

Verslag 60^e vergadering ARO, 24 januari 2018

Aanwezige ARO-leden: de heer J. Winsemius, mevrouw I. van Koningsbruggen,
de heer K. Wardenaar, mevrouw E. Marcusse, de heer P. de Ruyter.

Namens de provincie: de heer T. Smeelen (voorzitter), de heer H. van Helden (secretaris, verslag m.u.v. agendapunt 5), de heer B. van Leeuwen (ondersteuning en verslag agendapunt 5).

1. Opening en mededelingen

De heer Smeelen opent de vergadering en heet iedereen van harte welkom.

2. Verslag 59^e ARO-vergadering 8 november 2017

Er zijn verder geen opmerkingen. Het verslag wordt vastgesteld.

3. Voorbespreking van de agenda

In een niet-openbaar overleg worden de diverse ingebrachte plannen voorbesproken.

4. Koersnotitie woningbouw zuidostrand Driehuis, gemeente Velsen (tweede behandeling)

Aanwezig bij dit agendapunt: de heer B. de Groot (beleidsadviseur Wonen, gemeente Velsen), de heer J. Warmerdam (beleidsadviseur ruimtelijk ontwerp, gemeente Velsen), de heer P. Kuijs (ontwikkelmanager Amvest), de heer E. van Uum (adviesbureau Het Noordzuiden), mevrouw M. van de Ven (regiocoördinator provincie Noord-Holland, BEL/RO).

De heer Warmerdam geeft een presentatie waarin hij kort ingaat om de geschiedenis van het project, de kenmerken van de locatie en de voorliggende Koersnotitie. Het project speelt al vanaf 2007. In 2012 is het plan aan de ARO voorgelegd. De commissie vond het plan toen onvoldoende overtuigend en inzichtelijk uitgewerkt om een beeld te kunnen vormen van de landschappelijke consequenties, vond een tweede zoom naast de bestaande dorpsrand niet passend en vond het programma te zwaar. De planvorming is vervolgens stil komen te liggen. In 2016 hebben provincie, gemeente en ontwikkelaars elkaar weer gevonden en is onder begeleiding van bureau Het Noordzuiden een nieuw proces gestart om tot een oplossing te komen. Daarbij is onder meer goed gekeken naar de huidige kenmerken van het gebied aan de zuidoostzijde, in relatie tot de hele zuidrand van Driehuis en naar de benodigde ecologische en recreatieve verbinding. Het is een divers gebied, het plangebied is relatief klein (2,6 ha). De ruimtelijke mogelijkheden zijn beperkt en dienen dan ook trefzeker te zijn. Het gaat om een integrale opgave voor het terrein, waarbij ook de relatie met de omgeving onderzocht is. Uiteindelijk zijn er in de Koersnotitie twee perspectieven geschetst: één waarbij het gebied onderdeel uitmaakt van de landgoederenzone (perspectief 'landgoed') en

één met een nieuw woonmilieu in een zone die duinen en landgoederenzone met elkaar verbindt (perspectief 'woonpark'). Deze perspectieven zijn globaal uitgewerkt. Kort samengevat gaat het bij het perspectief 'landgoed' onder andere om een cluster van grotere gebouwen (niet hoger dan vier etages), in combinatie met kleinere vrijstaande woningen, een heldere gemeenschappelijke ruimte die aansluit op de bestaande dorpsrand en een centraal gelegen hoofdontsluiting. In het perspectief 'woonpark' betreft het meer verspreid liggende, grondgebonden woningen, met een beperkte privéruimte in een openbaar landschap en een oostelijk gelegen hoofdontsluiting. De heer Warmerdam toont een aantal referentiebeelden die een indruk geven van het gewenste beeld.

De ARO constateert dat er een belangrijke stap gezet is in het planproces. De Koersnotitie is een helder document. De hoofdprincipes vormen een goede onderlegger voor een verdere uitwerking. Niet duidelijk is echter waarom het idee voor een ecologische verbinding langs het spoor is verlaten. De heer Warmerdam legt uit dat de kruisende weg met de tunnelbak een grote barrière vormt. Bovendien is de urgentie voor een ecologische verbinding bij de provincie niet meer aanwezig. Het idee is nu om aan de zuidkant van het spoor, waar het gebied lager ligt en natter is, een ecologische verbinding te maken als onderdeel van een groter raamwerk. Aan de noordzijde van het spoor (de zuidostrand) komt nog wel een recreatieve verbinding. De ARO zegt dat het hierdoor lijkt of ecologie en recreatie tegenpolen zijn, terwijl ze ook goed te combineren zijn en gekoppeld kunnen worden aan de openheid van de zuidostrand. Volgens de heer Warmerdam zijn ze inderdaad te combineren, maar is het gezien de lagere ligging van het terrein aan de zuidkant van het spoor logischer om daar een natte ecologische verbinding te maken. Aan de noordkant van het spoor is het terrein hoger. De ARO geeft aan dat het spoor juist midden in de strandvlakte ligt en vraagt daarom om in het plangebied, in de zone langs het spoor, toch te zorgen voor water met enige ecologische betekenis dat het natte karakter van de strandvlakte ten opzichte van de hogere dorpsrandzone benadrukt.

De commissie merkt op dat bij de beschrijving van de twee perspectieven veel metaforen gebruikt worden. Deze zijn deels bruikbaar, maar moeten niet te letterlijk worden genomen en er dienen keuzes gemaakt te worden gezien de beperkte omvang van het plangebied. Tussen de twee geschetste uitersten zitten nog de nodige tussenoplossingen. Het geschetste perspectief 'landgoed' is geen landgoed. Bij een landgoed is sprake van een heldere begrenzing, een hoofdentree, hoofdgebouw en bijgebouwen, ordening van gebouwen onderling en in relatie tot tuin en landschap. Als dit begrip wordt gehanteerd, dan is dit bruikbaar om de verbinding van het plangebied met de omgeving (relatie Beeckestijn, station) en de samenhang met de bestaande bebouwing met aandacht en betekenis te ontwerpen. Door het gebied tussen Lodewijk van Deysellaan en het spoor als eenheid te behandelen ontstaat een maat die bij het thema landgoed past, die een dubbele dorpsrand voorkomt, en die een heldere opgave oplevert voor zowel de architectonische als landschappelijke uitwerking. Wat is hier het hoofdgebouw, de buitenplaats? De heer Warmerdam geeft aan dat de tussenzone wel als één geheel wordt uitgewerkt en dat de term 'landgoed' hier inderdaad als metafoor is gebruikt. De commissie vraagt zich af of de dubbele bomenrij wel zijn werk doet, deze loopt van niets naar nergens. In het ontwerp zal gezocht moeten worden naar de juiste middelen om het gebied integraal vorm te geven. Wat

betreft het 'woonpark' ziet de ARO dit perspectief meer als een 'enclave in het groen' waarbij compacter gebouwd zou moeten worden om ruimte te bieden aan meer collectief groen. De aangegeven ontsluiting past hier wel bij. Verder vindt de ARO dat duidelijker moet worden aangegeven welke doelgroepen hierbij voor ogen staan. Hier moet het programma vervolgens op afgestemd worden.

Kijkend naar de twee perspectieven heeft de ARO voorkeur voor het perspectief 'landgoed', al zijn de metaforen in de Koersnotitie te zwaar aangezet. Het is een relatief klein gebied waarin een goede afronding van de dorpsrand gemaakt moet worden, in samenhang met de bestaande rand. De heer van Uum geeft aan dat het om structuurmodellen gaat met de bijbehorende ontwikkelprincipes. Uitgangspunt is dat de openbare ruimte doorloopt en er een goede interactie is tussen de bestaande gebouwen aan de rand en de nieuwe bebouwing. De modellen zijn tevens een middel geweest in de zoektocht om de betrokken partijen weer bij elkaar te krijgen.

De ARO vraagt om nog goed te kijken naar de parkeeroplossingen. Vraag is bijvoorbeeld hoe praktisch het is om het parkeren aan het begin van de ontsluiting te doen. De heer van Warmerdam zegt dat dit parkeervoorzieningen zijn voor de bestaande bebouwing en dat er ook parkeervoorzieningen zijn voorzien bij en onder de nieuwe gebouwen. Ze hebben dus een meerwaarde voor iedereen. Volgens de ARO is er nog wel het nodige te verbeteren aan de inpassing van het parkeren.

Een aspect waar volgens de commissie nog aandacht aan besteed had kunnen worden in de verkenning, is het belang van het zicht vanuit de trein. Het meer uitsmeren van de bebouwing heeft bijvoorbeeld een groter effect op het zicht dan wanneer er geconcentreerd gebouwd wordt, met doorzicht tussen de gebouwen door.

Conclusie, samenvatting

De ARO vindt dat er een flinke slag gemaakt is in de planvorming. De hoofdprincipes van de ontwikkeling worden onderschreven. De commissie voelt het meeste voor het perspectief 'landgoed', maar dan wel in een nader uitgewerkte en compactere vorm, ontworpen als eenheid tussen Lodewijk van Deysellaan en spoorlijn. De genoemde landgoedmetaforen moeten hierbij niet te zwaar worden aangezet en te rigide worden. Het gaat vooral om het realiseren van een compact woongebied in combinatie met een groene, collectieve openbare ruimte voor de nieuwe en huidige bewoners, maar ook voor fietsers en wandelaars vanuit het stationsgebied. In de natte zone langs het spoor zou meer aandacht voor ecologie moeten zijn.

5. *Planstudie Duinpolderweg*

Aanwezig bij dit agendapunt: de heer B. Grotenhuis (projectmanager Duinpolderweg, provincie Noord-Holland), de heer R. Wisse (projectleider Duinpolderweg, provincie Zuid-Holland), de heer J. Kootstra (omgevingsmanager en projectleider MER, provincie Zuid-Holland), de heer H. van Helden (projectleider MER, provincie Noord-Holland), de heer J. Wijkhuizen (projectleider Verkeer, provincie Noord-Holland), de heer W. Homan (projectmanager MER, RoyalHaskoningDHV).

De heer Grotenhuis geeft een presentatie waarin kort de geschiedenis en resultaten van de planstudie aan de orde komen. Het betreft een omvangrijke studie, waarbij veel materiaal is geproduceerd, en het gaat ook om een omvangrijke organisatie, zowel ambtelijk als bestuurlijk. Hij benoemt de twee hoofddoelstellingen, bereikbaarheid en leefbaarheid, en geeft aan dat er naast een MER ook een LER, EER en MKBA is gemaakt, waarin een slag dieper op de materie is ingegaan dan in dit stadium van planvorming gebruikelijk is. De heer Grotenhuis geeft aan dat alle alternatieven in meerdere of mindere mate wel voldoen, maar dat de alternatieven Midden en Zuid als beste uit de studies naar voren zijn gekomen. De verschillen zijn echter niet groot. Op basis van deze twee alternatieven zijn twee samenstellen gemaakt, waarin ook onderdelen uit andere alternatieven zijn opgenomen, waaronder een randweg ten zuiden Lisse en een rondweg bij Zwaanshoek. Het samenstel op basis van alternatief Zuid is door het provinciale bestuur van Noord- en Zuid-Holland als voorlopig voorkeursalternatief benoemd. Hierbij is de weg nog niet doorgetrokken tussen de N208 en N206, vanwege de daar verwachte effecten op leefmilieu en landschap, en het feit dat het huidige voorstel verkeerskundig gezien al behoorlijk effect sorteerde.

De heer Grotenhuis geeft aan wat de planning is voor het vervolg. Op dit moment vindt de inspraak plaats en wordt advies in gewonnen bij de ARO, de Provinciale Adviescommissie Leefomgeving (PAL) van de provincie Zuid-Holland en de Commissie m.e.r.. Kort geleden is er een gesprek geweest met de PAL.

De ARO vraagt waarom er bestuurlijk gekozen is voor alternatief Zuid. De projectorganisatie was immers voor alternatief Midden. Welke inhoudelijke argumenten hebben een rol gespeeld? De heer Grotenhuis licht toe dat er naast de stuurgroep ook een adviesgroep in het leven is geroepen met een vertegenwoordiging van partijen uit het studiegebied, onder leiding van Hans Luiten. De adviesgroep heeft van de beide Staten ruim mandaat gekregen om met voorstellen te komen. Het alternatief waar een afgetekende meerderheid van de adviesgroep mee is gekomen, is het samenstel op basis van alternatief Zuid. De projectorganisatie had op basis van de planstudie voorkeur voor het samenstel op basis van alternatief Midden. Bestuurlijk is nu gekozen om het samenstel op basis van Zuid als voorlopig voorkeursalternatief te beschouwen. Daarmee heeft dus het draagvlak in de omgeving en de participatie zwaar meegewogen in de keuze. Beide alternatieven liggen echter voor wat betreft de effecten dicht bij elkaar. Verkeerskundig gezien stuit het alternatief Midden op wat meer bezwaren bij Zwaanshoek, dat ingeklemd zou worden tussen de Duinpolderweg aan de zuidzijde en de rondweg aan de noordzijde, en Beinsdorp, waar nog te veel verkeer langs zou blijven rijden. De heer Wijkhuizen geeft aan dat de planstudie uitwijst dat hoe zuidelijker de verbinding in het gebied tussen Bennebroek en Hillegom komt

te liggen, hoe beter deze verkeerskundig werkt. De gemeente Bennebroek wil de weg zo zuidelijk mogelijk, terwijl Hillegom de weg juist wat noordelijker wil. 'Midden' ontziet de waardevolle Vosse- en Weerlanerpolder, maar heeft meer effect op de lintbebouwing langs de Spieringweg in de Haarlemmermeer. 'Midden' sluit wel goed aan op de kavelstructuur in de Oosteinderpolder. 'Zuid' doorsnijdt een bedrijventerrein en is ongunstig voor de verkaveling van de Vosse- en Weerlanerpolder.

De ARO merkt op dat het gebruik van de nieuwe verbinding als middel voor een integrale gebiedsontwikkeling nog niet is opgepakt. Zo is er geen relatie met PARK21 en wordt een bedrijventerrein bij Hillegom doorsneden, waar een kwaliteitslag gemaakt zou kunnen en moeten worden. Dit zelfde geldt ook voor het duidelijker afbakenen en (ecologisch) ontwikkelen van de Vosse- en Weerlanerpolder, die bovendien bereikbaar gehouden moet worden. De heer Van Helden geeft aan dat in de MER, als onderdeel van Ruimtelijke Kwaliteit, ook een beoordelingscriterium 'Kansen voor kwaliteitsverbetering' is opgenomen. Hierbij is de kans voor het verbeteren van de kwaliteit van het bedrijventerrein ook nadrukkelijk in de beoordeling meegenomen. Daarnaast wordt het voorkeursalternatief in de volgende planfase voor wat betreft compenserende en mitigerende maatregelen verder uitgewerkt en wordt ook een Interprovinciaal Inpassingsplan (IPIP) opgesteld. In die fase wordt ook integraler naar de omgeving en naar koppelkansen gekeken. De heer Grotenhuis vult aan dat in de Intergemeentelijke Structuurvisie Greenport Duin- en Bollenstreek de komst van de weg als kans wordt gezien als het gaat om herstructurering en kwaliteitsverbetering. In de Bollenstreek zijn de wegen vooral noord-zuid gericht en ontbreekt een oost-west verbinding als sport in de ladder. De koppelkansen zullen in de verdere uitwerking dus zeker nog aan bod komen. De door het rijk in de SVIR nagestreefde verbinding in het onderliggend wegennet tussen de greenports Duin&Bollenstreek en Aalsmeer onderling en met de mainport Schiphol, is een belang dat kan worden gediend met de komst van de Duinpolderweg.

De ARO vindt de oplossing voor de aansluiting op de Drie Merenweg (N205) in de Haarlemmermeer vreemd. Vanuit ruimtelijke kwaliteit zou je een heldere oplossing moeten maken, met minder aantasting van de structuur van de polder, minder restruimtes en bijvoorbeeld een grotere relatie met PARK21. Deze laatste ontwikkeling staat nu bijvoorbeeld niet op de kaart. De heer Wijkhuizen geeft aan dat er in dit deel van de polder een aantal projecten in gang gezet is, waaronder de 380 kV hoogspanningsleiding en het genoemde PARK21. Hier moet in de uitwerking ruimtelijk nog goed naar worden gekeken. De bocht met aansluiting op de Drie Merenweg in Noordelijke richting kan worden verklaard uit het feit dat dit de doorgaande route wordt. De Duinpolderweg na de Ringvaart in oostelijke richting rechtdoor laten lopen past niet in dit gegeven en zou bovendien de noordelijke randweg bij Nieuw Vennep te veel belasten.

De ARO stelt dat je de zuidelijke tak van de huidige Drie Merenweg vanuit het zuiden gezien ook rechtdoor zou kunnen trekken, meer in de verkavelingsrichting, en vervolgens zou kunnen laten aansluiten op de Nieuwe Bennebroekerweg. Hierdoor ontstaat een leesbaarder landschap met een duidelijke hiërarchie in het wegennet. De heer Wijkhuizen legt uit dat dit vanwege andere functies die hier ontwikkeld zijn en worden, waaronder Sportpark De Pioniers, vanuit de gemeente onbespreekbaar is.

De heer Wijkhuizen vraagt aan de ARO hoe de commissie denkt over de koppeling met PARK21 en Hoofddorp, met daar tussenin de Nieuwe Bennebroekerweg. De ARO geeft aan dat goede verbindingen tussen het park en de woongebieden noodzakelijk is, maar dat er nu al de nodige verbindingen zijn. Deze moeten vanwege de verbreding van de Nieuwe Bennebroekerweg dan nog wel worden aangepast. De ARO heeft op dit moment geen mening over hoe dit het beste aangepakt zou kunnen worden.

De ARO merkt op dat het vanuit ruimtelijke kwaliteit gezien enerzijds beter is om de weg op dit moment niet door te trekken tot de N206 langs de duinen, omdat het een kwetsbaar landschap is dat wordt doorsneden. Anderzijds zou de weg in de toekomst wel iets kunnen betekenen om de helderheid van de ruimtelijke structuur te verbeteren en/of terug te brengen. Kijkend naar andere wegen in Nederland, kan veel gedaan worden om door de aanleg van de weg meerwaarde te creëren en bijvoorbeeld landschappelijke lijnen te versterken. De ARO geeft als voorbeelden de Rijnlandroute in Zuid-Holland en de 'centrale as' naar Dokkum in Friesland. De heer Grotenhuis geeft aan dat door bewoners meer dan eens (tijdens de inloopavond op 23 januari) is aangegeven dat het beter zou zijn om de weg in één keer door te trekken. Op een vraag naar de inpassing in dit kwetsbare gedeelte van het plangebied, geeft de heer Wijkhuizen aan dat, als het gaat om het versterken van de ruimtelijke structuur, bij doortrekking van de Duinpolderweg tussen de N208 en N206 gedacht zou kunnen worden aan een lage ligging (maaiveldligging) in het landschap. De kruisende noord-zuid wegen liggen over het algemeen hoger in het landschap, op de hoogte van de voormalige strandwallen. Dat hoogteverschil zou je met een Duinpolderweg op maaiveld kunnen benadrukken.

De ARO geeft aan dat één doorgaande route door verschillende landschappen (droogmakerij, veenpolder, bollengebied) kansen biedt om de verschillen in kenmerken tussen die landschappen te benadrukken en beleefbaar te maken. In de Vosse- en Weerlanerpolder zou de weg 'te gast' moeten zijn en bij voorkeur verdiept moeten liggen, zoals dit bij de Waterwolftunnel aan de andere kant van de Haarlemmermeerpolder is gedaan. In combinatie met de herstructurering van het bedrijventerrein bij Hillegom zou je dan de nu nog rommelige rand ook enorm kunnen verbeteren.

De ARO vraagt wat er in het gesprek met de PAL aan de orde kwam. De heer Grotenhuis zegt hierop dat het vragen betrof over het verkeersmodel, maar dat er onder andere ook vragen waren over de relatie met duurzaamheid en alternatieve energiebronnen. Energie is een aandachtspunt dat wellicht in een pilot nader onderzocht zou kunnen worden. De ARO geeft aan dat de weg zelf ook een energiebron zou kunnen zijn.

Kijkend naar de twee alternatieven (samenstellen) die als beste naar voren zijn gekomen, lijkt met alternatief 'Zuid' volgens de ARO ruimtelijk gezien en op schaal van het totale plangebied de grootste ruimtelijke kwaliteitswinst te bereiken. 'Midden' is weliswaar een meer rechte lijn van oost naar west, waar op zich vanuit landschap iets voor te zeggen is, maar daarbij worden de Oosteinderpolder en het bebouwingslint langs de Spieringweg doorsneden en ontstaat een wat onduidelijke hiërarchie in het wegensysteem. De ligging van 'Zuid' door het bedrijventerrein aan de noordrand van Hillegom maakt de daar zo gewenste herstructurering noodzakelijk en bereikbaar. Door een verdiepte ligging kan de kwetsbare

Vosse- en Weerlanerpolder worden ontzien, terwijl recreatieve verbindingen op maaiveld het veenweidegebied vanuit Hillegom bereikbaar houden. De haaks aansluiting van de Nieuwe Bennebroekerweg op de Driemerenweg en het afbuigen van de Drie Merenweg zelf in westelijke richting om (in de toekomst mogelijk) aan te sluiten op de N206, zorgen voor een heldere hiërarchie in het wegenstelsel, met een duidelijk onderscheid tussen 'stijlen en sporten' van de verkeersladder in dit gebied. Wel zal in een deel van het gebied, op de kop van PARK21 in de Haarlemmermeer, gekeken moeten worden naar een veel duidelijker inrichting van het gebied, zonder restruimtes en voldoende ruimtelijke kwaliteit. De ARO acht dit mogelijk.

Conclusie, samenvatting

In algemene zin vraagt de ARO om een zorgvuldig ingepaste weg, waarbij deze meerwaarde genereert voor de omgeving door opgaven aan elkaar te koppelen. De weg zou iets moeten teruggeven aan de omgeving en wat betreft duurzaamheid en ecologische maatregelen 'state of the art' moeten zijn. De nieuwe weg kan bijvoorbeeld aanleiding zijn om de ecologische verbinding te realiseren tussen duinen en Westeinderplassen, die met Park21 binnen de Haarlemmermeerpolder is ingezet, maar die in de bollenstreek vooralsnog geen invulling gekregen heeft.

Beide alternatieven (samenstellen) die als beste naar voren zijn gekomen uit de studie hebben voor- en nadelen. Ruimtelijk gezien en op schaal van het totale plangebied is met alternatief 'Zuid' echter de grootste ruimtelijke kwaliteitswinst te bereiken. Wat betreft het voorlopig voorkeursalternatief vraagt de commissie om een goed ruimtelijk ontwerp. Er zijn veel potentiële knelpunten in dit tracé die vragen om een extra ontwerpinspanning én een bijbehorend budget. Zonder die inspanningen kan dit alternatief zeer negatief uitpakken. De ARO vraagt daarbij met name aandacht voor de inpassing ter hoogte van de noordrand van Hillegom (waar de weg een kwaliteitsverbetering voor het bedrijventerrein en de dorpsrand zou kunnen betekenen), de Vosse- en Weerlanerpolder (waar de weg zo mogelijk verdiept zou moeten liggen om de impact op de omgeving te beperken) en de kruising met de Ringvaart. Een afzonderlijk punt van aandacht is de knoop die ontstaat ter hoogte van de aansluiting op de Drie Merenweg. De consequentie van het ontzien van de Oosteinderpolder tussen Hillegom en Bennebroek, is dat de aansluiting in de Haarlemmermeerpolder minder helder en logisch is en zorgt voor een onnodige versnippering ter hoogte van de kop van PARK21. Hier is met name nog een extra ontwerpinspanning nodig.

6. Ontwikkelingen rond de ARO

De secretaris maakt de ARO attent op de Nieuwe Leidraad Landschap en Cultuurhistorie die in december door GS is goedgekeurd. De Leidraad kan vanaf nu als basis worden beschouwd voor de advisering door de ARO. Online te raadplegen op: <https://leidraadlc.noord-holland.nl/>

Daarnaast wordt de ARO-leden gevraagd om na te denken over de opzet en titel van het jaarverslag over 2017. Een eerste voorstel vanuit de ARO is om deze te koppelen aan een excursie, waarbij verschillende locaties van plannen die vorig jaar aan de orde kwamen worden bezocht.

7. Terugblik eerdere adviezen en vooruitblik volgende ARO-vergadering

De gemeente Hollands Kroon heeft een reactie geschreven naar aanleiding van het ARO-advies over 't Veld Noord, dat in de vergadering van 8 november j.l. aan de orde kwam. Hierin is aangegeven wat de gemeente heeft gedaan met de verschillende onderdelen uit het advies. De ARO constateert dat het advies op meerdere punten ter harte genomen is en heeft geleid tot een aantal aanpassingen in het plan, zoals het minder concreet invullen van de woonbuurtjes, de organische groei van het lint, de rooilijn van de woningen langs het lint en een deel van de rand aan de noordzijde. Daarnaast blijven er nog wat vraagtekens over. De nieuwe noordrand zou volgens een aantal ARO-leden nog wel wat ruimer van opzet kunnen zijn. Al met al is het goed om te zien dat het advies van de ARO serieus is genomen en tot verbetering van het plan heeft geleid.

De secretaris geeft aan dat in de vergadering van maart de Omgevingsvisie in de ARO zal worden besproken.

De volgende vergadering is op woensdag 7 maart a.s. vanaf 16:00 uur. Chris de Bont is er dan bij als reservelid.

8. Rondvraag + afsluiting

De voorzitter sluit de vergadering.