

Nota beantwoording Zienswijzen

Ontwerpbestemmingsplan 'Vlietkade Overtocht 64' in Bodegraven

Datum behandeling in het college: 11 juli 2023

Vastgesteld door de raad: 27 september 2023

Zaaknummer: Z/23/148388



Het ontwerpbestemmingsplan 'Vlietkade Overtocht 64' lag ter inzage vanaf donderdag 4 mei tot en met woensdag 14 juni 2023. Op 23 mei is er een informatiebijeenkomst gehouden. In deze periode had iedereen de mogelijkheid een zienswijze in te dienen. In totaal zijn er 4 zienswijzen ingediend. Drie door bewoners aan de Overtocht en 1 door netwerkbeheerder Stedin.

Gelet op de Algemene verordening Gegevensbeheer (AVG) zijn de zienswijzen beantwoord zonder vermelding van adresgegevens. Op deze manier zijn de samenvatting en beantwoording van de zienswijzen niet te herleiden tot personen.

	Samenvatting zienswijzen	Reactie gemeente	Wel of geen aanpassing bestemmingsplan?
1	Bewoners Overtocht (1)		
a	Parkeerplaatsen: Er komen heel veel parkeerplaatsen. Woningen met een deelauto verkopen of verhuren is een alternatief. Er zijn inmiddels voldoende goed werkende voorbeelden van wijken met deelauto's waarbij iedereen verplicht meebetaald aan de deelauto's. Bijvoorbeeld als onderdeel van de VVE kosten. Het voordeel is dat je hoe dan ook meebetaalt. Het verlaagt enorm de drempel om er dan ook gebruik van te maken	Een aantal parkeerplaatsen is afgestemd op de normen in het parkeerbeleid van de gemeente, de Nota Parkeren. In het gebied is een hoge parkeerdruk. Wij hebben geluisterd naar de omwonenden: veel van hen uiten hiervoor hun bezorgdheid bij de gemeente. Dit heeft er ook mee te maken dat de bewoners van de Vlietkade en de Molenkade niet op eigen terrein kunnen parkeren. En er ook geen gebruik meer kan worden gemaakt door bewoners van de Molenkade van het parkeerterrein van de voormalige Welkoop-locatie aan de Overtocht. Mocht er een overschot aan parkeerplaatsen zijn dan is het een overweging deze parkeerplaatsen een groen invulling te geven. In de regio Midden-Holland is afgesproken om een integraal beleid op deelvervoer op te stellen. We	Nee

		<p>hebben momenteel een pilot lopen met deelauto's in het centrum van Bodegraven.</p> <p>Over het algemeen zijn wij terughoudend met deelauto's in nieuwbouwprojecten. Wij hebben geen zekerheid over het gebruik en vinden het een te groot risico om parkeerplaatsen uit het plan te houden in ruil voor minder parkeerplaatsen. We begrijpen de roep om meer deelauto's en eigentijdse (duurzame) oplossingen voor mobiliteit die minder ruimte in beslag nemen en klimaat adaptief zijn. De gemeente is ook bezig met een mobiliteitsbeleid. Succesvolle maatregelen op het gebied van mobiliteit zijn nu vooral nog in de grote steden te vinden voor waar sprake is van een fijnmazig OV-netwerk als alternatief voor de auto.</p>	
b	<p>Laadpalen: Anticipeer op de toekomst en zorg voor voldoende laadpalen bij de parkeerplaatsen. Dit is de toekomst. Het kan. Verreken de kosten in de woningen. Als iedereen 5.000 extra voor zijn woning moet betalen, is dat echt geen probleem. En dan staan ze er alvast. Ook is er provinciaal beleid dat zegt dat er voor laadpalen gezorgd moet worden. Graag dit beleid meenemen in dit plan.</p>	<p>Het plaatsen van laadpalen is logisch als onderdeel van het realiseren van een parkeerterrein. Het Bouwbesluit geeft aan dat er per 10 parkeerplaatsen een aansluiting dient te zijn voor laadpalen voor elektrische auto's. De ontwikkelaar dient zich hieraan te houden en hij bekijkt bij de verdere uitwerking van het inrichtingsplan waar laadpalen worden geplaatst.</p> <p>Ons beleid voor laadpalen is voornamelijk gericht is op aanvraag, niet op aanbod. Ook ligt het plaatsen van laadpalen zonder direct doel/ gebruikers zeer gevoelig in de directe omgeving. We vragen aan projectontwikkelaars alvast een paar mantelbuizen aan te leggen zodat er in de toekomst makkelijker een laadpaal geplaatst kan worden.</p>	Nee

c	<p>Groen is geen natuur. Dus zorg voor voorzieningen die ook goed zijn voor biodiversiteit. In Utrecht bouwen ze tegenwoordig complete woontorens met groene gevels en beplanting. Het kan dus. En het moet. Het tekort aan insecten is schrijnend.</p>	<p>De vergelijking met Utrecht gaat niet op. Dit is een grote stad met ook grootschalige projecten. Natuur is er rondom de bebouwde kom van Bodegraven voldoende. Een groene invulling is klimaat-adaptief. De groene inrichting van het terrein wordt, met behulp van een landschapsarchitect, door de ontwikkelaar verder uitgewerkt. Over een klimaat-adaptieve afspraken zijn in de anterieure overeenkomst met de ontwikkelaar afspraken gemaakt. De inrichting van het terrein dient te voldoen aan de minimale eisen van Convenant Klimaat-adaptief bouwen. Dat houdt o.a. in het stellen van voorwaarden om hittestress, droogte en wateroverlast te voorkomen en het stimuleren van biodiversiteit.</p>	Nee
d	<p>Geef op één of andere manier onze kinderen en onze bewoners de kans om hier te komen wonen. De woningnood onder onze jongeren is enorm. Hoe mooi zou het zijn als zij voorrang krijgen. Natuurlijk moet er ook ruimte zijn voor statushouders. Maar doorstroming in onze gemeenschap is echt heel belangrijk.</p>	<p>De gemeente maakt gebruik van de mogelijkheden die de wetgever biedt om woningen als eerste te kunnen aanbieden aan de eigen inwoners. Zodra het wetsvoorstel van de Wet tot wijziging van de Huisvestingswet 2014 naar aanleiding van de evaluatie van de herziene Huisvestingswet 2014' van kracht wordt, kan de gemeente 50% van de nieuwbouw middenhuur woningen toewijzen aan woningzoekenden met een economische en maatschappelijke binding aan de gemeente. Woningzoekenden uit de dorpskern krijgen hierbij voorrang op woningzoekenden uit de rest van de gemeente. Deze regel geldt zolang de woning in het segment valt en in ieder geval gedurende de instandhoudingstermijn voor typen woningen, gebaseerd op de Doelgroepenverordening. Bijvoorbeeld, huurwoningen in de middendure sector dienen minimaal 15 jaar in dit segment te worden aangeboden. Ook de ontwikkelaar wenst, in overleg met de gemeente, zoveel mogelijk woningen aan de bewoners van de gemeente Bodegraven-Reeuwijk te kunnen toewijzen.</p>	Nee

e	<p>De weg Doortocht/ Overtocht staat al jaren bekend als gevaarlijk. Er wordt veel te hard gereden en er zijn enkele zeer onoverzichtelijke punten. En dat allemaal voor een stukje van 400 meter vanaf de rotonde tot de molen. Hardrijden levert 5 seconden op en is dus helemaal niet nodig. En dan komt er nu een zijweg bij, op een zeer onoverzichtelijk plek, zowel naar rechts (huis) als naar links (heuvel). Ik ben geen fan van stoplichten, maar wel van 'auto-te-gast' en 30 km zones. En dat kan hier heel goed. Vanaf de rotonde gewoon 30 km per uur. Het fietspad wordt een wandelpad, fietsers gewoon op de rijbaan en auto's, zoals gezegd te gast. Er zijn meer dan voldoende voorbeelden in de plaatsen om ons heen en het werkt heel goed.</p>	<p>Dat de Doortocht/ Overtocht gevaarlijk zou zijn ziet de gemeente niet terug in de feiten: we krijgen nauwelijks meldingen hierover en het is ook niet terug te vinden in ongevallencijfers.</p> <p>De gemeente vindt de Dammekant/Overtocht/Doortocht geschikt voor de inrichting van een 30 km/u zone maar de noodzaak dit in te voeren is er niet om op korte termijn maatregelen te nemen. Gevoelens van overlast zijn er zeker. Vanuit verkeerskundig perspectief is er geen sprake van een verkeersgevaarlijke situatie: uit de maandelijkse monitoring blijkt dat de gemiddelde snelheid minder is dan wat maximaal is toegestaan.</p> <p>Wat betreft de inrichting van de weg, niet alle combinaties van verschillende verkeersstromen zijn mogelijk. Het is of 30 km/uur zone of voetgangerszone. Waarvan het laatste niet past binnen deze weg.</p> <p>De Overtocht / Doortocht is een belangrijke oost-west verbinding binnen Bodegraven richting de Goudseweg/Vrije Nesse. Het zal een gebiedsontsluitingsweg blijven tussen diverse wegen en wijken. Het zal mogelijk in de toekomst een gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur worden. Als er zou worden besloten aanpassingen aan de Overtocht uit te voeren zal dit niet eerder zijn dan na oplevering van de woningbouwplannen op het voormalige Versluysterrein en voormalige Welkooplocatie.</p>	Nee
---	---	---	-----

	Zorg dat onze molen zichtbaar blijft. Er is al best wat gebouwd waardoor we de mooie dingen van ons dorp niet meer zien vanaf de N11 of de buitengebieden. Dat is zo jammer.	Voor molen De Arkduif geldt een molenbiotoop. Die heeft betrekking op de omgeving van de molen. Bij molens gaat het om het garanderen van voldoende windvang en zichtbaarheid voor de molen. Dit laatste stelt beperkingen aan de hoogte van de bebouwing De gemeente verwerkt de molenbiotoop in het bestemmingsplan. De gemeente is hier in het vooroverleg ook op gewezen door de provincie.	Ja, leidt tot aanpassing. De hoogtecirkels van de molenbiotoop worden nog opgenomen in op de verbeelding en in de planregels.
2	Bewoners Overtocht (2)		
a	Bezwaar tegen de in- en uitrit op de Overtocht van deze woonwijk. Zoal u weet is de Overtocht een aanvoerweg op Bodegraven centrum en is zeer druk bereden. De huidige uitrit van de geplande woonwijk op hoogte van huisnummer 64, is onoverzichtelijk en zeer gevaarlijk. Verkeer vanaf de Vlietbrug heeft geen zicht op de inrit/uitrit van de wijk. Fietsers en auto's lopen groot gevaar. Als er straks na oplevering plusminus 74 woningen x landelijk gemiddeld aantal auto's per gezin 1,05= 77,7 auto's de wijk in- en uitrijden tijdens spitsmomenten, dan levert dat file en verkeersgevaar op. Bovendien zitten wij dan in de stank.	Er is sprake van een bestaande in- en uitrit. Ten tijde van de bedrijfsbestemming maakte bedrijfsverkeer hier ook gebruik van. Omwonenden en inwoners van Bodegraven zijn gewend dat er een in- en uitrit is en houden daar rekening mee. Het woningbouwplan bestaat uit 67 woningen. Niet alle auto's zullen tijdens de ochtend en avondspits tegelijkertijd de weg op gaan. Het aantal auto's en de gespreide aan- en afvoer van en naar de Overtocht levert geen ontwrichting van de verkeersstromen. Drukke is altijd aanwezig in de spitsmomenten, maar over het algemeen verdeeld het verkeer zich en hebben we ook te maken met fietsers en voetgangers. Enige opstopping zal mogelijk kort plaatsvinden, maar files zijn niet aannemelijk.	Nee

b	<p>Een andere zorg is de grote vrachtwagens die de wijk tijdens de bouw in- en uitrijden. Tijdens de sanering van het voormalig Versluys terrein hebben we aangedrongen op beschoeiing van het terrein, omdat het trillen door verkeer anders voor scheuren in onze woningen zou zorgen. De beschoeiing is toentertijd geduwd, zodat er geen trillingen waren. De beschoeiing moet uiteraard blijven liggen om onze huizen te beschermen, maar ook heiwerkzaamheden moeten worden aangepast op de omliggende bestaande bebouwing, omdat onze huizen allemaal geen hei fundering hebben. Dus trillen van groot verkeer, alsook de heiwerkzaamheden moeten gegarandeerd dusdanig worden uitgevoerd, dat scheuren in onze woningen worden voorkomen.</p>	<p>Over de aan- en afvoer van bouwverkeer, de route en de bouwplaatsinrichting maakt de gemeente nadere afspraken met de ontwikkelaar nadere afspraken in het kader van de aanvraag omgevingsvergunning voor de bouw. De ontwikkelaar stelt een funderingsadvies op, in overleg met de constructeur en een geotechnisch deskundige. Op basis daarvan stelt de ontwikkelaar een trillingsarm heiplan op. De aannemer zal ook een 0-meting uitvoeren om schade aan te woningen voor en na de uitvoer van de werkzaamheden in beeld te brengen. Dit is geen onderwerp dat we in het bestemmingsplan kunnen regelen. Voor de goede orde: over de wijze van uitvoering van de bouw kunnen we niets regelen in het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan ziet er alleen op toe dat het ruimtelijk aanvaardbaar is om deze ontwikkeling planologisch juridisch mogelijk te maken. De wijze van uitvoering van de bouw wordt met de aanvraag omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen geborgd.</p>	Nee
c	<p>De bocht van de Overtocht naar de Doortocht is behoorlijk krap en zelfs te krap volgens de Europese normen voor infrastructuur. Grotere vrachtwagens moeten regelmatig steken omdat zij de bocht niet kunnen maken. Fietzers en andere automobilisten maken de verkeerschaos op zulke momenten dramatisch ernstig. Na aanleg van de woonwijk zal deze ernstige situatie slechts verergeren. Dit heeft uw onderzoek en aanpassing!</p>	<p>Op de bewonersavond over de woningen op de voormalige Welkoop-locatie is deze zorg ook geuit. De situatie is niet optimaal, maar ruimtelijk is dit niet anders in te passen. Wij naar de landelijke richtlijnen van het ASVV wat betreft inrichting en aanpassing van wegen. Het is niet nodig op korte termijn maatregelen te nemen. Indien de gemeente op termijn verkeerskundige maatregelen neemt, is dit pas nadat de woningen voor het Versluysterrein en de voormalig Welkoop-locatie zijn opgeleverd en vanwege het bouwverkeer. Voor de goede orde: dit onderwerp heeft geen directe relatie met het bestemmingsplan voor de woningbouw en het</p>	

		bestemmingsplan is ook niet het instrument voor dit soort verkeerskundige maatregelen.	
d	Aandacht voor de overlast van het verkeer in de woonwijk zelf. Zoals nu gepland staan er parkeerhavens voor onze achtertuin ingetekend. Klappen van deuren, uitlaatgassen en koplampen in de woonkamer zullen ons leven zuur maken. Op welke manier gaat de projectontwikkelaar deze overlast te lijf? Hoe kunnen wij gegarandeerd worden dat we geen uitlaatgassen en koplampen in ons gezicht krijgen?	Bij de inrichting van het terrein bekijkt de gemeente in samenspraak met de ontwikkelaar nog naar de exacte situering van de parkeerplaatsen en hoe de opstelling van de geparkeerde auto's zijn. Met de bouw van 67 woningen gaat er in de omgeving wel wat veranderen, dat is niet te vermijden. Wat betreft stankoverlast: het woningbouwplan is van tevoren getoetst op de normen die gelden voor luchtkwaliteit, die normen worden niet overschreden.	Nee
e	De sanering en huidige vervuiling van het terrein. Moet gezegd worden dat wij sinds jaar en dag ons verlaten en onbeantwoord voelen door de gemeente, die het Versluys terrein en de voormalige gasfabriek vervuild weet. Waar een sanering heeft plaatsgevonden die volgens de huidige eisen voor woningbouw nog altijd niet voldoende is! De vervuiling zit ook onder onze woningen en erf, en de gemeente heeft de zorg dat burgers op gezonde grond kunnen wonen. Met de bouw van de woonwijk is voor de oplossing extra zand op de huidige vervuilde laag te storten, zodat de norm behaald wordt. Onze zorg en groot bezwaar is dan, dat wij relatief lager komen te liggen met onze woningen. Hoe wordt het hemelwater en vuilwater afvoer geregeld?	Het saneringsplan is afgestemd met het bevoegd gezag (de provincie) en afgestemd op het beoogd gebruik. Dit was in eerste instantie bedrijfsmatig gebruik. Nu het gebruik wonen wordt, zijn er waarschijnlijk aanvullende maatregelen nodig. Welke maatregelen dit zijn is nu nog niet duidelijk. De gegevens van de monitoring van het grondwater speelt daarbij een rol en worden in de loop van het jaar verwacht. Als dit bekend is bekijken de gemeente en de ontwikkelaar, in afstemming met het bevoegd gezag welke extra maatregelen noodzakelijk zijn om ook het saneringsniveau te bereiken waardoor er woningbouw mogelijk is. Wat betreft de omvang van de sanering: er is bewust gekozen om een bepaald gedeelte van het voormalige terrein van de gasfabriek te saneren. Er is een definitieve damwand aan de achterzijde van uw percelen geplaatst waar een deel van de verontreinigde grond ontgraven is. Daardoor is voorkomen dat vervuilde grond zich verplaatst.	

f	Tot slot willen wij uw aandacht voor de aanleg van de infrastructuur van gas, water en elektriciteit en afval/riool. Met klem verzoeken wij u dringend hier aandacht aan te geven. Wij willen niet in de zoemende elektrakasten, stankoverlast van containers, riooloverstorten die overlopen tijdens zware regenval komen te zitten.	Met deze zorgen houden we zoveel mogelijk rekening bij de uitwerking van de inrichting van het terrein. De exacte locatie van de nutsvoorzieningen worden nog nader bepaald. De insteek is om zoveel mogelijk rekening te houden met de zorgen van omwonenden en de omgeving maar het plan moet ook voldoen aan de wettelijke eisen.	Nee
3	Bewoners van de Overtocht Comité Stop Overlast Overtocht		
a	De huidige dichte bebouwing en infrastructuur leent zich niet meer voor (zwaar) vrachtverkeer. Veel verkeer dat vroeger via de Goudseweg ons dorp binnenkwam is daar door maatregelen van die kant uit nu eerder geneigd het dorp via Bodegraven-Noord binnen te komen en te verlaten. Bewoners ervaren hierdoor o.a. geluidsoverlast, stankoverlast, fijnstofoverlast, trillingsoverlast met als gevolg scheuren in de muren, onveiligheid bij het laden en lossen en verlaten van onze huizen en gevaar voor inwoners die hier fietsen en gevaar voor eigen leven zijn.	Het feit is dat dit een gebiedsontsluitingsweg is voor een groot gedeelte van het dorp en het buitengebied richting JC Hoogendoornlaan. Vrachtverkeer hoort op deze weg en is nodig om diverse kleine ondernemers te voorzien van voorraad. Het weren van vrachtverkeer is hier onrealistisch en zorgt voor te veel economische schade. Het gaat ook niet om grote aantallen vrachtwagens. De overlast die wordt benoemd hoort heftaan een (drukke) weg woont. Er loopt een gebiedsontwikkelingsproject om het (voormalige) bedrijventerrein Dronenhoek te transformeren naar woningbouw. Dat heeft een positief effect op de vermindering van het aantal vervoersbewegingen van zwaar verkeer.	Nee
b	Veel verkeer dat vroeger via de Goudseweg ons dorp binnenkwam is daar door maatregelen van die kant uit nu eerder geneigd het dorp via Bodegraven-Noord binnen te komen en te verlaten. De verkeersintensiteit op de Dammekant, Overtocht en Doortocht neemt nog steeds toe en zal ook met dit woningbouwproject verder toenemen.	Dit geldt vooral het deel van de Overtocht/ Dammekant vanaf de rotonde bij de Burgemeester Kremmerweg, een afstand van 400 meter en het deel van de Overtocht met minder dicht op de weg staande bebouwing.	Nee

c	Totale winst voor de buurt zou er ontstaan als deze betreffende wegen getransformeerd zouden worden naar 30km/u wegen. Dit is reeds vanaf 2000 een wens van alle bewoners aan omliggende en betreffende wegen.	De gemeente is zich hiervan bewust. Er zijn alleen nog geen landelijke richtlijnen hoe een gebiedsontsluitingsweg in te richten als een 30 km/u weg. Bij een gebiedsontsluitingsweg dien je ook rekening te houden met rijtijden voor het openbaar vervoer en de hulpdiensten. Zie verder de beantwoording onder 1 een 2.a en c.	Nee
d	Bezorgdheid dat na de voltooiing van dit plan de parkeerdruk verder toenemen. Omdat de meeste huizen geen directe parkeerplaatsen hebben naast, tegenover of direct nabij onze huizen zijn wij gedwongen onze auto's in de wijk te parkeren. Wij hebben zelf de auto's geteld gedurende diverse dagen. Dit varieert van 20 tot 30 auto's op de voornoemde parkeerplaats. De auto's die er nog extra stonden op het andere achterdeel van deze ter beschikking gestelde parkeerplaatsen hebben wij niet meegeteld. Op basis van eigen berekeningen komen de bewoners tot een tekort van 25 parkeerplaatsen.	De gemeente heeft afspraken gemaakt met de ontwikkelaar dat er 18 extra openbare parkeerplaatsen komen. Daarnaast hanteert de gemeente relatief ruime parkeernormen. De verwachting is dat, na oplevering van het plan, het parkeertekort grotendeels is opgelost. Daarbij komt dat de gemeente ook steeds meer kant naar andere vormen van mobiliteit. Ook de provincie dring er bij de gemeente op aan om lagere parkeernormen te hanteren. Om meer woningen mogelijke te maken moeten gemeente verdichten. Gemeenten in het Groene Hart krijgen nauwelijks ruimte om nieuwe uitleglocaties voor woningbouw te ontwikkelen.	Nee
e	Zorgen over de kruising vanuit de nieuwe wijk Vlietkade 64 op de Overtocht. Het verkeer dat het dorp in komt en vanaf de Vlietbrug over een heuvel met veel snelheid op de Doortocht af gaat passeert deze kruising met hoge snelheid. De snelheid wordt immers nergens fysiek gereduceerd.	Zie hierover de beantwoording van de zienswijzen onder 1e en 2a en c.	Nee
4 Netwerkbeheerder STEDIN			
a	In de nabijheid van het plangebied is een gasstation aanwezig. Hiervoor geldt een veiligheidscontour. Voor kwetsbare functies zoals woningen dient een risicoafstand te worden aangehouden. Voor woningen is dit 10 meter. Voor Stedin is niet duidelijk of deze afstand wordt aangehouden.	De gemeente is dit nagegaan: de meest dichtbijgelegen woning ligt op een afstand van meer dan 10 meter.	Nee

b	<p>Verzoek om de veiligheidscontour op de verbeelding op te nemen. En in de regels van het bestemmingsplan op te nemen dat een veiligheidszone van 10 meter is opgenomen rondom het gasstation en vooraf toestemming is vereist van Stedin als er nieuwe bebouwing wordt toegestaan buitende veiligheidszone.</p>	<p>De zone van 10 meter binnen het plangebied in de nabijheid van het gasontvangststation heeft de bestemming verkeer. In de tussenliggende afstand ligt een verkeersbestemming op grond waarvan geen kwetsbare of zeer kwetsbare functies mogelijk zijn. In de toelichting benoemen we in het hoofdstuk over een externe veiligheid het gasontvangststation als mogelijke risicobron. Het belang van Stedin is daarmee voldoende gewaarborgd en de gemeente acht het toevoegen van een risicocontour dan ook niet nodig.</p>	<p>Ja, in de toelichting benoemen we de gasontvangststation als risicobron.</p>
c	<p>Stedin wil graag op de hoogte worden gehouden van de verdere uitwerking en inrichting van het terrein. Het uitgangspunt voor Stedin is: tracés in openbare grond, voldoende werkruimte bovengronds en geen gesloten verharding (zoals asfalt en easypath) boven op de assets. Het laatste punt (het terughoudend zijn met asfalt en easypath), sluit goed aan bij de ambities voor klimaatadaptatie (toekomstbestendig). Ten aanzien van de mogelijke investeringen in de netten vragen wij u aandacht voor de noodzaak om zo vroeg mogelijk betrokken te worden in de verdere planvorming (in alle fasen van het ruimtelijke ordeningsproces. We gaan hier graag met u dan wel de initiatiefnemer tijdig over in gesprek.</p>	<p>Wij houden nauw contact met Stedin over de verdere inrichting en uitwerking van het terrein en de belangen van de Stedin. De gemeente stemt dit ook af met de ontwikkelaar. Indien nodig gaan we met Stedin overleg. Op het gebied van de civiele techniek is er al contact gezocht met Stedin door de gemeente.</p>	<p>Nee</p>