

Gemeente Lisse

Bestemmingsplan Van Ostadestraat

Nota zienswijzen

Januari 2013

Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
1.1 Terinzagelegging en ontvankelijkheid	3
1.2 Bevoegdheden bestuur	3
1.3 Leeswijzer	4
2. Samenvatting en weerlegging van de ingediende zienswijzen	5
3. Conclusie	15

1. Inleiding

Het voormalige ROC-schoolgebouw aan de Van Ostadestraat in de wijk Poelpolder was al enige tijd buiten gebruik. De woningbouwcorporatie heeft de bestaande bebouwing op deze locatie gesloopt en wil de locatie benutten voor de realisatie van 36 appartementen.

De beoogde ontwikkeling is in strijd met het vigerende bestemmingsplan Lisse Dorp 2010. Het bestemmingsplan Van Ostadestraat maakt de ontwikkeling juridisch mogelijk.

1.1 Terinzagelegging en ontvankelijkheid

Het ontwerpbestemmingsplan Van Ostadestraat heeft op grond van het bepaalde in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening met ingang van 15 november 2012 gedurende zes weken voor een ieder ter inzage gelegen. De periode waarbinnen zienswijzen konden worden ingediend eindigde op 27 december 2012.

Op grond van artikel 3.30 van de Wet ruimtelijke ordening en de Coördinatieverordening is het bestemmingsplan Van Ostadestraat gecoördineerd in procedure gebracht met de ontwerpomgevingsvergunning voor:

1. Het bouwen van het appartementencomplex;
2. Het aanleggen (verplaatsen) van een in/uitrit en het aanpassen van de parkeersituatie;
3. Het kappen (snoeien) van bomen.

Op het ontwerpbestemmingsplan en de ontwerp omgevingsvergunning zijn in totaal 7 zienswijzen ingediend:

	Naam	Adres	Plaats
1	Reclamant 1	Van Ostadestraat 2, 4, 6, 10, 14, 18, 20, 26, 28, 34, 38, 42, 44, 46, 50, 54. Josef Israëlsstraat 13, 15, 20, 30, 32, 40.	Lisse
2	Reclamant 2	Josef Israëlsstraat 13, 17, 19.	Lisse
3	Reclamant 3	Achmea rechtsbijstand, namens Van Ostadestraat 4	Lisse
4	Reclamant 4	Achmea rechtsbijstand, namens Van Ostadestraat 6	Lisse
5	Reclamant 5	DAS, namens Van Ostadestraat 8	Lisse
6	Reclamant 6	SRK rechtsbijstand, namens Van Ostadestraat 2	Lisse
7	Reclamant 7	Van Ostadestraat 26	Lisse

De zienswijzen van de reclamanten zijn allen binnen de termijn van ter inzage legging bij de raad ingekomen dan wel tijdig aan dit bestuursorgaan verzonden.

1.2 Bevoegdheden bestuur

De vaststelling van het bestemmingsplan, inclusief de behandeling van de ingekomen zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan, vindt plaats door de gemeenteraad. Het college beslist over de met het bestemmingsplan mee gecoördineerde aanvragen om (bouw)vergunningen, inclusief de zienswijzen daarover. De binnengekomen zienswijzen richten zich tegen zowel het bestemmingsplan

als de omgevingsvergunning. In deze Nota Zienswijzen zijn de zienswijzen die betrekking hebben op zowel het bestemmingsplan als de omgevingsvergunning weergegeven.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 zijn de binnengekomen zienswijzen samengevat en voorzien van een beantwoording. Per zienswijze is aangegeven of deze leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan of de omgevingsvergunning. Hoofdstuk 3 bevat de conclusie van de Nota Zienswijzen. Hierin is de kern van de reacties weergegeven en een overzicht gegeven van de wijzigingen van het bestemmingsplan en de omgevingsvergunning.

#

2. Samenvatting en weerlegging van de ingediende zienswijzen

De binnengekomen zienswijzen betreffen veelal gelijke onderwerpen. De zienswijzen zijn hieronder per onderwerp samengevat en voorzien van een antwoord.

Nr.	(deel)onderwerp	Komt voor in reactie:	Weerlegging	Voorstel aan raad tot aanpassing bij vaststelling
1	Verkeersdruk, verkeersveiligheid, parkeerproblemen Indieners van de zienswijzen willen:	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7		
1a	Een andere verkeerssituatie zoals voorgesteld, genoemd worden: •eenrichtingsverkeer vanaf de inrit van de Van Ostadestraat naar het parkeerterrein •geen in- en of uitrit in de Van Ostadestraat •de, of een extra (hoofd)ingang aan de G. Doustraat		In het huidige ontwerp is de hoofdingang gelegen aan de Van Ostadestraat en het appartement bereikbaar vanuit zowel de Van Ostadestraat als de G. Doustraat. Op deze wijze wordt de (beperkte) verkeerstoename als gevolg van de nieuwbouw over beide straten verdeeld. Door deze verdeling over beide straten wordt de toename van verkeersbewegingen beperkt. Ook worden ongewenste keerbewegingen in de Van Ostadestraat en op het parkeerterrein voorkomen omdat er van beide kanten in- en uitgereden kan worden. Tevens komt een goede verspreiding de verkeersveiligheid van de schoolgaande kinderen ten goede.	nee
1b	de berekening van het aantal voertuigbewegingen in twijfel trekken, deze zou niet actueel zijn		In het kader van de beantwoording van vragen tijdens de informatieavond is door de gemeente de volgende berekening gemaakt ten aanzien van het te verwachten aantal voertuigbewegingen: Voor etage huurwoningen zijn er gemiddeld ca. 5 voertuigbewegingen per	n.v.t.

			woning per dag. Bij 36 woningen betekent dit 180 voertuigbewegingen per dag. In het spitsuur zijn dit ca. 18 voertuigbewegingen, d.w.z. ca. 1 voertuig per 3 minuten in het spitsuur. Dit betekent bij een verdeling over 2 ontsluitingen ca. 1 voertuig per 6 minuten. Deze berekening is gemaakt op basis van algemene norm getallen die thans in Nederland worden gehanteerd. De gemeente ziet geen reden waarom het appartementengebouw in de Van Ostadestraat substantieel af zal wijken van deze normen.	
1c	geen verkeerstoename in de (te smalle) Van Ostadestraat, deze is daar niet op berekend, het verkeer naar de flat aan het Jacob v. Ruysdaelplein is al belastend genoeg		De Van Ostadestraat is (net zoals bijvoorbeeld de G. Doustraat en de Josef Israëlsstraat) een erftoegangsweg. Dit betekent dat de straten het verkeer van en naar bestemmingen in de buurt kan verwerken, maar dat hier ook een gepaste snelheid van 30 km/uur bij hoort. Hierop zijn de straten in de Schilderswijk dan ook vormgegeven. De vormgeving past binnen de voorkeurskenmerken zoals deze door het CROW (kenniscentrum voor verkeer) zijn opgesteld. Geringe wijzigingen in de intensiteit ten gevolge van ruimtelijke ontwikkelingen in de directe omgeving zijn daarom altijd inpasbaar in het bestaande verkeersbeeld.	n.v.t.
1d	verkeersborden die de parkeerplaats aan duiden aan de G. Doustraat		Bij de aansluiting van de G. Doustraat met de toegangsweg naar het parkeerterrein zal een verwijsbord geplaatst worden. Ook zullen er op het parkeerterrein verwijsborden komen naar beide parkeerplaatsen.	n.v.t.
1e	de straatnaam aanpassen naar G. Doustraat		Het aanpassen van de naam is niet logisch en niet wenselijk. De naam Van Ostadestraat is de meest logische naam omdat daar de appartementen en de hoofdentree aan grenzen. Wanneer deze zijde van de straat een andere naam zou krijgen leidt dit tot verwarring, wat extra zoekverkeer in de wijk tot gevolg kan hebben.	n.v.t.
1f	een hoger tuinmuur zodat er minder parkeerdruk in de Van Ostadestraat ontstaat omdat mensen er over heen		De begane grond woningen aan de Van Ostadestraat worden voorzien van een ommuurde tuin. Deze tuinmuur van 0,4 meter hoog vormt de grens tussen de privé tuin en de openbare groenstrook. In deze openbare groenstrook staan	nee

	kunnen		nu bomen en struikgewas. Zowel de bomen als het struikgewas wordt gehandhaafd. Met name dit struikgewas is en blijft nu al een barrière om doorheen te lopen. Dat zal in de toekomst niet anders zijn. De gemeente ziet dan ook geen reden om tuinen nog verder af te schermen om ongewenst parkeren in de Van Ostadestraat te voorkomen.	
1g	de groenstrook achter de appartementen aanpassen vanwege de vrees dat toekomstige bewoners hier doorheen gaan lopen en dat de parkeerdruk in de Jozef Israëlsstraat zal toenemen		De strook achter de appartementen aan de Van Ostadestraat wordt ingericht met groen, zonder voorziening voor voetgangers zodat dit een barrière vormt om doorheen te lopen. Hierdoor verwachten wij geen toename van het parkeren in de Jozef Israëlsstraat.	nee
1h	een parkeer- en wachtverbod in de Van Ostadestraat aan de linkerkzijde op het stuk tot de jeu de boulesvereniging		De situatie m.b.t. parkeren in de Van Ostadestraat aan de zijde van het toekomstige appartementencomplex blijft ongewijzigd. Daarom is er geen aanleiding om een parkeer- en of wachtverbod in de Van Ostadestraat in te stellen. Er worden voldoende en goed bereikbare parkeervoorzieningen ten behoeve van het nieuwbouwplan gerealiseerd.	n.v.t.
1i	meer parkeercapaciteit, men voorziet nu problemen ook vanwege het Evangelisch centrum		Voor het bepalen van de parkeerbehoefte wordt aangesloten bij publicatie 182 (CROW, 2008). Uitgaande van maximaal 36 woningen betekent dit dat er 58 parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden. Deze parkeerplaatsen worden grotendeels op eigen terrein gerealiseerd en deels bij het parkeerterrein bij de Boulodrome. Dit parkeerterrein wordt hiervoor uitgebreid. De parkeercapaciteit voldoet aan de normen. De parkeervoorzieningen worden openbaar toegankelijk en daarmee voor een ieder bruikbaar.	nee
1j	een parkeerplaats dicht bij de ingang		Naar aanleiding van de inspraakreacties is besloten om een extra verbindingsweg voor fiets- en/of voetgangers te realiseren zodat de afstand van het parkeerterrein naar de entree van het appartementencomplex aanzienlijk is verkort. Het parkeerterrein ligt door deze aanpassing dicht bij de entree.	Nee, dit punt was in het ontwerpbestemmings

				plan al meegenomen
2	Tijdens de bouw			
	Indieners van de zienswijzen vrezen overlast tijdens de bouw, zij willen dat de bouw later start dan 7.00 uur en dat de brug bij de G. Doustraat verstevigd wordt zodat er bouwverkeer over kan zodat er minder overlast is in de Van Ostadestraat. Tevens is men bang voor schade.	1, 2	Dit is geen planologisch bezwaar. Het heeft geen betrekking op het bestemmingsplan en het voorgenomen bouwwerk. Overigens is het volgende vermeldingswaardig: <i>Bouw</i> De bouw start niet voor 7.00 uur. 7.00 uur is een algemeen aanvaardbare tijdstip dat ook is vastgelegd in het Bouwbesluit. <i>Brug</i> De brug zal voor deze tijdelijke activiteit niet verstevigd worden voor het bouwverkeer. Er is geen reden om dit te doen. De veiligheid van schoolkinderen zal in het geding komen wanneer van deze route gebruik wordt gemaakt door het bouwverkeer. Ook is het zo dat wanneer de brug verstevigd zou worden lang niet al het bouwverkeer hier gebruik van kan maken vanwege de smalle wegen en lastige draaicirkels. Bij de bouw van de appartementen zullen zoveel mogelijk maatregelen worden genomen om de overlast te beperken. • Er worden duidelijke verkeersvoorzieningen aangebracht t.b.v. ontsluiting bouw- en bewonersverkeer. • Voor bouwplaats medewerkers wordt een parkeerlocatie	nee

			aangelegd bij de aanliggende jeu de boulesvereniging. Daarnaast worden zij verplicht zo veel mogelijk te carpoolen. De ontsluiting van het bouwverkeer is zo opgezet dat deze de kortst mogelijke route heeft naar de bouwplaats zodat dit zo min mogelijk overlast veroorzaakt voor de omwonenden. Bovenstaande is vastgelegd in het Veiligheid & Gezondheidsplan (hoofdstuk 4) en de bouwplaatsinrichtingstekening (bijlage 2). Dit plan maakt onderdeel uit van de omgevingsvergunning. <i>Schade</i> Voordat met de werkzaamheden wordt begonnen schakelt het bouwbedrijf een onafhankelijk expertisebureau in om de bouwkundige staat van omliggende woningen/gebouwen vast te leggen in de vorm van een bouwkundig opnamerapport. Hierdoor worden mogelijke schaderisico's in kaart gebracht voor de start van de werkzaamheden. Wanneer er desondanks als gevolg van de bouwwerkzaamheden toch schade aan de woning/gebouw ontstaat, is dat door middel van dit opnamerapport aan te tonen.	
3	Gebouw			
	Bezwaar tegen de hoogte en massa van het bouwwerk, max. twee bouwlagen, bouwhoogte aanpassen overeenkomstig vigerende bestemmingsplan	3, 4, 5 en 7	In het bestemmingsplan Dorp was een goothoogte opgenomen van 6 meter. In het nieuwe bestemmingsplan Van Ostadestraat is een bouwhoogte opgenomen van respectievelijk 10 en 13 meter. De nieuwbouw bestaat uit 2 gebouwen die met een loopbrug aan elkaar verbonden zijn. Het gebouw dat aan de Van Ostadestraat is gelegen wordt maximaal 10 meter hoog, de bovenste bouwlaag ligt daarbij iets terug. Het tweede gebouw dat op de oostzijde is georiënteerd heeft een maximale hoogte van 13 meter. Aan de ingediende zienswijzen ligt de veronderstelling/gedachte ten grondslag, die er op neer komt dat een gebouw met een hoogte van 10	nee

			meter, te hoog en daardoor onacceptabel is. Deze stellingname wordt niet gevolgd. En wel om verschillende redenen. De hoogte van het bouwwerk wijkt slechts beperkt af van op het geldende bestemmingsplan Dorp. Binnen het bouwvlak aan de Van Ostadestraat kan namelijk binnen het plan Dorp tot een goothoogte van 6 meter gebouwd worden. Deze hoogte mag nog overschreden worden door hellende dakvlakken met een maximale hoogte van 15 meter. Een gemiddelde woning van twee bouwlagen met een kap komt uit op een bouwhoogte (nok) van ca. 8,5 tot 10 meter. Gerelateerd daaraan zijn de verschillen niet groot te noemen. Ook is er aan een stedenbouwkundig bureau gevraagd vooraf onderzoek te doen en stedenbouwkundige randvoorwaarden op te stellen zodat het nieuwe plan een stedenbouwkundig verantwoorde ontwikkeling is. Deze randvoorwaarden zijn in de raadsvergadering van 14 augustus 2012 vastgesteld. Het nieuwe plan met bijbehorende hoogten past binnen deze randvoorwaarden en is daarom volgens gangbare stedenbouwkundige inzichten een aanvaardbaar plan.	
4	Sociale woningbouw			
	Sociale woningbouw zou niet passen in de wijk en waardedaling van de woning tot gevolg hebben voorgesteld wordt woningbouw voor welgestelde ouderen.	1, 2, 3, 4 en 6	Dit is geen planologisch bezwaar. Maar ten overvloede verwijzen wij naar de woonvisie Lisse, blz. 33 en 34, waarin de gemeente Lisse aantoont ook sociale woningbouw te moeten realiseren. Woningcorporatie Stek levert op de locatie Van Ostadestraat een bijdrage aan het aanbod aan sociale huurwoningen in de gemeente Lisse. Voor zover waardedaling verondersteld wordt kan een beroep gedaan worden	n.v.t.

		1 en 2	op de planschaderegeling als bedoeld in artikel 6.1 van de Wro. Overigens pas na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan. Daarbij zal dan een planologische vergelijking gemaakt worden tussen de mogelijkheden van het bestemmingsplan Dorp versus die van het bestemmingsplan Van Ostadestraat.	
5	Aantasting woongenot en waardevermindering	3, 4, 5 en 6		
	Aantasting woongenot door de bouw van het appartement (op korte afstand), verlies van privacy en uitzicht (mede door de kap van bomen), vermindering van zonlicht en toename geluidsoverlast (intensivering gebruik en toenemend verkeer). Men vreest dat aantasting woongenot zal leiden tot waardevermindering van de woning		<i>Privacy</i> Beperkingen zijn niet altijd te voorkomen bij binnen stedelijke herontwikkelingen. Zie ook de reactie op zienswijze 3. Voor de appartementen gelegen aan de Van Ostadestraat geldt dat de bomenrij een buffer vormt tussen de bestaande woningen en het nieuwe appartementencomplex. Deze bomen blijven behouden. <i>Uitzicht</i> Het nieuwe appartementencomplex wordt gesitueerd achter de bestaande voorgevelrooilijn van het voormalig schoolgebouw, de afstand t.o.v. de bestaande woningen in de Van Ostadestraat wordt hiermee niet kleiner. Stedenbouwkundig is onderzocht dat een dergelijk appartementencomplex passend is in deze straat. Ook voldoet het pand aan de redelijke eisen van welstand. Verder sluit het nieuwbouwproject qua hoogte ook aan bij de bestaande woningen in de buurt die bestaan uit twee lagen en een kap. Zie ook de reactie op zienswijze 3. <i>Geluid</i> De bestemming Wonen is géén milieuhinderlijke of belastende functie en veroorzaakt over het algemeen genomen geen overlast. Het is daarom niet te	nee

		verwachten – en ook niet aangetoond - dat appartementen op ca. 22 meter afstand ten opzichte van andere woningen geluidsoverlast produceren. De te verwachten verkeersintensiteit van deze woningen is overigens beperkt. Voor etage huurwoningen zijn er gemiddeld ca. 5 voertuigbewegingen per woning per dag. Bij 36 woningen betekent dit 180 voertuigbewegingen per dag. In het spitsuur zijn dit ca. 18 voertuigbewegingen, d.w.z. ca. 1 voertuig per 3 minuten in het spitsuur. Dit betekent bij een verdeling over 2 ontsluitingen ca. 1 voertuig per 6 minuten. De cijfers die hierboven zijn gebruikt zijn afkomstig uit publicaties van het CROW (kenniscentrum voor verkeer en infrastructuur) en kennen een beperkte marge. De marge valt ruim binnen de verkeerskundige ruimte die nog aanwezig is in het verkeersaanbod op deze weg. In het kader van het bestemmingsplan is onderzoek gedaan naar de gevolgen van de ontwikkeling voor het wegverkeerslawaai. Hieruit blijkt dat de geluidsbelasting onder de voorkeursgrenswaarde ligt. <i>Bezonnning</i> Van een onevenredig nadelige bezonningsituatie ten opzichte van de bestaande woningen in de Van Ostadestraat is geen sprake omdat het appartementencomplex t.o.v. de woningen aan de Van Ostadestraat aan de noordkant ligt. Van verlies aan zonlicht kan dus geen sprake zijn aangezien de zon in het oosten opkomt en via het zuiden in het westen weer onder gaat. <i>Waardevermindering</i> Voor bovengenoemde punten geldt dat een eventueel, niet te voorkomen, nadeel zich vertaalt in de vorm van planschade. Voor zover waardedaling verondersteld wordt kan een beroep gedaan worden op de planschaderegeling als bedoeld in artikel 6.1 van de Wro. Overigens pas na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan. Daarbij zal dan een planologische vergelijking gemaakt worden tussen de mogelijkheden van het bestemmingsplan Dorp versus die van het bestemmingsplan Van	
--	--	--	--

			Ostadestraat.	
6	Strijd met groenplan , door kap bomen.	3, 4 en 6	Het beleid van de gemeente Lisse met betrekking tot het groen is verwoord in de Groenatlas Lisse 2008-2017. De gemeente heeft zich tot doel gesteld de bestaande structuren (groen en water) veilig te stellen en versterken. In de Groenatlas zijn de belangrijke groenstructuren in de gemeente in beeld gebracht. Voor Poelpolder wordt onder meer het centrale park tussen Verdi- en Gerard Doustraat als primaire hoofdgroenstructuur aangewezen. De boombeplanting langs de Van Ostadestraat en de Josef Israëlsstraat behoort tot de primaire hoofdbomenstructuur. Deze hoofdbomenstructuur en de groenstrook blijft in het nieuwe bestemmingsplan gehandhaafd. Deze bomen worden gesnoeid. Ook zal de afstand van de nieuwbouw tot aan de Van Ostadestraat niet kleiner worden. Het nieuwe bestemmingsplan is niet in strijd met de Groenatlas Lisse 2008-2017.	nee
7	Rommelig beeld , appartement niet op één lijn met rij woningen 10 t/m 24 Van Ostadestraat.	7	De geplande nieuwbouw bestaat uit 2 woongebouwen die met een loopbrug met elkaar zijn verbonden. Het eerste gebouw met 3 bouwlagen staat parallel aan de Van Ostadestraat. Het tweede gebouw staat haaks op de Van Ostadestraat. Het is juist dat dit tweede gebouw niet in lijn staat met de rijwoningen 10 t/m 24 Van Ostadestraat. Dit gebouw maakt geen onderdeel uit van de Van Ostadestraat en is gelegen aan een sloot en parkeervoorzieningen. De gemeente is van oordeel dat er een goede ruimtelijke situatie ontstaat. In de vastgestelde stedenbouwkundige randvoorwaarden is het aansluiten bij de voorgevelrooilijn van de woningen aan de Van Ostadestraat 10 t/m 24 niet als randvoorwaarde opgenomen.	nee

8	Niet voldoende gemotiveerd waarom wordt afgeweken van een relatief nieuw bestemmingsplan (aantasting rechtszekerheid) en waarom geplande woningen noodzakelijk zijn (motiveringsplicht).	3, 4, 5, 6	Gemeenten zijn verplicht om elke 10 jaar bestemmingsplannen te herzien. Dit is voor het bestemmingsplan Lisse Dorp ook gebeurd. Dit was vooral een consoliderend plan, er is vastgelegd wat er op dat moment stond. De veronderstelling dat niet voldoende gemotiveerd is waarom deze woningen nodig zijn is niet juist. In de toelichting van het bestemmingsplan is dit gemotiveerd op basis van de volgende beleidsstukken. Op grond van de Regionale Woonvisie en de Woonvisie Lisse (blz. 51) heeft Lisse tot 2019 een taakstelling voor het realiseren van 410 woningen. Op basis van de structuurvisie “Vertalen, verbinden en versterken” 2011 moet nieuwbouw vooral gericht zijn op het vergroten van de diversiteit. De bouw van appartementen in de sociale huursector past hierin. De geplande woningbouw op de Van Ostadestraat is als een lopend project genoemd in de Structuurvisie (blz. 14). De opmerking dat er al op korte termijn wordt afgeweken van een relatief nieuw bestemmingsplan is juist. Echter is daarmee de rechtszekerheid niet in het geding. De ontwikkeling zelf kon nog niet meegenomen worden in het relatief nieuwe bestemmingsplan Dorp (vastgesteld 27 oktober 2011) omdat er toen nog geen concreet plan was ingediend. De initiatiefnemer heeft 3 mei 2012 een principeverzoek ingediend voor deze locatie en op 14 augustus 2012 heeft de raad ingestemd met het opstarten van de procedure om een nieuw (postzegel)bestemmingsplan op te laten stellen voor deze locatie. Relatief kleinschalige herontwikkelingen zullen altijd blijven bestaan en kunnen niet altijd voorzien worden bij het opstellen van een actualiseringsplan, zoals het bestemmingsplan Dorp. In de structuurvisie is de ontwikkeling wel opgenomen. Van deze structuurvisie heeft een ieder ook kennis kunnen nemen.	nee
---	--	------------	---	-----

3. Conclusie

De zienswijzen richten zich voornamelijk op de gevolgen van de ontwikkeling op het verkeer en de parkeerdruk, de bouwhoogte, aantasting woongenot, afstand tot de omliggende bebouwing en de sociale woningbouw en de motivering van het bestemmingsplan. In hoofdstuk 2 van deze nota zijn de zienswijzen beantwoord. De gemeente stelt zich op het standpunt dat het bestemmingsplan goed gemotiveerd is en leidt tot een goede ruimtelijke ordening.

De binnengekomen zienswijzen leiden niet tot wijziging van het bestemmingsplan Van Ostadestraat.