



Verslag (definitief)

vergadering : Werkgroep Randmeer 14
datum : 17 november 2021 (digitaal)
aanvang : 19:30
sluiting : 23:00
aanwezig : Gemeente Harderwijk
Martin Krijgsman – Voorzitter, gemeente Harderwijk
Tim Nagtegaal – Projectleider / stedenbouwkundige / notulist
Willem van Blijderveen – Verkeerskundige

Stichting Habion & Koopmans

Ton Jansen – Projectleider Habion
Willeke Janssen – Projectleider Liv Inn Habion
Gert Peters – Architect namens Habion en Koopmans
Mathijs van Beem – Ontwikkelingsmanager Koopmans
Lilian van Oosterhoudt – landschapsontwerper namens Habion en Koopmans
Eric Jongen – landschapsontwerper namens Habion en Koopmans

Zorggroep Noordwest Veluwe

Ton Hoogendoorn – hoofd vastgoed Zorggroep NW Veluwe

Omwonenden & betrokkenen

[Redacted names]

afwezig : Jeroen de Jong – Wethouder gemeente Harderwijk
Linda Schravendeel – projectassistent gemeente Harderwijk

[Redacted names]

i.a.a. : genodigden van de vergadering
corsa nr. : h210129995

1. Opening, mededelingen en vaststellen agenda

De werkgroep Randmeer wordt door voorzitter Martin Krijgsman geopend. Willem van Blijderveen wordt welkom geheten door Martin Krijgsman. Ton Jansen vraagt of [Redacted] nader wil toelichten waarom hij d.d. 9 november een krantenartikel uit De Stentor d.d. 5 november 2021 inzake nieuwbouw Habion heeft gedeeld met de gemeenteraad (de toelichting van [Redacted] staat vermeld onder punt 5 van dit verslag). Hij geeft aan dat Jeroen de Jong, Linda Schravendeel, [Redacted] en [Redacted] vandaag afwezig zijn. Jeroen de Jong heeft toegezegd om bij de bijeenkomst in december wel aanwezig te zijn. De agenda wordt gewijzigd vastgesteld. Een nieuwsupdate van Habion wordt naar achteren geschoven en het onderwerp 'beantwoording raadvragen' wordt aan het eind toegevoegd.

2. Vaststellen verslag vorige vergadering

heeft opmerkingen op het verslag van 27 september en stuurt nog een schriftelijke reactie op waarna deze nog verwerkt zullen worden. heeft per e-mail d.d. 10 november 2021 een paar kleine opmerkingen in het verslag van de werkgroep van 20 oktober gedeeld. Deze zijn gezien en worden verwerkt in het verslag d.d. 20 oktober 2021 (inclusief actiepunten: geactualiseerd overzicht grondverbruik). Deze opmerkingen worden in de definitieve versie meegenomen. Er wordt medegedeeld dat d.d. 1 december 2021 de gemeente (afvaardiging: wethouder domein ruimte & wethouder domein zorg) een bestuurlijk overleg heeft met de initiatiefnemer.

3. Thema verkeer, parkeren en buitenruimte

Het voorstel is om de thema's verkeer, parkeren en inrichting buitenruimte samen te voegen. geeft in zijn mail van 11 november aan als ook tijdens de bijeenkomst zelf dat er een aantal stukken ontbreken. Hij verwijst naar het Plan van Aanpak, blad 7.3 Themasesie: parkeren, verkeer en terreininrichting, onder "input". merkt op dat het onderhand een hele puzzel begint te worden om overzicht te krijgen in alle stukken en informatie die beschikbaar is. Willeke Jansen (Habion) merkt op "Ik denk dat een goed gesprek beter is(!)". Martin Krijgsman geeft aan dat er wellicht inderdaad eerder informatie aangeleverd had moeten worden en dat een overzicht handig is. Matthijs van Beem vult aan dat een deel van de vragen en opmerkingen inmiddels is verwerkt in de stukken.

Eric Jongen krijgt het woord en geeft een toelichting op de stand van zaken van het inrichtingsvoorstel voor de buitenruimte en geeft aan wat er na d.d. 20 oktober 2021 is gedaan naar aanleiding van de input. Dit schetsontwerp is onlosmakelijk verbonden met de thema's verkeer en parkeren en vormt de basis voor de latere uitwerking in het voorlopige en definitieve ontwerp. Hij stelt dat het principe van een parkinrichting, in samenhang met de bebouwing, in het nieuwe ontwerp overeind blijft. Het nieuwe plan geeft ruimte aan open ruimtes tussen de bebouwing waardoor er straks meer zicht op het Wolderwijd ontstaat. De toegankelijkheid en gebruiksvriendelijkheid van de buitenruimte is een belangrijk uitgangspunt. Eric Jongen heeft volop ideeën voor de hiërarchie aan groeninrichting door toepassing van diverse bomen, grassen, heesters en andere beplanting. De beplanting zorgt onder andere voor markering en afscherming van bebouwing, padenstructuur en parkeren.

vraagt zich af wat de breedte van de open ruimtes tussen de bebouwing is. Eric Jongen merkt op dat die breedte aan de westzijde (links gezien vanaf Westeinde) ca. 38 meter is en aan de oostzijde (rechts gezien vanaf Westeinde) ca. 45 meter is. De afstand van de beoogde afsluitbare parkeerplaats voor bewoners Randstaete tot aan nieuwbouw is ca. 15 meter (heg tot nieuwbouw). maakt zich zorgen over "de zichtlijnen" gezien de beperkte mate van openheid tussen de bebouwing, de geparkeerde auto's en de beplanting. Matthijs van Beem geeft aan wat, aldus hem, de definitie van een "zichtlijn" is: "een zichtlijn is een lijn waar geen gebouw staat." vraagt zich af wie het water ziet en wat de meerwaarde van de open ruimtes tussen de bebouwing is & benoemt het "draaien van de nieuwbouw" als idee. vult aan en geeft namens alle bewoners aan de Harmonielaan aan dat de nieuwbouw een enorme muur opwerpt en het vrije uitzicht hierdoor verdwijnt. Nu heeft zij zicht op het water en wellicht straks beton tegenover haar woning. Dat luchtige en weidse karakter tussen de bebouwing geldt niet voor de bewoners aan de overzijde (lees: de Harmonielaan, Diepegracht, Weidemeesterlaan en Wethouder Jansenlaan). Martin Krijgsman erkent dat het plan voor sommigen negatieve gevolgen zal hebben. Zijn voorstel is om dit in de verschillenmatrix goed te duiden. merkt op dat er een beperkte ruimte tussen entree gebouw Meerstaete en de parkeerplaatsen ontstaat. Volgens Eric Jongen gaat het om circa 11 meter en dat zou acceptabel moeten zijn. is het niet eens dat dat acceptabel is. Vanuit de werkgroep komt de vraag of er met de eerdere opmerkingen wel voldoende rekening gehouden wordt. merkt op dat er straks veel minder mensen op het water kunnen kijken dan nu het geval is. Aldus is het zicht voor de (voormalig) bewoners van Randmeer 100%, uitstekend. vindt het "plan volledig absurd", het is zo massaal. Volgens moet er een juiste voorstelling van zaken worden gegeven. Er komt een enorm blok (lees: gebouw) op alle belanghebbenden af. Martin Krijgsman geeft aan dat diverse onderwerpen / thema's binnen de werkgroep

inmiddels een gepasseerd station zijn. We nemen knelpunten mee in de verschillenmatrix en leggen deze voor aan de raad. [REDACTED] geeft aan dat we te makkelijk omgaan met de verschillenmatrix. De insteek van de themasessie is om gezamenlijk “tot een nadere uitwerking van het ontwikkelingsplan te komen” (zie Plan van Aanpak, pag. 8). Er wordt nu nog geen eens de moeite genomen “om gezamenlijk tot een breed gedragen plan te komen waar voor iedere partij voldoende draagvlak is.” (doelstelling van de werkgroep, Plan van Aanpak, zie pag. 5).

Eric Jongen vervolgt zijn verhaal met een toelichting op de inpassing van het verkeer en parkeren. [REDACTED] verwijst naar de brief van het college van B&W d.d. 21 april 2021 waarin het volgende staat beschreven “een kwalitatief hoogwaardige parkeeroplossing; parkeren wordt voor circa 2/3 uit het zicht tussen / onder de nieuwbouw opgelost. Dit ziet hij nu namelijk niet terug komen in de tekening van de terreininrichting. Daarnaast vraagt hij of er een tekening kan komen van (half) verdiept parkeren in het maaiveld. Martin Krijgsman geeft aan dat er bij de belanghebbenden de behoefte bestaat aan een parkeergarage. Ton Jansen licht toe wat de financiële haalbaarheid van de parkeeroplossing is en geeft aan dat dit lastig blijft. Dit wordt tijdens het bestuurlijk overleg, tussen de gemeente en Habion, op 1 december verder besproken. Het verdiept parkeren in het maaiveld is, volgens Habion, nu niet aan de orde. Martin Krijgsman geeft aan dat hij de “financiële onderbouwing” van Habion dan wel op tafel wil hebben met name ook handig om te hebben tijdens het gesprek met de portefeuillehouder.

Het thema verkeer en parkeren wordt vervolgd met de opmerkingen en vragen van [REDACTED] uit haar mail van 10 november jl. De cijfers van het CROW kunnen worden aangeleverd. [REDACTED] geeft aan dat er een nieuwe (juiste) parkeerberekening moet komen. Het blijkt dat de input voor de parkeerberekeningen, in relatie tot de doelgroepen nog eens goed bekeken moet worden. [REDACTED] merkt op dat één van de benodigde stukken voor deze themasessie is “rapport toekomstige bewoners, indeling naar leeftijdscategorie. Martin Krijgsman haakt hier op in en vraagt Habion welk programma er nu komt en of dat klopt. De doelgroep is benodigd om zo ook de correcte parkeerberekening te kunnen maken (aantal parkeerplaatsen benodigd etc.). Het blijkt ook dat de aannames in aantallen per doelgroepen niet helemaal kloppend is. De term ‘aanleunwoning’ werkt verwarrend en komt uit de definities van het CROW. De termijn ‘aanleunwoning’ van het CROW sluit niet aan met de term die Ministerie van VWS hanteert. Het gaat hier feitelijk om de zorgwoningen met 24/7 zorg. Ton Hogendoorn geeft aan dat er een gesprek heeft plaatsgevonden met de wethouder domein zorg en domein ruimte, dat de ZNWV de beschikking krijgt over 60 appartementen waarin 24/7 zorg wordt verleent en dat de intramurale zorg in de communicatie wordt weggelaten. [REDACTED] vraagt waar die mensen dan zitten en geeft aan dat het “allemaal heel pijnlijk is”. [REDACTED] vraagt zich af hoe zorgpersoneel de mensen in de aanleun/zorg woningen kan bedienen als er wellicht geen parkeerplaats op het terrein zelf beschikbaar is? [REDACTED] vraagt wat intramurale zorg is? De bezoekerscapaciteit voor de aanleunwoningen blijkt niet accuraat en deze zal Willem van Blijderveen van een update voorzien. [REDACTED] vraagt zich af of er ook rekening gehouden wordt met het feit dat iedereen een eigen zorgpartij kan inschakelen. Willem van Blijderveen geeft aan dat dit voor de parkeernorm niet uit maakt. [REDACTED] maakt zich ernstig zorgen over het bezoekersparkeren dat deels buiten het terrein moet plaatsvinden. Martin Krijgsman geeft aan dat we “zeker niet aan de minimale kant van parkeren moeten gaan zitten.” Dit zal aldus Martin Krijgsman als knelpunt in de verschillenmatrix worden meegenomen. [REDACTED] merkt op dat juist het bezoek komt op de piekmomenten waarop P19 veelal vol staat. [REDACTED] vraagt waar alle bezoekers, visite en alle verschillende zorgmedewerkers kunnen parkeren. Willem van Blijderveen deelt de mening dat op delen van de week geen plek is op P19 (meestal vol). [REDACTED] hoe gaan we met deze piekmomenten om? Willem van Blijderveen geeft aan dat dit een lastige afweging is. Martin Krijgsman geeft aan dat het niet normaal is om pieken te dimensioneren. Willem van Blijderveen op basis van de huidige parkeerberekeningen zijn er tekorten, maar volgens parkeernorm CROW is er wel plek op P19. Martin Krijgsman op dit moment een tekort van ca. 35 parkeerplaatsen en kwantificeert dit als een consequentie van dit plan wat aan de gemeenteraad dient te worden voorgelegd. [REDACTED] reageert en vraagt waarom we dit “probleem” aan de gemeenteraad voorleggen?

█ benoemt dat er op dit moment illegaal wordt geparkeerd bij Randmeer (slagboom is dag en nacht open) en heeft berekend dat er in het gebied in de blauwe zone nu al sprake is van een overbelasting aan parkeerders met een vergunning. Het Kruithuis, Weidemeesterlaan, Harmonielaan en Wethouder Jansenlaan hebben totaal circa 190 blauwe zone parkeerplekken. Daarvoor zijn volgens het verstrekte overzicht 310 ontheffingen voor bewoners en werkenden verleend. De █ mist in het overzicht echter het aantal groene bezoekersontheffingen (ca. 80) die per adres uitgegeven zijn. Deze horen gewoon mee te tellen in de totalen. █ zodra er geen plek is op P19 "duiken" de auto's de buurt in. Willem van Blijderveen geeft aan dat er inderdaad veel ontheffingen in omloop zijn en dat de parkeerdruk hoog is, maar niet iedereen met zo'n ontheffing is op hetzelfde moment aanwezig. Soms staan er nog ontheffingen uit die al langdurig niet meer gebruikt worden. Het is volgens Willem van Blijderveen geen aanleiding om de parkeerbalans aan te passen, maar gaat wel als aandachtspunt mee in de verschillenmatrix. Martin Krijgsman merkt nog op dat de parkeerbalans moet worden voorzien van de effecten van de overbelasting, voor zowel de huidige parkeerdruk als de toekomstige parkeerdruk etc. De █ stelt voor om de ontheffingen op adres te zetten. Willem van Blijderveen geeft aan dat dit gemeentebreed onder de loep ligt. █ geeft aan dat niet alleen op basis van de CROW een parkeerberekening moet worden gemaakt en dat de actuele ervaring in het gebied anders is dan op schrift staat. Hij raadt aan om de deskundige eens polshoogte te komen nemen en verwijst nogmaals naar de foto's die zijn ingestuurd (gemaakt door █) waaruit blijkt dat er nu al op vele momenten geen plek meer is om je auto te parkeren.

█ vraagt zich af waarom er wordt afgeweken van de gemeentelijke parkeernorm/parkeerbeleid. Als er bijv. sprake is van een stedelijk gebied, gelden andere normen. Hierbij geldt: hoe stedelijker het gebied is, hoe lager de parkeernorm uitvalt. Echter, de realiteit vandaag de dag is iemand die in de stad woont heeft minimaal één auto. Hoezo afwijken, omdat het in de stad ligt? Willem van Blijderveen in 2013 is de parkeernormennota van de gemeente Harderwijk vastgesteld. Eén norm voor heel de gemeente. Martin Krijgsman vult aan het betreft een vastgesteld beleid, men kan wel afwijken, maar dat moet dan uitgelegd worden aan de gemeenteraad. █ merkt op dat de parkeernorm 2013 gedateerd is. In de periode 2010-2020 zijn we van 7,8 miljoen naar 8,8 miljoen auto's gegaan(!). █ geeft aan dat we moeten uitgaan van cijfers die gebaseerd zijn op oplevering bouw in 2025. Wat is dan de stijging? Hoe groeit dat? De toekomstige realiteit daar moet je mee rekenen. Kijk naar de demografische ontwikkelingen, prognose en gezondheidssituatie (mensen worden steeds ouder). █ vult aan als er nu al sprake is van een piek/overbelasting van parkeerplaatsen (op basis van parkeernormennota 2013 & CROW 2017) dan kunnen we toch concluderen dat de "toekomstverwachting" van CROW niet klopt. Als die nl. wel juist was dan hadden we vandaag de dag ook geen last van een vol P19, overbelasting parkeren in de buurt etc.

Over de interpretatie van de CROW- cijfers verschilt de gemeente met de inzichten vanuit de buurt. Martin Krijgsman geeft aan dat de gemeente eigen beleid heeft vastgesteld, maar dat het knelpunt in de verschillenmatrix wordt opgenomen. Wat betreft de verkeersgeneratie volgens het CROW en SWOV: het aantal motorvoertuigen is hier leidend in. █ vraagt zich af of die toename van 2% wel klopt. Willem van Blijderveen zal dit in een actualisatie meenemen. █ vraagt zich ook af of het aantal fietsers langs het Westeinde wel klopt. Willem van Blijderveen geeft aan dat de meting iets verderop bij de Smeepoortstraat gedaan is, onder de zelfde omstandigheden met fietsers aan één zijde. █ maakt zich zorgen om de verkeersveiligheid voor de fietsers, zij wil het niet op haar geweten hebben dat zij daar geen aandacht voor heeft gevraagd en vraagt de gemeente hier nog eens naar te kijken. Martin Krijgsman geeft aan dat te zullen doen. De berekeningen moeten gewoon kloppen, aldus █ (!) en het verleggen van het fietspad klopt niet. Fietsen aan de noordzijde van Randmeer is complex & straks wellicht nog complexer (en gevaarlijker) met een (extra) toe- en afrit.

4. Projectie oud over nieuw

█ wil graag stilstaan bij de vergelijking oude situatie over de nieuwe situatie. Zij maakt zich ernstig zorgen over het nieuwe gebouw tegenover de woningen aan de Harmonielaan gezien de hoogte ten opzichte van de huidige situatie en vraagt zich af of er nog iets met de positie en hoogte van het gebouw gedaan kan worden; het gebouw is “te massaal” wat zijn de mogelijkheden om het gebouw kleiner te maken zodat we er allemaal geen last van hebben?. Gert Peters (architect) geeft aan dat hier in de afgelopen maanden al uitvoerig over gesproken is en dat er voor nu geen mogelijkheden zijn om het plan hierop aan te passen. Martin Krijgsman geeft aan dat dit knelpunt onderdeel is van de verschillenmatrix. Eric Jongen geeft aan dat de afstand van de (hoek) Harmonielaan tot aan de beoogde (zorg)gebouw ca. 38 meter is. Ton Jansen geeft aan het gevoel van “de massaliteit” helemaal snapt. Ton Jansen en Mathijs van Beem geven aan dat er in het verleden meerdere studies gedaan zijn naar de stedenbouwkundige configuratie van de nieuwbouw. Dit model doet het minste pijn naar de omgeving toe, aldus Habion. Het is niet wenselijk om eindeloos te blijven doorpraten over diverse varianten. █ merkt op dat zij sinds maart 2021 is betrokken bij de werkgroep en dat er niets met haar bezwaarpunten wordt gedaan. Het plan is te massaal! █ geeft aan dat het niet het geval is dat de buurt achter het voorliggende model (model 5) staat(!), er onvoldoende draagvlak is en het plan te massaal is.

█ merkt nog op dat 180 eenheden teveel is op deze plek; max. 120 eenheden op deze plek is passend. De punten parkeren, toegankelijkheid, groenvoorziening, uitzicht (huidige en toekomstige) bewoners. Teveel woningen, op een te kleine plek. Al maanden leggen we dat aan de orde, met getallen van het aantal woningen wordt gerommeld. $87 + 21 = 108$ mensen (actueel), naar straks 160 á 170 woningen. Waar halen we al die senioren vandaan? Er ontstaan wrijvingen. Martin Krijgsman reageert er zijn verschillen van inzicht, parkeren is wel onduidelijkheid over en daar gaan we opnieuw mee aan de slag. Martin Krijgsman wil discussies niet opnieuw voeren. Matthijs van Beem vult aan alle studies die gedaan zijn, zijn professional (gemeente, welstand etc.). Willeke Jansen geeft aan dat wat onder spanning staat goed benoemd moet worden. █ geeft aan dat ook █ van meet af aan heeft aangegeven dat elk plan (ook de nieuwe modellen) “te massaal zijn voor deze plek”.

De werkgroep concludeert nog informatie te missen over het aantal parkeerplekken, een overzicht van de toekomstige bewoners / woningbouwprogramma, de toepassing van zonnepanelen i.c.m. parkeren en een onderbouwing van het bezoekersparkeren. Tot slot wordt aangegeven dat een geluidsberekening voor de gevelbelasting in de onderzoeken van het bestemmingsplan wordt meegenomen.

5. Nieuwsupdate Habion

Ton Jansen geeft vanuit Habion weer een nieuwsupdate. Het planmatig onderhoud Westeinde loopt en is met ca. 14 dagen gereed. Planmatig onderhoud van Meerstaete volgt en start op 11 januari en eindigt circa 22 februari. Het aanpassen van de badkamer en keuken neemt 3 dagen in beslag. De bewoners zijn inmiddels geïnformeerd. De keukens en badkamers worden aangepakt. Bewoners krijgen de gelegenheid om elders op de locatie te koken en te douchen. █ geeft aan dat de containers wederom in de weg van de fietsparkeerplek bij de entree staan. Het lijkt erop dat de plantenbakken zijn weggehaald. Ton Jansen zal hier actie op ondernemen.

Ton Jansen vraagt aan █ wat de achterliggende reden is van het krantenartikel dat rondgestuurd is. █ geeft aan dat de mensen in Hattem een soortgelijk wantrouwend proces ervaren (informatievoorziening, niet goed meegenomen, “blijven wantrouwen”, grootstedelijke plannen, hoogte, locatie, “gebouwen staan pal aan de weg” en ook de vraag “waarom geen parkeergarage?”). Ton Jansen geeft aan het jammer te vinden dat men dit zo ervaart. De overeenkomsten kloppen inderdaad wel redelijk. Ton Jansen stuurt nog een officiële reactie vanuit Habion op het krantenartikel.

6. Plan van Aanpak

Er wordt afgesproken dat het Plan van Aanpak (versie 17 november) vastgesteld wordt. De gemeente zal een vastgestelde versie rondsturen.

7. Beantwoording raadsvragen Gemeentebelang

█ heeft een opmerking op de beantwoording van vraag 3 uit de raadsvragen Gemeentebelang. Zij verbaast zich over het feit dat geschreven is dat het parkeren 'prima' opgelost kan worden en wil dat graag beter onderbouwd zien. Deze opmerking is inmiddels met de wethouder gedeeld en Willem van Blijderveen zal hier verder onderzoek naar doen. █ vindt dat de beantwoording van de vragen te rooskleurig beschreven wordt en dat men met een kluitje in het riet gestuurd wordt. Tot slot vraagt █, naar aanleiding van vraag 5, of er tijdens het bestuurlijke overleg van 1 december, tussen de gemeente en Habion, een verslag gemaakt kan worden (en ook verslagen van alle toekomstig overleggen inzake herontwikkeling Randmeer). Tim Nagtegaal geeft aan dat dit geregeld zal worden.

8. Verschillenmatrix

Martin Krijgsman licht de verschillenmatrix toe en omschrijft de bedoeling hiervan. Gezien de tijd is het nu niet de bedoeling om hier uitgebreid op in te gaan. Verzoek aan iedereen is om deze matrix voor 1 december aan te vullen, zodat we dit tijdens de volgende werkgroep kunnen bespreken en vaststellen. █ is positief over dit document, maar mist een kolom met de huidige situatie als nulmeting. Martin Krijgsman is hiermee akkoord. Een aangepast document zal zo snel mogelijk rondgestuurd worden om in te vullen.

9. Afsluiting

Martin Krijgsman sluit de vergadering met een korte rondvraag. Ton Jansen benadrukt vanuit Habion dat we de vaart er in moeten houden omdat er al minstens 100 mensen staan te trappelen om hier te komen wonen. Ook de gemeente wordt zo nu en dan gebeld door woningzoekenden. █ merkt op dat 100 woningen dan voldoende zijn. █ vraagt tot slot om een update van de besluitenlijst, een actualisatie van het grondgebruik n.a.v. het inrichtingsplan van Eric Jongen en vraagt naar de planschaderisico-analyse. Er wordt toegelicht dat die planschaderisico-analyse nog moet worden opgesteld en dat deze straks onderdeel is van de anterieure overeenkomst tussen de gemeente en Habion.

Er wordt afgesproken dat de volgende werkgroep op woensdagavond 15 december zal plaatsvinden. Het hangt af van de Covid-maatregelen of dit overleg fysiek of digitaal mogelijk is.

10. Actielijst uit deze vergadering

- Willem van Blijderveen zal zijn verkeerskundig onderzoek actualiseren en delen.
- Willem van Blijderveen deelt de relevante CROW- gegevens.
- De gemeente stuurt de aangepaste verschillenmatrix die voor 1 december ingevuld kan worden.
- De gemeente checkt of de output in het PvA onder 7.3 inmiddels voorhanden en compleet is.
- De gemeente stuurt het Plan van Aanpak met de status 'vastgesteld'.
- De gemeente maakt een verslag van het bestuurlijk overleg tussen de gemeente en Habion.
- Eric Jongen maakt een overzicht van het grondgebruik n.a.v. het inrichtingsplan.