

**Nota van Beantwoording op schriftelijke reacties
Concept bestemmingsplan Zeeburgerpad**

**Stadsdeel Oost
Gemeente Amsterdam**

12 mei 2016

1. Inleiding

Het concept bestemmingsplan Zeeburgerpad met bijbehorende onderzoeken en bijlagen kon vanaf 19 april tot 30 april 2016 worden ingezien via de gemeentelijke website. Tijdens deze periode zijn 11 schriftelijke reacties binnengekomen.

Tevens zijn er zeven reacties ontvangen en opmerkingen gemaakt gedurende de inloopavond op 19 april 2016. Alle reacties met beantwoording zijn opgenomen in onderhavige reactienota 'Concept bestemmingsplan Zeeburgerpad'.

2. Reacties

Hieronder wordt een overzicht gegeven van de 18 ingediende schriftelijke reacties, onderverdeeld in de verschillende argumenten. Vervolgens worden de afzonderlijke argumenten en vragen beantwoord.

Indiener	Zienswijze	Beantwoording
1	a. Indiener verzoekt schuurtjes toe te staan in het bestemmingsplan van 8 m², zoals ook is opgenomen in het gemeentelijke woonbotenbeleid. In het concept bestemmingsplan wordt echter maar een schuurtje van maximaal 6 m² toegestaan. b. Indiener verzoekt tevens de pilot met betrekking tot het deels ophogen van de woonarken aan het Zeeburgerpad te verlengen of definitief op te nemen in het bestemmingsplan.	a. De planregel inzake de maximaal toegestane oppervlakte voor bergingen bij woonboten is conform het gemeentelijke woonbotenbeleid gewijzigd van 6 m² naar 8 m². b. Het tijdelijke beleid met betrekking tot vervanging van woonboten is per 1 januari 2016 ingetrokken. Om die reden is dit beleid niet opgenomen in onderhavig bestemmingsplan.
2	a. Indiener merkt op dat Kapteijn Metaalrecycling B.V. een inrichting betreft voor het open overslaan en het verwerken van afvalmetalen (ferro en nonferro). Indiener noemt hierbij tevens de vergunde activiteiten die betrekking hebben op opslag van een onbeperkt aantal autowrakken en overige voertuigwrakken, opslag van buiten de inrichting afkomstige gevaarlijke afvalstoffen, overslag van gevaarlijke afvalstoffen, mechanisch, fysisch of chemisch scheiden, mengen, verdichten van buiten de inrichting afkomstige bedrijfsafvalstoffen met een capaciteit ten aanzien daarvan van 15.000.000 kg per jaar of meer, het verwerken van buiten de inrichting afkomstige afvalstoffen, het verwerken of vernietigen van autowrakken en overige voertuigwrakken. Het terrein van de inrichting waarop de activiteiten plaatsvinden heeft volgens indiener een oppervlakte van 2.200 m². Volgens indiener zou de omschrijving conform de VNG-lijst 'Afvalscheidingsinstallatie' of 'Metaal- en autoschredders' een meer passende omschrijving zijn. Desnoods zou de omschrijving 'Overige groothandel in afval- en schroot > 1.000 m² eventueel passend zijn. Die hierbij passende richtafstand is volgens indiener tenminste 200 m en een milieucategorie van 4.2. b. Volgens indiener is Kapteijn Metaalrecycling niet gevestigd op Zeeburgerpad 111, maar op Zeeburgerpad 112 en 114.	a. De opmerking van indiener dat het terrein van de inrichting een oppervlakte heeft van 2.200 m² is juist. De bedrijfsactiviteiten kunnen zoals indiener ook voorstelt – met in acht name van de oppervlakte van het bedrijfsterrein – worden ingedeeld in de bedrijfscategorie 'overige groothandel in afval en schroot: b.o. > 1.000 m² (SBI-2008 code: 4677) zoals opgenomen in de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering'. De hierbij behorende richtafstand volgens de VNG-brochure bedraagt echter 100 m vanwege het aspect geluid (zie p. 115). Omdat er sprake is van een gemengd gebied kan voornoemde richtafstand met 1 afstandsstap worden teruggebracht naar 50 meter. Deze afstand is tevens in overeenstemming met het huidige milieuspoor: het bedrijf valt sinds 1 januari 2014 onder de algemene regels van het Activiteitenbesluit milieubeheer (maximaal 50 dB(A) op 50 meter). De eerder in de toelichting opgenomen milieucategorie 3.1 in het concept bestemmingsplan is gewijzigd naar milieucategorie 3.2. b. Het adres is aangepast naar Zeeburgerpad 112-114.

3	a. Indiener merkt op dat in de conclusie van het bestemmingsplan wordt gesproken over 525 woningen, terwijl in het voorliggende deel van het concept bestemmingsplan steeds wordt gesproken over 770 woningen. b. Indiener merkt op dat de programmavarianten voor de resterende delen van het Cruquiusgebied (2/3 deel van het totale Cruquiusgebied) niet mee zijn genomen in het verkeersonderzoek. Dit betekent volgens indiener dat een fors aantal nog te realiseren woningen en een aantal bedrijfsfuncties (waaronder minimaal nog een hotel) nog niet zijn meegenomen in de resultaten van het huidige verkeersonderzoek. Dit zal impact hebben op de kruisingen Zeeburgerpad-van Lohuizenlaan en Zeeburgerdijk-van Lohuizenlaan. Bijkomende factor is de toename in verkeer richting A10 die wordt gegenereerd door de nieuwbouw op het Zeeburgereiland. c. Volgens indiener laten statistische gegevens zien dat 30% van de inwoners boven 18 jaar (80% van het totaal aantal inwoners) een auto bezit. Dit leidt tot 360, respectievelijk 270 extra auto's op het Zbp. Indiener vraagt zich af of deze toename niet leidt tot knelpunten op de verkeerskruisingen. d. Indieners maken zich zorgen over de toename in het verkeer in combinatie met het laden en lossen van vrachtwagens op het Zbp. e. Tijdens de spits wordt volgens indiener de Veelaan ter hoogte van het Zbp 2x per 8 minuten geblokkeerd door stoppende bussen aan beide zijden. De impact van de bushaltes van buslijnen 22 en 65 aan weerszijden van de Veelaan ter hoogte van het Zbp onduidelijk. f. Het verkeersonderzoek houdt volgens indiener geen rekening met de ondergrondse parkeergarage van Zbp 86-89 in combinatie met de verkeersdruk van de kruising Zbp-Van Lohuizenlaan. Deze parkeergarage biedt plaats aan 42 auto's die 2 tot 3 minuten per auto nodig hebben om te parkeren. Dit leidt tijdens de ochtendspits tot een rij wachtende auto's tot over de kruising Zbp-Van Lohuizenlaan. g. Het verkeersonderzoek is uitgevoerd op dinsdagavond en zaterdagmiddag. Dus niet op werkdagen. Het aantal parkeerplaat-	a. Het aantal woningen zal maximaal 525 bedragen. In een eerdere fase werd gesproken van maximaal 770 woningen welke mogelijk zouden zijn voor het gehele Zeeburgerpad.. Dit was de fase vóór het uitgevoerde akoestisch onderzoek. In dit onderzoek is gebleken dat niet op het gehele Zeeburgerpad mogelijk is. b. De gevolgen van het totale programma voor de doorstroming van het verkeer zijn onderzocht in het aanvullende verkeersonderzoek: "Verkeersonderzoek Bestemmingsplan Zeeburgerpad, inclusief totale verwachte programma Cruquiuswerkgebied", d.d. 26 april 2016. Daaruit blijkt dat bij volledige realisatie van het totale verwachte programma de verkeersintensiteiten toenemen. Op het kruispunt Zeeburgerpad-Van Lohuizenlaan zorgt dit voor een toename van 253%, van 1005 motorvoertuigen in 2016 naar 2544 motorvoertuigen in 2026 variant 2 in de avondspits (zie pag. 33 Verkeersonderzoek). Dit leidt niet tot knelpunten op de kruisingen op de Van Lohuizenlaan. De gevolgen van de ontwikkelingen op Zeeburgereiland worden in het verkeersonderzoek Zeeburgereiland onderzocht. Conform het juridisch programma van eisen voor verkeersonderzoeken, wordt voor ontwikkelingen binnen een bestemmingsplangebied van het worst case scenario uitgegaan, voor de ontwikkelingen buiten het plangebied wordt uitgegaan van het Amsterdams Realistisch Scenario zoals dat voor het Verkeersmodel Amsterdam is vastgesteld. De ontwikkelingen op Zeeburgereiland zijn niet in dit verkeersonderzoek meegenomen. c. Of de toename van het verkeer leidt tot knelpunten op de verkeerskruisingen, is onderzocht in het verkeersonderzoek. De ritgeneratie van de mogelijke ontwikkelingen op het Zeeburgerpad is uitgerekend met behulp van het door V&OR ontwikkelde Ritproductiemodel, dat onder meer rekening houdt met de verwachte bevolkingssamenstelling en het autobezit. Uit het onderzoek blijkt dat de toename van het verkeer niet leidt tot knelpunten op de kruisingen op het Zeeburgerpad. Op de Zeeburgerdijk

	sen op de Veemarkt klopt ook niet. In het onderzoek staat 313, maar wij tellen nog niet de helft. Veel bedrijven hebben een ‘verboden te parkeren’ bord hangen, tenzij je voor het bedrijf komt. Of er staan containers of lantaarnpalen zodat de parkeerplaatsen niet gebruikt kunnen worden. Verder valt volgens indiener niet te verwachten dat degenen die de parkeerplaatsen overdag gebruiken op tijd plaats maken voor avondparkeerders en dat die weer op tijd weg zijn voor de overdag parkeerders. Daar zit volgens indiener overlap tussen. h. Indiener merkt het volgende op ten aanzien van par. 5.4.2. Een van de uitgangspunten van de gegenereerde strategienota is ‘het behoud van de karakteristiek van het Zeeburgerpad’. Deze karakteristiek gaat verloren met de huidige bestemmingsplanregels. i. Indiener vraagt zich af wat wordt bedoeld met ‘<i>daarom is het wenselijk dat deze met een algemene afwijkingsregel mogelijk worden gemaakt</i>’, zoals opgenomen in par. 5.5.3. j. In de planregels is de mogelijkheid opgenomen voor ‘horeca IV in de eerste bouwlaag’. Indiener verzoekt om terrassen (vooral aan de waterzijde) niet toe te staan. k. Volgens indiener is de maximum oppervlakte voor bijgebouwen bij woonboten vastgesteld op 8 m² i.p.v. 6 m², conform het woonbotenbeleid Amsterdam. Indiener verzoekt dit te wijzigen in de planregels. Indiener verzoekt tevens de tijdelijke pilot voor woonarken met een opbouw mee te nemen in het bestemmingsplan. l. Opgemerkt wordt dat onduidelijk is wat de anti-dubbeltelbepaling behelst. Wat is de impact hiervan op Zbp 54 en Zbp 86-89? m. Volgens indiener zijn de afwijkingsregels te cryptisch omschreven. Volgens hem kunnen al deze afwijkingen in breedte en hoogte leiden tot 18 meter hoogte voor standaardbebouwing met daarboven nog een keer 6-8 meter hoge bebouwing voor technische installaties, totale hoogte maximaal 24 meter. Indiener wil het maximum van 16 meter handhaven, met een afwijkingsregel voor schoorstenen en antennes. n. Indiener gaat ervan uit – met een verwijzing naar het overgangsrecht voor bouwwerken en naar de keuzenotitie – dat Van Keulen en Gargouille geen functiewijziging van werken	leidt dit alleen tot een knelpunt op het kruispunt met de Zuiderzeeweg. d. De toename van het verkeer in combinatie met het laden en lossen van vrachtwagens op het Zeeburgerpad is onderzocht: Uit de resultaten blijkt dat de laad- en losacties de verkeersdoorstroming slechts in geringe mate beïnvloeden. Verkeer moet wel eens wachten op tegemoet komend verkeer, maar dit zal nooit lang duren. Tevens zal naar verwachting naarmate het verkeer door de mogelijke ontwikkelingen toeneemt, het laden en lossen van zwaar vrachtverkeer afnemen, omdat bedrijven hoofdzakelijk plaats zullen maken voor woningen. e. De toename van het verkeer in combinatie met halterende bussen op de Veelaan is onderzocht in het aanvullende verkeersonderzoek: “Verkeersonderzoek Bestemmingsplan Zeeburgerpad, inclusief totale verwachte programma Cruquiuswerkgebied”, d.d. 26 april 2016. Uit dit verkeersonderzoek blijkt dat de toename van het verkeer in combinatie met halterende bussen leidt tot een toename van de gemiddelde wachttijd op het kruispunt Zeeburgerpad-Veelaan van 9 seconde in 2016 tot 19 seconde in de worst case situatie in 2026. De gemiddelde wachttijd neemt toe maar blijft onder de 30 seconde en daarmee acceptabel. f. Het verkeersonderzoek houdt geen rekening met de betreffende parkeergaage. g. De parkeercapaciteit van 313 parkeerplaatsen in het bedrijvengebied Veemarkt is gebaseerd op het aantal fiscale parkeerplaatsen in het parkeervakkenregister van de RvE Parkeren van de Gemeente Amsterdam. In het parkeeronderzoek is er gekeken naar de bezetting van openbare parkeerplaatsen door objecten zoals caravans (los), bouwketen, schuurtjes, schommels of plantenbakken. Dit was op dinsdagavond op 1 en op zaterdagmiddag op 3 parkeerplaatsen het geval. Privé aangebrachte parkeerverbodsborden op openbare parkeerplaatsen hebben geen rechtsgeldigheid. Met een totale parkeerdruk van 90% lijkt er in variant 1 op werkdagmiddagen sprake
--	---	---

	en wonen mogen toepassen. o. Indiener merkt ten aanzien van artikel 17.2 op (10% afwijkingsregel) dat hij de maximumhoogte van 16 meter wil handhaven. p. Volgens indiener dient de transformatie van het Zeeburgerpad naar een gemengd woon/werkgebied aangevuld te worden met transformatie naar een gemengd woon/werkgebied zoals beschreven in de Ruimtelijke visie van de strategienota Cruquiusgebied en Zeeburgerpad (met behoud van het huidige karakter; kleinschalig, gemengd wonen werken 30/70, kleinkorrelig). q. Indiener verzoekt de percentages van de gemengde bestemming te benoemen. Volgens de Ruimtelijke Visie van de Strategienota Cruquiusgebied en Zeeburgerpad is deze 70% werken en 30% wonen. Hij stelt voor regels op te nemen die de uitgangspunten uit de Ruimtelijke Visie garanderen, in plaats van te hopen. Dit kan worden gerealiseerd door bijv. een verplichting om in de plint bedrijfsruimte te realiseren, eventueel met een uitzondering voor de kleine percelen. r. Indiener mist in par. 2.3.2.3 dat parkeergelegenheid inpandig moet worden gerealiseerd, zowel voor bewoners als werkeverschers/nemers. s. Indiener verzoekt toe te voegen: bebouwing aan het Zbp moet vanaf de rooilijn. t. Indiener verzoekt toe te voegen: bouwplannen die leiden tot ongewenste massieve bouw die uitzicht en bezonning aantasten, worden niet toegestaan. u. Indiener verzoekt toe te voegen: FSI regels gelden per perceel, deze zijn niet uitwisselbaar op aaneengesloten percelen van dezelfde eigenaar. Dit ter voorkoming van massieve bouwblokken. v. Indiener verzoekt om specifieke regels op te nemen die garanderen dat het straatbeeld gevarieerd wordt. w. De noordgevel dakrand wordt niet afgehoekt, zoals beschreven in stap 4 van de ruimtelijke contour. x. Indiener gaat ervan uit dat de doorzichten die gerelateerd zijn aan woonfuncties aan de noordzijde van het Zbp, ook gelden voor het gehele Zbp, ook het stuk Panamalaan –	van een knelpunt op het Zeeburgerpad en moet bekeken worden of de parkeerdruk in de omgeving binnen acceptabele loopafstand kan worden opgevangen of dat er extra parkeerplaatsen gecreëerd moeten worden. Om de parkeerdruk met 1 % terug te brengen op een capaciteit van 233 parkeerplaatsen, moeten er 3 parkeerplaatsen bijgeplaatst worden of elders vrij beschikbaar zijn. Naar verwachting zijn deze parkeerplaatsen vrij beschikbaar in het bedrijventgebied Veelaan. De daar gemeten parkeerdruk op een werkdagavond is 18% en op zaterdagmiddag 25%. Naar aanleiding van de opmerking van de indiener is het aantal parkeerplaatsen nageteld en de parkeerdruk gemeten op dinsdagmiddag 10 mei tussen 13:00 en 14:00 uur. De bevindingen van de natelling en meting zijn dat het aantal parkeerplaatsen juist is en op de parkeerdruk op werkdagmiddagen rond de 62% ligt. Dit betekent dat bij een eventuele extra bezetting van 3 parkeerplaatsen op werkdagmiddagen de parkeerdruk in het bedrijventgebied Veelaan acceptabel blijft. Voor wat betreft het dubbelgebruik van parkeerplaatsen is in het verkeersonderzoek gerekend met aanwezigheidspercentages die conform het beleid van de gemeente Amsterdam zijn afgeleid van de CROW richtlijn. De aanwezigheidspercentages houden rekening met overlap tussen middag- en avondparkeerders. h. Indiener stelt in algemene zin dat de karakteristiek van het Zbp verloren gaat met de regels van het bestemmingsplan. Met de regels van een bestemmingsplan kan de karakteristiek van een plangebied echter niet geregeld of gerealiseerd worden. Met de regels worden algemene hoofdlijnen als bouwhoogte, contour of bestemming geregeld. De invulling ervan wordt gerealiseerd door ontwikkelaars of particuliere initiatiefnemers. Het bestemmingsplan geeft slechts de randvoorwaarden aan. i. Voor kleinere windmolens is een algemene afwijkingsmogelijkheid opgenomen in artikel 15 van de planregels. Er worden met de aangehaalde zinsnede kleinere windmolens bedoeld. j. Het bestemmingsplan laat geen terras-
--	--	--

	Veelaan, Van Lohuizenlaan – einde Zbp, zodat er naast de Architectenbuurt ook rekening wordt gehouden met de woningen op de Veemarkt. y. Het lijkt erop alsof de opties 2 en 3 de mogelijkheid geven om alsnog initiatieven mogelijk te maken die buiten de regels van het bestemmingsplan vallen. Krijgen we dan alsnog te maken met de originele plannen van DUWO, Donkers en de wijziging in functie van het gebouw van Gargouille? Tijdens de raadsvergaderingen is uitgesproken dat deze plannen niet gerealiseerd mogen worden. z. Er zou een set back plaatsvinden aan de zuidkant van het plan ter hoogte van de Baanderskade om zichtargumenten en muurvorming te voorkomen. aa. In het verkeersonderzoek zou meer aandacht moeten zijn voor het laden en lossen - effect op het pad. Is tot nu toe niet meegenomen. In de toekomst wordt er ook zeer hoog gebouwd op een driehoekig terrein aan het spoor, vlakbij het pad en andere ontsluitingswegen. Zo'n 150 woningen is de bedoeling. Het verkeersonderzoek moet hiermee rekening houden.	sen toe. k. Voor de beantwoording wordt verwezen naar reactie 1 onder a en b. l. Met de anti-dubbeltelbepaling wordt geregeld dat grond die reeds eerder bij een verleende omgevingsvergunning is meegenomen niet nog eens bij de verlening van een nieuwe omgevingsvergunning mag worden meegenomen. De anti-dubbeltelbepaling heeft uitsluitend betrekking op situaties die plaatsvinden onder het geldende bestemmingsplan. Het is dus niet zo dat gronden die zijn meegeteld bij het verlenen van een bouw- of omgevingsvergunning onder een vorig bestemmingsplan, bij het verlenen van een omgevingsvergunning onder het nieuwe bestemmingsplan ook buiten beschouwing moeten worden gelaten. m. In een bestemmingsplan is het van belang om enige flexibiliteit aan te houden ten aanzien van geringe afwijkingen, zoals een 10% overschrijding van bijv. bouwhoogte of bebouwingsgrenzen. De aldaar aangegeven gevallen zijn niet bij recht toegestaan, maar worden per geval afgewogen en kunnen alleen worden toegestaan met een omgevingsvergunning. De bepaling betreft een bevoegdheid om af te wijken, geen verplichting of rechtstreeks recht. n. In het concept bestemmingsplan vallen genoemde percelen onder de bestemming 'Bedrijf'. Op grond van deze bestemming zijn geen woondoeleinden toegestaan. o. De betreffende bepaling uit het overgangsrecht betreft een standaard bepaling die de gemeente verplicht dient op te nemen in bestemmingsplannen. Deze verplichting komt uit het Besluit ruimtelijke ordening. p. Het voorliggende bestemmingsplan is opgesteld op basis van de keuzenotitie bestemmingsplan Zeeburgerpad welke op 15 december 2015 is vastgesteld door het algemeen bestuur. In deze keuzenotitie is gesteld dat het Zeeburgerpad transformeert naar een woonwerkgebied met de nadruk op wonen, alsmede dat de huidige bedrijfsbestemming behouden blijft. De structuurvisie Amsterdam 2040.
--	--	--

		vormt ook de basis van alle ruimtelijke plannen die de komende jaren tot ontwikkeling komen binnen de gemeente. In deze structuurvisie is het Zeeburgerpad aangegeven als 'Binnenstedelijk stads-verzorgend bedrijventerrein' met transformatiemogelijkheden naar woon-werkgebied. Minimaal 25% daarvan dient te bestaan uit het onderdeel 'werken'. q. In het conceptbestemmingsplan voor het Zeeburgerpad is voor een gedeelte de bestemming 'Gemengd' mogelijk gemaakt en voor het overige gedeelte blijft de bestemming 'Bedrijf' vigerend. Op basis van laatstgenoemde bestemming zijn woonfuncties niet toegelaten. Op dit moment is het vanwege de aanwezige rechten van bedrijven en aanwezige geluidbelasting niet mogelijk om op bepaalde gedeelten van het Zeeburgerpad woonfuncties mogelijk te maken en blijft de bestemming 'Bedrijf' vooralsnog in de meerderheid. Indien bedrijven verhuizen kan dit wel mogelijk zijn. Dit zal echter een geleidelijk proces zijn. Via planregels kunnen wel bepaalde functies worden toegelaten. Deze kunnen echter niet worden afgedwongen. Dit heeft te maken met het principe van toelatingsplanologie in Nederland. r. Parkeren voor bewoners en werknemers/werkgevers moet op de kavel worden opgelost, niet per se inpandig, s. Op de verbeelding is een bouwvlak getekend. Alleen binnen het bouwvlak is bebouwing mogelijk. Het bouwvlak fungeert in die zin als rooilijn. t. Vanwege de onduidelijke definitie van 'ongewenste massieve bouw' is het ongewenst een dergelijke regel toe te voegen. Wat is immers ongewenste massieve bouw? De toegestane FSI en maximale bouwhoogte zijn toegevoegd om een al te massieve bouw te voorkomen. u. Een bouwplan heeft betrekking op het stuk grond (een of meerdere kadastrale percelen) waarop het plan wordt gebouwd. Zo staan een groot aantal panden thans ook op meerdere kadastrale percelen. De FSI wordt dan ook berekend over het bruto vloeroppervlak (BVO) van het gebouw, in relatie tot het
--	--	--

		bouwkavel. Een groter bouwkavel (door aankoop van één over meerdere kadastrale percelen) zal leiden tot het evenredig mogen bouwen van meer m²'s. Hoe dit wordt ingevuld, is aan de ontwikkelaar / bouwer, maar dient altijd binnen de contour plaats te vinden. v. De gewenste parcellering is opgenomen op de verbeelding (bouwhoogte). Ook wordt in het welstandskader een gevarieerde gevelbeeld gewaarborgd. w. Op de verbeelding zijn maatvoeringsvakken opgenomen waarin de maximale goothoogte 13 m mag bedragen en de maximale bouwhoogte 16 m. Dit is een vertaling van stap 4 van de ruimtelijke contour. x. De constatering van indiener is juist en het voorliggende ontwerp bestemmingsplan voorziet hierin. y. Het voorliggende ontwerpbestemmingsplan voldoet aan amendement 129 van het Algemeen bestuur waarin is aangegeven hoe er om dient te worden gegaan met de positieve principebesluiten. z. Het voorliggende ontwerpbestemmingsplan is conform stap 5 uit de keuzenotitie de bouwhoogte aan de zuidzijde verlaagd. Ten behoeve van doorzichten, variatie en bezonning is de bouwcontour aangepast. aa. In het verkeersonderzoek is het effect onderzocht van het ladend en lossend vrachtverkeer op de doorstroming op het Zeeburgerpad. De bewering dat dit effect niet zou zijn onderzocht, is onjuist. De ontwikkeling van een driehoekig terrein aan het spoor, vormt geen uitgangspunt voor het verkeersonderzoek.
4	a. Indiener merkt op dat in het gemeentelijke beleid woonboten de afmeting van een schuur maximaal 8 m² mag zijn. In het concept bestemmingsplan staat een maximum van 6 m² aangegeven. b. In het woonbotenbeleid in artikel 5.4 'vervanging door hetzelfde type woonboot of verbouwing bestaande woonboot' staat dat bij vervanging de maatvoering van het beleid geldt, maar uitzondering hierop zijn de in de bijlage genoemde adressen. In het bestem-	a. Verwezen wordt naar de beantwoording onder 1a. b. Artikel 8.2.4 e van de planregels van het concept bestemmingsplan heeft betrekking op 'vervanging door een ander type woonboot'. Dat is een andere categorie dat de categorieën waar de artikelen 8.2.4 a, b, c en d betrekking op hebben. De regels zijn letterlijk overgenomen uit het woonbotenbeleid.

	mingsplan in artikel 8.2.4 (e) staat deze uitzondering niet genoemd. Graag opnemen zoals in het woonbotenbeleid. c. Indiener wenst een verduidelijking wanneer een schutting op het terras nu 1,5 + 0,5 m mag zijn. Geldt dit dus in alle gevallen dat er een (klein) talud is? En vanaf waar wordt gemeten? Het terras of de kade? d. Indiener merkt op dat alle woon-werk bestemmingen uiteindelijk allemaal woningen kunnen worden. Hij wil graag meer aandacht zien voor een 75-25 of 50-50 verdeling. Dit kan bijv. door alles op de begane grond te bestemmen als werk/bedrijvigheid. e. Graag een visie op de verkeersstromen toevoegen in geval dat alles straks volgebouwd is. Indiener vraagt zich of hoe het smalle pad straks zoveel extra verkeer aan kan. f. Graag uitleg over het parkeren als straks alles wordt volgebouwd. Het uitgangspunt dat er geen parkeervergunningen worden uitgegeven en er daarom geen problemen ontstaan is niet juist. Mensen zullen bezoek krijgen. Gezien het beperkte aantal parkeerplaatsen en ontbreken van een stoep op veel plekken, zal dit snel tot overlast leiden. Hier zouden garanties voor de huidige bewoners/vergunninghouders moeten komen. Dit kan bijv. door de parkeerplaatsen aan de kade te reserveren voor vergunninghouders. g. Indiener verzoekt om in regels op te nemen dat balkons en openslaande deuren niet zijn toegestaan. Vanwege de ligging aan het water ontstaat er overlast. Afgesloten terrassen op de bovenste verdieping met een bakstenen muur van bijv. 1.20 – 1.30 m is wel een optie.	c. De hoogte van een schutting mag 50 cm hoger als deze op het terras wordt geplaatst en als er sprake is van een talud. Soms is er nauwelijks sprake van een talud wat zou betekenen dat vanaf de kade gezien de schutting ongeveer 200 cm is. Dit is echter niet de bedoeling. Anders gezegd, als er geen talud is, en het terras heeft dezelfde hoogte als de kade, dan is de maximale hoogte 150 cm. d. De verdeling wonen/werken geldt voor het gehele Zeeburgerpad. Op dit moment is het niet mogelijk om het gehele Zeeburgerpad te bestemmen als Gemengd. Een groot gedeelte is bestemd als Bedrijf. Voor het overige wordt verwezen naar de beantwoording onder 3p en q. e. In het verkeersonderzoek is berekend hoeveel verkeer de mogelijke ontwikkelingen opleveren. Daarbij is de maximaal verwachte hoeveelheid verkeer in combinatie met het huidige wegprofiel en ladend en lossend vrachtverkeer gesimuleerd. De verkeersintensiteit die ontstaat op het drukste deel van het Zeeburgerpad ligt onder de 1200 motorvoertuigen per avondspits (513 motorvoertuigen op het drukste rak, Rak 2). De verkeersdruk valt hiermee binnen de acceptabele verkeersdruk van een "erftoegangsweg binnen de bebouwde kom". f. Het bestemmingsplan schrijft voor dat parkeren voor bewoners en werknemers/werkgevers op de kavel opgelost moet worden. Parkeren door bezoekers mag op straat plaatsvinden. In het Verkeersonderzoek is uitgezocht of daarvoor genoeg ruimte is binnen de parkeercapaciteit op het Zeeburgerpad. Daarbij is rekening gehouden met het aantal parkeerplaatsen dat al bezet wordt door de huidige vergunninghouders. g. In een bestemmingsplan is het juridisch niet mogelijk om een regeling op te nemen voor het voorkomen van openslaande deuren. Bij de uitvoering van woningbouw zal blijken of balkons noodzakelijk zijn. Het Bouwbesluit 2012 vereist namelijk buitenruimtes bij woningen. Via de algemene afwijkingsregels is een mogelijkheid opgenomen om een balkon te realiseren.
--	--	---

5	a. Indiener merkt op dat het vergunde gebouw uit omgevingsvergunning d.d. 12 mei 2015 ten onrechte onder het overgangsrecht wordt gebracht. De omgevingsvergunning is ten onrechte niet in het bestemmingsplan opgenomen. b. Volgens indiener zijn de percelen ten onrechte niet bestemd als 'Gemengd'. Voor zover de reden daarvoor is dat de percelen zijn gelegen binnen een afstand van 100 meter van Kleijer aan Zeeburgerpad 102 gaat dit argument niet op. Naar de informatie van indiener wordt ter plaatse geen constructiewerkplaats p.o. < 2.000 m² geëxploiteerd en wordt ten onrechte een (ruime) contour gehanteerd. Door in het concept op het Zbp 102 een bedrijf van milieucategorie 4.1 toe te staan, wordt zonder noodzaak de ruimte gecreëerd dat een bedrijf dat daadwerkelijk in milieucategorie 4.1 valt, zich ter plaatse vestigt, hetgeen de transformatie naar een woon-werkgebied belemmert. Dat ter plaatse geen constructiewerkplaats p.o. < 2.000 m² wordt geëxploiteerd volgt ook uit het feit dat rond het perceel Zeeburgerpad 102 vele woningen zijn gelegen, bijv. aan de Th.K. van Lohuizenlaan 222 op een afstand van 55 meter, aan de Zeeburgerdijk 359 op een afstand van 75 meter en geluidsgevoelige gebouwen zijn specifiek toegestaan op een afstand van 30 m aan de Th. K. van Lohuizenlaan 196. Het komt aan indiener willekeurig over dat op de percelen Zbp 86-89, gelegen op een afstand van ruim 65 m, geen woningen zouden zijn toegestaan als gevolg van de ligging binnen 100 m van Zbp 102, terwijl binnen 100 m van Zbp 102 op andere locaties wel woningen zijn toegestaan en ook zijn gerealiseerd. Indiener verzoekt zijn percelen te bestemmen als 'Gemengd'. Indien niet wordt overgegaan tot het bestemmen van de percelen als 'Gemengd', is het verzoek van indiener om de percelen te bestemmen als 'wijzigingsgebied'.	a. De verleende omgevingsvergunning is ten onrechte niet opgenomen in het conceptbestemmingsplan. In het ontwerpbestemmingsplan zal de omgevingsvergunning geheel worden opgenomen, dus met een maximale bouwhoogte van 18 m. In de planregels is het thans toegestaan ondergrondse parkeerruimte te realiseren van maximaal 2 bouwlagen. b. Het uitgangspunt voor onderhavig bestemmingsplan is dat bestaande rechten van bedrijven in principe worden gerespecteerd. In het geldende bestemmingsplan Cruquius is voor het bedrijf Kleijer een milieucategorie aanduiding opgenomen van 4.2, vanwege het aspect geluid. Dit is in onderhavig concept bestemmingsplan teruggebracht naar milieucategorie 4.1. Die hierbij behorende richtafstand bedraagt 200 m. Vanwege de ligging in een gemengd gebied in de zin van de VNG-brochure is voornoemde afstand met 1 afstandsstap terug te brengen naar 100 m. Dit wordt mede gezien de omgeving als een aanvaardbare afstand beschouwd. Het nog verder terugbrengen van de afstand zal leiden tot klachten van (nieuwe) bewoners. Dit wordt onaanvaardbaar geacht. Mocht het bedrijf na verloop van tijd vertrekken dan wordt de situatie opnieuw bekeken. Het verzoek dat indiener heeft ingediend ten aanzien van een gewijzigd gebruik is bekend en zal worden beoordeeld. Dit verzoek zal dienen te voldoen aan een goede ruimtelijke ordening. Om bovengenoemde redenen wordt het perceel van indiener niet opgenomen als een wijzigingsgebied. Vanwege het onderdeel geluid en de genoemde afstand is er op dit moment geen sprake van een goede ruimtelijke ordening.
---	---	--

6	a. Indiener merkt op dat de verleende omgevingsvergunning niet geheel juist is opgenomen in het concept bestemmingsplan. Ten onrechte heeft het perceel geen aanduiding bedrijfswoningen, terwijl deze reeds onherroepelijk vergund zijn. b. Volgens indiener geeft de bouwregel inzake FSI van 3 onduidelijkheid, aangezien op het gehele perceel van Zbp 54 een bouwhoogte	a. Deze opmerking is juist. Het aantal verleende bedrijfswoningen (4) zal op de verbeelding worden aangeduid van het ontwerp bestemmingsplan. b. De bouwregel is aangepast. Voor het perceel van indiener geldt de FSI van 3 niet, maar de mogelijkheden van de verleende vergunning.
---	--	---

	van 21 m is toegestaan. c. Indiener merkt op dat ten onrechte geen rekening is gehouden met de reeds vergunde parkeervoorzieningen in 2 ondergrondse parkeerlagen, als ook het deel dat onder de openbare weg (stoep) is gelegen.	c. Een parkeermogelijkheid in maximaal 2 ondergrondse bouwlagen is thans opgenomen in de planregels.
7	a. Conform de vastgestelde keuzenotitie dient de minimale vrije hoogte verdiepingsvloer op de begane grond bij voorkeur minimaal 4 m dient te zijn. In de opbouw ruimtelijke contour behorend bij het concept bestemmingsplan staat het voorstel: 'begane grond grondhoogte 3-4'. Voor de bedrijfsuitoefening van Van de Pol bouwmaterialen is een begane grondhoogte met een netto maat van 6 meter benodigd. Deze hoogtemaat valt binnen de restricties zoals verwoord in de keuzenotitie. Indiener verzoekt voor de locatie Zbp 38 t/m 44 de vrije hoogte van de begane grond op 3-6 m te stellen. b. Om de benodigde bezonning voor de woonboten te garanderen dient voor een deel van de locatie van indiener aan de waterzijde, ter plaatse van de woonboten, de gevelhoogte langs de waterlijn niet hoger te zijn dan 8,8 resp. 8,9 m vanaf maaiveld. Ter plaatse van de westelijk gelegen buurkavel is de hoogte aan de waterzijde met oog op de bezonning op max. 7,5 m gesteld. In de opbouw ruimtelijke contour stap 4A is aangegeven dat, omdat de vorm grillig is, gekozen is voor één (lagere) contour voor het gehele deel. Dit is, gezien de ruimere contour die het bezonningsonderzoek voor de locatie van indiener toestaat, in het nadeel van de indiener. De lengte van het deel van indiener dat op grond van het bezonningsonderzoek een hoogte van 8,8 m i.p.v. de voorgestelde 7,5 m mag hebben, bedraagt ca. 46 m. Gezien de lengte van deze strook is het verdedigbaar dat dit deel een eigen hoogte heeft. Indiener verzoekt dan ook om ter plaatse van de percelen 38, 40 en (deels) 41 de toegestane hoogte van 8,8 m in de plankaart op te nemen i.p.v. de nu aangegeven 7,5 m. c. Volgens indiener is ter plaatse van Zbp nr. 38 t/m 44 een hoogtelijn opgenomen die de sprong aangeeft tussen de 13 m gevelhoogte aan de padzijde en de 16 m hoogte van het overige deel van de bebouwing. Deze lijn ligt 3 m uit de voorgevel. Over de percelen 38, 40 en (deels) 41 is deze lijn doorgezet als een hoogtelijn tussen het vlakke deel van 13 m aan de padzijde en het afgeschuinde deel naar de waterzijde (t.b.v. de bezonning	a. In de keuzenotitie staat dat de minimale vrije hoogte verdiepingsvloer op de begane grond bij voorkeur minimaal 4 meter is. Een hogere vrije hoogte is mogelijk, alleen zal dat ten koste van de flexibiliteit gaan. b. Het bestemmingsplan zal worden aangepast om te voldoen aan de lichte TNO norm. c. In de keuzenotitie wordt aangegeven dat 'omwille van de variatie, de bezonning en het uitzicht van bewoners ten noorden van het Zeeburgerpad wordt voorgesteld om op grote kavels om de 30 meter een snede aan te houden in de bovenste bouwlaag. De breedte van de snedes is minimaal 6 meter.' Om aan deze wensen te voldoen zijn de voorgestelde maten en locaties van de snedes geoptimaliseerd. De snedes de 5e bouwlaag zijn in het ontwerp bestemmingsplan vastgelegd op juist die plekken waar het uitzicht en de bezonning van woningen aan de noordzijde het meest baat hebben bij deze plaatselijke verlaging van de maximale bouwhoogte. Dit snedes concentreren zich rondom de dubbele koppen aan de Architectenbuurt. De afstanden tussen deze snedes zijn ten behoeve van een optimale bezonning en uitzicht van de woningen aan de noordzijde van het Zeeburgerpad op deze locatie vergroot naar 10 meter. Ze blijven echter wel gekoppeld aan de (zeer) grote kavels. d. De FSI wordt met de bouwaanvraag berekend in relatie tot het perceel waarop gebouwd gaat worden. Er kan een aanvraag worden gedaan over meerdere kadastrale percelen, dus het geldt niet persé per kadastraal perceel.

	van de woonboten). Deze lijn op 3 m afstand van de voorgevel heeft geen relatie met de contour die ontstaat vanuit het bezonningsonderzoek. Indiener verzoekt om ook deze hoogtematen op de plankkaart ter plaatse van de percelen 38, 40 en (deels) 41 in lijn te brengen met de ruimtelijke contour die beantwoordt aan de restricties die zijn gesteld in de keuzenotities en de daaropvolgende onderzoeken. d. Indiener verzoekt om in de tekst van het bestemmingsplan duidelijk op te nemen dat de gestelde maximale FSI van 3 geldt per eigendom en niet per kadastraal perceel.	
8	Indiener merkt op dat zij binnenkort een omgevingsvergunning voor de nieuwe woonark verwacht. Zij verzoekt de nieuwe afmetingen op te nemen in het bestemmingsplan. Ze maakt gebruik van de pilot split level bouwen, dus de maten (in de hoogte) wijken af van het woonbotenbeleid. De woonark zal om die reden in de lijst met woonarken met afwijkende maten moeten worden opgenomen.	Indien de omgevingsvergunning wordt verleend, dan zal de woonark van indiener worden opgenomen in de lijst met afwijkende maten van het bestemmingsplan.
9	Indiener wenst het definitieve akoestisch onderzoek te ontvangen.	Het definitieve akoestisch onderzoek is aan indiener toegezonden.
10	Indiener merkt op dat de afstand van een categorie 3.1 bedrijf 50 meter bedraagt. Volgens haar wordt ervan deze afstand afgeweken. Een afstand van 30 meter is volgens haar onacceptabel. Ook wil ze uitgelegd krijgen wat voor soort bedrijventerrein de gemeente voor ogen heeft en wat voor soort bedrijven er zijn toegestaan. Verder wil ik weten of er gedacht wordt aan voorschriften in het bestemmingsplan met betrekking tot het beperken van geluidshinder.	Het Zeeburgerpad is vanwege de diversiteit aan functies van het pad zelf en de omliggende omgeving aan te merken als een gemengd gebied in de zin van de VNG-brochure. Om die reden kan de richtafstand van 50 meter van een bedrijf worden teruggebracht met 1 afstandsstep: 30 meter. Een dergelijke afstand wordt mede gezien de gemengde omgeving als aanvaardbaar geacht. Daarnaast is de brouwerij toegestaan op basis van het geldende bestemmingsplan Cruquius. Bestaande rechten van bedrijven kunnen niet zo maar worden wegbestemd. In de keuzenotitie geeft aan dat het Zeeburgerpad transformeert naar een woon-werkgebied met de nadruk op wonen. Hierbij gaat het om de transformatie van de huidige extensieve bebouwing naar een meer intensieve bebouwing, en daarnaast van een eenzijdige bestemming naar een gemengde bestemming. In de bedrijvenlijst staan het soort bedrijven welke mogelijk worden gemaakt. Er worden in het bestemmingsplan geen voorschriften opgenomen ten aanzien van het beperken van geluidshinder van bedrijven. Dergelijke voorschriften kunnen

		onder bepaalde omstandigheden via een milieu vergunning worden geregeld. Daarnaast kan indiener een verzoek om handhaving indienen bij de gemeente indien ze overlast ervaart van een bedrijf.
11	Indiener verzoekt een duidelijker FSI op te nemen in het bestemmingsplan. Volgens hem dient helder te worden aangegeven dat bebouwing (parkeerkelders, bergingen, installatieruimten, etc.) onder het maaiveld niet meetelt in de FSI. Bij de bebouwing boven het maaiveld dient	In de definitie van FSI in het Bestemmingsplan zal worden opgenomen dat er dient te worden uitgegaan van het brutovloeroppervlak (bvo). Binnen het bruto vloeroppervlak vallen alle tot een gebouw behorende binnenruimtes, exclusief de ondergrondse. Indien een parkeer garage volledig onder maaiveld wordt gerealiseerd, zal deze niet tellen in de FSI, omdat het realiseren van verdiept parkeren anders te zwaar op de FSI drukt. De definitie van FSI is als volgt opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan: Dit getal geeft de verhouding tussen kavelgrootte en maximaal brutovloeroppervlak (bvo) aan: 1.000 m². Ondergrondse parkeervoorzieningen worden hierbij niet meegerekend.
12	a. Is het toegestaan om een blok van 5 hoog te bouwen, als door een patio het FSI toch max 3 is? Dit zou een voor omwonenden massieve bouw zijn die uitzicht en bezonning hindert, en derhalve door ons als ongewenst wordt gezien. b. We begrijpen dat in het huidige voorstel een eigenaar belendende percelen kan kopen en (als dat perceel een FSI lager dan 3 heeft) daarmee het maximaal bouwvolume op zijn huidige perceel kan vergroten. Dit leidt tot massieve blokken van 5 hoog en is voor ons ongewenst. Wat wij voorstellen is de FSI 3 grens per kadastrale eenheid te hanteren en niet samenvoegbaar te maken. c. Indiener vindt de 'lichte TNO-norm' een bodemgrens. Het streven zou hoger moeten liggen. Het vervallen van het 'afhoeken' van de noordgevel betreuren wij. We hopen dat dit weer opgenomen wordt.	a. Het is mogelijk een blok met een patio te ontwikkelen. Als de binnenplaats een dak heeft, telt deze mee binnen de FSI, als deze geen dak heeft, telt deze niet mee. De FSI wordt berekend aan de hand van het bruto vloeroppervlak (BVO), gemeten volgens de NEN 2580. De maximale bouwcontour zorgt ervoor dat het uitzicht en bezonning voor bewoners gegarandeerd is. b. Een bouwplan heeft betrekking op het stuk grond (een of meerdere kadastrale percelen) waarop het plan wordt gebouwd. Zo staan een groot aantal panden nu ook op meerdere kadastrale percelen. De FSI wordt dan ook berekend over het bruto vloeroppervlak (BVO) van het gebouw, in relatie tot het bouwkegel. Een groter bouwkegel (door aankoop van één over meerdere kadastrale percelen) zal leiden tot het evenredig mogen bouwen van meer m²'s. Hoe dit wordt ingevuld, is aan de ontwikkelaar / bouwer, maar altijd binnen de contour. c. De lichte TNO norm is een gangbare toets voor het toetsen van de bezonning van woningen in stedelijk gebied. De lichte TNO Norm is wat de gemeente betreft ook een ondergrens, welke gegarandeerd moet blijven bij nieuwbouw ontwikkelingen. Vandaar dat de

		contour voor bepaalde kavels is aangescherpt om deze norm te halen. De norm stelt dat op 19 februari minimaal 2 uur per dag zontoetreding in de woningen mogelijk moet zijn. Dit zorgt namelijk over het algemeen voor een mogelijke bezonning van 5 á 6 uur in de periode van half maart tot half september. e minimale daglichttoetreding van 2 uur per dag op 19 februari wordt gehaald ter plaatse van de vier woonboten in de Nieuwe Vaart. Het bezonningsonderzoek wijst tevens uit dat er bij overige woningen aan de Noordzijde van het Zeeburgerpad (Veemarkt, Baanderskade) op 19 februari al ca 5-6 uur bezonning mogelijk is. Hiermee voldoen ze dus ruimschoots aan de norm van minimaal 2 uur.
13	a. Volgens indiener is de FSI van 3 te beperkt voor het architectonisch correct ontwikkelen van een deugdelijk bouwplan. Enerzijds wordt de hoogte al beperkt tot de goot hoogte van 13 meter, anderzijds komt daar de FSI van 3 bij, als een te zware beperking van het bouwvolume. Ook al beperk je het volume van het te ontwerpen gebouw qua massief blok, dan nog is een FSI van 3 te beperkt om een bouwhoogte van 16 meter te realiseren. Ik verzoek dan ook om de FSI te verruimen. b. Indiener geeft aan dat zijn perceel Zeeburgerpad 74-75-76 valt onder de in de VNG-brochure vermelde afstand type gemengd gebied. Voor zijn perceel is de Onderneming van belang, dat hierbij een stap verminderd wordt qua afstand van 50 meter, naar 30 meter. Ten eerste vindt de productie van de Onderneming plaats in de bedrijfshal, welke meer dan 100 meter verwijderd is van mijn perceel. Ten tweede loopt de scheidlijn, dwars door zijn perceel.	a. Uitgangspunt van dit bestemmingsplan is De vastgestelde keuzenotitie waarin de FSI van 3 is bepaald. De relatie tussen de FSI van 3 en de bouwcontour is dat in de meeste gevallen er 60% van de maximale contour mag worden gebouwd. Dit geeft de ontwikkelende partij vrijheid en biedt tevens ruimte voor lucht, licht en variatie aan het Zeeburgerpad. Een gebouwen hoeft ook geen 16 meter hoog te zijn, het is in het geval van het Zeeburgerpad een maximale bouwhoogte. b. Het bedrijf Balkonhekken B.V. valt onder milieucategorie 3.1 en bedrijfscategorie 'constructiewerkplaats' in de zin van de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering'. De hierbij behorende richtafstand is 50 meter. Vanwege de ligging in een gemengd gebied kan deze afstand met 1 afstandsstap teruggebracht worden tot 30 meter. Omdat de bedrijfsactiviteiten mogen plaatsvinden op het gehele bedrijfsperceel dient er gemeten te worden vanaf de grens van het bedrijfsperceel, en niet vanaf de bedrijfshal. Vanaf 30 meter vanaf het bedrijfsperceel mogen geen nieuwe gevoelige functies worden gerealiseerd, zoals burgerwoningen. Het gedeelte van het perceel van verzoeker met huisnummer 74 valt hierbinnen. Er is een wijzigingsbevoegdheid voor dit gedeelte opgenomen. Mocht het bedrijf in de toekomst de activiteiten staken of vertrekken dan kan via een wijzigingsplan de bestemming bedrijf gewijzigd worden naar de bestemming gemengd.

14	Indiener vraagt zich af wat het beleid is met betrekking tot Airbnb? Mag er gebouwd worden puur voor tijdelijke verhuur? Zo ja, hoeveel en waar?	Particuliere vakantieverhuur, zoals Airbnb, is toegestaan in woningen door de hoofd bewoner, bij incidentele verhuur en aan maximaal 4 personen tegelijk. Het is dus niet mogelijk een pand structureel te gebruiken voor particuliere vakantieverhuur. Voor meer informatie wordt verwezen naar https://www.amsterdam.nl/wonen-leefomgeving/wonen/bijzondere-situaties/vakantieverhuur/ . Short stay is niet mogelijk.
15	Indiener vraagt zich af hoe de oude rechten worden opgenomen in het nieuwe bestemmingsplan.	Uitgangspunt is dat bestaande rechten worden gerespecteerd, tenzij deze niet langer wenselijk zijn. Indien dit laatste het geval is biedt het overgangsrecht bescherming gedurende de planperiode van 10 jaar.
16	Wanneer kunnen bouwplannen worden ingediend? Al tijdens de ter visielegging van het bestemmingsplan of pas na vaststelling?	Aanvragen om omgevingsvergunningen voor bouwplannen kunnen op elk moment worden ingediend.
17	a. Indiener vraagt zich af of er een vrijstelling wordt gehanteerd in de bouwhoogte voor technische installaties (liftmachines, etc.). b. Wordt er ook een erkerbepaling opgenomen in het bestemmingsplan? c. Hoe is laden en lossen geregeld? Wat is de parkeernorm van woningen? Wat is de parkeernorm van bedrijven en voor bezoekers van de openbare weg?	a. In artikel 15 van het bestemmingsplan is een algemene afwijkingsmogelijkheid opgenomen voor lift- en trappenhuizen en algemene technische ruimten voor 3 meter. b. Er is geen specifieke erkerbepaling opgenomen in het bestemmingsplan. Via een buitenplanse afwijking op grond van het Besluit omgevingsrecht kunnen dergelijke afwijkingen in een specifiek geval al dan niet worden verleend. c. Parkeren voor bewoners moet op de kavel zelf worden opgelost. De parkeernorm voor bezoekers van woningen in stadsdeel Oost is 0,1 parkeerplaatsen per woning. Voor de parkeernorm voor bedrijven is het locatiebeleid van de centrale stad richtinggevend. Volgens het locatiebeleid is het Zeeburgerpad een B-locatie en geldt een parkeernorm van 1 parkeerplaats op 125 m² BVO voor bedrijven. Er wordt vanuit gegaan dat bezoekers van bewoners en bedrijven parkeren op de openbare weg in de parkeervakken.
18	Indiener vraagt zich af of parkeren inpandig dient te gebeuren of op eigen terrein.	Het parkeren dient op eigen terrein te worden opgelost, niet persé inpandig.