MOERDIJK

Raadsvoorstel

Portefeuillehouder(s)	wethouder A.M.J. Dingemans Med wethouder E. Schoneveld
Datum commissiebehandeling	5 juni 2025
Datum raadsbehandeling	26 juni 2025
Zaaknummer	1554088
Onderwerp	Stationsgebied Zevenbergen - Gebiedsontwikkeling Zevenbergen-Oost

Voorgesteld besluit

1) Akkoord te gaan met de integrale gebiedsvisie Stationsgebied Zevenbergen d.d. 17-04-2025 (inclusief de in het Raadsstuk opgenomen bijlagen) als onderdeel van de gebiedsontwikkeling Zevenbergen Oost.
2) De Businesscase Stationsgebied Zevenbergen (exclusief woningbouwdeel) als uitgangspunt te nemen voor de voor het Stationsgebied vast te stellen PREX.
3) De gewenste woningbouwontwikkeling en GREX verder uit te werken aan de hand van de Businesscase.
4) Ten behoeve van de Langzaamverkeersverbinding, welke onderdeel is van de business case Stationsgebied Zevenbergen, een uitvoeringskrediet van € 29,9 miljoen beschikbaar te stellen.
5) De ontvangen BO MIRT versnellingsgelden vanuit het Rijk ad € 10,5 miljoen in te zetten als dekking voor het onder beslispunt 4 gevraagde krediet.
6) De netto-bijdrage in de aanleg van de Langzaamverkeersverbinding van € 19,4 miljoen te activeren en deze af te schrijven in een periode van 80 jaar.
7) De hieruit voortvloeiende kapitaallasten van € 766.000 per jaar vanaf 2031 en volgende jaren te dekken uit:
   - De stelpost nieuw beleid, specifiek voor mobiliteit geoormerkte middelen voor € 397.000 en;
   - Het restant van € 369.000 ten laste te brengen van het begrotingsresultaat voor 2031 en verder.
8) Akkoord te gaan met het in principe beschikbaar stellen van € 10,1 miljoen als gemeentelijke cofinanciering voor de stationsomgeving en het busstation onder de voorwaarde van cofinanciering door het Rijk en de provincie van € 30,2 miljoen, als onderdeel van het totaal benodigde budget van € 40,3 miljoen voor de uitvoering van de stationsomgeving en busstation en om het college van B&W het mandaat te geven om een bestuursovereenkomst met Rijk en provincie te sluiten voor deze ontwikkeling. Het beschikbaar stellen van de € 40,3 miljoen en bijbehorende dekking wordt, nadat de bijdragen vanuit de provincie en Rijk met betrekking tot medefinanciering definitief zijn, in een nieuw raadsvoorstel voorgelegd.
9) Voor de dekking van de onder beslispunt 8 genoemde investering een deel (€ 7,2 miljoen) te oormerken in de reserves bovenwijkse voorzieningen (€ 1,8 miljoen), ruimtelijke ontwikkelingen (€ 4,1 miljoen) en grondexploitaties (€ 1,3 miljoen).

10) Vooruitlopend op de definitieve beschikbaarstelling van de onder beslispunt 8 genoemde investering, reeds een voorbereidingskrediet van € 500.000 ter beschikking te stellen voor de benodigde voorbereidingen voor de overige onderdelen van het stationsgebied, vooruitlopend op de definitieve beschikbaarstelling van het uitvoeringskrediet door uw raad.
11) De kosten van het in beslispunt 10 gevraagde voorbereidingskrediet als onderdeel van de totale investering te activeren en mee te nemen in de berekening van de jaarlasten bij de aanvraag van het uitvoeringskrediet voor de stationsomgeving en het busstation.
12) Het witboek en het Brabantbreed Voorstel (namens provincie en gemeente) vanuit het college als propositie aan te bieden voor cofinanciering door het Rijk.

Publiekssamenvatting
De gemeente Moerdijk werkt aan een plan (gebiedsvisie) voor het vernieuwen van het stationsgebied in Zevenbergen. De visie voor het Stationsgebied zorgt voor een veilige, groene en fijne plek waar mensen kunnen wonen, reizen en elkaar ontmoeten.

Wat verandert er precies?

- We maken een veilige onderdoorgang voor fietsers en voetgangers tussen Zevenbergen-Oost en het centrum.
- Het station en de omgeving krijgen een nieuw plein en betere overstapmogelijkheden tussen fiets, trein, bus en deelvervoer.
- Er komt in het Stationsgebied ruimte voor 150 tot 300 nieuwe woningen. Hoeveel woningen dit precies worden, wordt nog onderzocht.
- Als de gemeenteraad deze visie goedkeurt, krijgt het stationsgebied een nieuwe naam: het Stationshart. Samen met Markvelden en Zwanenveld wordt dit dan één van de drie deelgebieden van de gebiedsontwikkeling Zevenbergen-Oost.

De voorbereiding en uitvoering wordt gepland in de periode 2025–2030. We starten daarbij met de bouw van de onderdoorgang en het nieuwe stationsplein. Daarna bouwen we de woningen en richten we het gebied langs het Zwanengat in.
De realisatie van de visie maakt deel uit van de grotere gebiedsontwikkeling Zevenbergen-Oost.
De gemeente werkt in dit project samen met de provincie Noord-Brabant, NS, ProRail en het Rijk.
Meer informatie: www.moerdijk.nl/projecten/gebiedsontwikkeling-zevenbergen-oost

Inleiding

Versnelling woningbouw en mobiliteitstransitie
De gemeente Moerdijk zet in op groei richting 2040 en verwacht in die periode de grens van 40.000 inwoners te passeren. Met het haven- en industrieterrein Moerdijk – de vierde zeehaven van Nederland met direct en indirect ruim 20.000 arbeidsplaatsen – fungeert Moerdijk als economische motor voor de regio. Deze positie als werkgelegenheidsgemeente betekent dat de woningbouwopgave voor de komende tien jaar relatief groot is vergeleken met die van omliggende gemeenten. Tegelijkertijd maakt de hoofdkern Zevenbergen een schaalsprong in zowel woningen als voorzieningen. Dit vraagt ook om een verbetering van de bereikbaarheid.

De stad groeit daarmee - als onderdeel van zowel het stedelijk systeem van de regio Breda als van de regio West-Brabant - ook (inter)regionaal in betekenis. De nieuwe OV-concessie voor Brabant, met een HOV-verbinding tussen Zevenbergen en Breda, en (indirect) de nieuwe OV-lijn via Logistiek Park Moerdijk (LPM) naar het havengebied, onderstrepen dat.
Na de grootschalige centrumontwikkeling van de afgelopen jaren en de voorziene afronding van de randwegenstructuur, is Zevenbergen de logische locatie om de komende jaren ruim 2.000 woningen toe te voegen. De 2.000 woningen bestaan uit de 1.500 geprogrammeerde woningen (Zevenbergen-Oost, Zevenbergen-Noord, IJshof en Kristallaan) en de 500 extra woningen die mogelijk versneld gerealiseerd kunnen worden. De gebiedsontwikkeling Zevenbergen-Oost speelt hierin een centrale rol. In lijn met nationale, provinciale en regionale verstedelijkingsstrategieën richt Zevenbergen-Oost zich op concentratie van verstedelijking nabij sprinterstation Zevenbergen NS. Een groot deel van de 2.000 woningen wordt in de directe nabijheid (binnen 1,5 km) van het Station gerealiseerd. De toevoeging van de stationsontwikkeling aan Zevenbergen-Oost levert bovendien een belangrijke bijdrage aan de mobiliteitstransitie voor de kern Zevenbergen en de regio. Ook andere woningbouwprojecten, de bestaande kern en omliggende kernen profiteren hier immers van. Daarnaast biedt de verdere ontwikkeling van het stationsgebied als OV-hub mogelijkheden om zowel de omliggende kernen als het haven- en industrieterrein beter bereikbaar te maken.

Aanleiding
Op 28 september 2023 heeft de raad besloten tot de start van de integrale gebiedsontwikkeling Zevenbergen-Oost (afbeelding 1). In dit besluit is tevens opdracht gegeven voor het opstarten van de initiatieffase voor deelproject Stationsgebied Zevenbergen. Het belangrijkste doel hiervan is het opstellen van een integrale gebiedsvisie, met actieve participatie van stakeholders uit de omgeving, waarin de haalbaarheid van de opgave inzichtelijk wordt gemaakt. Daarnaast heeft de raad het college gevraagd de mogelijkheden van medefinanciering door andere overheden te onderzoeken als dekking voor de noodzakelijke infrastructurele ingrepen in en rondom het stationsgebied.
Over de Langzaamverkeersverbinding heeft de raad in september 2023 besloten: *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).*
In het raadsvoorstel van september 2023 werd voor dit onderdeel nog geen definitief financieel besluit gevraagd. In dit Raadsvoorstel wordt dit besluit nu wel aan u voorgelegd (19,4 miljoen Langzaamverkeersverbinding) samen met het besluit om in principe € 10,1 miljoen beschikbaar stellen als gemeentelijke cofinanciering voor de stationsomgeving en het busstation. Dit laatste onder de voorwaarde van cofinanciering door het Rijk en de provincie van 30,2 miljoen, als onderdeel van het totaal benodigde budget van € 40,3 miljoen.

Afbeelding 1: Gebiedsontwikkeling Zevenbergen-Oost

Resultaten Integrale gebiedsvisie
De stationsopgave biedt een unieke kans voor een integrale aanpak van het station, de stationsomgeving en de woningbouw, en vereist daarom een integrale gebiedsvisie. In de afgelopen periode heeft de gemeente, samen met de belangrijke partners (NS, ProRail, provincie Noord-Brabant en Bureau Spoorbouwmeester), een verkenning uitgevoerd waarin de volgende onderwerpen zijn onderzocht:

- de optimale inpassing van de interwijkverbinding tussen Zevenbergen-Oost en de kern Zevenbergen in het Stationsgebied Zevenbergen;
- de doorontwikkeling van de openbaar vervoersknoop rond station Zevenbergen;
- de mogelijkheden om hiermee de woningbouwopgave te versnellen.

De integrale gebiedsvisie (bijlage 1) vormt de basis voor de verdere ontwikkeling van het stationsgebied. Deze visie is opgesteld op basis van het 'Handelingsperspectief OV-Knoop Station Zevenbergen' (24 juni 2022), de bouwstenen voor gebiedsvisie (juli 2023), diverse beleidsdocumenten en input uit gesprekken met partners en belanghebbenden in en om het stationsgebied en De Hil. De visie geeft richting aan de ruimtelijke ontwikkeling van het stationsgebied in de komende jaren.
De totstandkoming van de gebiedsvisie (afbeelding 2 en 3) heeft plaatsgevonden met intensieve participatie van stakeholders, eigenaren, inwoners en ondernemers binnen en buiten de stationsomgeving. Het doel is om het station te vernieuwen naar een toekomstbestendig en duurzaam OV-knooppunt met een aantrekkelijke onderdoorgang tussen het centrum en Zevenbergen-Oost. Daarnaast biedt het gebied ruimte voor een onderscheidend woonprogramma en aanvullende voorzieningen. Het stationsgebied wordt ontwikkeld tot een levendige en hoogwaardige verblijfsplek, waarin verbinding, ontmoeting, vergroening en verduurzaming centraal staan. De gebiedsvisie legt de uitgangspunten en ambities vast en bevat de stedenbouwkundige en programmatische kaders op hoofdlijnen.

Afbeelding 2: Integrale gebiedsvisie

De visie is onderbouwd met een businesscase (bijlage 3), die inzicht biedt in de haalbaarheid en financiële duurzaamheid van het project. De businesscase biedt inzicht in de kosten, baten en risico's, en maakt duidelijk hoe de voorgestelde ontwikkelingen zich verhouden tot de verwachte opbrengsten. Deze business case vormt ook de onderbouwing voor het witboek (bijlage 2), waarin de propositie is toegelicht. Via het Brabantbreed Voorstel (bijlage 4) wordt de propositie namens de samenwerkende partners ingebracht in het jaarlijkse BOL (Bestuurlijk Overleg Leefomgeving) in het voorjaar van 2025 en het BO-MIRT (Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) in het najaar van 2025.

Afbeelding 3: Verbeelding integrale gebiedsvisie

Samenwerkende partijen
De stationsopgave biedt een unieke kans voor een integrale aanpak van station, de stationsomgeving, de woningbouw en de bereikbaarheid, in samenhang met de overige ontwikkelingen in Zevenbergen. De integrale gebiedsvisie is tot stand gekomen in nauwe samenwerking met de belangrijkste partners; NS, ProRail, provincie Noord-Brabant, Bureau Spoorbouwmeesters en Arriva. De visie is gebaseerd op het 'Handelingsperspectief OV knoop Station Zevenbergen' (24 juni 2022), de bouwstenen voor gebiedsvisie (juli 2024), beleidsdocumenten en input van de partners en gesprekken met belanghebbenden in en om het stationsgebied.

Resultaten zoektocht medefinanciering
De propositie voor het Rijk is weergegeven in het witboek (bijlage 2). Dit witboek is mede opgesteld en gefinancierd door de Provincie Noord-Brabant. Via het Brabantbreed Voorstel (bijlage 4) wordt de propositie namens de samenwerkende partners ingebracht in het jaarlijkse BOL (Bestuurlijk Overleg Leefomgeving) in het voorjaar van 2025 en het BO-MIRT (Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) in het najaar van 2025.

In het witboek en het Brabantbreed Voorstel zijn de totale kosten van de Langzaamverkeers-verbinding en het stationsgebied opgenomen, inclusief een bekostigingsvoorstel vanuit de gemeente en provincie. In het nu voorliggende raadsvoorstel worden de kosten, het bekostigingsvoorstel en de gemeentelijke dekking verder toegelicht.
De rijksmiddelen die beschikbaar worden gesteld vanuit de ministeries Infrastructuur & Waterstaat en Volkshuisvesting & Ruimtelijke Ordening zijn gekoppeld aan 'extra' woningen bovenop de reeds geplande en gesubsidieerde woningen. Eerder heeft de gemeente reeds een subsidie ontvangen (vanuit de Regeling specifieke uitkering woningbouw op korte termijn voor bovenplanse infrastructuur) voor de Langzaamverkeersverbinding (onder het spoor), gebaseerd op 1.000 woningen. In de propositie in het witboek wordt uitgegaan van een totale woningbouwprogrammering van 2.000 woningen binnen het invloedsgebied van station Zevenbergen (1,5 km), conform de afspraken in de Woondeal West-Brabant.

Woningbouwprogrammering
De woningbouwprogrammering wordt afgestemd binnen de regio. Conform de Woondeal zijn in Zevenbergen circa 1.500 woningen geprogrammeerd. Daarnaast laat de actuele woningbehoefte in de regio zien dat er vraag is naar extra woningen. Binnen een straal van 1,5 kilometer rond station Zevenbergen is er ruimtelijk gezien ruimte om versneld circa 500 extra woningen te realiseren. Dit past binnen het omgevingsplan. De gemeente en de regio zijn hierover in gesprek. Er is op dit moment nog geen besluit genomen over de exacte invulling of locaties.

Grondverwerving en fasering ontwikkeling
De gemeente Moerdijk heeft de afgelopen jaren haar privaatrechtelijk grondbeleidsinstrumentarium ingezet om in het gebied verschillende percelen en objecten(strategisch) te verwerven. Inmiddels is een groot deel van de benodigde gronden dat cruciaal is voor de realisatie van de Langzaamverkeersverbinding en de stationsknoop verworven (afbeelding 4). Een pand in het middengebied is reeds gesloopt en er worden voorbereidingen getroffen voor de sloop van enkele andere inmiddels leegstaande objecten. Daarnaast vinden er ten behoeve van de resterende verwervingen momenteel gesprekken plaats met verschillende eigenaren in het gebied.

Afbeelding 4: Eigendomssituatie (stand maart 2025)

Het streven is om in de periode 2025-2030 de stationsknoop en de Langzaamverkeersroute te realiseren. De ontwikkeling langs het Zwanengat en de inrichting van de definitieve Langzaamverkeersroute richting Markvelden en Markzoom zullen in de daaropvolgende fase 2 (afbeelding 5) plaatsvinden.

Fase 1: Stationsontwikkeling zonder de herontwikkeling op de percelen langs De Hil

Fase 2: Wonen langs Zwanengat

Afbeelding 5: Fasering in de ontwikkeling Stationsgebied

Bij de verwerving wordt onderscheid gemaakt in de percelen die nodig zijn voor de realisatie van de stationsknoop en de Langzaamverkeersverbinding (actief strategisch verwerven) en de overige percelen en objecten in het gebied ten behoeve van fase 2. Deze overige objecten worden verworven op basis van de 'coulanceregeling' zoals eerder gehanteerd bij het centrumplan Zevenbergen. Deze tweeledige aanpak is ingegeven door de fasering van het project en de noodzaak tot verwerving, mede in relatie tot de inzet van publiekrechtelijke grondbeleidsinstrumenten. Separaat aan dit raadsvoorstel wordt de raad ook het voorstel voorgelegd voor vestiging van het gemeentelijk voorkeursrecht.

Mobiliteitsconcept Zevenbergen-oost en parkeernorm
Bij de besluitvorming in 2023 heeft de raad kennisgenomen van het "Mobiliteitsconcept Zevenbergen-Oost" als uitgangspunt voor de ontwikkeling van de deelprojecten. In dit mobiliteitsconcept speelt het gebruik van alternatieve vervoermiddelen ten opzichte van de auto een belangrijke rol. Met de toevoeging van het Stationsgebied aan de gebiedsontwikkeling Zevenbergen-Oost is het mobiliteitsconcept geactualiseerd (bijlage 5).
De parkeernorm in Zevenbergen is voor grotere woningen 1,8 parkeerplaatsen per woning. Voor de wijk Zevenbergen-Oost wordt qua ruimtelijke reservering uitgegaan van deze norm, maar bij de ontwikkeling van de gebieden Markvelden-Noord, Markvelden-Midden, Markvelden-Zuid en Zwanenveld wordt uitgegaan van een norm van 1,3 tot 1,5 parkeerplaatsen per woning, met een ruimtelijke reservering om (indien in de toekomst noodzakelijk) alsnog in 1,8 parkeerplaatsen per woning te kunnen voorzien.
Voor de woningen in het stationsgebied wordt gestreefd naar een verlaging van de parkeernorm, vanwege de directe ligging naast het station en verbinding met het centrum van Zevenbergen. Hiervoor wordt momenteel een vervolgonderzoek uitgewerkt, waarin diverse ambitieniveaus worden meegenomen. Het verminderen van het aantal parkeerplaatsen per woning sluit aan bij de mobiliteitstransitie en de ontwikkeling van een omgeving dicht bij de mobiliteitshub Zevenbergen, waar fietsen, treinen, bussen en diverse vormen van deelverkeer samenkomen.

Duurzaamheid en energie
De ontwikkeling in Zevenbergen-Oost en het stationsgebied biedt kansen voor een lokaal en duurzaam energiesysteem, onder andere door slimme combinaties van functies en het benutten van lokaal beschikbare bronnen zoals oppervlaktewater en zonnewarmte op daken. Deze kansen vereisen regie, samenwerking en een zorgvuldige ruimtelijke inpassing. Het is daarom van belang de energieopgave vanaf de start integraal en gebiedsoverstijgend mee te nemen, met als uitgangspunt een netbewuste gebiedsontwikkeling: het realiseren van zo min mogelijk impact op het bestaande elektriciteitssysteem.

Beoogd effect
De opwaardering van het stationsgebied Zevenbergen levert een belangrijke bijdrage aan de urgente nationale en lokale opgaven voor de gemeente Moerdijk en haar omgeving. Het gaat hierbij om het aanpakken van het woningtekort, het ondersteunen van de transitie naar een duurzame en gezonde economie, het verlichten van de druk op het (hoofd)wegennet en het verbeteren van de spoor- en verkeersveiligheid.
Met de integrale ontwikkeling van het stationsgebied Zevenbergen wordt invulling gegeven aan de volgende opgaven:
- het realiseren van de woningbouwopgave;
- het verbeteren van de verbinding tussen het centrum en Zevenbergen-Oost;
- het verbeteren van de veiligheid, capaciteit en verblijfskwaliteit van de OV-knoop als onderdeel van de mobiliteitstransitie;
- het versterken van het vestigingsklimaat.

Argumenten
De integrale gebiedsvisie is met behulp van samenwerkingspartners, stakeholders, belanghebbenden, bewoners en ondernemers tot stand gekomen. Het weglaten en/of wijzigen van onderdelen is niet zomaar mogelijk.

Pro

- In het stationsgebied is ruimte voor circa 150-300 woningen (nader uit te werken). Deze ontwikkeling voegt betaalbare woningen (koop en huur) toe aan de woningvoorraad en stimuleert doorstroming binnen de bestaande woningvoorraad. De woningen krijgen een stedelijk karakter, met ov-voorzieningen binnen handbereik.
- De opgave voorziet in de realisatie van een veilige langzaamverkeersroute.
- De opgave omvat de ontwikkeling van de OV-knoop met een directe verbinding naar Zevenbergen-Oost en een veilige route voor reizigers naar de perrons.
- De opgave voorziet in een kwaliteitsimpuls in de Hil, met ruimte voor wonen, werken en leisure.
- De ontwikkeling draagt bij aan nationale en regionale opgaven en vergroot daarmee de kans op medefinanciering door andere overheden.
- Ten behoeve van het verkrijgen van medefinanciering door andere overheden is het van belang om te laten zien dat we als gemeente ambitie hebben en ook bereid zijn om fors te investeren, samen met de andere overheden. Met instemming op dit raadsvoorstel geeft de raad ons college daarvoor een stevige positie in de gesprekken met de andere overheden.

Contra

- De kosten voor de infrastructurele maatregelen in de stationsomgeving kunnen slechts deels worden gedekt met subsidie; Er is sprake van een substantiële gemeentelijke bijdrage, wat ten koste kan gaan van de realisatie van andere (toekomstige) ambities..
- De lange doorlooptijd en het karakter van het project brengen onzekerheden en risico's met zich mee.
- Geen besluit over het beschikbaar stellen van middelen t.b.v de Langzaamverkeersverbinding heeft als gevolg dat de reeds ontvangen BO MIRT versnellingsgelden vanuit het Rijk ad € 10,5 miljoen niet gebruikt kan worden.
- Niet uitvoeren van het integrale plan. De gemeente heeft dan wel de verplichting (geen toename risico's spoorwegovergangen) om een ongelijkvloerse route te realiseren voor het Langzaam verkeer vanuit Zevenbergen-oost. Ook dit vraagt dan een forse gemeentelijke investering.
- Geen besluit over het in principe beschikbaar stellen van middelen t.b.v. de stationsomgeving en het busstation heeft als gevolg dat de voorgestelde verdeling van middelen zoals in de propositie in het witboek is weergegeven niet kan worden vereffend.

Alternatieven

- Er zijn geen alternatieven die vergelijkbare effecten hebben om de opgaven in te vullen.
- Niet uitvoeren van het integrale plan. De gemeente mist dan de kans om het station goed bereikbaar te maken vanuit de nieuwe woningen in Zevenbergen-oost en het stationsgebied en voldoet daarmee niet aan het mobiliteitsconcept (alternatief voor de auto).

Kanttekeningen en risico's

Projecten zoals het ontwikkelen van een stationsgebied met ondergrondse infrastructuur onder het spoor in de nabijheid van een station staan bekend als dynamische en risicovolle projecten. De kans dat er risico's optreden die leiden tot budgetoverschrijding of een langere doorlooptijd van het project is aanwezig. Deze ontwikkelingen hebben ook grote impact op bewoners, ondernemers en gebruikers van het gebied.

Binnen de totale gebiedsontwikkeling van Zevenbergen-Oost is aandacht voor risicomanagement. In de (halfjaarlijkse) rapportages vermelden we de belangrijkste risico's en beheersmaatregelen per deelproject.

Hieronder staan de belangrijkste risico's en kanttekeningen die van toepassing zijn op de realisatie van de visie:

Niet verkrijgen van beoogde medefinanciering/subsidies
Als de medeoverheden (provincie en ministeries) niet bereid zijn tot medefinanciering of het verstrekken van de benodigde subsidies (conform propositie witboek en Brabantbreed Voorstel) wordt de raad geïnformeerd met een aangepast voorstel.

Prijs- en (woning)marktontwikkelingen met effecten op PREX of GREX
Op dit moment is de woningmarkt sterk in beweging, vooral de mogelijkheden om (betaalbare) nieuwbouwwoningen te ontwikkelen staan door de gestegen bouwkosten en rente op dit moment onder druk. Een deel van de woningbouwontwikkeling wordt verder in de tijd opgepakt. Ook dient het aantal uiteindelijk te bouwen woningen nog te worden onderzocht.
Geopolitieke ontwikkelingen en beperkt aanbod van civiele (spoor)aannemers kunnen invloed hebben op de kosten voor de onderdoorgang. Bij dit raadsvoorstel wordt rekening gehouden met een prijsindexering van 3%. De ramingen zijn opgesteld conform de SSK systematiek waarbij rekening wordt gehouden met risicoreserveringen. Voor de ProRail scope (onderdoorgang en saneren huidige overpad) is rekening gehouden met een (conform ProRail-werkwijze) ingeschatte risicoreservering met 15% (p85) kans op overschrijding.

Weerstand vanuit de omgeving,
De ontwikkeling vindt plaats binnen een bestaande (de Hil en pastoor van Kessellaan) en nieuwe (nieuwbouwwijk Zevenbergen-oost) omgeving. Tijdens de voorbereiding en de realisatie kan weerstand ontstaan vanuit de (directe)omgeving. Ondanks de intensieve participatie en zorgvuldige communicatie kunnen én mogen burgers van hun democratische rechten gebruik maken om de besluitvorming aan te vechten. Dit kan tot een aanzienlijke vertraging en daarmee gepaard gaande kosten leiden.

Verkrijgen van gronden
Het minnelijk verkrijgen van alle gronden is niet altijd mogelijk. Rekening wordt gehouden met het inzetten van het beschikbare instrumentarium om te borgen dat de benodigde gronden tijdig en binnen aanvaardbare investeringen beschikbaar komen.

Afwaardering aangekochte gronden
Met name in het middengebied zijn er gronden aangekocht met daarop verschillende objecten in de vorm van loodsen en kantoren. Deze zijn gesloopt en/of worden op korte termijn gesloopt. Indien Stationsgebied Zevenbergen uiteindelijk toch niet in ontwikkeling genomen wordt, dan heeft dit gevolgen voor de gedane investering en waardering van het betreffende onroerend goed. Echter gelet op de taxatie van de objecten ten tijde van de aankopen en de staat van de opstallen pre-sloop lijkt mogelijke waardedaling te overzien indien het gebied een bedrijfsbestemming blijft behouden. Immers op dat moment is er sprake van verkoopbare bedrijfsgrond welke een bepaalde waarde vertegenwoordigt. De risico's hiervan zijn betrokken in het weerstandsvermogen.

Schaarste op de arbeidsmarkt
Het project heeft projectmedewerkers met de juiste capaciteit, kennis en vaardigheden nodig. Naast het borgen van capaciteit bij de Gemeentelijke projectorganisatie zullen er ook goede afspraken met ProRail gemaakt dienen te worden. Aandachtspunt is ook de capaciteit bij ingenieursbureaus, onderzoeksbureaus en aannemers.

Planologische en milieutechnische aspecten en conditioneringsrisico's
In de verdere uitwerking en voorbereidingen dienen o.a. de volgende thema's zorgvuldig te worden uitgewerkt; stikstof, netcongestie, flora en fauna, bodem (milieu), bodem (geotechnisch), externe veiligheid, geluid en trillingen.
Uit verschillende onderzoeken blijkt dat er op een aantal plaatsen bodemvervuiling aanwezig is. In de kostenraming is een voorziening opgenomen voor kleinschalige bodemsaneringen. In de vervolgfasen zal de bodem uitgebreider onderzocht worden.

BTW en BCF-aspecten van werkzaamheden aan spoorwegvoorzieningen en eigendommen van ProRail
De BTW- en BCF-aspecten van investeringen in spoorweginfrastructuur zijn complex en leidde met name in het verleden tot veel discussie(s) met de Belastingdienst. De Staatssecretaris van Financiën heeft in zijn brief aan de VNG d.d. 23 mei 2013, nr. DGB/2013/2707M, enkele standpunten ingenomen inzake de verschuldigdheid van BTW en het recht op compensatie van BTW op de kosten bij het BTW-compensatiefonds (BCF) met betrekking tot investeringen in en rondom het spoor. De gemeente krijgt volgens de brief van 23 mei 2013 de BTW op de kosten van de investeringen in de tunnel onder het spoor vergoed uit het BTW-compensatiefonds ook in het geval ProRail de volledige eigendom van de tunnel behoudt. Ter zake van de financiële bijdrage voor investeringen in spoorwegvoorzieningen van ProRail zoals het station en de railinfra wordt door ProRail geen BTW aan de gemeente gefactureerd.
De gemeente stemt de fiscale aspecten van de financiële afspraken die de gemeente met ProRail maakt af met de Belastingdienst. Een financieel risico is de mogelijke stelselwijziging van ProRail. Reeds lange tijd wordt gesproken over de transformatie van ProRail in een Zelfstandig Bestuurs Orgaan (ZBO). Als ProRail wordt getransformeerd in een ZBO dan kan ProRail de BTW op de kosten niet meer in aftrek nemen op de BTW-aangifte en vormt de BTW op de kosten een kostenpost voor ProRail. Tot op heden is door het Rijk steeds toegezegd dat ProRail voor deze BTW-schade wordt gecompenseerd. Het financieel belang van de BTW en BCF-aspecten van dit project bedraagt ongeveer 3 miljoen euro.

Bijdrage €11.000 per woning
In het raadsbesluit van September 2023 is rekening gehouden met een bijdrage van € 11.000 per woning vanuit de 1.000 woningen in Zevenbergen Oost. Bij het bepalen van de € 11.000 per woning was niet voorzien dat de woningbouw in het stationsgebied onderdeel zou uitmaken van de deze 1.000 woningen. Destijds werd verwacht dat deze bijdrage van toepassing zou zijn op de uitleglocaties die het meest profiteren van Verlengde Zuidrand en Zuidrandtunnel, welke gedeeltelijk gedekt worden uit deze € 11.000 maal 1.000 woningen. Daarnaast is dit bedrag ook gebaseerd op een macro-aftopping op basis van de winstverwachting van een uitleglocatie, en is het bij de woningbouw in het stationsgebied überhaupt de vraag of er winst wordt gegenereerd waaruit deze bijdrage betaald kan worden. Bij het vaststellen van toekomstige grondexploitatie(s) voor de woningbouw in het stationsgebied moet dus een keuze gemaakt worden hoe om te gaan met deze bijdrage, aangezien de kans aanwezig is dat er op dat moment vooralsnog geen vervangende dekking is.

De aanvullende 500 (mogelijk te versnellen) woningen kunnen echter wel uitkomst bieden bij het dekken van dit tekort, gezien nu de verwachting is dat op basis van dezelfde uitgangspunten als voor de eerste 1.000 woningen (macro-aftopping over een feitelijk hoger toerekenbare bijdrage voor bovenwijkse voorzieningen) voor deze woningen ook een bijdrage van € 11.000 per woning gedaan/gevraagd kan worden. Bij het realiseren van deze aanvullende 500 woningen in Zevenbergen levert dat dus naar verwachting niet alleen dekking op voor eventueel verlies van dekking vanuit de woningbouw in het stationsgebied, maar ook aanvullende dekkingen voor de andere bovenwijkse voorzieningen in het gebied (waaronder het stationsgebied).
We kunnen u hier concreter over informeren als de verschillende grondexploitaties aan u worden voorgelegd.

Effect op 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 van de gemeente. 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'.

Kosten en middelen

Personele middelen voor de projectorganisatie
Het deelproject Stationsgebied Zevenbergen valt organisatorisch onder de projectorganisatie Zevenbergen-Oost. De gemeente is straks verantwoordelijk voor de realisatie van het Stationsgebied. Een deel van de werkzaamheden moet in opdracht van ProRail worden gerealiseerd. Hierover zullen de gemeente en ProRail verder afspraken maken.
De kosten voor de projectorganisatie voor het Stationsgebied Zevenbergen zijn meegenomen in de Prex.

Financiële middelen
De totale kosten van de Langzaamverkeersverbinding en het stationsgebied met busstation worden begroot op € 70,1 miljoen. De woningbouw (GREX) is hier volledig buiten beschouwing gelaten. Wij vragen u om nu het krediet van € 29,9 miljoen te voteren voor de Langzaamverkeersverbinding en daarnaast het besluit te nemen om akkoord te gaan met in principe 25% (€ 10,1 miljoen) van de totale kosten voor de investering op de overige onderdelen (€ 40,2 miljoen) stationsgebied en busstation. Het beschikbaar stellen van de € 40,2 miljoen en bijbehorende dekking, wordt nadat de bijdragen vanuit de provincie en Rijk met betrekking tot medefinanciering definitief zijn, in een nieuw raadsvoorstel voorgelegd.

De kostenraming (prijspeil 1-1-2025) is opgesteld conform de SSK methodiek en bestaat uit de volgende onderdelen:

	Kosten excl. BTW, prijspeil 1/1/2025	Indexering	Totaal	Witboek
Langzaamverkeersverbinding	27.400.000	2.500.000	29.900.000	33.200.000
Stationsgebied	30.700.000	3.700.000	34.400.000	37.200.000
Busstation	5.300.000	500.000	5.800.000	6.400.000
Totale kosten	63.400.000	6.700.000	70.100.000	76.800.000
MIRT-subsidie			10.500.000	12.700.000
Propositie Rijk			20.100.000	21.800.000
Propositie provincie			10.100.000	10.900.000
Totale medefinanciering			40.700.000	45.400.000
Investering gemeente			29.400.000	

In het witboek zijn de kosten exclusief indexering en inclusief BTW opgenomen. Dit sluit aan bij de systematiek die het Rijk en de provincie hanteren bij het verstrekken van subsidies.
De kostenraming voor het bepalen van het gemeentelijk deel van de kosten is exclusief BTWen inclusief indexering (3% per jaar vanaf 2025 tot moment van realisatie). De gemeente kan de BTW op de kosten van investeringen in het gemeentelijk openbaar gebied zoals de Langzaamverkeersverbinding, busstation en een deel van het stationsgebied op basis van huidige wet- en regelgeving compenseren bij het BTW-Compensatiefonds. Ter zake van de investeringen in het stationsdeel dat geen openbaar gebied is van de gemeente Moerdijk kan ProRail op basis van huidige wet- en regelgeving de BTW op de kosten in aftrek nemen op de BTW-aangifte. Daarom is de huidige aanname dat ProRail de kosten inzake de investeringen in het stationsdeel netto aan de gemeente zal factureren. De mogelijke transformatie van ProRail in een zelfstandig bestuursorgaan (ZBO) is een aandachtspunt. De gemeente maakt ter zake van de BTW en het recht op compensatie van BTW bij het BTW-compensatiefonds nog afspraken met ProRail en de Belastingdienst.

Voor de werkzaamheden die in opdracht van ProRail uitgevoerd worden (onderdoorgang en saneren huidige overpad), maakt ProRail bij de kostenberekening gebruik van de zogenaamde P85-methodiek. Dit om verzekerd te zijn van voldoende dekking en geen vertraging op te lopen in de werkzaamheden. Het betreft een probabilistische raming met een 85% kans dat de werkelijke kosten binnen de raming blijven. In bovenstaande kostenberekening is voor de werkzaamheden die in opdracht van ProRail uitgevoerd worden, rekening gehouden met deze systematiek. Voor het gemeentelijk deel is gerekend met de gebruikelijke risicoreserveringen.
De woningbouwontwikkelingen binnen dit gebied zijn in bovenstaand kostenoverzicht niet meegenomen. De grondexploitaties hiervoor worden later aan de raad voorgelegd.

Langzaamverkeersverbinding
De huidige kostenraming voor de Langzaamverkeersverbinding bedraagt € 29,9 miljoen (inclusief P85-methodiek voor de ProRailscope). Hiervan kan € 10,5 miljoen gedekt worden door de BO MIRT-subsidie welke door het Rijk eerder is toegekend. Opgemerkt moet worden dat de MIRT-subsidie het niet toelaat om andere bijdragen van derden te ontvangen voor de aanleg van de Langzaamverkeersverbinding.

	Totale investering	Subsidie	Netto investering
Langzaamverkeersverbinding	29.900.000	10.500.000	19.400.000

De resterende investering bedraagt € 19,4 miljoen. De Langzaamverkeersverbinding 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 actíva in eigendom van derden'. In het waarderings- en afschrijvingsbeleid is bepaald dat een dergelijke bijdrage niet wordt geactiveerd en dus in één keer als last wordt 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 de omvang van de vrije ruimte in de algemene reserve mogelijk niet toereikend is, wordt voorgesteld deze bijdrage te activeren en meerjarig af te schrijven. De afschrijvingstermijn voor een tunnel bedraagt 80 jaar. Hiermee rekening houdend wordt de structurele jaarlast van het gevraagde investeringskrediet € 766.000.

	2031	2032	2033	2034
Kapitaallasten	766.000	759.000	753.000	746.000
Stelpost nieuw beleid, t.b.v. Mobiliteit	397.000	397.000	397.000	397.000
Resultaat t.l.v. structurele begrotingsruimte	369.000	362.000	356.000	349.000

In de stelpost nieuw beleid is € 397.000,- structureel beschikbaar o.b.v. het bestuursakkoord voor ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit, waaronder de stationsontwikkeling Zevenbergen. Voorgesteld wordt deze middelen in te zetten als gedeeltelijke dekking van de structurele jaarlast van de Langzaamverkeersverbinding. Hierbij dient wel opgemerkt te worden dat deze middelen dan vanaf 2031 niet meer beschikbaar zijn voor overige ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit. De resterende structurele jaarlast van € 369.000 wordt voorgesteld op te vangen binnen toekomstige sluitende meerjarenbegrotingen.

*De huidige ruimte bedraagt op dit moment formeel nog € 500.000, waarbij in de Kadernota 2026 aan de raad voorgesteld wordt om hiervan € 103.000 te oormerken voor een adviseur verkeer. Besluitvorming hierover vindt plaats in de raadsvergadering van 3 juli 2025.

Stationsgebied en busstation

In het witboek is een propositie opgenomen waarbij de gemeente en de provincie ieder 25% van de kosten van het stationsgebied en het busstation voor hun rekening nemen, en het Rijk 50% van de kosten voor haar rekening neemt.
Dit komt neer op de volgende bedragen exclusief btw:

	Totale investering	Subsidie Rijk	Subsidie provincie	Netto investering
Stationsgebied	34.400.000	17.200.000	8.600.000	8.600.000
Busstation	5.800.000	2.900.000	1.450.000	1.450.000
Totaal	40.200.000	20.100.000	10.050.000	10.050.000

Bij de keuze van deze propositie is zoveel mogelijk rekening gehouden met de te verwachten voorwaarden die aan de door het Rijk te verlenen subsidie zullen worden verbonden (o.a. aantal te bouwen woningen binnen 1,5 km, eisen van de woondeal en maximale bijdrage per woning).
Als het Rijk en de provincie akkoord gaan met de propositie en bovenstaande bedragen aan de gemeente beschikbaar stellen, resteert er een investeringslast van € 10,1 miljoen voor de gemeente voor de aanleg van het stationsgebied en het busstation.
Ter dekking van de afschrijvingslasten van deze netto-investering van € 10,1 miljoen kunnen de beschikbare middelen in de reserves bovenwijkse voorzieningen, ruimtelijke ontwikkeling en grondexploitaties ingezet worden, ter grootte van in totaal € 7,2 miljoen. Deze middelen zijn immers bestemd voor de dekking van ruimtelijke bovenwijkse ontwikkelingen.
Tegelijkertijd betekent dit dat de huidige middelen in deze reserves volledig worden ingezet en niet beschikbaar zijn voor overige investeringen. In de toekomst worden deze reserves echter weer gevuld conform de methodiek zoals beschreven in de nota kostenverhaal.
Rekening houdend met de inzet van deze middelen en de huidige renteomslag resteert er dan een structurele jaarlast van € 302.000 in 2032 en € 351.000 vanaf 2033 die opgevangen moet worden binnen toekomstige sluitende meerjarenbegrotingen.

	2031	2032	2033	2034
Kapitaallasten stationsgebied	-	472.000	466.000	459.000
Kapitaallasten busstation	-	-	98.000	96.000
Reserve afschrijvingslasten	-	171.000	212.000	212.000
Resultaat t.l.v. structurele begrotingsruimte	-	302.000	351.000	343.000

Wij stellen voor in principe akkoord te gaan met het gemeentelijke deel in de kosten van € 10,1 miljoen en de middelen in bovengenoemde reserves te oormerken voor de gedeeltelijke dekking van de afschrijvingslasten van deze investering. Op het moment dat de bijdragen vanuit het Rijk en de provincie definitief zijn, zullen wij aan de gemeenteraad vragen het benodigde totale investeringskrediet van € 40,2 miljoen beschikbaar te stellen met als dekking de bijdragen vanuit Rijk en provincie en de inzet van genoemde reserves. Op dat moment zal ook het voorstel worden gedaan om de dekking vanuit deze reserves over te hevelen naar de reserve dekking afschrijvingslasten. De resterende jaarlast zal opgevangen moeten worden binnen toekomstige sluitende meerjarenbegrotingen.

Voorbereidingskrediet
Tot aan definitieve besluitvorming over het stationsgebied en het busstation wordt alvast € 500.000 gevraagd t.b.v. de verdere voorbereidingen. De te maken kosten lopen vooruit op de latere investering voor de realisatie van het stationsgebied en het busstation. Deze voorbereidingskosten moeten als onderdeel van de totale investering worden geactiveerd en maken onderdeel uit van de bovengenoemde € 10,1 miljoen een gemeentelijke investering. Dit betekent dat bij het aanvragen van het volledige investeringskrediet deze reeds gemaakte kosten hierin worden meegenomen en onderdeel zijn van de kapitaallasten die uit de totale investering voortvloeien. Mocht er door de gemeenteraad besloten worden om niet over te gaan tot het beschikbaar stellen van een krediet voor de daadwerkelijke realisatie, dan zullen de gemaakte voorbereidingskosten alsnog direct ten laste van het jaarrekeningresultaat moet worden gebracht in het jaar waarin dit besluit genomen wordt. Dit is mede afhankelijk van de te ontvangen bijdragen vanuit de provincie en het Rijk.

Totale kosten ten laste van de gemeente

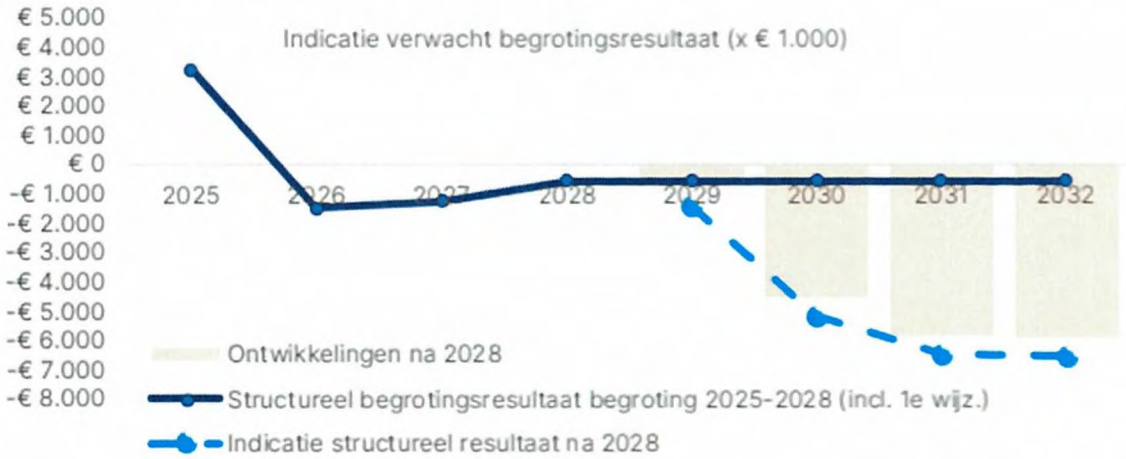
Samengevat zullen, indien provincie en Rijk akkoord gaan met de propositie, de totale jaarlasten van de Langzaamverkeersverbinding en het stationsgebied met busstation er (bij gelijkblijvende renteomslag) voor de gemeente als volgt uitzien:

Kapitaallasten	2031	2032	2033	2034
Langzaamverkeersverbinding	766.000	759.000	753.000	746.000
Busstation	-	-	98.000	96.000
Stationsgebied	-	472.000	466.000	459.000
Totale kosten	766.000	1.231.000	1.317.000	1.301.000

Dekking	2031	2032	2033	2034
Reserve afschrijvingslasten	-	171.000	212.000	212.000
Stelpost nieuw beleid, t.b.v. Mobiliteit	397.000	397.000	397.000	397.000
Subtotaal dekking	397.000	568.000	609.000	609.000
Begrotingsresultaat	369.000	664.000	707.000	692.000

Relatie met de begroting 2025

In de aanbiedingsnota bij de begroting 2025-2028 was d.m.v. onderstaande grafiek het verwachte begrotingsresultaat voor de komende jaren weergegeven:



De blauwe stippellijn geeft een indicatie van het verwachte structurele begrotingsresultaat, rekening houdend met diverse grootschalige ontwikkelingen (o.a. scholenontwikkeling, MFA's en woningbouwopgave & mobiliteit) waar op dit moment al aan gewerkt wordt en waarvan duidelijk is dat deze in de toekomst investeringslasten met zich zullen brengen. Deels heeft hier nog geen definitieve besluitvorming over plaatsgevonden. Aan de andere kant kunnen er in de komende jaren ook nog zaken naar voren komen waar nu helemaal nog geen rekening mee is gehouden. Het toekomstperspectief is niet meer dan een indicatie. Periodiek worden deze inzichten in de diverse P&C documenten (o.a. bij de Kadernota en Begroting) geactualiseerd, zodat eventuele bijsturing kan plaatsvinden. Zo is in de Kadernota 2026 een geactualiseerde grafiek opgenomen (raadsvergadering 3 juli 2025).

Onderdeel van de stippellijn is de stationsontwikkeling Zevenbergen. In de paragraaf 'ontwikkelingen na 2028' in de aanbiedingsnota bij de begroting 2025-2028 was rekening gehouden met een netto investeringsbedrag van € 15,4 miljoen voor de stationstunnel (indicatie kapitaallast € 0,6 miljoen) en met een investeringsbedrag van € 20 miljoen voor de stationsomgeving (indicatie kapitaallast € 1,3 miljoen). Hierbij was een inschatting gemaakt van de hieruit voortvloeiende kapitaallasten van in totaal € 1,9 miljoen. Deze ramingen maakten geen onderdeel uit van de meerjarenbegroting (deze loopt immers maar t/m 2028), maar maakten wel onderdeel uit van de verdere doorkijk die in de aanbiedingsnota is gegeven, waarin al rekening werd gehouden met onder andere deze ontwikkeling (lichtblauwe stippellijn).

Op basis van onderliggend raadsvoorstel wordt een beslag van € 0,7 miljoen verwacht op de structurele begrotingsruimte. Dit geeft een negatief effect op het verwachte begrotingsresultaat voor de komende jaren (donkerblauwe doorgetrokken lijn). Dit effect is € 1,2 miljoen minder dan eerder ingeschat (opgenomen in de lichtblauwe stippellijn). Dit wordt enerzijds veroorzaakt doordat het investeringsbedrag dat voor rekening van de gemeente komt lager uitvalt (€ 29,5 miljoen vs. € 35,4 miljoen) en anderzijds door het inzetten van dekking vanuit zowel de stelpost nieuw beleid als de reserves bovenwijkse voorzieningen, ruimtelijke ontwikkeling en grondexploitaties. Zoals eerder genoemd is e.e.a. nog wel afhankelijk van de te ontvangen bijdragen vanuit het Rijk en de provincie.

Effecten voor exploitatie na realisering investering
Na realisering van de investeringen vloeien uit dit project ook structurele exploitatielasten en -baten voort. Bij de lasten kan gedacht worden aan lasten voor het beheer van de extra toegevoegde 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 als gevolg van de woningbouw in de gehele gebiedsontwikkeling Zevenbergen-Oost. Een specifieke berekening van deze nieuwe lasten en baten is 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.

Participatie en maatschappelijk draagvlak
In het stationgebied Zevenbergen komen vele verschillende belangen samen. De integrale gebiedsvisie is daarom gemaakt in intensieve samenwerking met de partners (NS, ProRail, provincie Noord-Brabant en Arriva), diverse experts, stakeholders, eigenaren, bewoners, ondernemers, gebruikers en geïnteresseerden.

Het proces om tot de integrale visie te komen is opgedeeld in verschillende stappen, waarbij we steeds kennis en feedback hebben opgehaald via werksessies, ontwerpateliers, inloopavonden en twee bewonersbijeenkomsten. In de verschillende bijeenkomsten zijn de onderzoeksresultaten en concepten voorgelegd, met als doel de gebiedsvisie verder te verrijken en aan te scherpen. Ook is er een aantal individuele gesprekken gevoerd met specifieke bewoners, ondernemers en grond- en vastgoedeigenaren in en om het stationsgebied.
De breed gedeelde mening van de betrokken partijen en belanghebbenden is dat de noodzakelijke Langzaamverkeersverbinding een unieke kans biedt om meerdere belangrijke opgaven in samenhang op te pakken en OV-knoop, stationsgebied en Zevenbergen een kwaliteitsimpuls te geven.

Uitgebreidere informatie over het participatieproces is ook te vinden in de integrale gebiedsvisie en op de centrale projectpagina www.moerdijk.nl/projecten/gebiedsontwikkeling-zevenbergen-oost.

Communicatie
De gemeente Moerdijk houdt belangstellenden actief op de hoogte van de ontwikkelingen in Zevenbergen-Oost. We organiseerden informatieavonden met belanghebbenden op basis van impact en betrokkenheid bij de vernieuwing van het stationsgebied. Enkele belangrijke momenten:

- 29 augustus 2024: bijeenkomst voor Hazeldonkse Zandweg 10 tot en met 26
- 10 september 2024: afrondende bijeenkomst werkgroepleden Stationsgebied (bewoners & ondernemers)
- 2 oktober 2024: gehele stationsgebied (inclusief De Hil) en de omliggende straten van het plangebied.
- 5 februari 2025: geheel Moerdijk

Via een nieuwsbrief ontvangen inmiddels ruim 1.000 geïnteresseerden regelmatig updates. Alle informatie is overzichtelijk gebundeld op de projectpagina www.moerdijk.nl/projecten/gebiedsontwikkeling-zevenbergen-oost, die fungeert als centraal communicatiemiddel. Daarnaast werken we aan een herkenbare uitstraling voor het gebied, waarin het stationsgebied een belangrijke rol speelt. Zo zorgen we voor transparantie en herkenbaarheid bij een ontwikkeling die zichtbaar impact heeft op de leefomgeving.

Voor het stationsgebied is een omgevingsmanager aangesteld die direct omwonenden en ondernemers met enige regelmaat informeert. Dat gebeurt zo veel mogelijk in persoonlijk contact. Schriftelijke communicatie wordt gebruikt ter ondersteuning van de gesprekken. Voor de brede publiekscommunicatie zetten we verschillende communicatiemiddelen van gemeente Moerdijk in, waaronder: persberichten, website, social media en brieven (huis-aan-huis).
Als onderdeel van de gebiedspromotie van Zevenbergen-Oost willen we de werknaam "stationsgebied" achter ons laten. Nadat de gemeenteraad deze visie heeft aangenomen gaan we verder met de naam Stationshart. Zevenbergen-Oost kent dan voortaan drie deelgebieden: Markvelden, Stationshart en Zwanenveld.

Vervolg
Indien uw raad akkoord gaat met dit voorliggend voorstel, dan zullen de plannen en voorbereidingen t.b.v. de realisatie verder worden opgepakt. De eerste stappen:

- Afronden proces om te komen tot dekkende cofinanciering
- Starten voorbereidingen ontwerp en planologische procedure(s)
- Realisatieplan, projectorganisatie en governance afstemmen met ProRail, provincie Noord-Brabant en NS

Essentieel is om de transformatie van het gebied op gang te helpen en aan te jagen. Het hart wordt gevormd door de Langzaamverkeersverbinding en de stationsknoop. Het streven is om in de periode 2025-2030 de stationsknoop en de Langzaamverkeersroute te realiseren. De kavels langs de Hazeldonkse Zandweg zullen in deze fase worden meegenomen. In een nader te bepalen fasering wordt de ontwikkeling langs het Zwanengat gerealiseerd en de definitieve Langzaamverkeersroute richting Markvelden en Markzoom worden ingericht.

Tot slot
Het voorliggend raadsvoorstel vraagt van ons als gemeente een forse investering. Gelet op onze gesprekken met provincie en Rijk zien wij deze noodzakelijke investering met vertrouwen tegemoet. Door als gemeente niet alleen ambitie uit te spreken, maar ook daadwerkelijk te investeren. Daarmee zetten we de komende jaren verdere stappen naar het aanpakken van het woningtekort, het ondersteunen van de transitie naar een duurzame en gezonde economie, het verlichten van de druk op het (hoofd)wegennet en het verbeteren van de spoor- en verkeersveiligheid.

Bijlagen
1) Integrale gebiedsvisie Stationsgebied Zevenbergen
2) Witboek OV-knoop Zevenbergen
3) Businesscase Stationsgebied en de Hil (GEHEIM)
4) Brabantbreed Voorstel
5) Mobiliteitsconcept (versie 2.0)
6) Projectexploitatie (PREX) Langzaamverkeersverbinding, upgrade station en Busstation (GEHEIM)

Mocht u vragen hebben over dit voorstel, dan kunt u contact opnemen van de griffier via +31168 366764 of via e-mail: griffie@moerdijk.nl.

Zevenbergen, 20 mei 2025
Burgemeester en wethouders van Moerdijk,

S. Elseman
Gemeentesecretaris

A.J. Moerkerke
Burgemeester

RAADSBESLUIT

Raadsvergadering van 26 juni 2025

De raad van de gemeente Moerdijk,

gezien het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 20 mei 2025;

overwegende dat:

-

gelet op:

-

BESLUIT

1) Akkoord te gaan met de integrale gebiedsvisie Stationsgebied Zevenbergen d.d. 17-04-2025 (inclusief de in het Raadsstuk opgenomen bijlagen) als onderdeel van de gebiedsontwikkeling Zevenbergen Oost.
2) De Businesscase Stationsgebied Zevenbergen (exclusief woningbouwdeel) als uitgangspunt te nemen voor de voor het Stationsgebied vast te stellen PREX.
3) De gewenste woningbouwontwikkeling en GREX verder uit te werken aan de hand van de Businesscase.
4) Ten behoeve van de Langzaamverkeersverbinding, welke onderdeel is van de business case Stationsgebied Zevenbergen, een uitvoeringskrediet van € 29,9 miljoen beschikbaar te stellen.
5) De ontvangen BO MIRT versnellingsgelden vanuit het Rijk ad € 10,5 miljoen in te zetten als dekking voor het onder beslispunt 4 gevraagde krediet.
6) De netto-bijdrage in de aanleg van de Langzaamverkeersverbinding van € 19,4 miljoen te activeren en deze af te schrijven in een periode van 80 jaar.
7) De hieruit voortvloeiende kapitaallasten van € 766.000 per jaar vanaf 2031 en volgende jaren te dekken uit:
   - De stelpost nieuw beleid, specifiek voor mobiliteit geoormerkte middelen voor € 397.000 en;
   - Het restant van € 369.000 ten laste te brengen van het begrotingsresultaat voor 2031 en verder.
8) Akkoord te gaan met het in principe beschikbaar stellen van € 10,1 miljoen als gemeentelijke cofinanciering voor de stationsomgeving en het busstation onder de voorwaarde van cofinanciering door het Rijk en de provincie van € 30,2 miljoen, als onderdeel van het totaal benodigde budget van € 40,3 miljoen voor de uitvoering van de stationsomgeving en busstation en om het college van B&W het mandaat te geven om een bestuursovereenkomst met Rijk en provincie te sluiten voor deze ontwikkeling. Het beschikbaar stellen van de € 40,3 miljoen en bijbehorende dekking wordt, nadat de bijdragen vanuit de provincie en Rijk met betrekking tot medefinanciering definitief zijn, in een nieuw raadsvoorstel voorgelegd.
9) Voor de dekking van de onder beslispunt 8 genoemde investering een deel (€ 7,2 miljoen) te oormerken in de reserves bovenwijkse voorzieningen (€ 1,8 miljoen), ruimtelijke ontwikkelingen (€ 4,1 miljoen) en grondexploitaties (€ 1,3 miljoen).

10) Vooruitlopend op de definitieve beschikbaarstelling van de onder beslispunt 8 genoemde investering, reeds een voorbereidingskrediet van € 500.000 ter beschikking te stellen voor de benodigde voorbereidingen voor de overige onderdelen van het stationsgebied, vooruitlopend op de definitieve beschikbaarstelling van het uitvoeringskrediet door uw raad.
11) De kosten van het in beslispunt 10 gevraagde voorbereidingskrediet als onderdeel van de totale investering te activeren en mee te nemen in de berekening van de jaarlasten bij de aanvraag van het uitvoeringskrediet voor de stationsomgeving en het busstation.
12) Het witboek en het Brabantbreed Voorstel (namens provincie en gemeente) vanuit het college als propositie aan te bieden voor cofinanciering door het Rijk.

Vastgesteld in de raadsvergadering d.d. 26 juni 2025,

de griffier,	de voorzitter,
H.M. Vonk-Schenkel	A.J. Moerkerke