsen en licht elektrische voertuigen in de bevoorrading van food service en horeca (zoals TringTring, E-bakkie en Foodlogica) voor de plannen voor FCA? Zijn de verkeersplannen hierop berekend? Bij het bepalen van de noodzakelijke parkeerruimte (ook voor laden van elektrische voertuigen) lijkt daarmee geen rekening te zijn gehouden.**

Antwoord: In het verkeersonderzoek en de planvorming voor het FCA is uitgegaan van een worst case situatie, zijnde vrachtwagens en bestelbussen. De opkomst van nieuwe mobiliteitsvormen vindt nu ook al plaats op het huidige FCA en biedt kansen voor verdere verduurzaming. Vrachtfietsen en licht elektrische voertuigen nemen minder plaats in dan bestelbussen en vrachtwagens.

- 11. Welke mogelijkheden biedt de groei van het vervoer over water de stad voor FCA?**

Antwoord: Vervoer over water voor het FCA moet nog verkend worden. Transport over water kan een bijdrage leveren aan de opgave voor bevoorrading en bereikbaarheid van de stad in de toekomst. Met name op het gebied van bouwlogistiek, afvoer van afval over water en horecabevoorrading.

- 12. En is hierin in de plannen voorzien? Is er voldoende ruimte voor het laden en lossen van boten (de kades lijken te verdwijnen)?**

Antwoord: In de huidige plannen en afspraken is laden en lossen niet opgenomen.

- 13. Wat gebeurt er om medewerkers te stimuleren met de fiets of het openbaar vervoer te komen?**

Antwoord: Op het Foodcenter worden diverse fietsenstallingen gerealiseerd. Er zijn bushaltes in de nabijheid van het terrein. Hierbij wordt opgemerkt dat de activiteiten op het Food Center vroeg in de ochtend beginnen (rond 04:00 AM), waarbij het openbaar vervoer niet of zeer beperkt beschikbaar is.

- 14. De onderbouwing van de parkeernorm voor personeel en bezoekers ontbreekt. Hoe zijn dan de capaciteitsplannen berekend?**

Antwoord: De parkeernormen voor werknemers en bezoekers zijn een harde en niet te wijzigen randvoorwaarde bij de uitwerking van de plannen (zie de uitwerkingsregels in het geldende bestemmingsplan uit 2016). De parkeernormen voor personeel en bezoekers zijn mede in overleg met de ondernemers van het FCA tot stand gekomen.

15. Als bedrijven meerdere malen voor een verhuisopgave staan dan betekent dit hoge kosten en veel hinder. De vraag is wat deze bedrijven doen als ze weer voor die opgave staan. Blijven ze of vertrekken ze?

Antwoord: Voor alle verhuisbewegingen van de huidige bedrijven op het FCA is een transitieplan opgesteld welke is afgestemd met de Vereniging Herstructurering, en voorziet zoveel als mogelijk in 1-op-1 overstappen. In incidentele gevallen is een tussenoplossing (transitiepand) nodig. Deze wordt door Marktkwartier voorzien. In alle gevallen probeert Marktkwartier te voorkomen dat partijen meerdere keren moeten verhuizen tijdens de transitieperiode alvorens ze naar de nieuwbouw over gaan.

16. Wat betekenen de plannen voor de straten rond het FCA?

Antwoord: De invloed van het FCA op de verkeersintensiteit in de omgeving is onderdeel van het onderzoek van Goudappel. Dit onderzoek is een bijlage bij de Uitwerkingsplannen. Doordat de toegang naar het Food Center verplaatst wordt naar de noordzijde van het terrein (richting Haarlemmerweg) zal het vrachtverkeer op de Jan van Galenstraat sterk afnemen. De Jan van Galenstraat wordt ook verkeerskundig heringericht.

17. Ook hier komt de vraag naar voren wat de opkomst van vrachtfietsen en licht elektrische voertuigen in de bevoorrading van klanten betekent?

Antwoord: Dit vraagt om voldoende parkeerruimte voor vrachtfietsen en lichte elektrische voertuigen. Verder werkt het Rijk op dit moment aan een beleidskader voor lichte elektrische (vracht)voertuigen, inclusief de positie op de weg dan wel het fietspad. Afhankelijk van deze keuze vraagt dit om de desbetreffende ruimte op en rond het FCA te reserveren. Vrachtfietsen en lichte elektrische voertuigen zijn vormen van zero emissie vervoer waarmee de duurzaamheidsambities worden ondersteund. Een dergelijk vervoer vindt momenteel ook al plaats, zij het op kleine schaal.

18. Met welk verkeersmanagementsysteem wordt de bereikbaarheid en verkeersveiligheid geregeld?

Antwoord: De gemeente Amsterdam gebruikt diverse systemen voor het managen van de verkeersstromen en het borgen van de verkeersveiligheid. De verschillende systemen worden centraal aangestuurd door een Netwerkmanagementsysteem welke in verbinding staat met diverse fysieke en digitale systemen zoals:

- verkeerslichten (VBS: Verkeerslichten Beheersysteem)
- DRIPS (IDMA: Integraal Display Managementsysteem Amsterdam)
- Tekstkarren (TrafficFleet)
- VM-IVRA (informatie/actuele stremmingen delen met navigatiediensten/serviceproviders als Flitsmeister, Waze en Google Maps),
- In-car berichtgeving middels DIB's (digitaal informatie bericht)
- Cleopatra (Intelligente Toegang oa ontheffingen voor bepaalde doelgroepen en bijbehorende voertuigen).

Bij de monitoring van de actuele verkeerssituatie maken we gebruik van Common Operational Picture. Dit is een systeem waarbij diverse bronnen (o.a. data, camerabeelden, schouw, weginspecteur) samen een beeld vormen van de situatie van dat moment. Met hulp hiervan wordt de afweging gemaakt welke maatregelen beschikbaar en inzetbaar zijn om de verkeerssituatie te managen. Het Netwerkmanagementsysteem is hierin het centrale bediensysteem.

Gebaseerd op het koersdocument [Amsterdam maakt Ruimte](#) staat de ontwikkeling van verkeersmanagement niet stil en wordt continue gekeken naar nieuwe databronnen en/of toepassingen om de BOB (Burger, Ondernemer en Bezoeker) zo goed als mogelijk te kunnen dienen.

19. De stelling dat de luchtkwaliteit niet verslechtert door andere verkeersstromen moet een vergissing zijn. De meeste fijnstof komt van banden en remmen. Meer verkeer betekent simpelweg meer uitstoot. Hoe zit dit? Welke rekenmodellen zijn hiervoor gebruikt?

Antwoord: In het kader van de herontwikkeling is onderzoek naar luchtkwaliteit gedaan. Het onderzoek is uitgevoerd via GeoMilieu, module STACKS (v5.21). Het betreft een goedgekeurd model gebaseerd op het NNM (Nieuw Nationaal Model) waarin de Standaard rekenmethoden SRM₁, SRM₂ en SRM₃ zijn geïmplementeerd en de meest actuele achtergrondconcentratiekaarten en emissiefactoren zijn verwerkt. Bij de invoer is rekening gehouden met de verkeersintensiteiten die voortkomen uit het verkeersonderzoek. De conclusie van het luchtkwaliteitsonderzoek is dat de herontwikkeling voldoet aan de jaargemiddelde concentraties en het toegestane aantal overschrijdingen van uur- en 24-uurgemiddelde concentraties voor NO₂ en PM₁₀. Er wordt daarmee ook voldaan aan de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie PM_{2,5}.

20. De vraag is zelfs of hiermee de bevoorrading van food service en horeca echt gaat verbeteren.

Antwoord: Zoals gesteld in de beantwoording van vraag 16 is er onderzoek gedaan door het onderzoeksbureau Goudappel naar de verkeersintensiteit rond het Foodcenter.

Dit is een bijlage bij de onderbouwing van de uitwerkingsplannen.

Ik vertrouw u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
Namens het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam,

A handwritten signature in blue ink, consisting of several fluid, overlapping strokes that form a stylized, abstract shape.

Reinier van Dantzig
Wethouder Woningbouw en Stedelijke Ontwikkeling