

**Nota zienswijzen
en staat van wijzigingen
bestemmingsplan Urban Logistics Campus ULC A12
(BP0219)**

Inhoud

1. Zienswijzen	3
1.1. Inleiding	
1.2. Procedure	3
1.3. Zienswijze, gemeentelijke reactie	3
1.4. Eindconclusie met betrekking tot de zienswijzen	7
2. Staat van wijzigingen	
2.1 Inleiding	8
2.2 Ambtshalve wijzigingen en motvering	9

1 Zienswijzen

1.1 Inleiding

Overeenkomstig het bepaalde in de Wet ruimtelijke ordening is op de voorbereiding van een bestemmingsplan afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. De nota zienswijzen bevat een overzicht van de gevolgde procedure (§ 1.2), een zakelijke samenvatting van de zienswijze, de gemeentelijke reactie hierop (§ 1.3) en een eindconclusie (§ 1.4). Voorts is een staat van wijzigingen toegevoegd met daarin ook ambtelijke wijzigingen die voortkomen uit intercollegiaal overleg of bijvoorbeeld het gevolg zijn van gewijzigde inzichten.

1.2 Procedure

In het gemeenteblad van 23 augustus 2023 is bekend gemaakt, dat met ingang van 24 augustus 2023 tot en met 4 oktober 2023 het ontwerpbestemmingsplan “Urban Logistics Campus ULC A12” (BP0219) met diverse bijlagen gedurende zes weken voor een ieder ter inzage lag. De stukken waren in te zien via www.ruimtelijkeplannen.nl.

Gedurende de ter inzage termijn kon een ieder zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan indienen. Tegen het ontwerpbestemmingsplan zijn vier zienswijzen ingediend. Alle zienswijzen zijn ingediend binnen eerdergenoemde termijn en vanuit deze overweging dus ontvankelijk.

1.3 Zienswijze, gemeentelijke reactie en conclusie

De volgende zienswijzen zijn ontvangen:

1. Reclamant 1

- Brief d.d. 18 september 2023, ingekomen 18 september 2023, bewoner nabij plangebied, kenmerk I23.14608

2. Reclamant 2

- Brief d.d. 4 september 2023, ingekomen 22 september 2023, bewoner nabij plangebied, kenmerk I23.14923)

3. Reclamant 3

- Brief d.d. 27 september 2023, ingekomen 3 oktober 2023, bewoner nabij plangebied, kenmerk I23.15484

4. Reclamant 4

- Brief d.d. 3 oktober 2023, ingekomen 4 oktober 2023, bewoner nabij plangebied, kenmerk I23.15494

De zienswijzen zijn inhoudelijk vrijwel gelijk en allen afkomstig van bewoners van de Hoefweg. Hieronder worden de zienswijzen per thema samengevat, en wordt per aan de orde gesteld aspect (thematisch) op de zienswijzen ingegaan.

Zienswijzen per thema

1. Verkeer o.a. N209.

Door de vestiging van verschillende distributiecentra loopt het verkeer op de N209 vast. De avond- en nachtrust voor bewoners wordt verstoord. Er worden nu nieuwe logistieke activiteiten mogelijk gemaakt terwijl er geen opdracht is gegeven voor een integraal verkeersplan. Door de aanleg van de verbinding tussen de A13 en de A16 wordt dit nog erger. Dit wordt ten onrechte niet meegewogen in de plannen.

In tegenstelling tot de projectgroep zien reclamanten wel een toename van de verkeersbewegingen. In dit kader wordt ook verwezen naar de 6000 banen die door de planvorming ULC A12 worden gegenereerd volgens de projectleider van Bleiswijk Development. Gewezen wordt op eerdere verkeerstellingen van de gemeente waaruit blijkt dat er circa 800 verkeersbewegingen langs de woningen plaatsvinden waarvan circa 800 vrachtauto's. Volgens eigen tellingen gaat het soms wel om 1100 auto's per dag.

Het vrachtverkeer veroorzaakt trillingen.

Het intensieve gebruik van de parallelweg (ook door vrachtverkeer) heeft tot gevolg dat het langzaam verkeer zich mengt met ander verkeer, hetgeen leidt tot onveilige situaties.

Op het gedeelte van de parallelweg ter hoogte van de woningen zou de snelheid moet worden verlaagd naar 30km/u en er zou verlichting moeten worden aangebracht.

Onduidelijk is of de Chrysantenweg wordt toegevoegd aan het bedrijventerrein.

2. Wooncomplex arbeidsmigranten

Ook als gevolg van de voorgenomen huisvesting van arbeidsmigranten ter plaatste zal sprake zijn van een ongewenste verkeerstoename. De te huisvesten personen zijn afhankelijk van de voorzieningen in het dorp en zullen dus gebruik maken van de nu al overbelaste parallelweg. Het ongewenste gebruik van deze route door vrachtverkeer ter hoogte van Hoefweg 175 wordt nu al gedoogd.

Met betrekking tot de situering van deze woningen ten behoeve van arbeidsmigrantenhuisvesting wordt opgemerkt dat de bewoners van deze woningen veel overlast zullen ondervinden van het verkeer. Daarnaast zullen de toekomstige bewoners door het ontbreken van groen, mogelijk gaan zwerven op de rijbaan hetgeen gevaarlijk is voor de weggebruikers.

3. Beantwoording eerdere vragen in de klankbordgroep

Volgens reclamant is op eerdere vragen in de klankbordgroep nooit een bevredigend antwoord gekomen. Het gaat dan met name om vragen over het sluipverkeer en het verkeer op N209. De betrouwbaarheid van de gemeente is hierdoor tot een dieptepunt gedaald.

4. Waardevermindering van de woning

Als gevolg van bovengenoemde bezwaren vrezen reclamanten waardevermindering van de woningen. In dit verband wordt gewezen op de verkeerstoename en de situering van hun woningen in een “middenberm”, met bijbehorende onveiligheid, onrust en vervuiling.

5. Klankbordgroep

De deelname aan de klankbordgroep is negatief ervaren. Met de inbreng uit de groep is binnen het project niets gedaan. In tegenstelling tot een eerdere mededeling aan de commissie Ruimte was er in de klankbordgroep geen unanieme steun voor het plan.

Reactie gemeente

Ad 1. Verkeer o.a. N209

- *Verkeerstoename als gevolg van herontwikkeling The Greenery*

De ontwikkeling die het bestemmingsplan “Urban Logistics Campus A12 (ULC A12)” mogelijk maakt is overeenkomstig het op 22 september 2022 vastgestelde Masterplan. In het kader van dit Masterplan is ook de verkeergeneratie veroorzaakt door de herontwikkeling van de voormalige Greenery onderzocht. (Memo van 5 juli 2022, Antea-group).

In de memo wordt geconcludeerd, dat er sprake is van zeer beperkte toename van het verkeer als gevolg van de herontwikkeling van The Greenery. Geconstateerd wordt dat het aantal verkeersbewegingen dat voortvloeit uit het agro-logistieke gebruik, gezien het arbeidsintensieve karakter, groter is dan het gebruik voortvloeiend uit de hedendaagse logistiek. De hedendaagse werkwijze kenmerkt zich juist door een lagere omloopsnelheid, modernisering en robotisering. Ook voor het bestemmingsplan ULC A12 is de verkeersgeneratie in beeld gebracht (zie verkeerstoets ULC A12 d.d. 2 maart 2023 van Arcadis, Bijlage 21) uitgaande van de bestaande situatie en de nieuwe situatie. Ook hieruit blijkt dat als gevolg van de voorgenomen herontwikkeling er sprake is van een beperkte toename van het aantal motorvoertuigen (710 mvt/ etmaal op een werkdag). Deze beperkte toename kan op het omliggende wegennet in principe zonder problemen worden verwerkt.

Daarbij moet opgemerkt worden dat de vergelijking van het aantal verkeersbewegingen tussen de huidige (oude) situatie en de nieuwe situatie na ontwikkeling is gebaseerd op het theoretisch aantal verkeersbewegingen van de oude situatie. Doordat in de afgelopen jaren het gebruik van de panden van de voormalige Greenery fors is teruggenomen is het aantal verkeersbewegingen ook minder geworden. Het verkeersonderzoek gaat dus niet uit van een vergelijking van de nieuwe toekomstige situatie met het relatief lage aantal verkeersbewegingen van nu, maar van de situatie wanneer de Greenery 100% in gebruik was.

Ontsluiting Klappolder naar N209

In 2022 heeft de provincie Zuid Holland de kruising van de N209 met de Klappolder aangepast, waarbij het voor vrachtverkeer mogelijk is geworden om vanaf het bedrijventerrein vrij rechtsaf te slaan de N209 op richting de A12. Dit is vanuit de Klappolder ook de dominante verkeersrichting. Vrij rechtsaf betekent dat het rechtsafslaande verkeer buiten het verkeerslicht om ongehinderd de N209 op kan rijden. Deze aanpassing leverde een grote verbetering aan de verkeersontsluiting van de Klappolder op. Mede hierdoor is het niet aannemelijk dat de verkeerstoename van 710 motorvoertuigen per etmaal (dag) via de Hoefweg, oostelijke parallelroute van de N209 richting Bleiswijk Noord wordt ontsloten. Voor vrachtverkeer is dit een

zeer onaangename verkeersroute vanwege de smalle wegen, krappe haakse bochten, verkeersdrempels en wegversmallingen. Dit wordt nog eens bekrachtigd door een verbod voor vrachtverkeer.

Ook na openstelling van de verlengde A16 naar de A13 is de afwikkelingscapaciteit van de kruising N209 / Klappolder voldoende.

- *Verkeersveiligheid Klappolder*

Hoewel de verkeersafwikkeling van het kruispunt N209/Klappolder voldoende is om de verkeerstoename van de ULC-A12 op te vangen, zijn er wel knelpunten ten aanzien van de verkeersveiligheid. Deze zijn er in de huidige situatie al en ontstaan dus niet dankzij de ontwikkeling van de ULC-A12. Hiertoe heeft de gemeente, in samenwerking met de Provincie Zuid Holland, een 'Multimodaal verkeersonderzoek N209 en infrastructuur Klappolder' gestart om de verkeersafwikkeling van het (vracht)autoverkeer en de verkeersveiligheid voor met name het langzaam verkeer (fiets/voetganger) op het bedrijventerrein te verbeteren. De scope van dit verkeerskundig onderzoek overstijgt de scope van het bestemmingsplan.

De aanbestedingsprocedure voor dit onderzoek is inmiddels afgerond en het onderzoeksbureau (Royal Haskoning DHV) is inmiddels gestart.

Dit onderzoek richt zich in hoofdzaak op:

1. de aanpak van verkeerskundige knelpunten van de N209;
2. de aanpak van knelpunten van de infrastructuur in de Klappolder ten aanzien van verkeersveiligheid en de verkeersafwikkeling.

In dit verkeersonderzoek wordt gebruik gemaakt van het regionaal macroscopisch verkeersmodel 'V-MRDH 3.0). Dit model houdt rekening met autonome ontwikkelingen, waaronder woningbouwontwikkeling, openstelling van de A16, bedrijventerreinontwikkeling en andere ontwikkelingen die van invloed zijn op het verkeersaanbod. Tevens neemt het onderzoek ook de leefbaarheid van de bewoners in het gebied in ogenschouw. Bij het onderzoek worden ook aspecten als openbare verlichting maximumsnelheid en het tegengaan van sluipverkeer betrokken. Afhankelijk van de onderzoeksresultaten leidt dit tot een pakket aan maatregelen om de verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid van het gebied op en rondom de klappolder te behouden dan wel te verbeteren waar dat nodig blijkt.

De resultaten van dit onderzoek behoeven echter niet, zoals wordt gesteld in de zienswijzen, te worden afgewacht, alvorens mee te werken aan de herontwikkeling van het gebied ULC A12. Zoals reeds benoemd blijkt uit het verkeersonderzoek van Arcadis dat deze herontwikkeling slechts een beperkte toename van het verkeer op de N209 tot gevolg heeft en de huidige infrastructuur voldoende capaciteit heeft om dit af te wikkelen. De verkeersafwikkeling vormt dus geen beletsel voor de uitvoering van het plan.

Met betrekking tot door de indieners van de zienswijzen waargenomen trillingen moet eveneens geconstateerd worden, dat als gevolg van het voorliggende bestemmingsplan het aantal verkeersbewegingen niet toeneemt. De toename die er wel is, zal overigens ook niet van invloed zijn op de Hoefweg, oostelijke Parallelweg van de N209. Het bestemmingsplan beïnvloedt de huidige situatie aldaar in die zin dus niet.

De opmerkingen met betrekking tot het mogelijk opnemen van de Chrysantenweg in het plangebied, zijn onjuist. In de toekomst zal ook voor dit gebied een mogelijke herontwikkeling moeten worden bezien, echter hiervoor zijn nog geen concrete plannen opgepakt.

Ad 2. Wooncomplex arbeidsmigranten

De huisvesting van arbeidsmigranten in de voorstrook van het plangebied ULC A12 is in dit bestemmingsplan niet voorzien. Ten overvloede wordt het volgende opgemerkt: Volgens het vigerend beleid zou, indien aan dergelijke plannen meegewerkt wordt, sprake zijn van een woongebouw met instandhoudingstermijn van 10-15 jaar waarbij sprake is van een tijdelijke huisvesting voor een periode van circa 1 jaar. Hierbij wordt beoogd werknemers te huisvesten, die werkzaam zijn in de aangrenzende bedrijven, zodat dit weinig gevolgen heeft voor het gemotoriseerde verkeer in het plangebied. Ten noorden van de kruising N209 / Klappolder loopt wel een ruimtelijke procedure t.a.v. de komst van arbeidsmigrantenhuisvesting. Dit is niet in de benoemde strook nabij het plangebied, maar noordelijker. De arbeidsmigranten die in het gebied woonachtig zijn zullen voor een belangrijk deel werkzaam zijn op het bedrijventerrein zelf. Wel zullen de bewoners voor de voorzieningen gericht zijn op het centrum van Bleiswijk. Om daar te komen maken zij voor een belangrijk deel gebruik van de Hoefweg, parallel aan de N209 met zowel de fiets als eventueel ook de auto. Gezien de lage verkeersintensiteit op dit deel van de Hoefweg leidt dit niet tot problemen. De in de zienswijzen genoemde mogelijke overlast van 'afval' en dergelijke valt buiten het kader van de Wet ruimtelijke ordening. Dit onderdeel van de zienswijze betreft het onderwerp openbare orde en is voor wat betreft de vaststelling van het bestemmingsplan niet relevant.

Ad 3 en 5. Beantwoording eerdere vragen in de klankbordgroep

In bijlage 24 behorende bij de Toelichting op het bestemmingsplan is het Participatie Logboek opgenomen. Dit logboek geeft een overzicht van de verschillende overleggen, betrokken "stakeholders", presentaties en dergelijke. Ook de beantwoording van diverse vragen is in dit logboek opgenomen. Inderdaad wordt, zoals gesteld door de indieners van de zienswijzen, een aantal vragen beantwoord met mededeling, dat nader onderzoek noodzakelijk is en dat daarop "teruggekomen wordt".

Het participatieproces is zo vroeg mogelijk gestart te weten medio 2021. Er werd toen meegedacht en "meegesproken" over de opzet van een Nota van Uitgangspunten voor het plangebied op basis waarvan vervolgens het Masterplan is opgepakt. In deze beginfase van het planproces staan nog diverse onderzoeksvragen open en kunnen als gevolg hiervan niet alle vragen worden beantwoord. Dit is min of meer "eigen" aan een ontwikkelingsproces. Ook nu vindt bijvoorbeeld nog uitgebreid onderzoek plaats naar de verkeersafwikkeling op de N209 en kan pas na afronding van dit onderzoek worden ingegaan op hiermee samenhangende vragen. Overigens geldt dat de naar voren gebrachte vragen en opmerkingen meegenomen worden in het onderzoek en de onderzoeksvragen. Dit geldt ook voor het recent gestarte onderzoek naar de verkeersafwikkeling op de N209.

In de beleving van de indieners van de zienswijze doet het participatieproces, zoals dit gevoerd is voor The Greenery af aan het vertrouwen dat in de gemeente wordt gesteld. Dit wordt uiteraard vanuit de gemeente juist niet beoogd met het gevoerde participatieproces. In de toekomst zal dan ook de terugkoppeling in dergelijke processen moeten worden verbeterd, zodat een en ander duidelijk is voor participanten.

Ad 4. Waardevermindering

Voor zover er sprake is van waardevermindering veroorzaakt door de vaststelling van het bestemmingsplan ULC A12 geldt hiervoor de wettelijke regeling in de Wet ruimtelijke ordening met betrekking tot planschade, opgenomen in artikel 6.1, lid 4 van de Wet ruimtelijke ordening. Nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is, kan om vergoeding van vermeende planschade worden verzocht.

1.4 Eindconclusie met betrekking tot de zienswijzen

In verschillende onderzoeken is de verkeerstoename als gevolg van de herontwikkeling The Greenery, zoals voorzien in het bestemmingsplan Urban Logistics Center A12 (ULC A12) onderzocht. Uit deze onderzoeken blijkt dat de toename beperkt is en in beginsel zonder problemen kan worden afgewikkeld in de Klappolder naar de N209. De constatering in de zienswijzen dat de N209 en parallelwegen overbelast zijn, wordt onderschreven. In dit verband zijn aanpassingen van de infrastructuur noodzakelijk. Deze aanpassingen worden momenteel uitgebreid onderzocht. Zodra de resultaten van het onderzoek beschikbaar zijn, zullen de uitkomsten worden gedeeld, ook met de indieners van de zienswijzen.

Nu duidelijk is dat de herontwikkeling geen of nauwelijks consequenties heeft voor de verkeerssituatie zijn er geen redenen om vanuit deze overweging een aanpassing te doen aan het bestemmingsplan of het bestemmingsplan niet vast te stellen in afwachting van de uitkomsten van het lopende verkeersonderzoek. Kortom de zienswijzen geven geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan of tot uitstel van vaststelling van het bestemmingsplan.

2. Staat van wijzigingen

2.1 Inleiding

Een ambtshalve beoordeling van het ontwerpbestemmingsplan verkaveling leidt tot onderstaande ambtshalve inhoudelijke wijzigingen. Naast deze wijzigingen zijn zo nodig ook kleine tekstuele aanpassingen door gevoerd in het ontwerp. Hieronder worden slechts die wijzigingen genoemd, die leiden tot inhoudelijke wijzigingen van het vast te stellen bestemmingsplan.

2.2 Ambtshalve wijzigingen en motivering

- Wijziging bestemming Bedrijventerrein

Aanwijzing categorie 3.1 Zuidwesthoek van het plangebied

Onder andere naar aanleiding van het advies van de DCMR d.d. 10 juli 2023 (kenmerk I23.11282) wordt de Toelichting op het ontwerpbestemmingsplan aangepast in *54.12 Bedrijven en milieuzonering* onder het kopje “Vergroting bedrijfszonering” (blz. 70.) Toegevoegd wordt achter “(op de gevoelige functies)”, “nu voor het gebied kan worden uitgegaan van het gebiedstype “gemend gebied” en waarvoor een afstand geldt van 30 meter. Binnen deze afstand bevinden zich geen gevoelige objecten.

Onder andere naar aanleiding van het advies van de DCMR d.d. 10 juli 2023 (kenmerk I23.11282) en een tweetal overleggen met vertegenwoordiging van het bedrijf van Houweling Horticulture Group is de bedrijfssituatie in het plangebied specifiek onderzocht. Dit leidt tot aanpassing van de Toelichting, de Regels en de Verbeelding van het bestemmingsplan.

- Inpassing activiteiten Houweling Group

a. Toelichting onder *54.12 Bedrijven en milieuzonering* onder het kopje Vergunningenanalyse.

De laatste zin van de eerste alinea wordt gewijzigd in “Voor het bedrijf is een vergunning afgegeven voor het in gebruik hebben van een shredderinstallatie. Inpassing van de activiteiten is onderzocht en de activiteiten kunnen worden voortgezet binnen het vigerende bestemmingsplan.”

Toegevoegd wordt: Het perceel waarop de bedrijfsactiviteiten worden uitgeoefend is ingedeeld in categorie 4.1. Binnen deze categorie zijn deze activiteiten toegestaan, tenzij gewerkt wordt met fenolhars. Op grond van de milieucomponent “geur” is dan sprake van activiteiten behorend tot categorie 4.2. In de huidige inpassing shredderinstallatie wordt niet gewerkt met fenolhars. De activiteiten behoren dus tot categorie 4.1 en zijn dus in overeenstemming met de bestemming “Bedrijventerrein” in het bestemmingsplan ULC A12.

Het bedrijf heeft 17 april 2023 een vergunning aangevraagd in het kader van de Wet Milieubeheer voor de realisatie van een uitpandige shredderinstallatie eveneens zonder verwerking fenolhars, maar mogelijk is dit een activiteit die in de toekomst daar wel zal plaatsvinden. De activiteit is in overeenstemming met categorie 4.1. De verwerking van fenolhars valt onder categorie 4.2. Door op de verbeelding aan te geven “specifiek vorm bedrijf - fenolhars” wordt de activiteit in de toekomst mogelijk gemaakt. Eventuele

geurhinder zal bij de dan te verlenen milieuvergunning moeten worden onderzocht en met maatregelen moeten worden voorkomen.

b. Regels. In de regels wordt onder 3.1. c toegevoegd:

“, met dien verstande dat:

1. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf - fenolhars' tevens activiteiten met gebruikmaking van fenolharsen in maximaal categorie 4.2 mogen worden uitgeoefend;”

c. Verbeelding. De aanduiding ‘specifieke vorm van bedrijf- fenolhars’ wordt toegevoegd.

- *bedrijfsgebonden kantoren*

In het vigerende bestemmingsplan zijn bedrijfsgebonden kantoren toegestaan per bedrijf waarbij het kantoor max 50% van de bedrijfsvloeroppervlakte mag beslaan tot een maximum 3000 m² per bedrijfsvestiging. In het nieuwe bestemmingsplan is dit beperkt tot 20% van de totale bedrijfsvloeroppervlakte. Vanuit een bedrijfsvestiging in het plangebied wordt de voorkeur gegeven aan de vigerende regeling. Deze regeling komt daarom terug.

Artikel 3.5.3. wordt als volgt gewijzigd:

“Bedrijfsgebonden kantoren, zoals bedoeld in artikel 3.1, zijn uitsluitend toegestaan onder de volgende voorwaarde:

- a. de bruto vloeroppervlakte van de bedrijfsgebonden kantoren bedraagt per bedrijf ten hoogste 50% van de bedrijfsvloeroppervlakte van dat bedrijf en mag niet meer bedragen dan 3.000 m² per bedrijf of niet meer dan 20% van de totale bedrijfsoppervlakte binnen het plangebied.

- *Artikel 14 Algemene aanduidingsregels*

Op verzoek van de aanvrager en in overleg met de leidingbeheerder (Gasunie), is na instemming hiermee door de Gasunie op 13 december 2023, besloten tot wijziging van Artikel 14 Algemene aanduidingsregels. In raadsbrief U 23.05787 d.d. 15 december 2023 wordt uitgebreid ingegaan op deze wijziging. Kortheidshalve wordt voor een nadere toelichting naar deze brief verwezen.

Artikel 14 gaat conform het geaccordeerde wijzigingsvoorstel luiden:

Artikel 14 Algemene aanduidingsregels

14.1 veiligheidszone - leiding

14.1.1 Verbod

In afwijking van het bepaalde bij de andere daar voorkomende bestemmingen zijn ter plaatse van de aanduiding [veiligheidszone - leiding](#) geen nieuwe kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten toegestaan, tenzij uit een berekening van het groepsrisico blijkt dat het groepsrisico niet toeneemt.

14.1.2 Afwijken voor nieuwe beperkt kwetsbare objecten

- a. Bij omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het bepaalde in lid [14.1.1](#) voor het toestaan van nieuwe beperkt kwetsbare en kwetsbare objecten waarbij sprake is van een toename van het groepsrisico, mits ter plaatse een aanvaardbare situatie vanwege externe veiligheid kan worden gerealiseerd.
- b. De in lid [14.1.1](#) genoemde omgevingsvergunning kan slechts worden verleend indien:

1. geen onevenredige afbreuk zal worden gedaan aan een doelmatig en veilig functioneren van de leiding en;
2. vooraf schriftelijk advies wordt ingewonnen bij de betreffende leidingbeheerder en;
3. voldaan wordt aan de bepalingen van de onderliggende bestemming(en).

- **Wijziging bestemming water**

In overleg met het waterschap (HHSK) is geconstateerd dat ten onrechte een watergang en bijbehorende onderhoudsstrook niet waren opgenomen op de verbeelding behorende bij het ontwerpbestemmingsplan. Aan de verbeelding van het vast te stellen bestemmingsplan zijn de watergang en de bijbehorende onderhoudsstrook alsnog toegevoegd.

- **Bijlage 24 Participatielogboek**

Het participatielogboek, bijlage 24 bij de Toelichting op het bestemmingsplan, is geactualiseerd.