



Nota van beantwoording zienswijzen

Bestemmingsplan De Poort van Oudorp

Gemeente Alkmaar - december 2024

Beantwoording zienswijzen bestemmingsplan De Poort van Oudorp

Het ontwerpbestemmingsplan “De Poort van Oudorp” heeft van donderdag 21 december 2023 tot en met woensdag 31 januari 2024 ter inzage gelegen. Gedurende deze periode kon eenieder reageren en een zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan geven.

Er zijn drie zienswijzen ontvangen. Twee zienswijzen van individuele bewoners ontvangen en er is één zienswijze ingediend door de Werkgroep Leefbaarheid Schermereiland, die namens de bewoners uit de wijde omgeving van het projectgebied diverse zorgen over dit bestemmingsplan heeft geuit. Per zienswijze is het aantal ondertekenaars vermeld.

In deze nota zijn deze reacties thematisch samengevat en beantwoord. Onder de beantwoording is aangegeven of de reactie op het ontwerp heeft geleid tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

Een ruime meerderheid van de indieners van een zienswijze woont op enige afstand van het plangebied en ondervinden op hun woonadres op het eerste oog geen direct nadelige ‘gevolgen van enige omvang’. Dit criterium wordt in een eventuele beroepsprocedure gebruikt om te beoordelen of iemand als belanghebbende aangemerkt kan worden en om ontvankelijk te zijn.

Omdat veel zienswijzen dezelfde punten benoemen en deze nota de bedoeling heeft het draagvlak voor het plan te vergroten, wordt geen onderscheid gemaakt tussen de zienswijzen afkomstig van de wel of niet in juridische zin als belanghebbenden aan te duiden afzenders.

De zienswijzen hebben geleid tot aanpassingen in het bestemmingsplan. Hierdoor is de onderbouwing verbeterd. Daarnaast heeft de initiatiefnemer het bouwplan gewijzigd. In bijgaande ‘Nota van wijzingen’ staan de veranderingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan beschreven.

	Zienswijze en beantwoording
1.	<u>Parkeren en verkeer</u> Wij wonen aan de Scheepjagersstraat en hebben zorgen over het effect van dit bestemmingsplan op de nu al toenemende verkeersdruk op de toegangsweg naar de binnenstad en de kruising van de Nieuwe Schermerweg en de Edisonweg en het gebrek aan parkeergelegenheid in onze straat. De parkeerdruk is nu al enorm groot. In de praktijk raken quota voor parkeerplaatsen snel achterhaald. Bovendien wordt er geen rekening gehouden met bezoekers die uitwijken en hier parkeren omdat deze wijk de eerste is zonder vergunning-parkeren. Wij zien graag een parkeervergunning ingevoerd worden en een directe verbinding tussen Oudorp en Overdie (voor auto's en/of fietsers). <u>Gemeentelijke beantwoording</u> In het kader van deze bestemmingsplanprocedure moet aangetoond worden dat er sprake is van een haalbare ontwikkeling met voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein. Mede naar aanleiding van deze zienswijze is de beschrijving van de parkeerbehoefte en de achterliggende berekening daarvan in de parkeerbalans uitgebreid. Het parkeervergunningengebied voor het Schermereiland is op 1 oktober 2024 uitgebreid. Dit besluit volgt op een enquête onder bewoners van het betreffende gebied. Bewoners van De Poort van Oudorp komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning. Dit zorgt ervoor dat de parkeerdruk in het Schermereiland niet onevenredig toeneemt. In het bouwplan worden alle benodigde parkeerplaatsen (inclusief parkeerplaatsen voor bezoekers) op eigen terrein aangelegd. De uiteindelijke parkeerbehoefte is pas exact te bepalen op het moment dat er sprake is van een Definitief Ontwerp en een vergunningaanvraag. Dan kan getoetst worden aan de Parkeernormennota 2020-2027 (dit beleid is toekomstbestendig en niet snel achterhaald). Mocht het bouwplan niet voldoen dan moet de vergunningaanvraag geweigerd worden. In een aanvullend verkeersonderzoek is gekeken naar de doorstroming op de Edisonweg en de twee kruispunten met de Nieuwe Schermerweg. Uit het onderzoek blijkt dat de doorstroming van het verkeer door de realisatie van de plannen Dok6, De Staalmeester, LeKo en De Poort van Oudorp iets afneemt. Om de doorstroming te garanderen binnen de door gemeente gestelde eisen voor de afwikkeling van verkeer bij verkeerslichten is door het onderzoeksbureau de aanbeveling gedaan om de opstelruimte bij het kruispunt Nieuwe Schermerweg/Edisonweg - Saturnusstraat (K28) te verlengen tot aan de Pieter Zeemanstraat. Deze aanpassing wordt meegenomen in het inrichtingsplan voor bedrijventerrein Oudorp en valt onder de wijkse infrastructuur. Dat betekent dus dat de opstelstrook zal worden uitgebreid. Een directe verbinding tussen Oudorp en Overdie wordt nog onderzocht.
2.	<u>Parkeren en verkeer</u> Mijn zienswijze richt zich op de verkeerstoename. Ik denk dat de bereikbaarheid van mijn woning verslechtert en mijn kwaliteit van wonen afneemt. Er is alleen een Notitie Parkeerbalans in het plan opgenomen. De toename van de verkeersgeneratie is niet onderzocht. Er moet onderzocht worden of de bestaande infrastructuur de toename aankan en wat dit betekent voor de reistijd van de mensen die de wijk en/of stad willen in- en uitrijden. Ook de overige nu bekende bouwplannen moeten daarin worden meegenomen. <u>Gemeentelijke beantwoording</u> Ten aanzien van het parkeren wordt verwezen naar de beantwoording van de eerste zienswijze. In paragraaf 4.7 van de Toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan staat wel degelijk het gevolg van het plan voor de Verkeersgeneratie beschreven. Omdat het bouwprogramma nog niet precies vaststond is hierbij uitgegaan van gemiddeld 5 verkeersbewegingen per appartement. Daarnaast is voor de voorzieningen (commerciële dienstverlening) uitgegaan van 10,6 verkeersbewegingen per 100 m² BVO. Met maximaal 1.800 m² aan voorzieningen bedraagt de verkeersgeneratie zo'n 190 verkeersbewegingen. In totaal werden zodoende uitgegaan van circa 1.040 verkeersbewegingen per dag als gevolg van het project. In het hierboven beschreven aanvullend onderzoek naar de Verkeersgeneratie komt die voor Dok6, De Staalmeester, LeKo en De Poort van Oudorp tezamen uit op circa 6.009 motorvoertuigen per werkdagemaal. De aanbeveling uit het onderzoek om extra ruimte op een opstelstrook te maken wordt gevolgd en dat zorgt ervoor dat de toename van de verkeersgeneratie een goede verkeersafwikkeling niet in de weg staat. Geconcludeerd kan worden dat de bereikbaarheid van de woning en de kwaliteit van wonen van reclamant door dit bestemmingsplan (mede door de afstand van circa 350 meter tot het project) niet onevenredig afneemt.

3.1	<u>Beeldkwaliteitsplan – maquette</u> (zienswijze werkgroep door 56 bewoners ondertekend) De Werkgroep stelt dat uit de plannen niet kan worden opgemaakt wat de ruimtelijke effecten zijn van de beoogde nieuwbouw op de openbare ruimte. Men verzoekt de gemeente om in het vervolg van dit traject de belanghebbenden inzicht te verschaffen middels een maquette. <i>Gemeentelijke beantwoording</i> Om de ruimtelijke effecten van bouwplannen voor alle belanghebbenden inzichtelijk te maken, hecht de gemeente veel waarde aan goede en betrouwbare visualisaties. De methodiek die hiervoor gebruikt wordt is echter aan de initiatiefnemer van het bouwplan. In de toekomst kan er waarschijnlijk voor dit doel gebruik gemaakt worden van de digitale tweeling.
3.2	<u>Windhinder</u> (zienswijze door 41 bewoners ondertekend) Het bouwplan zal effect hebben op windhinder. Kan er voor het bestemmingsplan De Poort van Oudorp een Quicksan windhinder uitgevoerd worden? <i>Gemeentelijke beantwoording</i> Vanwege deze zienswijze en het hoogteaccent van 36 meter hoog in dit bouwplan is er door de initiatiefnemer alsnog een windhinderonderzoek uitgevoerd. Uit dit onderzoek blijkt dat het bouwplan geen onevenredige windhinder veroorzaakt op het eigen of de aangrenzende percelen
3.3	<u>Groen</u> (zienswijze door 30 bewoners ondertekend) Reclamant maken zich zorgen over de groene ambities bij (her)ontwikkelingsprojecten. De ervaring leert bij nieuwbouwprojecten op het Schermereiland dat het groen in de wijk in de loop der tijd niet is toegenomen. Daarnaast wordt gerefereerd aan nieuwbouwplannen in Alkmaar waarbij vooraf groene impressies werden getoond (Jaagpad en Dockside). Volgens reclamant worden bomen niet op de juiste manier geplant waardoor zij niet tot wasdom komen. Dit terwijl bomen zorgen voor reductie hittestress en windhinder en ter bevordering van waterberging. Verzocht wordt om absolute eisen te stellen voor de groene ambities bij dit project. <i>Gemeentelijke beantwoording</i> Een groene stedelijke omgeving is van groot belang. Ruimte voor waterberging en maatregelen tegen hittestress zorgen voor gezonde en toekomstbestendige woongebieden. De gemeente heeft de ambitie om in 2050 klimaatbestendig te zijn. Om deze ambitie waar te maken, is op 12 maart 2024 door de gemeenteraad het Beleidsplan Klimaatadaptatie vastgesteld en in het Ontwikkelbeeld Oudorp uit 2019 zijn ook groene uitgangspunten opgenomen. Het bouwplan voldoet aan dit beleid. De genoemde projecten zijn eerder onder oud beleid tot stand gekomen. Er zal worden toegezien op een goede waarborging van de groene ambities bij de realisering van dit bestemmingsplan.
3.4	<u>MER wateroverlast</u> (door 53 bewoners ondertekend) In de drie afzonderlijke bestemmingsplannen (De Staalmeester, LeKo en De Poort van Oudorp) staat dat een vormvrije MER volstaat. Zou er voor de som van deze drie bouwprojecten toch geen MER uitgevoerd moeten worden? Reclamant vreest namelijk een vergelijkbare situatie zoals bij de nieuwbouw aan het Jaagpad, waarbij door de nieuwbouw ernstige waterschade is ontstaan aan de woningen aan het Jaagpad/ Schermerweg/Scheepsjagersstraat. <i>Gemeentelijke beantwoording</i> Het instrument milieueffectrapportage (MER) is ontwikkeld om het milieu een volwaardige plaats in de besluitvorming te geven. Het bouwplan van De Poort van Oudorp is aangemerkt als de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject, wat als activiteit D11.2 is opgenomen in het Besluit MER. Omdat het plan niet meer dan 2.000 woningen omvat, het niet gaat om een oppervlakte van 100 hectare of meer, of om een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000m² of meer, volstaat een vormvrije m.e.r.-beoordeling om te bepalen of (mogelijke) belangrijke nadelige milieugevolgen op kunnen treden. Ook met toevoeging van de recent vastgestelde bestemmingsplannen De Staalmeester en LeKo, wordt nog niet voldaan aan bovenstaande criteria. Een vormvrije m.e.r.-beoordeling is voldoende. Het bestemmingsplan De Poort van Oudorp is met betrekking tot de grondwaterstroming niet vergelijkbaar is met de ontwikkeling aan het Jaagpad. Er komt namelijk geen ondergrondse parkeergarage en hierdoor kan het bouwplan geen vergelijkbare invloed hebben op de stroom van het grondwater.
3.5	<u>Overlast en schade bouwfase</u> (door 39 bewoners ondertekend) Reclamant vreest het zwaar verkeer tijdens de bouwfase. De verkeersoverlast door zwaar verkeer vindt met name plaatst in de straten Oudorperdijkje, Schermerweg en Jaagpad. Het verzoek aan de gemeente om voorafgaand aan de start van de nieuwbouw zorg te dragen dat er een verbod is voor zwaar verkeer in de genoemde straten en er ook zorg voor te dragen dat dit verbod opgenomen is in GPS-systemen. Daarnaast moeten ook de projectontwikkelaars met hun leveranciers afspraken maken dat zij op de juiste wijze de nieuwbouwprojecten benaderen.

	<u>Gemeentelijke beantwoording</u> Er is begrip voor de beschreven zorgen. Als er meerder bouwlocaties tegelijk in ontwikkeling gaan, kan dit invloed hebben op de doorstroming van en naar het Schermereiland. In het kader van de transformatie van bedrijventerrein Oudorp is de gemeente, in samenwerking met de verschillende ontwikkelaars, aan het onderzoeken wat de mogelijkheden zijn om tijdens de bouw de overlast voor bestaande bewoners en gebruikers te beperken. Een bestemmingsplanprocedure is echter niet de procedure om dit soort uitvoeringsaspecten te organiseren. Een bestemmingsplan bepaalt namelijk welk gebruik van gronden en gebouwen is toegestaan en welke bouwmogelijkheden er voor een bepaald perceel gelden. Onderwerpen die betrekking hebben op de planning of uitvoering, staan niet in het bestemmingsplan, maar worden getoetst in het kader van de aanvraag omgevingsvergunning. In dit plan is dan ook niet op voorhand te bepalen welke maatregelen nodig zijn om de overlast tijdens de bouwfase te minimaliseren. Dit onderwerp zal in de uitwerking van de verschillende bouwplannen verder onderzocht worden.
3.6	<u>Parkeerdruk</u> (60 ondertekenaars) Het bestemmingsplan bevat alleen een berekening. Reclamant mist een uitgebreide notitie zoals die is opgenomen in de bestemmingsplannen voor LeKo-terrein en De Staalmeester. In de parkeerbalans voor bestemmingsplan De Poort van Oudorp staat vermeld dat de berekening is gebaseerd op het aantal woningen en de grootte van de woningen. Hier is de berekening gemaakt op 130 woningen klein (45-75 m² bvo) en 40 woningen (75-100 m² bvo). In plan staat beschreven dat er 2,3 en 4 kamer appartementen zullen komen met een bvo variërend van 50² tot 150 m². Reclamant stelt dat er een onjuiste berekening is gemaakt voor het aantal vereiste parkeerplaatsen en dat er een nieuwe berekening gemaakt moet worden. Met deze nieuwbouw neemt de parkeerdruk, die al hoog is op het Schermereiland, verder toe. Het is van belang dat er qua infrastructuur rekening wordt gehouden met parkeermogelijkheden in de nabijheid van het Schermereiland. Dat betekent minder ver als de huidige P+R Oudorp. Ook wordt verzocht om in verband met dichte bebouwing/hoge bebouwing maatregelen te treffen om uitwassen qua parkeren in de toekomst te voorkomen. Uitbreiding van het parkeervergunninggebied op het Schermereiland uit te breiden naar de locaties van de nieuwbouw kan wellicht overwogen worden. <u>Gemeentelijke beantwoording</u> In het kader van deze bestemmingsplanprocedure moet aangetoond worden dat er sprake is van een haalbare ontwikkeling met voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein. Mede naar aanleiding van deze zienswijze is de beschrijving van de parkeerbehoefte en de achterliggende berekening daarvan in de parkeerbalans uitgebreid. In het te realiseren bouwplan worden alle benodigde parkeerplaatsen (inclusief parkeerplaatsen voor bezoekers) op het eigen terrein aangelegd. De uiteindelijke parkeerbehoefte is pas exact te bepalen op het moment dat er sprake is van een Definitief Ontwerp en een vergunningaanvraag. Dan kan getoetst worden aan de Parkeernormennota 2020-2027. Mocht het bouwplan daar niet aan voldoen dan moet de vergunningaanvraag geweigerd worden. In het kader van deze bestemmingsplanprocedure zijn geen aanvullende maatregelen nodig. Er worden immers voldoende parkeerplaatsen aangelegd. Wel is het parkeervergunninggebied voor het Schermereiland op 1 oktober 2024 uitgebreid. Dit besluit volgt op een enquête onder bewoners van het betreffende gebied. Bewoners van De Poort van Oudorp komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning. Dit zorgt ervoor dat de parkeerdruk in het Schermereiland niet onevenredig toeneemt en aanvullende maatregelen op voorhand niet noodzakelijk zijn. Mochten de bewoners van de nieuwbouwlocaties in Oudorp in de toekomst de behoefte hebben aan de uitbreiding van het parkeervergunninggebied, zullen zij zelf het initiatief moeten nemen.
3.7	<u>Behoefte aan supermarkt</u> (zienswijze door 60 bewoners ondertekend) Dit bestemmingsplan en de overige bestemmingsplannen die in procedure zijn gegaan, bieden geen ruimte voor een supermarkt. Vanuit het Schermereiland is er een brede oproep voor een supermarkt in de buurt. Voor de bewoners van het Schermereiland is de dichtbij zijnde supermarkt de Albert Heijn op het Oudorperplein. De loopafstand daarnaartoe is 1,0 – 1,5 kilometer. De bevolking van het Schermereiland is vergrijsd en daarom is een buurtsupermarkt op korte loopafstand wenselijk. Bovendien zal een centrale positie ervoor zorgen dat huidige en toekomstige bewoners de boodschappen lopend of per fietst zullen halen. Er wordt verzocht om een supermarkt planologisch mogelijk te maken.

	<u>Gemeentelijke beantwoording</u> De ambitie is om met de transformatie van Bedrijventerrein Oudorp de leefbaarheid van het gehele gebied, ten zuiden van de Nieuwe Schermerweg, te verbeteren. Het toevoegen van voorzieningen, zoals een supermarkt, kan daaraan een positieve bijdrage leveren. Een supermarkt vraagt om een centrale locatie en goede bereikbaarheid voor bezoekers en bevoorrading. Dit bestemmingsplan voldoet daar niet aan. In een vernieuwd ontwikkelkader wordt de mogelijkheid van de realisatie van een supermarkt, op een daarvoor geschikte locatie nader onderzocht. Voor de komst van een nieuwe supermarkt dient de nut en noodzaak aangetoond te worden door middel van Distributie Planologisch Onderzoek (DPO). Met een DPO wordt inzicht verkregen in de detailhandelsstructuur en de mogelijke marktruimte voor een supermarkt. Daarnaast is regionale afstemming noodzakelijk.
3.8	<u>Nulmeting: risico op schade en overlast tijdens bouw</u> (door 73 bewoners ondertekend) Als er meerdere bouwactiviteiten tegelijk plaatsvinden kan het lastig zijn om vast te stellen door welk project eventuele bouwschade veroorzaakt wordt. Verzocht wordt om een zorgvuldig proces waarbij er bij direct omwonenden een nulmeting wordt uitgevoerd en dat dit proces ook zodanig ingericht zal zijn dat eventuele schade als gevolg van deze bouwactiviteiten wordt vergoed en bewoners niet met in ingewikkelde juridische procedures belanden. <u>Gemeentelijke beantwoording</u> Er is begrip voor de vrees van reclamant voor de mogelijke overlast en schade tijdens de bouwphase van de diverse bouwplannen. Een bestemmingsplanprocedure is echter niet de procedure om een uitvoeringsaspecten te adresseren. Een bestemmingsplan bepaalt welk gebruik van gronden en gebouwen is toegestaan en welke bouw mogelijkheden er voor een bepaald perceel gelden. Onderwerpen die betrekking hebben op de planning of uitvoering, vormen geen onderdeel van het bestemmingsplan. Eventuele schade als gevolg van sloop- en bouwactiviteiten, en de afhandeling daarvan ligt bij de ontwikkelende en uitvoerende partijen. In het kader van de transformatie van bedrijventerrein Oudorp is er voortdurend in overleg met de ontwikkelende partijen.
<u>Conclusie</u> De zienswijzen zijn ontvankelijk. Naar aanleiding van de zienswijzen is een windonderzoek uitgevoerd. Tevens is er een aanvullend verkeersonderzoek uitgevoerd. Deze beide onderzoeken zijn als bijlage toegevoegd aan het bestemmingsplan en de resultaten zijn verwerkt in de toelichting. Tot slot zijn de beschrijving en berekening van de parkeerbehoefte aangevuld. De zienswijze heeft verder geen aanleiding gegeven tot aanpassing van het bestemmingsplan. De gemeenteraad moet bij de vaststelling van een bestemmingsplan een afweging maken van alle belangen die betrokken zijn bij de vaststelling van het plan. Daarbij heeft de gemeenteraad beleidsruimte en de voor- en nadelen van eventuele alternatieven worden in die afweging meegenomen. Hoewel niet valt uit te sluiten dat door dit plan het woongenot in de omgeving mogelijk in geringe mate kan beïnvloeden, kan in redelijkheid het standpunt worden ingenomen dat die invloed niet zodanig groot zal zijn dat de gemeenteraad daaraan bij de vaststelling van het bestemmingsplan doorslaggevende betekenis zou moeten toekennen. Voor dit oordeel is steun te vinden in de uitspraken zoals: ECLI:NL:RVS:2024:4753, ECLI:NL:RVS:2024:4364, ECLI:NL:RVS:2021:50 en ECLI:NL:RVS:2021:279. Tot slot kan geconcludeerd worden dat het bestemmingsplan na te zijn verduidelijkt in reactie op de ontvangen zienswijzen vastgesteld kan worden.	

Bijlage

Nota van wijzingen Bestemmingsplan De Poort van Oudorp



Nota van wijzigingen

Bestemmingsplan De Poort van Oudorp

Gemeente Alkmaar 4 december 2024

Nota van wijzingen bestemmingsplan “De Poort van Oudorp”

Onderstaand zijn de wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan ‘De Poort van Oudorp’, zoals dit van donderdag 21 december tot en met woensdag 31 januari 2024 ter inzage heeft gelegen.

Toelichting en bijlagen

- Het stedenbouwkundig plan dat ten grondslag ligt aan het bestemmingsplan is op basis van veranderende inzichten gewijzigd. Paragraaf 2.4 is hierop aangepast;
- Het programma is aangepast naar maximaal 154 woningen (met behoud van de binnenplanse afwijkingsbevoegdheid tot vergroting naar maximaal 170 woningen);
- Er is onderzoek naar het windklimaat is uitgebreid. In paragraaf 4.14 van de toelichting zijn de resultaten toegelicht;
- Het beeldkwaliteitsplan is aangepast. De nieuwe versie is al bijlage opgenomen bij de toelichting en regels. Paragraaf 2.5 is hierop aangepast;
- Het verkeersonderzoek is uitgebreid. In combinatie met de drie andere woningbouwontwikkelingen in de nabijheid (Poort van Oudorp, Derco/De Staalmeester en Dok6) is de verkeersgeneratie bepaald en zijn kruispuntberekeningen gemaakt. Er is een aparte rapportage opgesteld;
- Er is een parkeerbalans toegevoegd met het actuele programma;
- Het akoestisch onderzoek is geactualiseerd op basis van het actuele stedenbouwkundig plan. Paragraaf 4.8 is aangepast op basis van de resultaten van dit onderzoek;
- Het onderzoek stikstofdepositie is geactualiseerd op basis van de actuele cijfers over de verkeersgeneratie en de meest recente Aerius-calculatie;
- De bezonningsstudie is uitgevoerd op grond van het actuele stedenbouwkundig plan;
- De aanmeldnotitie m.e.r. is geactualiseerd op basis van het actuele woningaantal en de actuele onderzoeksresultaten;
- Het verslag van de inloopbijeenkomst die in oktober 2024 is gehouden, is toegevoegd als bijlage;
- Inhoudelijk ondergeschikte en tekstuele wijzigingen die volgen uit de ontwikkeling van ontwerp- naar vastgesteld bestemmingsplan.

Regels

- In artikel 3 ‘Gemengd’ is in lid 1 sub a het maximum aantal woningen aangepast van 150 naar 154;
- In artikel 3 ‘Gemengd’ is in lid 1 sub c verwijderd en in lid 2.1 sub b verwijderd. Er is geen sprake meer van een parkeergarage buiten het bouwvlak. Parkeren wordt opgenomen in de eerste twee bouwlagen van het gebouw.
- De regels zijn op onderdelen aangepast aan de werking van de Omgevingswet en het Besluit kwaliteit leefomgeving aangezien vergunningverlening binnen dit nieuwe wettelijke kader zal plaatsvinden.

Verbeelding

- Het bouwvlak en de maatvoeringsaanduidingen zijn aangepast op basis van het actuele stedenbouwkundig plan;
- De functieaanduiding ‘parkeergarage’ is verwijderd.