

Onderwerp 80. Overleg belanghebbenden i.r.t. Waterfront Moerdijk
Datum 18 mei 2016
Aanwezig Jos Leijten (Schuttevaer) (JL), Raymond Cools (RC), John Geleijns (JG), Natasja Sik (NS), Marcel Kanters (MK), Dick Straasheijm (DS), Jessica Broekmeulen (JB), Loes van Leest (LvL), Angela Joosten (AJ), Meinder Bijleveld (MB), Jaap Terlouw (JT), Cor van Nispen (CvN), Peter Stehouwer (PS), Huub Koman (HK), Niels Koman (NK), Peter Bethlem (PB), András Incze (gemeente) (AI), Arjon Hitzerd (Maters & De Koning) (AH), Jan Monster (Maters & De Koning) (JM)
Opsteller AI

Deel I – Verslag

		Actie
1.	Inleiding	
	AI heet aanwezigen van harte welkom. Naast hem zitten AH en JM van het bureau Maters & De Koning, die de gemeente zal ondersteunen bij de waterbouwkundige en civieltechnische uitwerking van de nieuwe invulling van de haven. Als uitgangspunten hebben ze de plannen gepakt die in 2014 tot stand zijn gebracht onder leiding van AI's voorganger, de ideeën die in het dorp leven met betrekking tot de toevoeging van een recreatief gedeelte en dit vermengt met de eigen expertise van Maters & De Koning. Het resultaat is het praatplaatje zoals AI dat aan aanwezigen heeft doorgestuurd (zie Deel III – Bijlagen).	
2.	Verlaagd gedeelte	
	<p>AH licht toe dat hij in het recreatieve gedeelte het peil van de oostelijke kademuur heeft verlaagd, omwille van esthetische en technische redenen. De situatie van de kademuur aldaar is namelijk dusdanig, dat daar iets aan gedaan moet worden. Met de peilverlaging verandert de drukbelasting op de damwanden in positieve zin, en kunnen ze (de dikte is nog redelijk) er weer jaren tegenaan. Er zijn uiteraard alternatieven denkbaar, zoals het slaan van nieuwe damwanden, al is de huidig gekozen oplossing in zijn ogen financieel het meest voordelig. Daarnaast zorgt het ervoor dat de uitstraling van het gebied verbetert; vanaf de wal heb je een betere beleving van de boten en het water, en vanaf je boot kijk je niet tegen metershoge damwanden aan. Keerzijde is dat het huidige plein, dat onder andere wordt gebruikt voor het jaarlijkse oldtimerfestival, niet langer meer op dezelfde manier opgesteld kan worden. Het goedkoopste alternatief betreft overigens het handhaven van de bestaande situatie, in combinatie met het bij de herinrichting van het openbare gebied onmogelijk maken dat er zwaar verkeer aan wal kan komen te staan (waardoor de drukbelasting op de damwanden verder verslechtert). Dit kan door bv. een groenperk te maken naast de damwanden. Dit biedt echter geen oplossing voor de functie van het plein als evenementenlocatie, en mist het voordeel van de vergroting van de beleefbaarheid van de recreatieve bak.</p> <p>CvN geeft aan dat hij er op zich niet zo zwaar aan tilt als dit plein zou verdwijnen, want het evenement is maar een paar dagen in het jaar en de situatie in de rest van het jaar is zeker zo belangrijk. Hij is ervan overtuigd dat er wel alternatieven te vinden zijn qua locaties om e.e.a. weg te zetten. Aanwezigen spreekt het ontwerp met de trapjes wel erg aan. Aandachtspunt is wel het sterk fluctuerende peil in de haven, waardoor dit lagere gedeelte onder water kan komen te staan. AH geeft aan dat het ontwerp technisch zo uit te voeren is, dat periodiek onderlopen beheer technisch en qua gladheid geen probleem hoeft te zijn. Wel is het verzoek aan AH om de situatie iets nader uit te detailleren, omdat een verlaagd gedeelte dat het leeuwendeel van de tijd onder water staat zijn doel voorbij schiet. AH komt daar in een volgende sessie op terug.</p> <p>JG werpt nog op of de leegstaande loods van Jongeneel niet door de gemeente kan worden gekocht, zodat er daardoor alternatieve ruimte beschikbaar komt voor een plein. Tevens kan hierdoor de ontsierende loods verdwijnen. Anderen nuanceren dat, wil je het aanblik dan echt goed verbeteren, je ook Martens en Van Oord zou moeten verwerven.</p>	AH

	<p>Al reageert dat hij het anno 2016 louter realistisch acht dat, gebruik makend van een deel van de LPM-gelden, de westzijde van de haven aangepakt wordt. Financieel reikt de peilstok niet meer zover dat een ontwikkeling van de oostelijke zijde te bekostigen is. Het meest recente woningbehoefteonderzoek wijst uit dat er zo goed als geen behoefte meer is aan aanvullende woningbouw in Moerdijk. Het door de burgemeester tijdens de laatste dorpsavond genoemde argument omtrent 'het in onze eigen voet schieten' door nieuwe woningen te bouwen, terwijl er al genoeg aanwas is aan woningen in de verkoop vanuit de Moerdijk regeling, is in de ogen van Al dan ook terecht. Daardoor zijn de verdienmogelijkheden in een plan als waterfront beperkt en is het realistisch om als uitgangspunt te nemen om de bedrijvigheid aan de zijde van Jongeneel en MvO te handhaven. Wat Al voor het vervolg verstandig lijkt, is om de vergroening verder door te zetten zoals daar een aanzet toe is gegeven vorig jaar bij de uitvoering van de korttermijnsmaatregelen aan de haven. In zijn ogen zou het verlaagde plein iets kleiner mogen zijn, zodat er bij de bocht bij Jongeneel een groter groenvak gemaakt kan worden. Want hij deelt de mening van JG dat het pand ontsierend is, met name op die kop waar de afstand tussen loods en gemeentegrond het kleinst is. Door daar een grotere groenstrook te maken, in combinatie met het omleggen van aanwezige kabels en leidingen ter plekke, kan er meer met bomen gewerkt gaan worden en kan de bedrijvigheid effectiever uit het oog worden gewerkt. Deze gedachtegang wordt door aanwezigen onderschreven.</p>	AH
3.	<p>Situatie vissersbedrijven</p>	
	<p>HK ziet in het ontwerp nergens zijn schepen ingetekend. Aangezien zijn activiteiten in de haven zijn broodwinning betreffen, lijkt het hem voor de hand liggend dat een ontwerp tekening zijn huidige situatie als basis zou moeten nemen. Al geeft aan dat hij bewust ervoor heeft gekozen om geen bestaande schepen in te tekenen in het ontwerp, om de geregeld gehoorde veronderstelling niet verder te stimuleren, dat bepaalde gedeelten in de haven zouden toebehoren aan een specifieke partij. De haven is het eigendom van de gemeente, en volgens Al kan buiten de gemeente niemand een eigen positie claimen. HK is van mening dat, gegeven het feit dat zijn bedrijf en zijn boten daar al sinds jaar en dag liggen, hij juridisch wel rechten heeft. Al concludeert dat hij en HK daarover van mening verschillen. Dat gezegd hebbende, wil Al de vissersbedrijven niet weggagen uit de haven. Aanwezigen delen zijn mening, dat de bedrijvigheid van vissersbedrijven bij deze haven hoort. Vandaar dat Al, Martin Vos en MB voorafgaand aan dit ontwerptraject expliciet met beide vissersbedrijven hebben gesproken, om te horen welke zaken er voor hen van belang zijn voor de continuïteit van hun werk in de haven. En heeft Al vervolgens zo goed als mogelijk het belang van de vissersbedrijven in het huidige ontwerp willen inpassen.</p> <p>Al vervolgt dat de laad- en loswal die is ingetekend ter hoogte van de huidige autoafzetplaats, in de nieuwe situatie gebruikt kan worden door de vissersbedrijven, waarna men na het lossen in het gedeelte ernaast een vaste ligplaats kan innemen. Er is daar (circa 30m) afmeerruimte, waarbij de kleinere schepen aan de binnenkant van de palen kunnen liggen. Deze ruimte is voldoende voor zowel het bedrijf van familie De Visser als familie Koman.</p> <p>HK vraagt zich af waarom hij niet met zijn kleinere schip (circa 11 meter lang) in het recreatieve gedeelte zou kunnen liggen. Al antwoordt dat hij die toezegging vooralsnog niet wil doen. Één van de vervolgvragen in dit traject betreft namelijk de beheerssituatie van het recreatieve gedeelte. De trend is dat de gemeente haar eigendoms-/beheersportefeuille aan het uitkleden is (voorbeeld hiervan is dat het eigendom van de Ankerkuil niet bij de gemeente ligt maar bij de woningstichting). Het is niet uitgesloten dat het recreatieve gedeelte goed gerund zou kunnen worden door bijvoorbeeld een watersportvereniging. Al zou dan alleen willen voorkomen dat een discussie over beheersoverdracht vanwege een verplichte acceptatie van werkschepen dit spoor op voorhand onmogelijk zou maken. Wellicht kan de combinatie uiteindelijk wel, maar hij wil daar niet op vooruitlopen, want hij kan zich voorstellen dat het verschil in gebruiksintensiteit tussen recreatieverkeer en werkverkeer voor wroefel zou kunnen zorgen.</p> <p>Op de vraag van DS of de recreatieve bak in de praktijk alleen maar voor mensen van buiten de Moerdijk gebruikt gaat worden, ten koste van Moerdijkers die daar al jaren werken, antwoordt JT dat hij (als Moerdijker) sowieso graag zijn boot daar wilt wegleggen. MB kent ook</p>	

	<p>verscheidene andere Moerdijkers die interesse hebben. PS merkt op dat het niet alleen gaat om wie er gaat liggen, maar dat de uitstraling van het gebied verbetert door zo'n recreatief gedeelte aan de haven toe te voegen. Daar heeft heel het dorp wat aan. RC merkt op dat er meerdere belangen kunnen worden bediend, mits alle partijen bereid om water bij de wijn te doen. Als iedereen volledig zijn eigen zin zou moeten krijgen bij dit ontwerptraject, dan kunnen we net zo goed stoppen omdat we er dan nooit zullen komen.</p> <p>Al vraagt HK wat hij van de door hem en AH bedachte oplossing vindt, los van het feit dat hij weet dat HK bij voorkeur op zijn huidige plek in de recreatieve bak zou willen liggen. Voor HK is veiligheid van belang, aangezien er nu vanuit zijn bedrijf cameratoezicht is op zijn boot. Daarnaast zal hij extra bedrijfskosten moeten maken vanwege de grotere afstand tot aan zijn boot. Al antwoordt dat als het aspect veiligheid voor hem van belang is voor een overstap naar de nieuwe locatie, hij dat aspect wil meenemen in de verdere uitwerking van de plannen.</p>	AH
4.	Autoafzetplaats	
	<p>AH licht toe dat hij de autoafzetplaats achter de recreatieve bak aan de oostzijde heeft ingetekend. Reden hiervoor is dat de dynamiek achterin de haven plaatsvindt, om en nabij het recreatieve gedeelte. Dit biedt tegelijkertijd de mogelijkheid om de uitlopers aan beide zijden van de haven recreatief aantrekkelijker in te richten. Concreet zouden we in dat geval, net als het schelpenpad aan de westzijde, de oostzijde ook autoluw kunnen maken. AJ geeft aan dat de autoafzetplaats vooraan de haven, bij de havenmond, voor de schippers een betere locatie is. De schepen hoeven dan niet heel de haven in te varen en kunnen gemakkelijker met de neus naar voren of naar achteren de afzetplaats bereiken (en snel weer vertrekken). JL voegt daaraan toe dat een weg voor autoverkeer ook recreatief aantrekkelijk gematerialiseerd kan worden (bv. door een gravelpad). Al wil daar wel nader op inzoomen, want waar het ook om gaat is dat het autoverkeer er niet voor zorgt dat zo'n pad om de haverklap hersteld moet worden. Al geeft aan dat hij de locatie van de afzetplaats bij de havenmond gestippeld op de tekening heeft opgenomen, vanwege het feit dat hij het zeker wel als een alternatief beschouwt. Wel wil hij inzichtelijk hebben wat de kosten van beide varianten zijn, in verband met de hogere infrakosten en de aanvullende nutskosten (een watertappunt is een wens) van de afzetplaats nabij de havenmond. RC adviseert om bij elk besproken onderdeel een raming te maken, zodat we kunnen inschatten of we er financieel uiteindelijk uit zullen komen.</p> <p>LvL vraagt zich af of de autoafzetplaats achter de recreatieve bak er niet voor gaat zorgen, dat er daar schades gaan optreden, als gevolg van de stuwning van het water door de schroeven van de schepen die daar aanmeren en wegvaren. AH geeft aan dat vanwege de afscherming van de recreatieve bak tegen golfslag, de steiger/loopbrug behoudens de doorgang sowieso dichtgezet moet worden met bijvoorbeeld een damwand. Dit in combinatie met wat bodem-beschermende voorzieningen. LvL vraagt zich af of je dan ter hoogte van de opening geen enorme stroomsnelheden gaat krijgen. AH gaat dat na. Volgens JL zal dat bij een opening van circa 10 meter wel meevallen.</p>	AH AH AH AH
5.	110 meter versus 86 meter	
	<p>AJ en haar man wonen op de Moerdijk en hebben een schip van 105 meter dat geregeld in de haven ligt. Op de tekening zijn echter alleen schepen tot 86 meter ingetekend. Al licht toe dat hij inderdaad voornemens is om de haven in de toekomst te beperken tot schepen tot 86 meter. Dit in verband met het feit dat de bodem op enkele plaatsen uitspoelingen vertoont als gevolg van deze grotere (en dieper gelegen) schepen. Hij zit in de nieuwe situatie niet te wachten op aanvullende onderhoudskosten voor schades. De haven is oorspronkelijk ook niet ontworpen op dit soort grote jongens. Omdat het engineeren van nieuw havenmeubilair op 110 meter een substantieel duurdere aangelegenheid betreft dan 86 meter (op verzoek van Schuttevaer worden de verschillen nog nader uiteengezet), wil de gemeente aansluiten bij de formele klasse die de haven in de officiële boeken heeft, wat maximaal 86 meter bedraagt.</p> <p>Ter nuancering van het schadeverhaal merkt AJ op dat bijvoorbeeld duwboten kleiner zijn dan 86 meter, maar deze vanwege hun vermogen en werking mogelijk meer schade kunnen veroorzaken aan de haven dan hun grotere schip.</p> <p>Al geeft aan dat de kwestie een nadere verdieping verdient en dat is ook afgesproken met</p>	

	<p>Schuttevaer. Maters & De Koning gaan namelijk na of het mogelijk is om 110 meter <i>ledige</i> schepen te blijven accepteren in de haven. De twee vragen die daarbij cruciaal zijn, om een definitief standpunt te kunnen innemen, zijn:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Is het aannemelijk te maken dat 110 meter ledige schepen niet meer schades veroorzaken aan de haven dan hun 86 meter evenkniëën; 2. Mag de gemeente wettelijk 110 meter <i>ledige</i> schepen ontvangen in een op 86 meter ontworpen haven. <p>Gegeven deze gemaakte afspraken komt AI hier een volgende zitting op terug.</p>	AI
6.	Schip Le Fougueux en SP1	
	<p>AI licht toe dat er vandaag een eigenaar van een schip aanwezig is die wat wilt toelichten. PB vertelt dat hij de eigenaar is van een 53 meter lang marineschip, genaamd Le Fougueux. PB is sinds kort woonachtig in Moerdijk en vroeg zich af of het mogelijk is om zijn boot in de haven van Moerdijk weg te leggen. Het betreft een duikbootjager die in principe niet meer uitvaart, totdat hij de volledige restauratie van zijn schip heeft voltooid - en dat duurt nog wel even. Aanwezigen reageren positief op zijn betoog. Met name wanneer het mogelijk zou zijn om de boot op gezette tijden open te stellen voor mensen tot bezichtiging, zou het van meerwaarde kunnen zijn voor het dorp. AI vraagt PB of hij liggeld kan betalen. PB antwoordt instemmend; dat doet hij nu ook gewoon in de haven waar hij ligt. AI geeft hem aan dat de liggelden zijn vastgelegd in de havengeldverordening van de gemeente. Deze is online te raadplegen. LvL zal nagaan of het mogelijk is om op dit schip in de huidige situatie te kunnen faciliteren. PB heeft geen watertappunt, louter een standaard 16A elektriciteitsaansluiting.</p> <p>Er ontspint zich een afgeleide discussie over het schip de SP1. Aanwezigen ervaren de aanwezigheid van dat schip als een doorn in het oog. Het schip is slecht onderhouden, de schipper gebruikt het als woning (terwijl dit niet toegestaan is volgens de verordening). Dit schip heeft geen meerwaarde voor Moerdijk, sterker nog, doet afbreuk aan de uitstraling van het havengebied, is de concensus. Aangezien dit signaal zo sterk en unaniem is, zal AI bezien of het mogelijk is de SP1 niet langer te faciliteren wanneer de nieuwe haven is voltooid.</p>	<p>LvL</p> <p>AI</p>
7.	Overigen	
	<p>PS mist een vis- en een zwemsteiger. AI antwoordt dat de gemeente geen zwemsteiger zal faciliteren, omdat we niet actief willen stimuleren dat de haven gebruikt wordt als zwemplek. Vanwege de dynamiek van de haven, met grote schepen die in- en uitvaren, is het in principe een gevaarlijke plek om te zwemmen. En de gemeente is als eigenaar wel verantwoordelijk als er wat gebeurt. Een vissteiger vindt hij daarentegen zonder meer een goede suggestie. RC weet dat dit verzoek breder in het dorp leeft.</p> <p>Het onderwerp trailerhelling passeert de revue. Aanwezigen vrezen bij een officiële trailerhelling overlast door trailers die (net als in Willemstad) bij de helling achterblijven. De huidige bescheiden voorziening ter hoogte van de oude opening bij Martens & Van Oord mag van aanwezigen wel gehandhaafd blijven.</p> <p>AJ lijkt walstroom als voorziening gewenst (380W, 63A). AI wil daar wel naar kijken, mits het aannemelijk is dat deze meerkosten terugverdiend kunnen worden in de liggelden. JL merkt op dat het een vrije keuze voor de gemeente is om dat wel of niet te doen, maar geen must. Hij ziet zelf in den lande de nodige praktische problemen bij zo'n voorziening. Wanneer er bijvoorbeeld twee schepen langszij liggen is het 2^o schip lastig van stroom te voorzien en als dat dan lukt is er een verhoogde kans op kabelbreuk. JL heeft overigens goede ervaringen met pasjessystemen voor wat betreft het betalen van liggelden, toegang tot afvalbakken en dergelijke.</p> <p>MK en NS – als zijnde woonachtig aan de haven - vinden de plannen mooi. JB sluit zich daarbij aan. De bewoners zouden wel graag willen weten hoe het parkeren op een nette manier afgewikkeld kan worden in de haven, want dat is op dit moment een zootje. De huidige schets voorziet daar nog niet in, maar AI komt daar op terug in het volgende overleg.</p> <p>LvL mist verder nog iets van een sanitaire voorziening in de haven. Nut, noodzaak en evt.</p>	<p>AH</p> <p>AH</p> <p>AH</p> <p>AH</p> <p>AH</p>

	locatie zullen door Maters & De Koning worden beschouwd. JL vraagt zich af of het mogelijk is om in de haven een bruine vloot te faciliteren. AI erkent dat een bruine vloot er prachtig uitziet in een haven, maar het grote probleem ermee is, dat men doorgaans gereduceerde tarieven verlangd voor een ligplaats. AI geeft aan dat het voor de gemeenteraad, die de havenontwikkeling uiteindelijk zal moeten accorderen, cruciaal zal zijn dat de <i>structurele</i> kosten van de haven niet gaan stijgen. Het devies zal zijn dat deze kosten minimaal gelijk moeten blijven. Want eenmalig geld in de haven stoppen is één ding, elk jaar extra geld kwijt zijn, is een tweede. Aanwezigen geven aan sowieso niet warm te lopen voor een bruine vloot, aangezien er dan ook veelvuldig geklust moet worden aan deze schepen en dit overlast geeft.	AH
8.	Vervolg	
	AI rondt de avond af door aanwezigen te bedanken voor hun tijd. Maters & De Koning hebben het nodige te doen gekregen, en zullen komende periode de schets nader gaan uitwerken op grond van de opmerkingen die zijn geplaatst, alsmede de aanverwante opdrachten uitvoeren die vanavond zijn genoteerd. MB zou willen aankoersen op een volgend overleg vóór de zomervakantie, om zo de vaart erin te houden. AI begrijpt deze wens en verzoekt AH om op korte termijn aan te geven wanneer de gevraagde informatie beschikbaar zal zijn en wanneer daar een nieuwe schets uit kan worden gedestilleerd. Hij komt vervolgens bij aanwezigen terug met een datum voor een nieuwe overlegronde.	AH AI

Deel II - Openstaande actiepunten



(her)Nieuw(d) actiepunt



Afgerond actiepunt

Nr	Omschrijving	Status	Wie
160518-01	Nader uitwerken verlaagd gedeelte	- In de praktijk niet continu onder water - Verkleinen oppervlak i.c.m. bredere groenstrook bij Jongeneel - Aandacht voor veiligheid ligplaatsen	AH
160518-02	Veiligheid i.r.t. ligplaats vissersschepen	HK heeft nu een camera op zijn schip gericht	AH
160518-03	Recreatieve materialisatie oostzijde mogelijk i.c.m. autoverkeer?		AH
160518-04	Raming beide varianten autoafzetplaats	Wens is nog breder, om ramingen te maken van elk havenonderdeel	AH
160518-05	Nagaan stroomsnelheden i.r.t. opening recreatief deel		AH
160518-06	Terugkomen op casus 110m schepen	Wordt nu reeds nader huiswerk naar verricht, t.b.v. 110m ledige schepen	AH
160518-07	Nagaan mogelijkheden huidige situatie voor boot Fougoux		LvL
160518-08	Nagaan mogelijkheden vertrek SP1		AI
160518-09	Vissteiger opnemen	Evt. combi met autoafzetplaats?	AH
160518-10	Geen trailerhelling maar huidige voorziening/functionaliiteit behouden		AH
160518-11	Nagaan haalbaarheid walstroom	380W, 63A -> indien investering is terug te verdienen	AI
160518-12	Pasjessysteem overwegen	M.b.t. afval, toegang voorzieningen, betalingen	AH
160518-13	Parkeerfaciliteiten intekenen	T.b.v. structureren parkeerplaatsen	AH
160518-14	Sanitaire voorziening	Nut, noodzaak, locatie	AH
160518-15	Terugkoppelen wanneer nieuwe uitwerkingsschets gereed		AH
160518-16	Nieuw overleg inplannen		AI



