MOERDIJK

Raadsvoorstel

Portefeuillehouder(s)	wethouder A.M.J. Dingemans Med wethouder C.J.A. van Dorst MBA
Datum commissiebehandeling Datum raadsbehandeling	7 september 2023 28 september 2023
Zaaknummer	914475
Onderwerp	Vervolg deelprojecten Gebiedsontwikkeling Zevenbergen Oost

Leeswijzer

"LET OP dit raadsvoorstel bevat een aantal bijlagen waar het college geheimhouding heeft opgelegd"

Gelet op de hoeveelheid beslispunten is ervoor gekozen ten aanzien van de beslispunten onder 1 de reguliere opzet van een raadsvoorstel te volgen. Hierin vindt u het overkoepelde voorstel voor Zevenbergen Oost inclusief financiële consequenties van alle beslispunten.

Voor de verschillende overige beslispunten, gekoppeld aan (een set van) deelprojecten is vervolgens in bijlage 2 tot en met 6 apart een toelichting gegeven. De bijlagen bij deze deelprojecten zijn eveneens aan deze bijlagen gevoegd. De nummering van de hoofdbijlagen correspondeert met het beslispunt.
Een overzicht van de bijlagen is aan het einde van het voorstel opgenomen.

Gevraagd Raadsbesluit

1. Algemeen

1.1 Akkoord gaan met de integrale gebiedsontwikkeling Zevenbergen Oost, sleutelproject binnen de Woondeal West Brabant West, met als doelstellingen:

a) Gefaseerde woningbouwontwikkeling (van minimaal 1.000 woningen).
b) De afronding van de gebiedsontsluitingsweg Zuidrand (Verlengde Zuidrand) inclusief Spoortunnel (Zuidrandtunnel).
c) Tweezijdige oriëntatie van het NS station Zevenbergen in samenhang met de langzaam verkeersverbinding bij het station (Stationstunnel) en transformatie van het gebied De Hil.

1.2 De gemeentelijke Projectexploitatie (PREX) Markvelden Noord, Verlengde Zuidrand en Zuid-randtunnel vast te stellen en op grond hiervan:

a) In te stemmen met het beschikbaar stellen van een krediet voor de woningbouwontwikkeling in het gebied Markvelden Noord (excl. 100 woningen uit Grex), het tracé Zuidrandtunnel, het tracé Verlengde Zuidrand van € 46,3 miljoen.
b) In te stemmen met de bijdragen vanuit de woningbouwontwikkeling van 1.000 woningen uit de diverse plandelen, de rijksbijdrage in het kader van de WBI, de

bijdrage vanuit de later op te stellen Grex en de inbrengwaarde gemeentelijke grond Afgebrande Hoef van € 17,8 miljoen en deze in te zetten als dekking van het onder 1.2 sub a gevraagde krediet.

c) De bijdrage in het tracé van de Zuidrandtunnel te activeren als 'eigendom van derden' en deze af te schrijven in een periode van 80 jaar.
d) De kapitaallasten van de netto investering van € 28,5 miljoen, t.w. € 1.270.000 op te vangen binnen de toekomstige sluitende meerjarenbegrotingen.

1.3 De kosten voor een goede borging op directieniveau van de gebiedsontwikkeling Zevenbergen Oost en andere strategische opgaven van € 128.000 vanaf 2024 te dekken uit de in de stelpost nieuw beleid opgenomen middelen van € 300.000 ten behoeve van 'op weg naar een ondernemende gemeente' en dit bedrag over te hevelen naar het budget van het domein Ondernemen en Leefomgeving.

2. Markvelden Noord, verlengde Zuidrand en Zuidrandtunnel

2.1 Kennis te nemen van de resultaten van de initiatieffase voor de delen Markvelden Noord, verlengde Zuidrand en Zuidrandtunnel en op basis daarvan de ontwerpfase te starten.

2.2 Het College opdracht geven een anterieure overeenkomst aan te gaan op basis van het hoofdlijnenakkoord voor Markvelden Noord.

2.3 Het College opdracht te verstrekken de Zuidrandtunnel verder uit te werken en de studiefase op te starten (conform proces Tunnelalliantie in samenwerking met Prorail).

3. Markvelden Zuid

3.1 Kennisnemen van de verworven grondposities in het deelproject Markvelden Zuid.

3.2 Voor het deelproject Markvelden Zuid de Ontwerpfase nog niet op te starten en de haalbaarheid verder in beeld te brengen door een ontwikkelstrategie en grondexploitatie op te stellen.

3.3 Een voorbereidingskrediet van € 100.000 ter beschikking te stellen voor het opstellen van de ontwikkelstrategie, grondexploitatie en nadere stedenbouwkundige uitwerking van het deelproject Markvelden Zuid.

3.4 De algemene reserve aan te wenden tot een bedrag van € 100.000 ter dekking van de onder sub. 3.3 genoemde éénmalige kosten.

4. Markzoom

4.1 Een krediet van € 50.000 ter beschikking stellen voor de verdere uitwerking van de planvorming voor dit deel.

4.2 De algemene reserve aan te wenden tot een bedrag van € 50.000 ter dekking van de onder sub. 4.1 genoemde éénmalige kosten.

4.3 Kennisnemen van de verworven grondposities in het deelproject Markzoom.

5. De Hil/Stationsgebied/Stationstunnel

5.1. Het rapport OV-knoop Stationsgebied Zevenbergen, bouwstenen voor gebiedsvisie De Hil vast te stellen en te hanteren als vertrekpunt voor de initiatieffase voor het gebied De Hil en Stationgebied.

5.2 De variant 2 (subvariant 2.2 enkele toerit zuidzijde), uit de variantenstudie Stationstunnel van Witteveen+Bos in te zetten als voorkeursvariant in de integrale gebiedsvisie.

5.3 Het College opdracht te verstrekken de ontwikkeling van de OV knoop en gebied De Hil ter hand te nemen en de bouwstenen uit te werken tot een integrale gebiedsvisie met participatie van stakeholders in de omgeving waarbij de haalbaarheid in beeld wordt gebracht (maatschappelijk, planologisch/milieutechnisch en financieel).

5.4 Het college opdracht te geven te onderzoeken hoe de infrastructurele ingrepen op en rondom het station (Stationsgebied) medegefinancierd kunnen worden door het rijk (ministeries/ NS / Prorail), provincie en/of andere partijen en de benodigde lobby op te zetten.

5.5 Bereidheid uit te spreken om in te staan voor het resterende investeringsbedrag in de Stationstunnel, in aanvulling op de reeds toegekende BO-MIRT subsidie van € 10 miljoen excl. BTW). Definitieve besluitvorming vindt plaats na afronding van de initiatieffase (indicatief eind 2024).

5.6 Een krediet van € 600.000 ter beschikking te stellen voor het ontwikkelen van een integrale gebiedsvisie en business case van dit plandeel (De Hil, Stationsgebied, Stationstunnel).

5.7 De algemene reserve aan te wenden tot een bedrag van € 600.000 ter dekking van de onder sub. 5.6 genoemde éénmalige kosten.

5.8 Kennisnemen van de verworven grondposities in het deelprojecten De Hil, Stationsgebied en Stationstunnel.

6. Zwaneveld en Rotonde Oostrand

6.1 Voor het deelproject Zwaneveld de Ontwerpfase nog niet te starten en de haalbaarheid verder in beeld te brengen en daarbij nader te verkennen of de woningbouw in het deelproject Zwaneveld in een latere fase in ontwikkeling kan worden genomen.

Samenvatting

De gemeente Moerdijk heeft een forse woningbouwopgave om op korte en langere termijn in voldoende mate in betaalbare huisvesting te voorzien. Om tijdig aan de behoefte te kunnen voldoen is daarbij in 2021 de keuze gemaakt om de integrale gebiedsontwikkeling Zevenbergen Oost versneld op te pakken en daarin minimaal 1000 woningen te gaan realiseren.

Daarnaast heeft de gebiedsontwikkeling Zevenbergen Oost tot doel te komen tot de afronding van de gebiedsontsluitingsweg Zuidrand (door middel van de aanleg van de Verlengde Zuidrand inclusief Spoortunnel (Zuidrandtunnel).

Als laatste moet de gebiedsontwikkeling een tweezijdige oriëntatie van het NS station Zevenbergen in samenhang met de langzaam verkeersverbinding bij het station (Stationstunnel) en transformatie van het gebied De Hil mogelijk maken.

Het koepelproject Zevenbergen Oost bestaat uit vijf projectdelen met een woningbouw component en uit vijf infrastructuurprojecten. Deze projecten bevinden zich niet allemaal in een dezelfde fase. Voor de delen Markvelden Noord, Verlengde Zuidrand en Zuidrandtunnel zijn de ruimtelijke, financiële en maatschappelijk haalbaarheid in beeld gebracht en wordt aan de Raad voorgesteld deze ontwikkelingen daadwerkelijk in gang te zetten. De kosten van de infrastructuur en woningbouwprojecten bedraagt circa € 38 miljoen. Daarnaast moet vanwege het feit dat deze pas verder in de tijd worden gerealiseerd rekening worden gehouden met een prijsstijging. Deze wordt met de kennis van nu ingeschat op ruim € 8 miljoen. Daardoor is sprake van een totale kostenpost van ruim € 46 miljoen. Een deel van deze kosten kunnen worden gedekt door de woningbouwontwikkelingen en subsidies. Het resterende deel van circa € 28 miljoen dient aangevuld te worden.

Voor de andere deelprojecten, waaronder rond het Station (Stationsomgeving en De Hil) wordt voorgesteld samen met partijen een gebiedsvisie op te stellen. Er zijn daarvoor al bouwstenen, eerste ideeën opgesteld.

Voor de andere deelprojecten Markzoom, Markvelden Zuid en Zwaneveld (inclusief rotonde Oostrand) wordt voorgesteld de haalbaarheid nader in beeld te brengen.

Inleiding

Aanleiding

Rijk, provincie en gemeente staan voor een forse woningbouwopgave om op korte en langere termijn in voldoende mate in (betaalbare) huisvesting te voorzien voor de diverse doelgroepen. In Moerdijk is die opgave extra groot, door de combinatie van de opgave om te bouwen voor eigen inwoners en woningen te bouwen vanwege onze positie als werkgelegenheidsgemeente. Het realiseren van deze opgave draagt in belangrijke mate bij aan de gemeentelijke ambitie om te groeien naar >40.000 inwoners.

Concreet hebben we tot en met 2030 in ieder geval een opgave tot het bouwen van circa 2700 woningen. Opgebouwd uit de reguliere vraag (gebaseerd op de provinciale prognose) én de vraag vanuit de komst van het Logistiek Park Moerdijk (LPM). Ons Woningbehoefteonderzoek bevestigt dit en schat de extra vraag in tussen de 900 en 1150 woningen. Het definitieve groene licht voor het LPM en het daarover gesloten bestuursakkoord met Rijk en provincie uit 2009, in combinatie met dit Woningbehoefteonderzoek, was aanleiding om ons woningbouwprogramma medio 2021 tegen het licht te houden en de projectportefeuille te herprioriteren.

Om tijdig aan de behoefte te kunnen voldoen is daarbij in 2021 de keuze gemaakt om de integrale gebiedsontwikkeling Zevenbergen Oost versneld op te pakken en daarin minimaal 1000 woningen te gaan realiseren. Met deze ontwikkeling kan een forse inhaalslag gemaakt worden in het aanbod van betaalbare koop- en huurwoningen. De afgelopen periode is door gemeentelijke projectteams en onze partners intensief gewerkt aan de planontwikkeling. Daarbij is als gemeente, in lijn met het coalitieakkoord en bijvoorbeeld ook de nieuwe Nota Grondbeleid, actief gebruik gemaakt van het instrumentarium grondbeleid (Wvg, strategische verwervingen) om te versnellen en grip op de ontwikkeling te vergroten. De gebiedsontwikkeling is nu op het punt gekomen dat besluitvorming door uw raad over het vervolg aan de orde is.

Integrale gebiedsontwikkeling

Zevenbergen Oost is de verzamelnaam voor de brede gebiedsontwikkeling ten zuiden en oosten van het centrum van Zevenbergen. De beoogde woningbouwontwikkeling is onlosmakelijk verbonden met de infrastructurele opgave om de ontsluitingsstructuur in en om Zevenbergen te gaan realiseren die reeds in de gemeentelijke Structuurvisie in 2011 is opgenomen, en ook in de nieuwe Omgevingsvisie wordt bestendigd.

Gedurende de planontwikkeling is bovendien het belang van de herontwikkeling van de Stationsomgeving in combinatie met bedrijventerrein De Hil toegenomen. De tweezijdige ontwikkeling van het sprinterstation Zevenbergen NS biedt de kans om de verbinding tussen de nieuwe woonwijken en de rest van Zevenbergen te maken én om in het belang van Zevenbergen en ook de rest van de gemeente het station als knooppunt voor OV op te waarderen.

De gebiedsontwikkeling bestaat uit 5 projectdelen met een woningbouw component en uit 5 infrastructuurprojecten.



5 Woningbouwprojecten	Aantal	Rol gemeente	Planning	Besluit over fase
Markvelden Noord	450	facilitair én actief	2025 - 2028	Initiatief-> ontwerp
Markvelden Zuid	Ca. 350	actief	flexibel	Initiatief
De Hil	Mogelijk 150	actief	2026 e.v.	Intake-> initiatief
Zwaneveld	onbekend	onbekend	flexibel	Initiatief
Markzoom*	Max. 50	facilitair	2026 e.v.	Initiatief

*Bijzonder deelproject ten zuiden van de verlengde Zuidrand waar (maximaal) 50 woningen worden gerealiseerd als hulpmiddel om andere doelstellingen op het gebied van water(berging), natuurontwikkeling en recreatie te kunnen realiseren.

5 Infrastructuurprojecten	Kosten*	Rol gemeente	Planning	Besluit over fase
Verlengde Zuidrand	€ 9,1 miljoen**	actief	2025 - 2026	Initiatief-> ontwerp
Zuidrandtunnel	€ 26.7 miljoen	actief/ Tunnelalliantie	2027 - 2028	Initiatief-> ontwerp
Stationstunnel	€ 20,1 miljoen	actief	2029	Initiatief
Stationsomgeving	Onbekend	onbekend	flexibel	Intake-> initiatief
Rotonde Oostrand	€ 1,6 miljoen	onbekend	flexibel	Initiatief

*Kosten prijspeil 2023 inclusief organisatorische kosten

**Inclusief vastgoedkosten

Het accent van de besluitvormig ligt op de deelprojecten Markvelden Noord, Verlengde Zuidrand en Zuidrandtunnel, de beslispunten hiervan worden in Bijlage 2 nader toegelicht. De financiële consequenties zijn in dit voorstel opgenomen.



Samenhang

Alle projectonderdelen hebben raakvlakken met elkaar. Daarnaast loopt de fasering van de verschillende projectonderdelen uiteen in tijd.

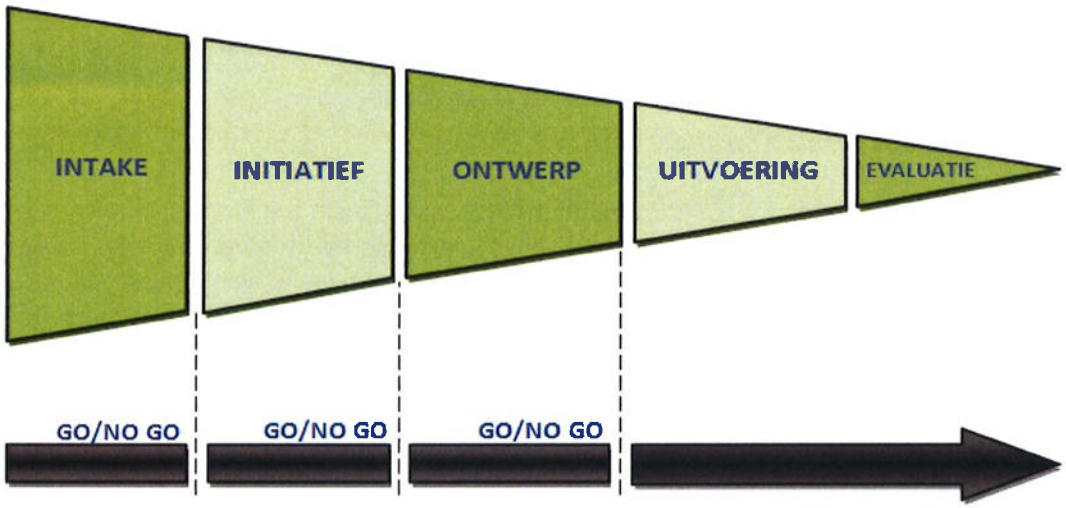
Het project zal tenminste een periode van 10 jaar, maar meer waarschijnlijk 15 jaar of langer lopen.

Voor de eerste 1000 woningen (tot 2032) zijn afspraken gemaakt met de collega-gemeenten in het kader van regionale afstemming. In het Raadsvoorstel van februari 2022 over de start van de initiatieffase was al opgemerkt dat gelet op de omvang van het plangebied en het aantal voorziene woningen dat de gemiddelde woningdichtheid (per ha) aan de lage kant

was. Het totale gebied biedt dan ook ruimte aan meer woningen of anders gezegd bepaalde delen zullen in de planperiode wellicht niet ontwikkeld worden.

Dit is een voordeel gebleken in de planontwikkeling tot nu toe: er kon daardoor gevarieerd worden in de fasering van en aantallen in de verschillende projectdelen.

In de nieuwe Omgevingsvisie wordt uiteindelijk wel woningbouw in het totale gebied binnen de randwegen beoogd, maar voor de eerste 10 jaar (eerste 1000 woningen) is niet het gehele gebied benodigd. Qua ontwikkelstrategie is flexibiliteit in het vervolg van de gebiedsontwikkeling nog steeds mogelijk én wenselijk, dit kan door de fasering en aantallen aan te kunnen passen. In het gebied Markvelden Zuid zijn vooralsnog circa 350 woningen gepland. Het aantal in het gebied Zwaneveld is nog onbekend en afhankelijk van de ontwikkeling van de overige projectonderdelen.



De initiatieffase wordt afgerond en daarmee zal gestart worden met een bestemmingsplan voor het plandeel Markvelden Noord en de infraprojecten Verlengde Zuidrand en Zuidrandtunnel. Daarnaast wordt de initiatieffase gestart van de Stationsomgeving en De Hil. De deelprojecten Zwaneveld, Markvelden Zuid en Markzoom zaten al initiatieffase en blijven daarin. Voor het geheel aan opgaven wordt een projectorganisatie aangesteld.

Elk van de gebieden en deelprojecten kent hun eigen dynamiek. Voor elk van de samenhangende projectonderdelen zijn beslispunten geformuleerd. Deze zijn nader toegelicht in aparte bijlagen behorend bij dit voorstel. Er zijn echter ook een aantal algemene uitgangspunten die gelijk zijn voor alle projectonderdelen.

Visie op Hoofdlijnen als uitgangspunt

Leidend voor de planontwikkeling is de vastgestelde Visie op hoofdlijnen (bijlage 1.3). Enkele belangrijke uitgangspunten zijn hieronder weergeven. Deze uitgangspunten zijn nog steeds van toepassing (tenzij anders aangegeven in dit voorstel).

In de visie op hoofdlijnen is het programma weergegeven:

- 25% tot 30% sociale woningbouw (we gaan inmiddels uit van 30%)
- 10% middenhuur
- 25% goedkope en middeldure koop (tot € 355.000,- V.O.N. peildatum 2023)
- 35% dure koop (> € 355.000,- V.O.N. peildatum 2023)

Onze corporatie Woonkwartier heeft zich (in principe) bereid verklaard de gehele opgave voor sociale woningbouw + middenhuur te realiseren en is daarmee een belangrijke partner in deze ontwikkeling. Zelfbewoningsplicht voor de koopwoningen is het uitgangspunt.

De aantallen woningen per deelproject zijn indicatief en kunnen variëren.

In de visie op hoofdlijnen is ruimte voor maatschappelijke functies opgenomen. Ondertussen is meer geconcretiseerd welke opgave in Zevenbergen Oost er ligt. Een kindcentrum en/of verplaatsing van andere maatschappelijke functies is niet aan de orde. Er zal alleen ruimte worden gereserveerd voor een medisch centrum van circa 400m2. Hiervoor hebben zich overigens al geïnteresseerden gemeld. Deze voorziening is opgenomen in het stedenbouwkundig ontwerp van deelproject Markvelden Noord. In de visie op Hoofdlijnen hadden we al aangegeven geen nieuwe supermarkt te realiseren in Zevenbergen Oost. We kiezen ervoor om in te zetten op een sterk centrum met detailhandelsfuncties en supermarkten.

Voor elke woning planten we 3 solitaire bomen in en in de nabijheid van de ontwikkeling en alle schuren in de wijk worden uitgerust met groene daken.

Grondeigendommen en fasering

Markvelden Noord (350 woningen) - facilitair

De benodigde gronden in dit plangebied zijn ondertussen verworven door de marktpartijen waar een hoofdlijnenakkoord mee wordt afgesloten voor deelproject 'Markvelden Noord' en daarmee wordt contractueel en kostenverhaalstechnisch de realisatie van 350 woningen verzekerd. Het College is dan ook bereid voor specifiek deze percelen een ontheffing Wvg te verlenen, vanwege de borging van afspraken in dat hoofdlijnenakkoord.

Met deze marktpartijen zal vervolgens een anterieure overeenkomst worden gesloten nog voordat het ontwerp bestemmingsplan ter visie gaat.

Markvelden Noord (100 woningen)- actief

Daarnaast heeft de gemeente onlangs meerdere substantiële strategische verwervingen gedaan in het plangebied (zowel in De Hil als in Markvelden). Allen met als doel de gebiedsontwikkeling in meest brede zin mogelijk te maken en te versnellen binnen passende financiële kaders en planningen. Dus ten behoeve van woningbouw en gebiedsontsluiting, maar tevens ook ten behoeve van de realisatie van de Verlengde Zuidrand en de Zuidrandtunnel. Door deze verwervingen ontstaat er ook ruimte om in de eerste fase van planontwikkeling 100 woningen toe te voegen aan het gebied Markvelden Noord waarbij de gemeente een actieve en risicodragende ontwikkelrol zal nemen.

De Hil (mogelijk 150 woningen, maar nog nader uit te werken en te bepalen)

In het gebied De Hil zijn door de gemeente eveneens gronden verworven. Prorail bezit daarnaast gronden aansluitend aan het spoor. De combinatie van deze gronden maakt het mogelijk ook daadwerkelijk te komen tot een tweezijdige stationsoriëntatie.

Zwaneveld

Binnen Zwaneveld zijn de grondeigendommen nog niet geheel in eigendom van gemeente en/of marktpartijen. Het is partijen en ook de gemeente niet gelukt om tot overeenstemming met de eigenaren van percelen te komen. Een bijzondere grondeigenaar is de provincie Noord-Brabant. Diverse gesprekken tussen gemeente en Provincie hebben nog niet geleid tot een overeenstemming over een aankoop door gemeenten en/of marktpartijen.

De intentieovereenkomst met het consortium Zwaneveld is wel verlengd om gezamenlijk de haalbaarheid van (delen van) dit gebied verder te onderzoeken.

Wvg en vervolg

Op een groot deel van de gronden in het totale plangebied is in de loop van 2021 een gemeentelijk voorkeursrecht (Wvg) gevestigd. Door het bestemmingsplan voor Markvelden Noord, Verlengde Randweg en Randwegtunnel kan de Wvg voor deze delen in stand worden gehouden (daar waar nog nodig). Voor andere gebiedsdelen (bijvoorbeeld het gebiedsdeel Zwaneveld) zou het kunnen dat de Wvg op 6 september 2024 zal vervallen. Door de ontwikkeling (en fasering) daarop aan te passen hoeven de doelstellingen van het project hierdoor echter geen gevaar te lopen. Het zou dan kunnen betekenen dat deze delen pas aan het einde (ná 2032) of wellicht zelfs helemaal niet gebruikt gaan worden ten behoeve van deze gebiedsontwikkeling. Met de set besluiten uit dit voorstel kan nu in ieder geval een adequate start worden gemaakt met de gebiedsontwikkeling Zevenbergen Oost.

Geheime bijlagen

Enkele bijlagen bevatten gegevens die de financiële en/of economische belangen van de gemeente kunnen schaden en zijn om die reden geheim (artikel 5.1 tweede lid Wet open overheid (Woo). Deze kunnen de (onderhandelings)positie van de gemeente ondermijnen. Hieronder zijn ook de ramingen begrepen omdat bij een aanbesteding inschrijvers kennis kunnen verkrijgen over de aannames en onderverdeling van de diverse kostenposten.

Belang

Woningbouw in Zevenbergen is geen doel op zich, maar een middel om niet alleen Zevenbergen maar ook de rest van onze gemeente vitaal te houden. Door het behouden en aantrekken van inwoners, verbeteren van de bereikbaarheid, recreatieve mogelijkheden en de kwaliteit van ons landschap te vergroten en te bezien waar we het draagvlak voor voorzieningen kunnen vergroten en mogelijk zelfs voorzieningen kunnen uitbouwen. Ook onze andere kernen profiteren van een sterk voorzieningenaanbod, bijvoorbeeld op het gebied van zorg, onderwijs en een veilige en verbeterde bereikbaarheid (OV). Zevenbergen Oost is een belangrijk project in de totale gemeentelijke woningbouwopgave van 2700 woningen tot 2032.

Centrale vraag

Is de gemeente bereid de vervolgfasen van de gebiedsontwikkeling Zevenbergen Oost inclusief bijhorende infra en hiervoor (gefaseerd) verschillende projectfasen op te starten?

Beoogd maatschappelijk resultaat

a) Gefaseerde woningbouwontwikkeling (van minimaal 1000 woningen, waarvan 65% betaalbaar).
b) De aanleg van de gebiedsontsluitingsweg Zuidrand (Verlengde Zuidrand) inclusief Spoortunnel (Zuidrandtunnel) ter ontlasting van diverse wegen in het centrum van Zevenbergen en ter verbetering van de verkeersveiligheid.
c) Tweezijdige oriëntatie van het NS station Zevenbergen in samenhang met de langzaam verkeersverbinding in de stationsomgeving (Stationstunnel) en transformatie van het gebied De Hil ter verbetering van de verkeersveiligheid en verbeterde bereikbaarheid (OV knooppunt).

Kaders

- Startdocument Zevenbergen Oost, inclusief Visie op hoofdlijnen, vastgesteld door de gemeenteraad op 3 februari 2022.
- Meerjarenbegroting Moerdijk 2023-2026.
- Woondeal West Brabant West 2023.
- Structuurvisie Moerdijk 2030 uit 2011 én Ontwerp Omgevingsvisie Moerdijk 2040 uit 2023.
- Raadsbesluit tot vestiging van het voorkeursrecht gemeenten d.d. 6 september 2021 én 3 februari 2022.
- Raadbesluit versnelling planologie Zevenbergen Oost d.d. 3 maart 2023.

Argumenten

Pro

- De ontwikkeling geeft de komende jaren de ruimte voor een gefaseerde woningbouwontwikkeling van 1000 woningen (waarvan 65% betaalbaar). Er is zelfs ruimte voor meer woningen, deze zouden eventueel na 2032 gerealiseerd kunnen worden.
- Niet alleen kwantitatief, maar ook kwalitatief kan hiermee een forse inhaalslag gemaakt worden door het toevoegen van betaalbare woningen (in een combinatie van koop en huur) aan de woningvoorraad. Daarnaast ontstaat er door deze nieuwbouw ook doorstroming in de bestaande woningvoorraad.
- De ontwikkeling biedt de kans om de gebiedsontsluitingsweg Zuidrand af te ronden door middel van de verlengde Zuidrand en daarmee de verkeersdruk in het centrum van Zevenbergen te verminderen.
- Doordat sprake is van een gecombineerde gebiedsontwikkeling met woningbouw is het mogelijk kostendragers te organiseren (bijdrage uit de woningbouw én WoningbouwImpuls). Dit is bij een 'los' infraproject niet mogelijk.

Contra

- De kosten voor de infrastructurele maatregelen (Zuidrandtunnel en Verlengde Zuidrand) kunnen slechts deels gedekt worden uit de woningbouwontwikkeling en/of subsidies. Er is sprake van een substantiële gemeentelijke bijdrage. Deze infrastructuur beogen we echter ook zonder woningbouw. De dekking die nu mogelijk is uit de ontwikkeling en subsidies zijn in die zin eerder een plus.
- De looptijd van het project is dermate lang dat over projectonderdelen in de toekomst op dit moment nog geen zekerheid bestaat.

Alternatieven

- Andere locaties zoeken waarvoor geen grote infrastructurele maatregelen nodig zijn. Dit lijkt echter niet erg opportuun. Alternatieven met instandhouding van alle geformuleerde doelen zijn er niet.
- Niet aanleggen van de Zuidrandtunnel. Ook het effect van het niet aanleggen van de Zuidrandtunnel zijn in beeld gebracht in een aanvullend onderzoek. Als gevolg van het niet realiseren van deze tunnel neemt het aantal gemotoriseerde verkeersbewegingen op wegvakken toe waar dit niet wenselijk is in verband met de ligging van diverse functies, oversteekvoorzieningen en school-thuis routes. Daarnaast zorgt het

aanbrengen van de knip voor een toename van het aantal verkeersbewegingen op de spoorwegovergang Hazeldonkse Zandweg.

Participatie/Maatschappelijk draagvlak

Voor de ontwikkeling Zevenbergen Oost is een klankbordgroep samengesteld. Deze klankbordgroep bestaat uit omwonenden vanuit verschillende delen rondom het plangebied (De Hil, Hazeldonkse Zandweg/Sint Josephplein/Sint Josephstraat/Bosselaar Zuid) alsmede vertegenwoordigers vanuit de Stadstafel, landbouw, jongeren en senioren.

Voor het plan inzake Markvelden Noord, Verlengde Zuidrand en Zuidrandtunnel zal na besluitvorming in oktober een informatieavond worden georganiseerd. Dit is nog voorafgaand aan de ter visie legging van het ontwerp bestemmingsplan.

In het gebied De Hil zijn alle bewoners en ondernemers per brief geïnformeerd over de eerste ruimtelijke verkenning die heeft plaatsgevonden. Voorafgaand aan de besluitvormig in deze Raad zijn de bewoners door middel van een informatieavond (30 augustus) op de hoogte gesteld van de resultaten, de te nemen vervolgstappen en hoe zij daar een rol in kunnen spelen.

Projectorganisatie

De gebiedsontwikkeling Zevenbergen Oost telt tien deelprojecten waarvan er drie op korte termijn starten. Dit zijn Markvelden Noord, Verlengde Zuidrand en de Zuidrandtunnel.

Binnen de deelprojecten zijn drie categorieën te onderscheiden:

- Woningbouw waar de gemeente een facilitaire rol speelt
- Woningbouw waar de gemeente een actieve rol speelt
- Infrastructuurprojecten

De gemeente zal een facilitaire rol vervullen voor de ontwikkeling van Markvelden Noord (fase 1a 350 woningen). Dit betekent dat de ontwikkeling voor rekening en risico van de marktpartijen wordt ontwikkeld. De gemeente toets en beoordeeld.

Voor een deel van de ontwikkeling van Markvelden Noord Fase 1 b (100 woningen) zal de gemeente (als gevolg van het innemen van een grondpositie) een actieve(re) rol innemen. De exacte invulling daarvan dient nog te worden uitgewerkt. Een rol waarbij de gronden op de markt worden gezet in de huidige staat door middel van een tender of een rol waarbij de gemeente bouwrijpe grond levert na het doorlopen van een tender (bouwenveloppes). In beide gevallen betekent dit dat er meer sturing mogelijk is, maar ook meer risico wordt genomen.

De gemeente is verantwoordelijk voor de aanleg van de Verlengde Zuidrand en Zuidrandtunnel. De aanleg van de Zuidrandtunnel vindt plaats via de aanpak van een Tunnelalliantie.

De Tunnelalliantie is een ketensamenwerking tussen de gemeente, Prorail en een specifiek erkende aannemer. De tunnelalliantie is ontwikkeld voor het realiseren van spooronderdoorgangen. De tunnelalliantie is gericht op meer kwaliteit en betrouwbaarheid. Dit leidt tot minder faalkosten, efficiënter werken en lagere kosten. Binnen de tunnelalliantie is Prorail opdrachtnemer van de gemeente en verantwoordelijk voor het (technisch) ontwerp en contracteren van de aannemer.

De Tunnelalliantie aanpak bestaat uit 4 fasen:
- Vooronderzoeksfase (Gemeente Moerdijk in de lead) = Haalbaarheidsonderzoek
- Studiefase (Gemeente Moerdijk in de lead)
- Contractfase (Prorail in de lead)
- Uitvoeringsfase (Prorail in de lead)

De vooronderzoeksfase voor de Zuidrandtunnel is afgerond (bijlagen 2.5/2.6) en na het besluit van de raad wordt de studiefase opgestart.
De gemeente is als opdrachtgever verantwoordelijk voor het overdrachtsdossier vanuit de studiefase dat Prorail nodig heeft om tot uitwerking van de plannen, het contract en realisatie over te gaan. Gedurende de vervolgfasen ligt de regie bij Prorail en fungeert de gemeente als opdrachtgever en bewaakt voortgang, kosten, raakvlakken etc. De gemeente houdt gedurende het project de financiële verantwoordelijkheid.

Organisatie deelprojecten
Uitgangspunt voor elk deelproject is het projectproduct met een specifieke scope, afbakening, planning, specialismen. Het projectproduct is de verantwoordelijkheid van de projectteams.

De projectteams worden geleid door twee projectmanagers (woningbouw en infra) in de rol van opdrachtnemer. De structuur van de projecten is generiek, maar details en bezetting worden per project bepaald op basis van de opgaaf. De bemensing van de projectteams is een mix vanuit de ambtelijke organisatie en inhuur.

Gelet op het belang, de complexiteit en het risicoprofiel van deze opgave wordt de rol van ambtelijk opdrachtgever voor de totale gebiedsontwikkeling op directieniveau geborgd en verstevigd. Dit, in combinatie met de sturing op een aantal overige strategische opgaven, leidt tot een gewenste uitbreiding.

Kosten projectorganisatie

De kosten voor de projectorganisatie van Markvelden Noord, Zuidrandtunnel en Verlengde Zuidrand zijn meegenomen in de Prex (zie bijlage 1.1.). De kosten zijn ruim € 3,8 miljoen. Hierin is rekening gehouden met een kostenstijging van 2,5% per jaar. De organisatiekosten voor projectonderdelen die nog niet in de initiatieffase zijn hierin nog niet meegenomen. Bij elke fase wisseling zullen ook de kosten voor de projectorganisatie worden meegenomen en voorgelegd aan uw raad.

Uw raad wordt voorgesteld de kosten voor de ambtelijk opdrachtgever met ingang van 2024 te dekken uit de in de stelpost nieuw beleid opgenomen resterende middelen van € 128.000 en beschikbaar te stellen.

Financiële consequenties

Kosten

Een nadere toelichting op de kosten van de verschillende onderdelen is weergegeven in de bladen per beslispunt en zijn samengebracht in het totaal van de projectexploitatie Zevenbergen Oost (zie bijlage 1.1). De verschillende onderdelen (woningbouw en infra) kennen vervolgens hun eigen projectexploitatie (Prex) of grondexploitatie (Grex), afhankelijke van een faciliterende of actieve rol van de gemeente in het betreffende plandeel.

Samengevat levert dit het volgende beeld op uitgesplitst naar de verschillende onderdelen:

Overzicht kosten en opbrengsten deelprojecten gebiedsontwikkeling Zevenbergen *(bedragen x € 1 miljoen)*			
Onderdeel	kosten prijspeil 2023	Kosten-indexering tot moment van uitvoering	totaal kosten
Kosten			
Verlengde Zuidrand	€ 9,1	€ 1,0	€ 10,1
Zuidrandtunnel	€ 26,7	€ 6,8	€ 33,5
Groenbuffer	€ 1,2	€ 0,1	€ 1,3
Woningbouw Markvelden Noord facilitair	€ 0,6	€ 0,1	€ 0,7
Woningbouw Markvelden Noord actief	€ 0,6	€ 0,1	€ 0,7
Totaal kosten	€ 38,2	€ 8,1	€ 46,3
Opbrengsten			
Subsidie rijk WBI			€ 5,4
Bijdrage uit woningbouw (€ 11.000 per woning)			€ 11,0
Plankosten woningbouw Markvelden Noord actief			€ 0,7
Grondinbreng Afgebrande Hoef			€ 0,7
Totaal opbrengsten			€ 17,8
Resultaat			€ 28,5

In de kostenraming is naast de realisatiekosten van de Zuidrandtunnel en Verlengde Zuidrand rekening gehouden met de vastgoedkosten (aankoop grond) en met een investering in een langzaamverkeersverbinding naar De Hil (de kosten hiervan zitten in de kosten van de Verlengde Zuidrand in bovenstaand overzicht). Daarnaast is een groenbuffer voorzien (aankoop en inrichting) richting het spoor, deze kan gebruikt worden voor groen en waterberging ten behoeve van de door de gemeente zelf te ontwikkelen delen.

De totale kosten komen uit op een bedrag van afgerond € 46,3 miljoen, terwijl de totale opbrengsten worden berekend op € 17,8 miljoen. Per saldo resteert een tekort van € 28,5 miljoen. Hierin is rekening gehouden met een forse kostenindexering (van in totaal € 8,1 miljoen). Voor de infraprojecten is de eerste 2 jaar een index gehanteerd van 6% per jaar en voor de jaren daarna 4%. In de totale kosten is naast de kosten voor grondverwerving en infra ook rekening gehouden met de kosten van de projectorganisatie. De kosten van de projectorganisatie zijn geïndexeerd met 2,5% per jaar. De opbrengsten bestaan voornamelijk uit de bijdrage per te realiseren woning van € 11.000 en de rijksbijdrage Woningbouw Impuls € 5,4 miljoen.

In de projectexploitatie is rekening gehouden met een bedrag van € 681.000 voor plankosten ten behoeve van de bouw van 100 woningen in deelproject Markvelden Noord (1b), waarbij de gemeente de rol van ontwikkelende partij voor haar rekening neemt en een actieve rol heeft. Nadat voor dit plangebied een stedenbouwkundige opzet is uitgewerkt, zal op een later moment aan uw gemeenteraad een grondexploitatie worden aangeboden ter

vaststelling. Het genoemde bedrag aan plankosten zal onderdeel uitmaken van deze grondexploitatie en is derhalve in de tabel ook meegenomen als bijdrage vanuit de nog op te stellen grondexploitatie. Voor de nu voorliggende projectexploitatie heeft dit geen financiële consequenties. Verder is in de projectexploitatie ook rekening gehouden een (gemiddelde) bijdrage van € 11.000 per woning uit het gebied waar de gemeente zelf actief aan de slag gaat met de ontwikkeling. Dit bedrag is gelijk aan de bijdrage per woning uit het gebied waar door projectontwikkelaars woningen zullen worden gebouwd.

Verder wordt in de projectexploitatie de huidige ondergrond van de Afgebrande Hoef ingebracht tegen eenzelfde waarde per m2 als te verworven grond in het plangebied. Deze grond heeft op de gemeentelijke balans geen waarde. De technisch toegerekende waarde (€ 687.500) wordt hierdoor ook als opbrengst in het project gezien.

De bijdrage binnen de projectexploitatie van € 11.000 per woning is voor het totaal aantal te realiseren woningen (voor het gehele plangebied 1000 stuks) opgenomen. Dit omdat al deze te realiseren woningen profijt hebben van de inrichting van de openbare ruimte. Voor de deelprojecten De Hil en Markzoom zal een dergelijk bijdrage mogelijk lastig zijn gelet op de extra ruimtelijke opgave in dat gebied. Echter bevat het totale gebied ruimte voor meer woningen dan de 1000 waarmee (nu) in de opbrengsten is gerekend. Het profijt van deze woningen is onder andere gebaseerd op het principe dat nieuwbouwwijken een groter belang hebben bij deze infrastructurele ingrepen dan bestaande wijken.
De jaarlasten (kapitaallasten) zijn dus berekend op basis van het netto-investeringsbedrag. Conform ons Afschrijvings- en Waarderingsbeleid wordt de aanleg van de Verlengde Zuidrand en de groenbuffer in 25 jaar afgeschreven. De Zuidrandtunnel wordt in opdracht van ProRail aangelegd. ProRail berekent deze kosten door aan de gemeente. De kosten van de gemeente in deze investering worden technisch aangemerkt als een 'bijdrage aan activa in eigendom van derden'. In het Afschrijvings- en Waarderingsbeleid is bepaald dat dergelijke bijdrage niet wordt geactiveerd en dus in één keer als last worden genomen. Artikel 6 van de regeling biedt de mogelijkheid van het voorgenomen beleid af te wijken. Gelet op de omvang van de investering en omdat het niet duidelijk is of deze last in één keer genomen kan worden, wordt voorgesteld deze bijdrage te activeren. De afschrijvingstermijn voor een tunnel bedraagt 80 jaar. Hiermee rekening houdend worden de structurele jaarlasten van de nu gevraagde investeringskredieten € 1.270.000. Vanaf 2027 € 465.000 voor Verlengde Zuidrand en groenbuffer, aangevuld met een bedrag van € 805.000 vanaf 2029 voor de Zuidrandtunnel. Het totaalbedrag zal binnen een sluitende begroting moeten worden opgevangen.

<u>Onderdelen Stationstunnel, Stationsgebied, De Hil, Markvelden Zuid, Markzoom</u>
Voor deze onderdelen is de planvorming nog niet zover dat duidelijk is wat de financiële consequenties zullen zijn. Hiervoor zullen in de initiatieffase nog diverse onderzoeken moeten worden gedaan en zal voor het plandeel Stationstunnel, Stationsgebied en De Hil nog een integrale gebiedsvisie en businesscase moeten worden ontwikkeld. Aan het einde van de initiatieffase zullen wij de haalbaarheid voor deze onderdelen in beeld hebben. Deze voorbereidingskosten worden op dit moment geschat op een bedrag van in totaal € 750.000. Dit betreft een éénmalige investering. Evenals bij de onderzoeken e.d. tijdens de initiatieffase voor het woongebied Markvelden Noord en de infrastructuur kunnen deze voorbereidingskosten ten laste van de algemene reserve gebracht worden.

Voor een onderdeel van deze deeltrajecten is inmiddels wel een algemene indruk welke kosten hiermee gemoeid zijn, t.w. de Stationstunnel. De kosten zijn op basis van prijspeil 2023 berekend op € 20,1 miljoen. Rekening houdend met een kostenindexering naar

uitvoeringsjaar zal dit, op basis van de huidige inschattingen, een bedrag van € 25,4 miljoen vergen. Voor deze investering is inmiddels een rijksbijdrage toegezegd van € 10 miljoen. Op basis van deze gegevens bedraagt de binnen de gemeentelijke begroting te dekken investeringslast € 580.000. In dit raadsvoorstel wordt voor dit onderdeel nog geen definitief financieel besluit gevraagd. Dit wordt meegenomen bij de afronding van de initiatieffase voor de hier genoemde onderdelen.

Relatie met kadernota 2024-2027

In het raadsvoorstel bij de kadernota 2024-2027 (vastgesteld op 6 juli 2023) is ingegaan op de financiële doorwerking van plannen die in de jaren na 2027 op de planning staan. Aangegeven is dat vanaf 2028, op basis van de toen bekende gegevens, het structureel berekende begrotingstekort voor 2027 van € 1,5 miljoen (tekort kadernota € 835.000, effect kadervoorstellen gemeenteraad € 150.000 en effect meicirculaire 2023 € 500.000) verder zal oplopen met een bedrag van circa € 3,5 à € 4 miljoen. Hierbij was rekening gehouden met kapitaallasten vanuit de ontwikkeling Zevenbergen Oost (Verlengde Zuidrand, Zuidrandtunnel en Stationstunnel) die in de orde van grootte zouden liggen van € 750.000 – € 1.200.000.

Nu de cijfers voor de ontwikkeling van Zevenbergen Oost meer duiding krijgen, blijkt dat rekening gehouden moet worden met een jaarlijkse last, exclusief ontwikkeling Stationsgebied, De Hil, Zwaneveld en Markvelden Zuid, van € 1.850.000. Ten opzichte van de doorkijk in het raadsvoorstel bij de Kadernota betekent dit een hoger bedrag van € 650.000. Dit wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door de doorwerking van de toegepaste kostenontwikkeling naar uitvoeringsjaar. Vanaf 2028-2029 moet op basis van de huidige cijfers rekening gehouden worden met een vermoedelijke tekortsituatie in de structurele begrotingspositie van circa € 6,2 miljoen.

Zoals wij bij de kadernota 2024-2027 al aangaven, is er na 2025 een forse terugval van de inkomsten uit de algemene uitkering. Met deze terugval worden alle gemeenten geconfronteerd. Namens de gemeenten voert de VNG op dit moment met het rijk overleg om deze terugval tegen te gaan. Landelijk gaat het om een bedrag van circa € 3 miljard voor 2026. Het aandeel voor Moerdijk in dit bedrag zou uitkomen op circa € 5,5 miljoen. Of het rijk bereid is de gemeenten tegemoet te komen en zo ja in welke omvang is nu nog niet bekend. Wij volgen deze ontwikkeling nauwlettend. Lopende deze discussie zijn wij van mening dat wij niet op voorhand al onze ambities 'on-hold' moeten zetten.

Sturing op aantal strategische opgaven, waaronder gebiedsontwikkeling Zevenbergen *(besluit 1.3)*

In het onderdeel 'projectorganisatie' is aangegeven dat deze ontwikkeling samen met andere strategische opgaven vraagt om een goede borging op directieniveau. Dit past binnen de ontwikkeling naar de 'ondernemende gemeente'. In de stelpost nieuw beleid is hiervoor vanaf 2024 een structureel budget opgenomen van € 300.000. In mei jl. heeft uw raad al ingestemd met een structurele inzet voor deze ontwikkeling van € 172.000. Nu wordt het resterende bedrag van € 128.000 gevraagd. Technisch betekent dit een onttrekking aan de raming binnen de stelpost nieuw beleid en toevoeging aan het budget van het domein Onderneem en Leefomgeving. Dit onderdeel legt derhalve geen beslag op de begrotingsruimte in de toekomst.

Effecten voor exploitatie na realisering investering

Na realisering van de investeringen vloeien uit dit project ook structurele exploitatielasten en -baten. Bij de lasten kan gedacht worden aan lasten voor het beheer van de openbare

ruimte (wegen-, groenonderhoud, rioolbeheer e.d.). Exploitatiebaten betreft een verhoging van de algemene uitkering uit het gemeentefonds in verband met de toename van het aantal woonruimte en inwoners en hogere belastinginkomsten uit de OZB. Een specifieke berekening van deze nieuwe lasten en baten hebben we nu nog niet gemaakt voor het gebied Zevenbergen-Oost. Ook is het zo dat de lasten en baten fasegewijs zullen plaatsvinden. Op dit moment gaan we er van uit dat de extra lasten worden gecompenseerd door de extra baten.

Alternatief

Om de jaarlast van de investeringen die voortvloeien uit de Prex terug te dringen en als gevolg daarvan het toekomstig op dit moment verwachte structurele begrotingstekort te verlagen, zou geopteerd kunnen worden om de bijdrage aan activa in eigendom van derden in een keer (geheel of deels) als last te nemen. Deze activa betreft de kosten die gemoeid zijn met de aanleg van de Zuidrandtunnel (netto investeringsbedrag van € 21,2 miljoen) en mocht hier later toe besloten worden ook de Stationstunnel (netto investeringsbedrag van € 15,4 miljoen).

Een optie zou kunnen zijn om de komende jaren een reserve te gaan vormen, waaruit deze bijdrage kan worden voldaan. Voor een voeding van deze bestemmingsreserve kan o.a. gedacht worden aan:

- saldo positief jaarrekeningresultaat vanaf 2023
- afroming vrije ruimte binnen de algemene reserve
- (ged.) inzet reserve Ruimtelijke Ontwikkelingen
- (ged.) inzet reserve Bovenwijkse Voorzieningen

Het via een bestemmingsreserve in één keer nemen van (of een deel van) deze bijdrage aan derden betekent per inzet van € 10 miljoen een lagere structurele jaarlast € 375.000.

De komende periode zullen wij deze mogelijkheid verder verkennen en komen wij mogelijk met voorstellen hiervoor bij uw raad terug.

Weerstandsvermogen

Het betreft hier een omvangrijke gebiedsontwikkeling met een voor Moerdijkse begrippen grootschalige woningbouwopgave (ca. 1000 woningen) alsmede een forse infrastructurele opgave waaronder een gebiedsontsluitingsweg en 2 tunnels onder het spoor door. De ontwikkeling zal geschieden in meerdere fases en de gemeente acteert hier vanuit verschillende rollen zowel faciliterend als actief.

De 1e fase betreft circa 450 woningen, vanaf 2023. Hier is sprake van een faciliterende rol voor de realisering van circa 350 woningen, waarbij de gemeente aan de lat staat voor de planologie en ontwikkelaar zowel de grondexploitatie voert als de verdere ontwikkel- en afzetrisico's op zich neemt. Voor de andere circa 100 woningen (binnen datzelfde Bestemmingsplan) heeft de gemeente medio 2023 (strategisch) grond aangekocht en zal de gemeente waarschijnlijk zelf de grondexploitatie voeren (bouw/woonrijp maken en verkoop).

Naast het risico van de aankoop zijn daar waar we als gemeente de faciliterende rol vervullen vooralsnog weinig echte ontwikkelrisico's gemoeid. Met betrekking tot de circa 100 woningen kan het risico, zeker als we zelf als ontwikkelaar gaan optreden hoger zijn. Ook zijn de gecontracteerde, maar bovenal toekomstig geraamde afdrachten (inkomsten/dekking voor de gemeente) van de nu nog niet concrete vervolgfases (Markvelden Zuid, Zwaneveld, maar ook De Hil) een risico. Immers daar zit een marktonzekerheid. Het gaat hierbij dan in totaal om 550 woningen met een verwachte afdracht per te realiseren wooneenheid van €

11.000. Deze vertegenwoordigt een totale kostenverhaalsbijdrage van € 6.050.000 over de jaren 2027 - 2031. Echter een actieve rol geeft ook de mogelijkheid dat de opbrengsten hoger uitvallen in bepaalde deelprojecten (in tegenstelling tot een facilitaire rol waarin er een 'vaste' afspraak over de bijdrage wordt gemaakt).

Verder staan infrastructuurprojecten bekend als dynamische en risicovolle projecten. Voor de spoortunnels (met name de Verlengde Zuidrandtunnel en in deze fase in mindere mate de Stationstunnel) is de kostenomvang een risico. Een kleine stijging van kosten heeft grote effecten. Echter deze onzekerheden zijn al meegenomen in de door derden opgestelde kostenramingen en er is rekening gehouden met een indexering van 6% in de eerste 2 jaren en vervolgens met 4% per jaar.

De toegekende WBI-subsidie (5e tranche) voorziet in een bijdrage van € 5,4 miljoen. Dit is echter toegekend op basis van de huidige plannen, planning en inzichten. Projectontwikkeling is dynamisch en dat kan betekenen dat plannen en of planning wijzigen. Dit heeft dan mogelijk ook gevolgen voor de toegekende subsidie.

Op grond van bovenstaande zal binnen het weerstandsvermogen (afgezonderd deel van de algemene reserve) een bedrag van € 4.350.000 in de toekomstige berekening worden meegenomen.

Subsidieverwerving

Voor het project zijn de volgend subsidies reeds verworven:

- € 10 miljoen (excl BTW) voor de Stationstunnel (BO MIRT versnellingsgelden)
- € 5,4 miljoen (excl BTW) voor de woningbouwontwikkeling Markvelden en Zwaneveld, inclusief bijhorende infrastructuur (Zuidrandtunnel, verlengde Zuidrand en Rotonde Oostrand) door middel van de 5e tranche Woningbouwimpuls (WBI).

Daarnaast zal ook de komende periode op proactieve wijze worden gezocht naar kansen voor cofinanciering van diverse projectonderdelen. Er wordt specifiek ook onderzocht hoe de infrastructurele ingrepen op en rondom het station (Stationsgebied) medegefinancierd kunnen worden door het rijk (ministeries/ NS / Prorail), provincie en/of andere partijen.

Communicatie

In de communicatie zal aandacht zijn voor het feit dat de gebiedsontwikkeling bestaat uit diverse deelprojecten en dat deze projecten zich in een verschillende fasen bevinden. Over onderdelen hiervan zal dan ook nog besluitvorming moeten plaatsvinden.

Voor het plan inzake Markvelden Noord, Verlengde Zuidrand en Zuidrandtunnel zal na besluitvorming een informatieavond worden georganiseerd. Dit is voorafgaand aan de ter visie legging van het ontwerp bestemmingsplan.

Risico's

Per deelproject is in de bijlagen 2 tot en met 6 een overzicht gegeven van de risico's en planning. De grootste risico's zijn:

Afwaardering aangekochte gronden

Indien Zevenbergen Oost in ontwikkeling wordt genomen zullen aankopen (althans de financiële consequenties hiervan) via de grond/projectexploitatie lopen. Indien het project om redenen op termijn definitief toch geen doorgang vindt, dan kan de grond op termijn weer verkocht worden. De risico's hiervan zijn opgenomen binnen 'spelregels strategisch

verwerven' en er is een bedrag van € 1,1 miljoen hiervoor opgenomen in het weerstandsvermogen.

Woningmarkt en prijsontwikkelingen met effecten op Grex of Prex

Op dit moment is de woningmarkt sterk in beweging, vooral de mogelijkheden om (betaalbare) nieuwbouwwoningen te ontwikkelen staat door de gestegen bouwkosten en rente op dit moment onder druk. Een groot aantal deelprojecten zullen verder in de tijd worden opgepakt.

De ontwikkelingen in de woningmarkt en renteontwikkelingen zullen invloed hebben op de financiële haalbaarheid van woningbouwontwikkeling in de deelprojecten of op kosten van de infrastructuurprojecten. Voor de infrastructuurprojecten is rekening gehouden met een index van 6% in 2024 en 2205 en daarna met 4%. De bijdrage uit het eerste woningbouwproject Markvelden Noord (1a) is niet geïndexeerd. Dit is geen probleem omdat deze ook als eerste zal worden ontwikkeld. Ook de bijdragen uit andere woningbouwdeelprojecten zijn (nog) niet geïndexeerd. Bij de vaststelling van de respectievelijk Grex of Prex van die deelprojecten kan dit alsnog plaatsvinden.

Infrastructuurprojecten zoals de Zuidrandtunnel staan bekend als dynamische en risicovolle projecten. In bijlage 2.5 (schetsontwerp Zuidrandtunnel) zijn specifiek de risico's voor de Zuidrandtunnel geïdentificeerd en verder uitgewerkt in een risicorapportage.

Tegenvallende opbrengsten

Aanpassingen van het plan of planning kunnen consequenties hebben voor de verleende subsidies. Het is zaak de subsidieverstrekkers tijdig te infomeren over wijzigingen. De bijdrage binnen de projectexploitatie van € 11.000 per woning is voor het totaal aantal te realiseren woningen (voor het gehele plangebied 1000 stuks) opgenomen. Dit omdat al deze te realiseren woningen profijt hebben van de inrichting van de openbare ruimte. Voor de deelprojecten De Hil en Markzoom zal een dergelijk bijdrage mogelijk lastig zijn gelet op de extra ruimtelijke opgave in dat gebied. Echter bevat het totale gebied ruimte voor meer woningen dan de 1000 waarmee (nu) in de opbrengsten is gerekend. Daarnaast geeft een actieve rol de mogelijkheid dat de opbrengsten hoger uitvallen in bepaalde deelprojecten.

Flora en Fauna

Er dient nog een verdiepend onderzoek naar de grote modderkruiper te worden uitgevoerd. Wellicht is een ontheffing van de Wet natuurbescherming nodig (Wnb). Het stedenbouwkundig ontwerp biedt echter voldoende ruimte om eventuele compensatie of mitigatie voor de grote modderkruiper in het plan te integreren.

Stikstof

Op basis van de huidige regelgeving laat het uitgevoerd stikstof onderzoek (voor Markvelden Noord en Zwaneveld) zien dat een ontwikkeling van 800 woningen niet leidt tot een toename van de depositie op kwetsbare Natura 2000 gebieden. Door het wegnemen van het agrarische gebruik is er zelfs sprake van een verbetering. Nieuwe gerechtelijke uitspraken en/of een aanpassing van het rekenmodel kunnen echter altijd leiden tot wijzigingen.

Renteontwikkeling

Het afgelopen jaar is de rente sterk opgelopen ten opzichte van de periode daarvoor. De Europese Centrale Bank zal mogelijk ook dit jaar nog ingrepen (renteverhoging) doen om de hoge inflatie te beteugelen. Dit heeft dan effect op de aan te trekken financieringsmiddelen voor deze investeringen. Op dit moment is gerekend met een rentepercentage van 2,5%.

Financiële ratio's

Niet alleen deze investering, maar ook de investeringen uit andere ambities die wij hebben, leiden tot een wijziging van o.a. de solvabiliteitsratio en ratio netto schuldquote. De solvabiliteitsratio zal dalen, terwijl de ratio netto schuldquote zal toenemen. De verwachting is dat de huidige aanduiding van 'goed' voor deze ratio's, wijzigt naar 'voldoende'.

Belanghebbenden verzetten zich tegen het plan

Ondanks de inzet van een klankbordgroep en goede communicatie kan het altijd zijn dat iemand het niet eens met de ontwikkeling of een onderdeel ervan. Het aanvechten van de besluitvorming door belanghebbenden kan tot een aanzienlijke vertraging en daarmee gepaard gaande kosten leiden.

Schaarste op de arbeidsmarkt

De schaarste op de arbeidsmarkt is nog steeds aanwezig. Het blijft lastig om geschikte mensen aan te nemen en zelfs (tijdelijk) in te huren. Dit blijft een risico in de verdere planvorming.

Planning

Zie tabel van de verschillende deelprojecten in dit voorstel. Voor elke fasewisseling zullen deelprojecten aan uw Raad worden voorgelegd voor besluitvorming, zoals te doen gebruikelijk binnen de aanpak projectmatig werken in de gemeente.

Evaluatie en verantwoording

Gelet op de omvang en doorlooptijd wordt een apart verantwoordingstraject ingericht. Hierbij wordt elk half jaar een voortgangsrapportage aan uw Raad gezonden met de stand van zaken. De rapportage zijn vergelijkbaar met de rapportage zoals deze voor het centrumproject zijn opgesteld. Details zijn terug te vinden in de bijlage 1.2. Projectorganisatie

Duurzaamheid

Dit onderwerp is reeds beschreven en vastgelegd in de Visie op Hoofdlijnen die onderdeel zijn van de kaders voor de ontwikkeling. Enkele belangrijke punten hieruit zijn:

- Voor elke woning planten we 3 solitaire bomen in en in de nabijheid van de ontwikkeling.
- alle schuren in de wijk worden uitgerust met groene daken.
- In een of meer van deze buurten zetten we nog meer stappen het gebied van duurzaamheid (ten opzicht van de al geldende eisen).

Dit is kaderstellend voor de verschillende deelprojecten. Verder is een mobiliteitsconcept (Zie bijlage 1.4) opgesteld als uitgangspunt voor de ontwikkeling van de deelprojecten. Hierin speelt het gebruik van alternatieve vervoermiddelen dan de auto een belangrijke rol.

Inkoop

In de afgelopen periode hebben diverse partijen werkzaamheden uitgevoerd voor de gebiedsontwikkeling Zevenbergen Oost. Voor de selectie van het adviesbureau inzake de tunnels is een aanbesteding doorlopen en is Witteveen+Bos geselecteerd.

Voor het opstellen van het bestemmingplan is Rho Adviseurs geselecteerd en voor het opstellen van de gebiedsvisie voor De Hil en Stationsomgeving Kuiper Compagnons.

Voor diverse ondersteunende opdrachten zijn en worden eveneens de gemeentelijke inkoopregels gevolgd. Ook in de verdere uitwerking zullen de gemeentelijke inkoopregels worden gerespecteerd.

Bijlagen

1. Algemene bijlagen:

1.1 GEHEIM PREX 206 Markvelden Noord, Verlengde Zuidrand, Zuidrandtunnel (geheimhouding opgelegd door college)
1.2 Projectorganisatie
1.3 Visie op Hoofdlijnen (onderdeel Startdocument, vastgesteld op 2 maart 2022)
1.4 Mobiliteitsconcept Zevenbergen Oost

Toelichting op de respectievelijke beslispunten per (set van) deelproject(en):

2. Markvelden Noord, Verlengde Zuidrand en Zuidrandtunnel
Bijlagen:

2.1 Resultaten initiatieffase Markvelden Noord, Verlengde Zuidrand en Zuidrandtunnel
2.2 Stedenbouwkundig plan Markvelden Noord - Tussenrapportage
2.3 Schetsontwerp Tracé Verlengde Zuidrand
2.4 GEHEIM Kostenraming Verlengde Zuidrand (SSK) (geheimhouding opgelegd door college)
2.5 Schetsontwerp Zuidrandtunnel
2.6 GEHEIM Kostenraming Zuidrandtunnel (SSK)` (geheimhouding opgelegd door college)
2.7 GEHEIM Hoofdlijnenakkoord Markvelden Noord (geheimhouding opgelegd door college)

3. Markvelden Zuid

Bijlage:

3.1 Grondposities gemeente Moerdijk Markvelden

4. Markzoom

5. De Hil/Stationsgebied/Stationtunnel

Bijlagen:

5.1 Handelingsperspectief OV knoop Station Zevenbergen (Goudappel, d.d. 24-06-2022)
5.2 Variantenstudie Stationstunnel (Witteveen+Bos, 2023)
5.3 Bouwstenen voor gebiedsvisie Stationsgebied Zevenbergen, KuiperCompagnons, juli 2023
5.4 GEHEIM Kostenramingen variantenstudie Stationstunnel (SSK) (geheimhouding opgelegd door college)

6. Zwaneveld en Rotonde oostrand

Zevenbergen, 22 augustus 2023

Burgemeester en wethouders van de gemeente Moerdijk,

de gemeentesecretaris, de burgemeester,

ir. J.C. Slagboom A.J. Moerkerke

RAADSBESLUIT

Raadsvergadering van 28 september 2023

De raad van de gemeente Moerdijk,

gezien het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 22 augustus 2023;

overwegende dat:

- de gemeente de komende 10 jaar een opgave heeft tot het bouwen van meer dan 2700 woningen.
- de gebiedsontwikkeling Zevenbergen Oost een belangrijk project is binnen deze totale opgave.
- De eerste projectdelen van deze gebiedsontwikkeling gereed zijn voor een vervolgstap.
- de afronding van de gebiedsontsluitingsweg Zuidrand (Verlengde Zuidrand) inclusief Spoortunnel (Zuidrandtunnel) een belangrijk onderdeel is van deze gebiedsontwikkeling.

gelet op:

- artikel 147, lid 2 van de Gemeentewet.

BESLUIT

1. Algemeen

1.1 Akkoord gaan met de integrale gebiedsontwikkeling Zevenbergen Oost, sleutelproject binnen de Woondeal West Brabant West, met als doelstellingen:

a) Gefaseerde woningbouwontwikkeling (van minimaal 1.000 woningen).
b) De afronding van de gebiedsontsluitingsweg Zuidrand (Verlengde Zuidrand) inclusief Spoortunnel (Zuidrandtunnel).
c) Tweezijdige oriëntatie van het NS station Zevenbergen in samenhang met de langzaam verkeersverbinding bij het station (Stationstunnel) en transformatie van het gebied De Hil.

1.2 De gemeentelijke Projectexploitatie (PREX) Markvelden Noord, Verlengde Zuidrand en Zuid-randtunnel vast te stellen en op grond hiervan:

a) In te stemmen met het beschikbaar stellen van een krediet voor de woningbouwontwikkeling in het gebied Markvelden Noord (excl. 100 woningen uit Grex), het tracé Zuidrandtunnel, het tracé Verlengde Zuidrand van € 46,3 miljoen.
b) In te stemmen met de bijdragen vanuit de woningbouwontwikkeling van 1.000 woningen uit de diverse plandelen, de rijksbijdrage in het kader van de WBI, de bijdrage vanuit de later op te stellen Grex en de inbrengwaarde gemeentelijke grond Afgebrande Hoef van € 17,8 miljoen en deze in te zetten als dekking van het onder 1.2 sub a gevraagde krediet.

c) De bijdrage in het tracé van de Zuidrandtunnel te activeren als 'eigendom van derden' en deze af te schrijven in een periode van 80 jaar.
d) De kapitaallasten van de netto investering van € 28,5 miljoen, t.w. € 1.270.000 op te vangen binnen de toekomstige sluitende meerjarenbegrotingen.

1.3 De kosten voor een goede borging op directieniveau van de gebiedsontwikkeling Zevenbergen Oost en andere strategische opgaven van € 128.000 vanaf 2024 te dekken uit de in de stelpost nieuw beleid opgenomen middelen van € 300.000 ten behoeve van 'op weg naar een ondernemende gemeente' en dit bedrag over te hevelen naar het budget van het domein Ondernemen en Leefomgeving.

2. Markvelden Noord, verlengde Zuidrand en Zuidrandtunnel

2.1 Kennis te nemen van de resultaten van de initiatieffase voor de delen Markvelden Noord, verlengde Zuidrand en Zuidrandtunnel en op basis daarvan de ontwerpfase te starten.

2.2 Het College opdracht geven een anterieure overeenkomst aan te gaan op basis van het hoofdlijnenakkoord voor Markvelden Noord.

2.3 Het College opdracht te verstrekken de Zuidrandtunnel verder uit te werken en de studiefase op te starten (conform proces Tunnelalliantie in samenwerking met Prorail).

3. Markvelden Zuid

3.1 Kennisnemen van de verworven grondposities in het deelproject Markvelden Zuid.

3.2 Voor het deelproject Markvelden Zuid de Ontwerpfase nog niet op te starten en de haalbaarheid verder in beeld te brengen door een ontwikkelstrategie en grondexploitatie op te stellen.

3.3 Een voorbereidingskrediet van € 100.000 ter beschikking te stellen voor het opstellen van de ontwikkelstrategie, grondexploitatie en nadere stedenbouwkundige uitwerking van het deelproject Markvelden Zuid.

3.4 De algemene reserve aan te wenden tot een bedrag van € 100.000 ter dekking van de onder sub. 3.3 genoemde éénmalige kosten.

4. Markzoom

4.1 Een krediet van € 50.000 ter beschikking stellen voor de verdere uitwerking van de planvorming voor dit deel.

4.2 De algemene reserve aan te wenden tot een bedrag van € 50.000 ter dekking van de onder sub. 4.1 genoemde éénmalige kosten.

4.3 Kennisnemen van de verworven grondposities in het deelproject Markzoom.

5. De Hil/Stationsgebied/Stationstunnel

5.1. Het rapport OV-knoop Stationsgebied Zevenbergen, bouwstenen voor gebiedsvisie De Hil vast te stellen en te hanteren als vertrekpunt voor de initiatieffase voor het gebied De Hil en Stationgebied.

5.2 De variant 2 (subvariant 2.2 enkele toerit zuidzijde), uit de variantenstudie Stationstunnel van Witteveen+Bos in te zetten als voorkeursvariant in de integrale gebiedsvisie.

5.3 Het College opdracht te verstrekken de ontwikkeling van de OV knoop en gebied De Hil ter hand te nemen en de bouwstenen uit te werken tot een integrale gebiedsvisie met participatie van stakeholders in de omgeving waarbij de haalbaarheid in beeld wordt gebracht (maatschappelijk, planologisch/milieutechnisch en financieel).

5.4 Het college opdracht te geven te onderzoeken hoe de infrastructurele ingrepen op en rondom het station (Stationsgebied) medegefinancierd kunnen worden door het rijk (ministeries/ NS / Prorail), provincie en/of andere partijen en de benodigde lobby op te zetten.

5.5 Bereidheid uit te spreken om in te staan voor het resterende investeringsbedrag in de Stationstunnel, in aanvulling op de reeds toegekende BO-MIRT subsidie van € 10 miljoen excl. BTW). Definitieve besluitvorming vindt plaats na afronding van de initiatieffase (indicatief eind 2024).

5.6 Een krediet van € 600.000 ter beschikking te stellen voor het ontwikkelen van een integrale gebiedsvisie en business case van dit plandeel (De Hil, Stationsgebied, Stationstunnel).

5.7 De algemene reserve aan te wenden tot een bedrag van € 600.000 ter dekking van de onder sub. 5.6 genoemde éénmalige kosten.

5.8 Kennisnemen van de verworven grondposities in het deelprojecten De Hil, Stationsgebied en Stationstunnel.

6. Zwaneveld en Rotonde Oostrand

6.1 Voor het deelproject Zwaneveld de Ontwerpfase nog niet te starten en de haalbaarheid verder in beeld te brengen en daarbij nader te verkennen of de woningbouw in het deelproject Zwaneveld in een latere fase in ontwikkeling kan worden genomen.

Vastgesteld in de raadsvergadering d.d. 28 september 2023,
de griffier, de voorzitter,

H.M. Vonk-Schenkel A.J. Moerkerke