

Onderwerp 80. Overleg belanghebbenden i.r.t. Waterfront Moerdijk
Datum 13 juli 2016
Aanwezig Martin Vos (MV), Adri de Rijke (AdR), Anton van Leest (AvL), Ineke van Leest (IvL), Raymond Cools (RC), Henk van Hout (HvH), Loek Bernds (LB), John Geleijns (JG), Marcel Kanters (MK), Dick Straasheijm (DS), Loes van Leest (LvL), Ton Joosten (TJ), Meindert Bijleveld (MB), Jaap Terlouw (JT), Huub Koman (HK), Jaco Koman (NK), Peter Bethlem (PB), Leo Don (gemeente) (LD), 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 welkom. Het verslag van de vorige sessie van 18 mei jl. wordt ongewijzigd vastgesteld. De actielijst is de leidraad voor het overleg vandaag, in combinatie met de nieuwe tekeningen van Maters & De Koning (Zie Deel III – Bijlagen).	
2.	160518-01: Verlaagd gedeelte	
	AH heeft de statistieken van peilhoogten per jaar opgevraagd bij Rijkswaterstaat en hieruit blijkt dat de waterstand 1 keer per jaar de 1,70m bereikt. Door het verlaagde gedeelte op 1,75m te positioneren, zou de voorziening doorsnee genomen toegankelijk zijn. LvL vraagt aandacht voor de materialisatie, opdat glijpartijen worden voorkomen.	
3.	160518-02: Veiligheid / beheer	
	<p>AI geeft aan dat veiligheid en beheer nadrukkelijke aandachtspunten zijn in de vervolgfase. LvL zal over enkele jaren met pensioen gaan en met de technieken van heden ten dage zou het mogelijk moeten zijn om het beheer van de haven op afstand te plaatsen. In dat licht heeft het toezicht van de familie Koman op hun visserschip ook nadrukkelijk de aandacht.</p> <p>HK vindt dat bij de indeling van de haven te weinig rekening wordt gehouden met het feit dat hij daar zijn brood moet verdienen. Nu wordt de visserij naar eigen zeggen weggestopt. Uitgangspunt zou moeten zijn dat zijn huidige ligplaats voor zijn deur behouden blijft. AI constateert een herhaling van zetten van de vorige sessie, toen uitgebreid is stilgestaan bij zijn situatie. Constatering toen was dat AI niemand weg wilt jagen uit de haven, en hij HK zeker niet 'wegstopt', maar constateert dat de toevoeging van een recreatief gedeelte in principe niet strookt met de activiteiten van de visserij. AI heeft zoveel als mogelijk rekening proberen te houden met zijn belang, en hem dus niet gepositioneerd in een uithoek maar direct achter het recreatieve gedeelte. Verder heeft AI aangegeven dat aan het eind van de rit misschien mogelijk blijkt om de vissersschepen vooraan te laten liggen, als dat kan binnen de afspraken die bij de beheersoverdracht van het recreatieve deel moeten worden gemaakt. HK vindt dat dat op voorhand als verplichting moet worden opgenomen. Teneinde een overdracht een reële kans van slagen te geven, wil AI deze niet op voorhand verzwaren door het opleggen van dit soort beperkingen. Derhalve kan AI in deze fase daar geen voorschot op nemen en moet HK uitgaan van zijn activiteiten direct achter de recreatieve bak. En nogmaals is veiligheid en toezicht daarbij een expliciet aandachtspunt, in relatie tot de verdere uitwerking. Met dit alles is AI overtuigd dat hij adequaat rekening heeft gehouden met het belang van HK, te midden van alle andere belangen die in dit project spelen. RC stelt dat goede ondernemers in staat zijn om zich snel aan te passen aan veranderende situatie. Hij acht HK een goede ondernemer, getuige het feit dat zijn bedrijf al vele jaren bestaat, dus is ervan overtuigd dat HK op de nieuwe plek ook goed zijn werk kan blijven voortzetten. HK ziet dat anders. De discussie wordt afgesloten met de afspraak dat AI notie maakt van het standpunt van HK in de verslaglegging. Met betrekking tot de opmerking van AdR dat het wrang zou zijn als HK vanuit zijn nieuwe stek mogelijkerwijs moet toezien dat er in de recreatieve bak straks leegstand is, antwoordt AI dat hij de behoefte aan recreatieve ligplaatsen zal toetsen aan de hand van een gesprek met de HISWA.</p>	AI

4.	160518-03 / 160518-04: Recreatieve invulling oostzijde / autoafzetplaats	
	<p>Vorige sessie is ter sprake gekomen om, net als we aan de westzijde hebben gedaan, de oostzijde verkeersluwer in te richten. Het enige verschil is dat de autoafzetplaats conform het voorstel van Schuttevaer bij de havenmond is geplaatst. De andere locatie achter de recreatieve bak is afgefallen. Reden hiervoor is dat er bij de uitwerking van deze laatsgenoemde variant, het te veel schuiven was in een te beperkte ruimte (2 ligplaatsen beroepsvaart, autoafzetplaats, opening recreatieve bak en opstelruimte laden en lossen vissersschepen). AH demonstreert dat vanaf de opening naar het terrein van AvL en IvL, er een 3 meter breed asfaltpad wordt gehanteerd met mogelijkheden tot verdere vergroening van de overige buitenruimte. Na de autoafzetplaats kan het pad vervolgens nog verder worden geknepen tot aan het uitzichtpunt, al heeft AH dat nog niet in de huidige tekening verwerkt. Mogelijkerwijs kan gewerkt worden met een paal aan de start van het asfaltpad die gecombineerd wordt met een universeel systeem dat ook gebruikt kan worden voor liggelden, toegang tot afvalvoorziening en installaties. Doel moet in ieder geval zijn om zoveel als mogelijk te ontmoedigen dat er auto's in dat gedeelte rijden. AH illustreert dat het uiteinde in de huidige vorm uitnodigt als 'dumpplaats'. Recentelijk werd er daar weer een auto uit het Hollandsch Diep getakeld. Aanwezigen constateren dat er regelmatig auto's rijden tot aan het einde, om daar bijvoorbeeld een hengeltje uit te gooien. De consensus is dat die mensen dan maar iets moeten lopen. Er is in ieder geval draagvlak voor de gekozen oplossing. Enige aandachtspunt dat wordt aangedragen is om een mogelijkheid te overwegen voor auto's om daar ergens nog te kunnen draaien. En of er nog een enkele parkeerplaats wordt opgenomen bij het bredere stuk ter hoogte van twee geprojecteerde steigers voor de beroepsvaart.</p>	AH
5.	160518-05: Stroomsnelheden i.r.t. recreatief deel	
	<p>AH heeft dit uitgezocht en zijn conclusie is dat er geen sprake zal zijn van noemenswaardige stroming ("geen vortexen"). JM licht hiervoor het principe toe achter de golfbrekervoorziening; die zweven als een soort lamellen boven de bodem. Daaronder langs kan het water zich nog gewoon vrijelijk verplaatsen tussen het recreatieve gedeelte en het binnenvaartgedeelte. HK is dan wel benieuwd naar de effecten van de schroeven van de binnenvaartschepen, op het moment dat die wegvaren. Want die stroming die dat creëert zou zijn weerslag kunnen hebben op de boten in het recreatieve gedeelte. AH zal dit fenomeen nader aanschouwen.</p>	AH
6.	160518-06: 110m schepen	
	<p>AH heeft onderzoek verricht naar de impact van verschillende schepen op het havenmeubilair. Hieruit is naar voren gekomen dat bij eenzelfde hoek en snelheid de energiebelasting op de palen voor een 85m geladen schip 66,5kNm bedraagt, voor een 105m ledig schip 50,9kNm en voor een 110m ledig schip 73kNm. Nuance hierbij is het feit dat een ledig schip bij een hogere windbelasting relatief een hogere aanvaarsnelheid zal hebben dan een geladen schip. Al met al geeft dit onderzoek het beeld dat 105m ledige schepen (scheepvaartsklasse IVa, RWS klasse M7) een vergelijkbare impact hebben als 86m geladen schepen en derhalve toegelaten kunnen worden in de haven. Voor 110m schepen (scheepvaartsklasse VIa -> zelfde klasse als 130m schepen, RWS klasse M8) ligt dat echt anders. Uitgangspunt voor AI is nog steeds om de haven te ontwerpen op 86m. Voor zover de informatie nu reikt kunnen we tot 105m ledig toestaan, 110m ledig niet. Enige nuance is dat in de ontwerpfase van het project alle afmeervoorzieningen constructief worden berekend. Uit die exercitie volgt de constatering wat de afmeervoorzieningen daadwerkelijk aan kunnen. Dan zou er kunnen blijken dat we uiteindelijk alsnog 110m ledige schepen kunnen faciliteren. Dat is dus geen doel op zich, maar kan wel de uitkomst zijn van de engineeringfase. Ten slotte geeft AI aan, dat dit alles los staat van uitzonderlijke situaties waarbij een schip in nood uit moet kunnen wijken naar de Moerdijkse haven. Nood breekt immers wet.</p>	
7.	160518-07: Schip Fougueux	
	<p>De vorige keer schoof PB aan om te informeren naar de mogelijkheden voor een ligplaats in de haven voor zijn historische marineschip. AI heeft daar intern navraag naar gedaan. Het probleem is eigenlijk dat PB zijn primaire doel is om zijn schip te restaureren. Hij is daar een aantal jaar geleden mee begonnen en vermoedt dat hij daar nog de nodige jaren zoet mee zal zijn. AI vervolgt dat het cf. de havenverordening niet is toegestaan om (groot) onderhoud te plegen aan schepen. Reden hiervoor is de milieuhinderlijke aard van deze activiteit; met name bij metalen schepen is geluidsproductie een groot struikelblok. Scheepswerven die metalen</p>	

	<p>scheepen mogen bewerken hebben formeel een hindercirkel van 100 meter. In de haven van Moerdijk is dat niet te stekken in relatie tot de bestaande woningen van bijvoorbeeld familie Broekmeulen en MK. Vandaar dat hij helaas niet tegemoet kan komen aan het verzoek van PB. TJ suggereert een plek aan de Roode Vaart. LvL geeft aan dat er wellicht mogelijkheden zijn bij de scheepswerf van Broekmeulen die net om de hoek van de Moerdijkse haven ligt en wel als scheepswerf bestemd is. PB neemt deze tips ter harte.</p>	
8.	160518-09: Vissteiger	
	<p>AH licht toe dat hij een combifunctie had bedacht van een autoafzetplaats en een vissteiger. Anderen concluderen dat de nieuwe steiger/brug over het water ook mogelijkheden biedt om een hengeltje uit te werpen. AI geeft aan dat daarmee voorzien kan worden in deze functie, zonder daar een specifieke aanvullende constructie voor te hoeven creëren.</p>	
9.	160518-11: Walstroom	
	<p>De vorige keer heeft Jos Leijten als afgevaardigde namens de belangenvereniging voor de beroepsvaart, aangegeven dat walstroom in de praktijk nogal eens voor problemen kan zorgen. Onder ander bij dubbel afgemeerde schepen. Formeel is een walstroomvoorziening 380W, 63A. LB constateert vanuit zijn jarenlange ervaring als schipper dat de doorsnee binnenvaartschepen 100kWh verbruiken. TJ vraagt zich wel af in hoeverre, gelet op de toekomst, walstroom een standaard gaat worden gelet op de algehele tendens tot verduurzaming, ook in het havenwezen. Want zonder walstroom heeft hij continu een aggregaat aan boord draaien. AI zal de vraag opnemen met Schuttevaer.</p>	AI
10	160518-13: Parkeren	
	<p>Naar aanleiding van de vraagstelling van MK de vorige keer "waar de nieuwe bootjesmensen hun auto gaan parkeren?", heeft AH twee verschillende varianten uitgewerkt. Gelet op het aantal ligplaatsen in combinatie met de gemeentelijke parkeernorm zijn voor de recreatieve bak 20 parkeerplaatsen benodigd. Bij optie 1 worden deze volledig voorzien middels insteekvakken in de strook bij de trapjes van het verlaagde gedeelte. HK vraagt zich af hoe er voorkomen gaat worden dat er auto's gaan parkeren langs de dijk. AI antwoordt dat dat een goede opmaat is naar optie 2, want in die optie zijn er langspaarkeervakken gepositioneerd bij de trapjes, en tevens langspaarkeervakken onderaan de dijk, op het plek van de huidige vrachtwagenparkeerplaats. Er blijft in dat scenario 6 meter rijweg over, wat afdoende is voor verkeer om zich daar op een normale wijze te verplaatsen. AdR constateert dat huidige oplossing voorziet in de aanvullende behoefte aan parkeerplaatsen als gevolg van de recreatieve bak, maar nog geen oplossing biedt voor de huidige parkeerdruk. JM zal de situatie ter plekke bij de woningen opnemen en de volgende keer met een voorstel komen hoe er ter plekke meer gestructureerd kan worden geparkeerd. Ten behoeve van een verdere optimalisatie van het parkeren, stelt JG voor om ook een combinatievariant uit te werken, waarbij haaks wordt geparkeerd bij de trapjes en langs wordt geparkeerd aan de dijk. Dat voorstel wordt door het gezelschap omarmd.</p> <p>Met betrekking tot de discussie omtrent de verplaatsing van de vrachtwagenparkeerplaats verderop de straat in (meer in de richting van de lus over de dijk), meldt MV dat hij op 26 juli a.s. het waterschap hierover ontvangt ter plekke. AI lijkt het handig dat DS dan ook aanwezig is. MV en DS stemmen dit met elkaar af.</p> <p>De discussie ontspint zich vervolgens over de draaibewegingen die de vrachtwagens in de huidige situatie en ook in de nieuwe situatie in de haven gaan maken. Dat geldt ook voor het kunnen draaien van de leveranciers van Koman vishandel. Volgens AH zal draaien ter hoogte van Jongeneel geen probleem zijn, omdat de 'T-splitsing' ter plekke in de nieuwe situatie blijft bestaan. Evenwel zal hij daar middels draaicurves in een computersimulatie aandacht aan spenderen. Ook zal hij dat doen bij de situatie bij Koman. DS geeft aan dat de huidige vrachtwagen maatvoering 18,7m bedraagt. Dat wordt als uitgangspunt genomen. Het verzoek van DS is, om ook te bezien of deze mogelijkheden er zijn voor 25,25m wagens. De vraag is hoe maatgevend die laatste categorie is, aangezien die zonder bijzondere vergunning niet eens door de dorpskern mogen rijden. Het gaat dan wel erg ver om die wagens als ontwerpuitgangspunt te nemen. Omdat de haven zoveel als mogelijk voorbereid moet zijn op de toekomst, zal AH daar wel met een schuin oog naar kijken.</p>	<p>AH</p> <p>AH</p> <p>MV/ DS</p> <p>AH</p>

11	160518-14: Sanitaire voorziening	
	<p>Al geeft aan dat er geen wettelijke verplichting geldt voor de toevoeging van een sanitair gebouw. Dat is puur afhankelijk van de mate van service is die we bereid zijn aan de recreanten te bieden. Voor nu is het bezien met het perspectief van, 'als we het zouden doen, hoe geven we dat dan vorm in het plan?' Dat heeft geresulteerd in een drijvende voorziening in de recreatieve bak. JM licht toe dat hij voor het dak een mogelijkheid ziet om daar een duurzaamheidsmaatregel te implementeren (groen dak of zonnepanelen). LvL vraagt zich af of de mensen die aan de andere zijde gelegen zijn niet een te grote afstand moeten afleggen om naar de wc te kunnen. Al heeft gekeken naar de afstand vanaf de verstgelegen ligplaats tot aan het sanitair gebouw in Willemstad en is tot de conclusie gekomen dat de afstand in de Moerdijkse situatie beduidend korter is. Ook wordt aangegeven of het niet mogelijk wordt voor mensen om vanaf de brug op het dak van het sanitaire blok te springen. Gegeven een afstand tussen beiden van zo'n goede 3 meter, is de constatering dat dit – behoudens de freerunners op aarde – niet uitnodigt om dat te doen.</p>	
12	Dijkovergang	
	<p>Nieuw element in deze tekening is dat er een uitwerking is gemaakt van een overgang tussen dorp en haven. AH licht toe dat er vanuit het voorpleintje bij de bestaande trapopgang een aftakking is gemaakt ten behoeve van mindervaliden. Deze voldoet aan de wettelijke eisen die worden gesteld aan rolstoeltoegankelijkheid, waaronder maximale hellingspercentages en rustplateaus om de zoveel meter. Daarnaast heeft hij de eerder door de werkgroep 'openbare ruimte' van het gebiedsplan Moerdijk gewenste trapopgang ter hoogte van de klokkenstoel overgenomen. De ruimte tussen beide trappen zou beloopbaar gemaakt kunnen worden. In het midden is een uitkijkpunt gepositioneerd. Aanwezigen spreekt de oplossing aan. Cruciaal in dezen is wel of het Waterschap hiermee zou kunnen leven. Al heeft inmiddels reeds de tekeningen aan het waterschap gemaild en hen de vraag gesteld wat ze van deze uitwerking vinden. MV zal het bezoek van het waterschap over de vrachtwagenparkeerplaats ook aangrijpen om hen naar hun zienswijze op de dijkoplossing te vragen. Ten slotte wil Al iets meer gevoel krijgen bij wat het uitzichtpunt als voorziening exact in gaat houden. Daar zullen JM en AH een volgende tekening nader op inzoomen.</p>	<p>AI MV AH</p>
13	Overige punten	
	<p>LvL vindt de geprojecteerde ligplaats voor het pontje veel te afgelegen. Zij zou een combinatie met/nabij de recreatieve bak veel logischer vinden. Zelf dacht ze hierbij aan de westelijke laad- en loswal; deze wordt in de periode oktober – april gebruikt door de vissersschepen en in de periode van april – september door de veerdienst. Al vindt de gedachtegang niet onlogisch. LD weet van de vorige schipper dat die er nu juist de voorkeur aan gaf om wat meer in de luwte te liggen, teneinde zich niet tussen de beroepsvaart te hoeven mengen. LvL geeft aan dat de nieuwe schipper daar anders over denkt. Het voorstel voor het gebruik van de laad- en loswal als combi met de veerdienst wordt in gezelschap lauw ontvangen. Al staat desgewenst open voor een gesprek met de nieuwe schipper. Vooralsnog blijft de huidige bedachte oplossing de lijn. In dat kader ziet Al nog wel een opgave om bij het ontwerp van de buitenruimte het dusdanig in te richten, dat de westelijke zijde uitnodigt om helemaal uit te lopen. Als je nu vanaf de dijktrap bij Koman het plangebied ingaat, lijkt de westelijke zijde dood te lopen ter hoogte van het huis van MK. Het is zinvol om daar iets aan te doen, ook in combinatie met een betere bebording naar de fietsveer.</p> <p>HK heeft nog niet direct een beeld van hoe zijn schepen moeten liggen aan de nieuw geprojecteerd steiger, ook in relatie tot het vissersbedrijf van familie de Visser. LD wil voorkomen dat hij de boten letterlijk moet intekenen, omdat die ligplaatsen dan al snel als ware het 'eigendom' geclaimd worden. Uitgangspunt is dat de gemeente ergens ruimte beschikbaar stelt waar beide partijen kunnen liggen. Hij licht verbaal toe dat de geprojecteerde steiger 15,4 meter breed is. De grote schepen van De Visser en Koman hoeven niet volledig aan de steiger te liggen, die mogen aan beide zijden deels uitsteken. Tot aan de helft van de steiger kan de ene partij met zijn grootste schip liggen en op de andere helft de ander. De kleine boten van beide vissersbedrijven kunnen aan de binnenzijde van de palen liggen. De steiger kan tevens de functionaliteit overnemen van het huidige ponton dat familie de Visser gebruikt.</p>	<p>AH</p>

<p>AdR ziet in de tekening een schipmaat staan van 30x4m, wat in zijn optiek geen reële maatvoering is. Hij verwacht dat de Van Versendaal, het zeekadettenschip, ergens aan de westelijke zijde weer een plekje zal krijgen, maar de maatvoering daarvan betreft 35x7m. Ter voorkoming van dat de beschreven maatvoering een eigen leven gaat leiden en dat de zeekadetten daarvan de dupe worden, zou hij willen verzoeken om de aangegeven maatvoering daarop aan te passen (of volledig achterwege te laten).</p> <p>Er wordt geïnformeerd naar de installatietechnische voorzieningen die geboden gaan worden aan de westzijde. Al antwoordt dat daar nog geen ei over is gelegd. Thans is er een waterpunt t.b.v. Van der Kolk. Vraag is of we bij alle ligplaatsen water aanbieden of dat ergens centraal regelen. Dat wordt komende periode nader uitgedacht.</p> <p>IvL wil aangeven dat ze een koper hadden voor hun opslagterrein aan de oostzijde. Het betrof een man die interesse had om er drie containers op te plaatsen met auto's / auto onderdelen voor Afrika. Dit gebruik past in het bestemmingsplan, dus dat was zonder meer mogelijk geweest. Evenwel leek het hen geen gepast gebruik in het licht van het project. Derhalve hebben ze aan het belang van het dorp willen denken en de verkoop laten afketsen. Aanwezigen appreciëren deze geste. Al geeft aan contact te hebben gehad met IvL en AvL om ergens in dit proces te bezien of het mogelijk is om hun terrein met Martens & Van Oord uit te wisselen, teneinde het uitzichtpunt aan de oostzijde te kunnen vergroten. Hij zal hiertoe nog in contact treden met MvO.</p>	<p>AH</p> <p>AI</p>
---	---------------------

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 visserschepen	HK heeft nu een camera op zijn schip gericht	AH
160518-03	Recreatieve materialisatie oostzijde mogelijk i.c.m. autoverkeer?	Uitgewerkt, afgerond	AH
160518-04	Raming beide varianten autoafzetplaats	Keuze is gemaakt voor autoafzet bij havenmond, punt komt daarmee te vervallen.	AH
160518-05	Nagaan stroomsnelheden i.r.t. opening recreatief deel	Nagaan consequenties onderwater stroming schroeven binnenvaart i.r.t. pleziervaartuigen	AH
160518-06	Terugkomen op casus 110m schepen	Uitgangspunt ontwerp: 86m schepen 105m ledig ook welkom. 110m niet, tenzij uit engineeringfase anders zou blijken	AH
160518-07	Nagaan mogelijkheden huidige situatie voor boot Fougueux	Helaas geen mogelijkheden i.r.t. geluidshinder /restauratiewerkzaamheden	LvL
160518-08	Nagaan mogelijkheden vertrek SP1		AI
160518-09	Vissteiger opnemen	Combi met autoafzetplaats, en/of ergens op de nieuwe steiger over het water	AH
160518-10	Geen trailerhelling maar huidige voorziening/functionaliiteit behouden		AH
160518-11	Nagaan haalbaarheid walstroom	380W, 63A -> indien investering is terug te verdienen. Vraag Schuttevaer i.r.t. algemene ontwikkelingen i.r.t. duurzaamheid	AI
160518-12	Pasjessysteem overwegen	M.b.t. afval, toegang voorzieningen, betalingen	AH
160518-13	Parkeerfaciliteiten intekenen	- Westzijde ook uitwerken - Optie haaks parkeren + langsp. t.h.v. dijk	AH

160518-14	Sanitaire voorziening	Voor nu ingetekend. Def. keuze nog te maken bij ramingen	AH
160518-15	Terugkoppelen wanneer nieuwe uitwerkingsschets gereed	Was overleg vandaag	AH
160518-16	Nieuw overleg inplannen	Was overleg vandaag	AI
160713-01	Draaimogelijkheid auto's oostzijde nagaan + enkele pplaats bij beroepsvaart steigers	Wenselijkheid nagaan	AH
160713-02	Aanwezigheid DS afstemmen bij overleg Waterschap	- Over verplaatsing vrachtwagenparkeerplaats - Maatregelen dijkovergang ook aanstippen	MV
160713-03	Nagaan draaicirkels vrachtverkeer bij "T" Jongeneel & terrein Koman	Uitgangspunt 18,7m wagens + schuin oog naar 25,25m wagens	AH
160713-04	Voorleggen maatregelen dijk bij Waterschap		AI
160713-05	Gesprek HISWA behoefte check	Behoeft aan recreatieve ligplaatsen nagaan	AI
160713-06	Uitwerken uitzichtpunt		AH
160713-07	Aanpassen maatvoering westzijde	30x4m is geen reële maat, Van Versendaal is 35x7m	AH
160713-08	Gesprek MvO situatie terrein A/lvL		AI

Deel III – Bijlagen



