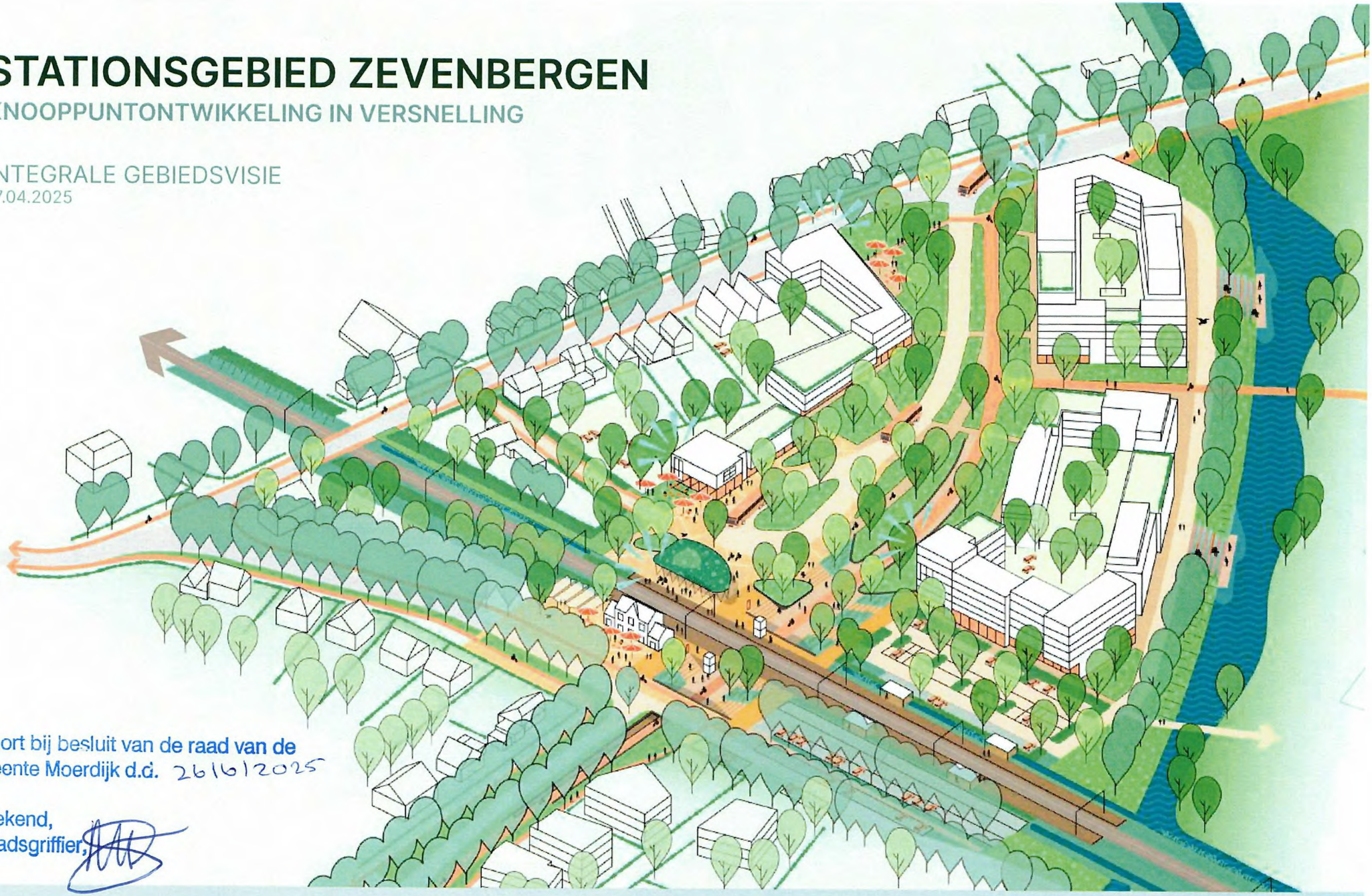
STATIONSGEBIED ZEVENBERGEN

KNOOPPUNTONTWIKKELING IN VERSNELLING

INTEGRALE GEBIEDSVISIE
17.04.2025



Behoort bij besluit van de raad van de gemeente Moerdijk d.d. 26/6/2025

mij bekend,
de raadsgriffier,

MOERDIJK NS Stations ProRail Provincie Noord-Brabant arriva KUIPER COMPAGNONS


Zevenbergen

INHOUD

01 INLEIDING 5
1.1 Waarom deze integrale gebiedsvisie? 5
1.2 De ontwikkeling van Oost 9
1.3 Optimaliseren OV-knoop Zevenbergen 11
1.4 Duurzame doorontwikkeling OV-knoop en stationsgebied 15
1.5 Stationsgebied sleutellocatie voor regionale en lokale opgaven 19
1.6 Het doorlopen proces 19

INTERMEZZO 22

02 INTERWIJKVERBINDING 25
2.1 Vanzelfsprekende nieuwe route 25
2.2 Interwijkverbinding met nieuwe perronopgangen 25

03 FUNCTIONELE OPZET STATIONSKNOOP 31
3.1 Basisopzet stationsdomeinen 31
3.2 Een toekomstbestendige en compacte OV-knoop 33

04 TOEKOMSTPERSPECTIEF STATIONSGEBIED ZEVENBERGEN 35
4.1 Stationsgebied als nieuw stukje stad 35
4.2 Ruimtelijk raamwerk 37
4.3 Van stenen kloof naar groene vallei 39
4.4 Toekomstbeeld 41

05 VISIE OP ONDERDELEN 49
5.1 Verkeersstromen: voetgangers en fietsers 49
5.2 Verkeersstromen: bus 51
5.3 Verkeersstromen: auto en parkeren 53
5.4 Faciliteiten: bestemming verrijkt 55
5.5 Programma 57
5.6 Groenblauw raamwerk 59
5.7 Milieuaspecten 63

06 ONTWIKKELLOCATIES 65
6.1 Inpassing Pastoor van Kessellaan en kwaliteitsimpuls stationsplein 67
6.2 Inpassing en transformatie omgeving Hazeldonkse Zandweg 69
6.3 Wonen langs het Zwanengat 71

07 FINANCIERING EN ONTWIKKELPLANNING 73
7.1 Mogelijke fasering en deelontwikkelingen 73
7.2 Investeringen 73
7.3 Lobby voor cofinanciering 74

BIJLAGEN 76
Overzichtskaart huidige buslijnen 77
Voorstel mogelijke wijzigingen Buslijn 117 en 119 78
QuickScan aspecten fysieke leefomgeving 80


Opgaven stationsgebied Zevenbergen
Langzaamverkeersroute
oost en west
Pastoor van Kessellaan
Hazeldonkse Zandweg
Transformatie de Hil
OV knoop Zevenbergen
Gebiedsontwikkeling
Markvelden

INLEIDING

01

1.1 Waarom deze integrale gebiedsvisie?

Zevenbergen is een levendige, historische stad in een economisch dynamische regio en is volop in ontwikkeling. Na de kwaliteitsimpuls in het hart is de volgende grote stap de ontwikkeling van Zevenbergen-Oost. Hier zal ruimte worden geboden aan nieuwe woningbouw en aan het vervolmaken van de rondweg rond de stad. Ook komt er langs de Mark meer ruimte voor recreatie. Zevenbergen-Oost is een vanzelfsprekende plek voor de verdere doorontwikkeling van Zevenbergen, een mooie locatie nabij het station en nabij de belangrijke voorzieningen. In deze grote stadsontwikkeling heeft het stationsgebied een bijzondere plek, als belangrijke schakel tussen het centrum en Oost.

In de omgeving van station Zevenbergen is behoefte aan een goede interwijkverbinding voor fietsers en wandelaars, die de bestaande spoorkruising van de Hazeldonkse Zandweg kan ontlasten bij verdere groei van de stad. Deze nieuwe verbinding maakt vanuit Zevenbergen-Oost de belangrijke maatschappelijke voorzieningen en het historische centrum van Zevenbergen goed en veilig bereikbaar. Bovendien groeit het belang van de stationsknoop Zevenbergen als regio-overstijgend knooppunt. Er liggen hier interessante kansen om de stad Zevenbergen, de omliggende dorpen, de haven van Moerdijk met het nieuwe Logistiek Park Moerdijk en Lage Zwaluwe als bedrijvenpoort West-Brabant beter bereikbaar te maken met het openbaar vervoer. Als een belangrijke verbindende schakel als poort naar regionale bereikbaarheid en als hefboom naar een gezonde, aantrekkelijke en toekomstbestendige leefomgeving. Zevenbergen is in de verstedelijkingsopgave gepositioneerd
als voorstad van Breda. Met de ontwikkeling van het stationsgebied wordt gewerkt aan een door de provincie, NS, ProRail, IenW en BZK aangewezen regionaal focusknooppunt.

Deze verschillende opgaven zouden elkaar kunnen versterken en bieden interessante kansen om de woningbouwopgave in de regio te versnellen en Zevenbergen als regio-overstijgend openbaar vervoersknoop verder te ontwikkelen.

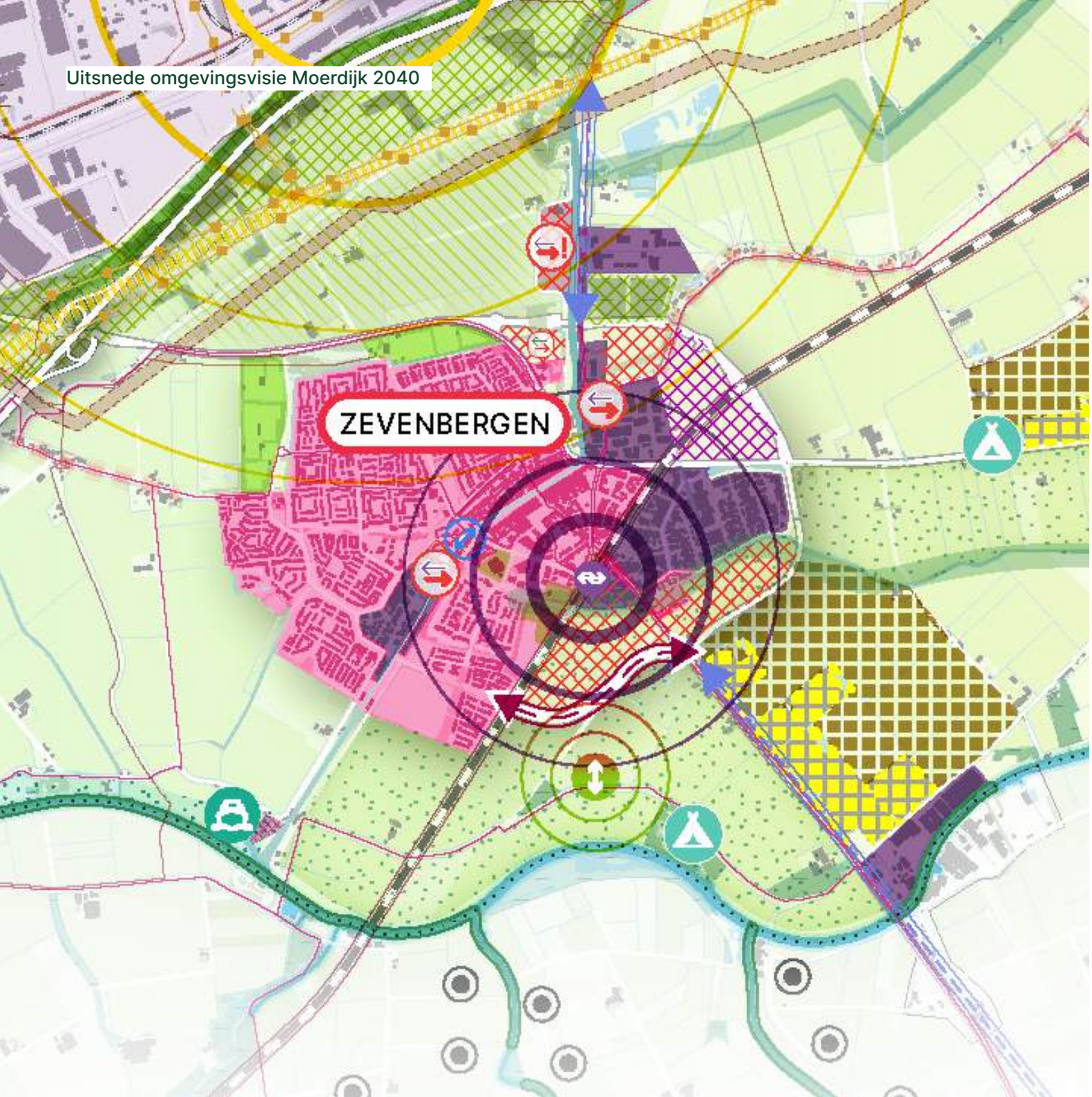
Samenwerken aan een aantrekkelijk stationsgebied

De stationsopgave biedt een unieke kans voor een integrale aanpak van station, stationsomgeving en woningbouw en vraagt om een integrale gebiedsvisie. Om die reden heeft de afgelopen periode een nadere verkenning plaatsgevonden met de belangrijke partners (NS, ProRail, provincie Noord-Brabant, Bureau Spoorbouwmeester en de gemeente Moerdijk), waarin de volgende zaken onder de loep zijn genomen:

- Hoe de interwijkverbinding zo zorgvuldig mogelijk kan worden ingepast in het Stationsgebied Zevenbergen.
- Hoe daarmee de openbaar vervoersknoop rond station Zevenbergen kan worden doorontwikkeld.
- Hoe daaraan gekoppeld een versnelling in de woningbouwopgave kan worden bewerkstelligd.

De integrale gebiedsvisie die nu voor u ligt, legt de basis voor de doorontwikkeling van het stationsgebied. Deze visie is tot stand gekomen op basis van het ‘Handelingsperspectief OV Knoop Station Zevenbergen d.d. 24-06-2022’, de bouwstenen voor gebiedsvisie d.d. juli 2023, beleidsdocumenten en input van de partners en gesprekken met belanghebbenden in en om het Stationsgebied en De Hil. Deze gebiedsvisie schetst de ontwikkelrichting voor het stationsgebied in de komende decennia. Waarbij de mogelijkheden zijn onderzocht en de kaders voor het vervolgproces zijn vastgesteld.

Uitsnede omgevingsvisie Moerdijk 2040











Dit alles is gedaan met intensieve participatie met stakeholders, eigenaren, inwoners en ondernemers, zowel binnen als buiten de stationsomgeving Zevenbergen.
Het doel is om het station te transformeren tot 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 voorzieningen. Het wordt een levendige en hoogwaardige verblijfsplek waar verbinding, ontmoeting, vergroening en verduurzaming centraal staan.

De gebiedsvisie biedt een ontwikkelperspectief voor een integrale aanpak van station, stationsomgeving en woningbouwontwikkeling. Het maakt de inzet van de verantwoordelijke partijen duidelijk en zorgt voor samenhang. Met de gebiedsvisie liggen uitgangspunten en ambities vast en worden stedenbouwkundige en programmatische kaders op hoofdlijnen weergegeven. De gebiedsvisie is dus geen blauwdruk. Het biedt ruimte voor nadere invulling en uitwerking, maar geeft wel de gewenste ontwikkelrichting om de samenhang en synergie zo goed mogelijk te borgen. De invulling en uitwerking van de visie zal gefaseerd worden aangepakt waarbij samenwerking met en inbreng van betrokken (markt)partijen en gebruikers essentieel is.
De integrale gebiedsvisie is onderbouwd met een business case om de haalbaarheid en financiële duurzaamheid van het project te waarborgen. De business case biedt inzicht in de kosten, baten en risico's, en maakt duidelijk hoe de voorgestelde ontwikkelingen zich verhouden tot de verwachte opbrengsten. Het biedt bovendien een solide basis voor besluitvorming door stakeholders, en helpt bij het aantrekken van financiering en het sturen van de projectontwikkeling op basis van concrete cijfers en strategische keuzes.

De integrale gebiedsvisie levert hiermee een bouwsteen en kader voor:

- Het opstellen van een Witboek voor het Stationsgebied Zevenbergen door de gemeente Moerdijk samen met de provincie Noord-Brabant. Dit Witboek wordt in het jaarlijkse Bestuurlijk Overleg Leefomgeving (BOL) in het voorjaar van 2025 ingebracht namens de samenwerkende partners.
- Lobby agenda BO-MIRT (Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) en BO-leefomgeving.
- Voorbereidingen en uitwerkingen van verschillende onderdelen op projectniveau met de samenwerkingspartners.



Impressie Zevenbergen Oost en het stationsgebied

1.2 De ontwikkeling van Oost

Na de ontwikkeling van het hart van Zevenbergen is het nu tijd voor de stap over het spoor naar Oost.
In de Omgevingsvisie Moerdijk 2040 is de gebiedsontwikkeling Zevenbergen-Oost opgenomen, met plannen voor de uitbreiding van wonen in de Markvelden en het Zwanenveld en recreatie in de Markzoom. Op dit moment worden de plannen voor Oost verder uitgewerkt. Daarnaast wordt ook gekeken naar de mogelijkheden om het bedrijventerrein De Hil te transformeren naar een gebied met wonen en werken. Waar in Markvelden en Zwanenveld wordt ingezet op een rustig, groen en suburbaan woonmilieu, liggen er in De Hil kansen om een nieuw, meer intensief groenstedelijk woonmilieu toe te voegen. Op deze plek naast het station ligt de mogelijkheid om doelgroepen aan de stad te binden, die zich meer richten op openbaar vervoer en die de voorzieningen op loopafstand willen hebben, zoals bijvoorbeeld starters, senioren en stedelijk georiënteerde gezinnen. Er zijn regionaal niet veel plekken die daar geschikt voor zijn.

Zevenbergen breidt zich uit, en het station en stationsgebied verschuiven van de rand naar het hart van de stad, waar het een belangrijke schakel vormt als ‘stationshart’ tussen het centrum en Zevenbergen-Oost. De Hazeldonkse Zandweg is nu al een belangrijke invalsweg vanuit het oosten, voor zowel gemotoriseerd verkeer als fietsers. Met de ontwikkeling van Zevenbergen-Oost zal het belang van deze route verder toenemen waarbij het onwenselijk is als de gelijkvloerse kruising met het spoor verder belast zou worden. Om die reden zijn twee belangrijke infrastructurele ingrepen noodzakelijk:

- De vervolmaking van **de rondweg**structuur als hoofdontsluiting van Zevenbergen en Zevenbergen-Oost. Dat biedt de kans om de Hazeldonkse Zandweg en de omgeving van het centrum te ontlasten van doorgaand autoverkeer en de auto-ontsluiting te organiseren met een systeem van ‘inprikkers’ tussen rondweg en centrum.
- Een **nieuwe interwijkverbinding** voor de fietser en voetganger tussen Zevenbergen-Oost en centrum, door middel van een ongelijkvloerse kruising met het spoor in de omgeving van het station.

Het stationsgebied wordt hiermee een cruciaal puzzelstukje in de verdere groei van Zevenbergen en in het verder bouwen aan de kwaliteit van leven in de stad.

Huidige situatie stationsgebied Zevenbergen


verblijfskwaliteit stationsplein mist






ontvangstdomein




gelijkvloers reizigersoverpad


spoorwegovergang Hazeldonkse Zandweg



oncomfortabel busstation





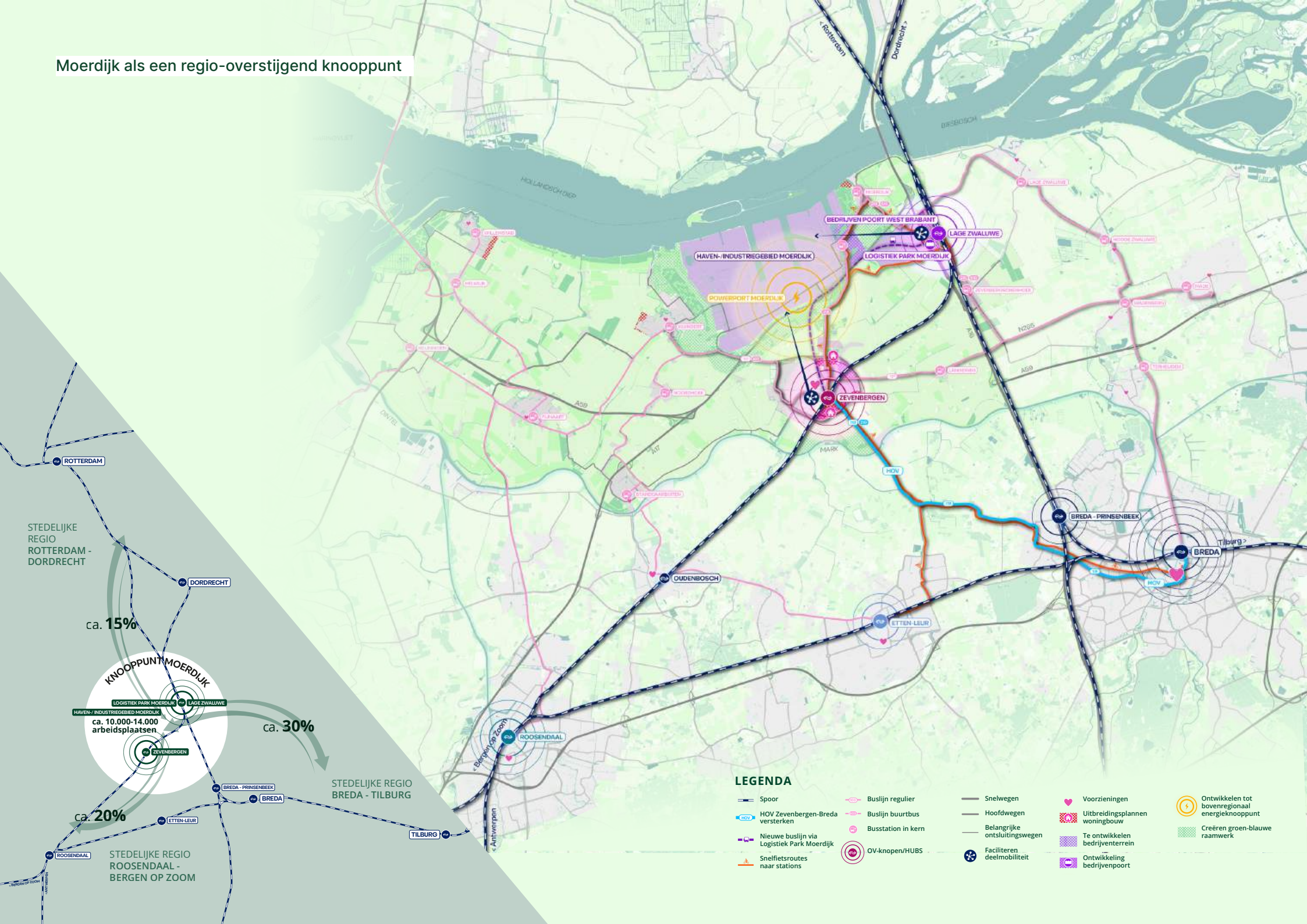
1.3 Optimaliseren OV-knoop Zevenbergen

De stationsontwikkeling Zevenbergen speelt een essentiële rol als focusknooppunt binnen zowel de regio West-Brabant (SRWB) als Breda-Tilburg (SRBT). Bij de ontwikkeling van het stationsgebied wordt gewerkt aan een regionaal focusknooppunt, dat is aangewezen en op de actieagenda OV Toekomstbeeld gezet, door provincie Noord-Brabant, NS, ProRail, het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK). Focusknooppunten zijn de knooppunten waar de stakeholders als eerste met elkaar in gesprek gaan om na te gaan wat de opgave is en wat de mogelijkheden zijn voor knooppuntontwikkeling. Het station heeft een belangrijke rol als het om de regionale OV-bereikbaarheid gaat. Het vormt de centrale openbaar vervoersknoop voor Zevenbergen zelf, de omliggende dorpen, het haven- en industriegebied Moerdijk, het Logistiek Park Moerdijk dat in aanleg is en station Lage Zwaluwe. Vanaf station Zevenbergen zijn er treinverbindingen richting Roosendaal/Zeeland en naar de Randstad. Daarnaast zijn er diverse busverbindingen en goede fietsroutes met de dorpen. Tot slot gaat de concessie voor een nieuwe HOV-busverbinding naar Breda in 2025 starten. Station Zevenbergen is een belangrijk overstapstation tussen de diverse vervoersmodaliteiten en de ambitie is om dit verder uit te breiden.
Op dit moment is het station eenzijdig georiënteerd op het centrum en liggen fietsenstalling, bushalte en ontvangstdomein van het station vlak bij elkaar. De overstap is dus compact en overzichtelijk. Recent onderzoek wijst uit dat er meer dan voldoende fietsenstallingen aanwezig zijn en de bezetting van het P+R-terrein is maximaal 84%. Het monumentale stationsgebouw met horecavoorziening voegt een verblijfskwaliteit toe en vormt het uithangbord van het station.

Station Zevenbergen krijgt een gemiddelde klantwaardering, maar er ligt ook een aantal opgaven voor de toekomst:

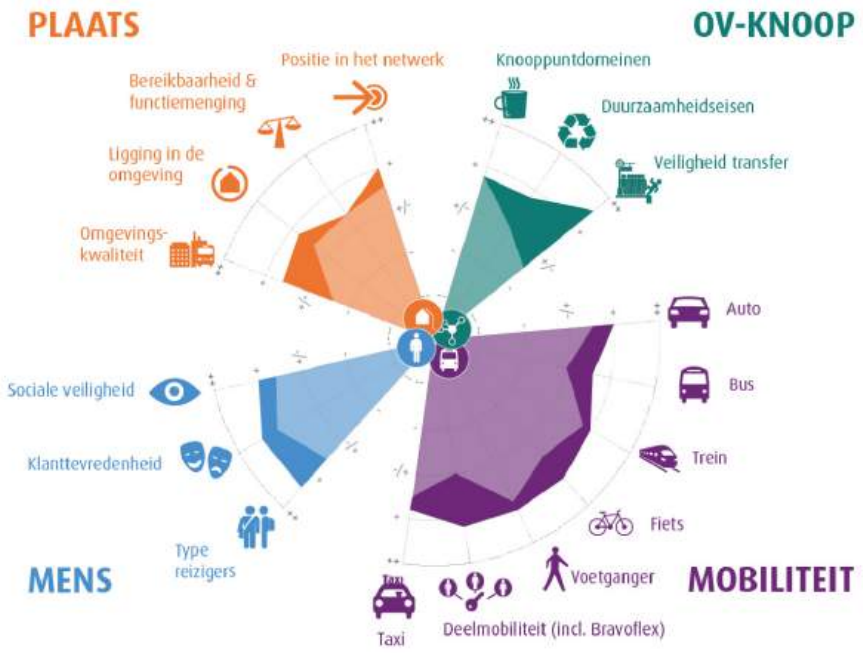
- De busperrons zijn krap bemeten, op drukke momenten staan veel mensen op het fietspad. Voor de toevoeging van een HOV-busverbinding met Breda is onvoldoende ruimte. De meeste buslijnen en ook de beoogde toekomstige HOV-lijn hebben in de toekomst hun focus meer op de oostzijde, een busstation aan de oostzijde van het spoor is derhalve efficiënter en toekomstbestendiger.
- Station Zevenbergen heeft nu geen directe toegang vanuit Zevenbergen-Oost, het ontvangstdomein ligt alleen aan de centrumzijde. Met een dubbelzijdig station zou het station veel beter aanhaken op dit (toekomstige) stadsdeel en de nieuwe recreatie langs de Mark.
- Het gelijkvloerse reizigersoverpad, dat vanaf het ontvangstdomein het oostelijke perron ontsluit, is niet comfortabel. Bij passerende treinen en als de trein op het perron staat te wachten moeten reizigers voor dichte spoorbomen wachten.
- Het monumentale stationsgebouw heeft een mooie horeca-invulling, maar het stationsplein voor de deur heeft weinig verblijfskwaliteit. De vele verkeersfuncties, zoals doorgaand auto- en fietsverkeer, bushalte, K+R en taxistandplaats, gaan ten koste van de verblijfskwaliteit. Een stationsgebied met verblijfskwaliteit en verblijfsfunctie draagt bij aan levendigheid en sociale veiligheid.

Moerdijk als een regio-overstijgend knooppunt



Regionale hub Zevenbergen

In het 'Ontwikkelplan mobiliteitshubs West-Brabant' is station Zevenbergen aangewezen als één van de vier regionale hubs. De grotere doelstelling is het verbeteren van de bereikbaarheid en het stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer, door het optimaliseren van de OV-knoop. Daarbij zijn goede voorzieningen, zoals P+R, Kiss+Ride en fietsenstallingen, essentieel. Het begin en het einde van de reis moet op orde zijn om meer forenzen uit Zevenbergen, maar ook uit omliggende dorpen te verleiden het openbaar vervoer te gebruiken. Extra voorzieningen, zoals een fietsenmaker, een pakketmuur of horeca, versterken de rol van het station als regionale mobiliteitshub. In het ontwikkelplan is de verblijfskwaliteit als belangrijk verbeterpunt benoemd waarmee de aantrekkingskracht van de OV-knoop kan worden vergroot. Het stationsgebied is straks een nieuw stukje Zevenbergen om trots op te zijn en een visitekaartje voor de regio.



Toekomstbeeld OV-knoop Zevenbergen (bron Handelingsperspectief)


1
2
7,5

1.4 Duurzame doorontwikkeling OV-knoop en stationsgebied

Het OV-netwerk is de drager van duurzame stedelijke en regionale gebiedsontwikkeling. Iedere knoop heeft hierbij een functie binnen het netwerk en regionale bereikbaarheid. De multimodale ontsluiting van de regio rondom station Zevenbergen richt zich op twee belangrijke verbindingen voor woon-werkverkeer. Enerzijds wordt de verbinding van oost naar west geïntensiveerd, met haltes bij Lage Zwaluwe, Logistiek Park Moerdijk, het haven- en industriegebied Moerdijk, Zevenbergen en richting Breda. Anderzijds wordt ook ingezet op de noord-zuidverbinding, die loopt van Rotterdam via Dordrecht naar Lage Zwaluwe, Oudenbosch, Roosendaal, richting Bergen op Zoom. Met dit interregionale karakter biedt station Zevenbergen de kans om ook een naadloze overstap tussen de diverse vervoersmodaliteiten te creëren. Of het nu gaat om de directe snelfietsroute vanuit Breda, de toekomstige HOV-busverbinding of de strategische ligging in de regio. Alle centra van dorp tot stad, kunnen hiermee verbonden worden door een duurzaam en robuust mobiliteitsnetwerk.

Duurzaam op elk vlak

Op deze strategische locatie zijn er kansen om gezondheidswinst te behalen door in te zetten op duurzaam bouwen en duurzame mobiliteit. Het stationsgebied is erg versteend en het bedrijventerrein De Hil is sterk verouderd. Door te investeren in groene energie, duurzame mobiliteit, duurzame woningbouw, circulaire economie, klimaatadaptatie, biodiversiteit en innovatieve vergroeningsoplossingen, kan dit gebied aanzienlijk worden verbeterd.

In het stationsgebied moet de keuze voor de fiets, het openbaar vervoer of te voet vanzelfsprekend worden. De nieuwe interwijkverbinding vormt samen met de bestaande en nieuwe fietspaden een groen en toegankelijk fietsnetwerk. De auto is te gast. Een hoogwaardig trein- en busstation maken de reis comfortabel en aantrekkelijk. De ambitie voor het busvervoer is zero-emissie vervoer, zodat ook de lucht in het gebied gezonder wordt.

Moerdijk is de energiepoort van Brabant. Duurzaamheid is dan ook een belangrijk thema, met volop kansen om op diverse duurzaamheidsterreinen uit te blinken. Het mobiliteitsknooppunt biedt de mogelijkheid om als proefstation te dienen voor verschillende duurzaamheidsmaatregelen, waaronder de ambities uit de handreiking verduurzaming MIRT van Bureau Spoorbouwmeester: klimaat (klimaatmitigatie en inclusief duurzame mobiliteit), duurzame energie, circulaire economie, klimaatadaptatie en gezonde leefomgeving.

In het nieuwe stationsgebied is ruimte voor innovaties op het gebied van circulariteit. Door gebruik te maken van duurzame, kwalitatieve materialen en een tijdloos ontwerp dat aansluit bij de identiteit van Zevenbergen ontstaat een toekomstbestendig gebied. Bij klimaatadaptatie wordt rekening gehouden met de verschillende klimaatinvloeden, zoals neerslag, droogte, warmte en hitte. Door in te zetten op een robuust groenblauw raamwerk wordt het stationsgebied klimaatadaptief en natuurinclusief. Naast een aantrekkelijke, schone en groene leefomgeving dragen duurzame horeca- en retailconcepten, met focus op gezondheid, bij aan een gezonde leefstijl.

Inspiratiebeelden duurzaamheid op elk vlak



























De duurzaamheidsthema’s staan niet op zichzelf maar versterken elkaar: de som is meer dan de losse delen. Door het integreren en combineren van de duurzaamheidsthema’s kan het stationsgebied zich ontwikkelen tot een voorbeeld van duurzame innovaties en oplossingen. De inzet op duurzaamheid moet passend zijn voor het gebied: elke toepassing van de duurzaamheidsthema’s moet aansluiten bij de fysieke, technische en financiële ruimte en mogelijkheden van het stationsgebied.

Stationsgebied sleutellocatie voor regionale en lokale opgaven



1.5 Stationsgebied sleutellocatie voor regionale en lokale opgaven

De unieke kans doet zich nu voor om alle regionale en lokale opgaven in één keer en in samenhang op te pakken en te versnellen met de verschillende gebiedspartners. Door samen op te trekken kunnen we het Stationsgebied Zevenbergen nog beter maken.

Met de komst van de interwijkverbinding en de duurzame doorontwikkeling van het OV-knooppunt voor de regio komen de volgende regionale en lokale opgaven en kansen samen:

- Verbeteren van de bereikbaarheid van het station vanuit Zevenbergen-Oost
- Tweezijdig georiënteerd station Zevenbergen
- Saneren gelijkvloers reizigersoverpad station
- Ontwikkelen van een busstation aan de oostzijde van het station
- Meer ruimte voor busperrons en een HOV-buslijn naar Breda
- Verbeteren leefbaarheid van de stationsomgeving
- Verbeteren van de veiligheid van de spoorwegovergang Hazeldonkse Zandweg
- Vergroten verblijfskwaliteit in het stationsgebied
- Woningbouwversnelling en ruimte voor een onderscheidend woonmilieu
- Ontwikkelingen als impuls voor de voorzieningen in en om het centrum van Zevenbergen

1.6 Het doorlopen proces

Stationsgebiedsdialoog

Een visie voor een stationsgebied maken is geen eenvoudige opgave. In het stationsgebied van Zevenbergen komen verschillende belangen samen van onder andere reizigers, vervoersbedrijven, grond- en vastgoedeigenaren en omwonenden. Het stationsgebied is van iedereen. De integrale visie voor het stationsgebied is daarom gemaakt in intensieve samenwerking met de gebiedspartners (NS, ProRail, Arriva, provincie Noord-Brabant, Bureau Spoorbouwmeester en de gemeente Moerdijk), diverse experts, stakeholders, eigenaren, bewoners, ondernemers, gebruikers en vele geïnteresseerden, zowel binnen als buiten de stationsomgeving Zevenbergen.

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 ondernemers en grond- en vastgoedeigenaren in en om het stationsgebied.

In de gesprekken met bewoners en ondernemers in en om het stationsgebied wordt de wens uitgesproken voor een (verkeers)veilige, bereikbare, leefbare en aantrekkelijke omgeving. Een brede sociaal veilige onderdoorgang voor fietsers en voetgangers is genoemd als aandachtspunt. Daarnaast is er behoefte aan minder verkeersdrukte en een lagere snelheid op de Hazeldonkse Zandweg.


Stationsgebiedsdialoog


IMPRESSIE STATIONSGEBIED ZEVENBERGEN
MOERDIJK













Tevens is de wens geuit om P+R-parkeermogelijkheden aan beide zijden van het spoor te realiseren en voldoende ruimte te bieden aan fietsparkeervoorzieningen. Ook de wens voor een levendiger en groener stationsgebied werd geuit, als tegenhanger van het nu versteende en steeds meer verlaten bedrijventerrein. Daarbij werd als kans genoemd om bedrijfsactiviteiten voort te zetten op een ander bedrijventerrein. Er is veel draagvlak voor een kwaliteitsimpuls van het stationsgebied. De stationspleinen mogen bovendien groener en aantrekkelijker worden ingericht, zodat het een prettige plek wordt om te verblijven en elkaar te ontmoeten, met behoud van het monumentale stationsgebouw. De wens is om het busstation te realiseren in een groene, parkachtige omgeving.

De gesprekken met de verschillende stakeholders in en om het stationsgebied gaven blijk van breed draagvlak voor de voorgestelde richting en de sleutelopgaven. Dit vormt een solide basis voor de komende jaren, waarop we hopelijk met vereende krachten verder kunnen bouwen aan het stationsgebied.

Enkele belangrijke momenten die hebben plaatsgevonden tijdens het proces:

- 29 augustus 2024: Bijeenkomst met bewoners/eigenaren van de Hazeldonkse Zandweg nr. 10 t/m 26 (aan de zijde van De Hil).
- 6 september 2024: Locatiebezoek aan station Lage Zwaluwe en Zevenbergen met gedeputeerde Stijn Smeulders, directeur-generaal Mobiliteit Kees van der Burg, HID Wim Fabries, Dimitri Kruik van ProRail en Paul Dirix van de Port of Moerdijk.
- 10 september 2024: Bijeenkomst met werkgroep Stationsgebied De Hil.
- 19 september 2024: Projectentour voor de Raad van Zevenbergen samen met Jantinus Hagens en Rene Vegter van ProRail.
- 2 oktober 2024: Informatiebijeenkomst met alle bewoners/ondernemers in en om Stationsgebied/De Hil.
- 5 februari 2025: Informatiebijeenkomst over geheel Zevenbergen-Oost inclusief visie Stationsgebied voor alle geïnteresseerden in en om gemeente Moerdijk.
- 26 februari 2025: Locatiebezoek Station Zevenbergen met afvaardiging van ministerie van VRO, ministerie van IenW, provincie en ProRail.

De breed gedeelde mening van de betrokken partijen en belanghebbenden is dat de noodzakelijke interwijkverbinding een unieke kans biedt om meerdere belangrijke opgaven in samenhang op te pakken en OV-knoop, stationsgebied en Zevenbergen een kwaliteitsimpuls te geven. Het station krijgt met deze ingreep ook een entree aan de oostzijde en kan op die manier doorgroeien tot een regionaal OV-knooppunt. Voorliggende integrale gebiedsvisie is in samenwerking tussen gemeente, spoorpartijen, provincie en alle betrokkenen in en om het gebied opgesteld en vormt het vertrekpunt voor een gezamenlijke inspanning en investering in het gebied.

Ambities, uitgangspunten en wensen

Voor het stationsgebied zijn door de spoorse partijen, de provincie en de gemeente onderstaande ambities, uitgangspunten, wensen en koppelkansen meegegeven als vertrekpunt voor de integrale gebiedsvisie.

AMBITIES

- **Regionale mobiliteitshub:** trein, bus, fietsroutes, deelmobiliteit. HOV-bus naar Breda. Betekenis ook voor dorpen en haven Moerdijk.
- Woningbouwopgave Zevenbergen concentreren rond station.
- Passend stedelijk woonmilieu De Hil. Ontwikkelpotentieel van het stationsgebied optimaal benutten – durf meer stad te maken. De Hil ca. 150-300 woningen en ruimte voor werk en leisure.
- **Interwijkverbinding en spooronderdoorgang:** veilige aanhechting centrum en Zevenbergen-Oost, ontlasting overgang Hazeldonkse Zandweg.
- Hoofdstroom fietsers omleiden: nieuwe verbinding is een vanzelfsprekende route en logisch onderdeel van het nieuwe stedelijke weefsel.
- **Tweezijdige oriëntatie station**
- Ten gevolge van de gebiedsontwikkeling, de tweezijdige ontsluiting en reizigersgroei is het doel de bereikbaarheid van het station en de perrons verbeteren. Zoals een ongelijkvloerse oversteek waardoor het comfortknelpunt op het reizigersoverpad kan afnemen of zelf verdwijnen bij sanering.
- **Verduurzaming stationsomgeving:** altijd kansen grijpen: zon, circulaire inrichting, vergroening, klimaatadaptatie, etc.

STATION EN STATIONSOMGEVING

- **Gewaardeerd station** (compact, overzichtelijk, veilig, schoon) – zorg voor consolidatie van waardering, of zelfs verbetering (pas op voor verslechtering in gebruik).
- Spooronderdoorgang vraagt **andere organisatie OV-knoop:** herschikken stationsfuncties – integraal bekijken en laten inspireren door wat er nu al goed is. Connecties logisch en leesbaar houden, ook als je ongelijkvloers gaat.
- Wens: **saneren van het reizigersoverpad en het smalle paadje** tussen de Hazeldonkse Zandweg en het reizigersoverpad.
- **Stationsconcept als leidraad:** organiseer modaliteiten logisch, zodat een goed functionerende overstap gewaarborgd blijft.
- **Helderheid:** cluster OV-voorzieningen op één duidelijke plek en zorg voor een zo compact mogelijke en overzichtelijke overstap.
- Bij voorkeur **één helder ontvangstdomein** aan beide zijden, toegangen tot perrons daar zoveel mogelijk concentreren.
- **Zichtbaarheid** station vanuit de omgeving belangrijk.
- **Wonen** rondom station belangrijk en liefst zichtbaarheid vanuit woningen op alle onderdelen van de OV-knoop in verband met sociale veiligheid.

Ambities, uitgangspunten en wensen

gemeente Moerdijk · NS Stations · ProRail · Provincie Noord-Brabant · Spoorbeeld · arriva

UITSTRALING STATIONSOMGEVING

- Bestaande **monumentale stationsgebouw** met goede functie belangrijk voor kwaliteit en uitstraling station en stationsgebied.
- Rijksmonument vormt nu het gezicht van het station: zorgvuldig koppelen aan het ontvangstdomein, horecafunctie behouden en ondersteunen.
- Het stationsgebied heeft niet alleen een transferfunctie, maar ook een **verblijfsfunctie**. Opgave in o.a. de openbare ruimte.
- Station is meer dan een opgang in een tunneltje: maak echt een **prettige ontvangst:** korte overstaplijnen en heldere domeinen voor een optimale reizigersbeleving en sociale veiligheid.

LANGZAAMVERKEER

- Leg fietsers en wandelaars in de watten **(STOMP).**
- Sociale veiligheid onderdoorgang: lange zichtlijnen de tunnel in.
- **Fietsparkeren aan beiden zijden stationsknoop.** Snelle en comfortabele overstap fiets en trein. Huidige capaciteit stallingen links ruim voldoende. Mogelijk wel meer behoefte aan veilige stallingen in de toekomst. Goed aanbod aan fietskluizen beter passend bij dit station.
- **Locatie fietsenstalling** t.o.v. perron is essentieel voor het gebruik. Vergroten comfort en gebruik: flexibele kluizen/OV fiets-abri, OV-fietsen (huidige capaciteit hier ook voorlopig voldoende).

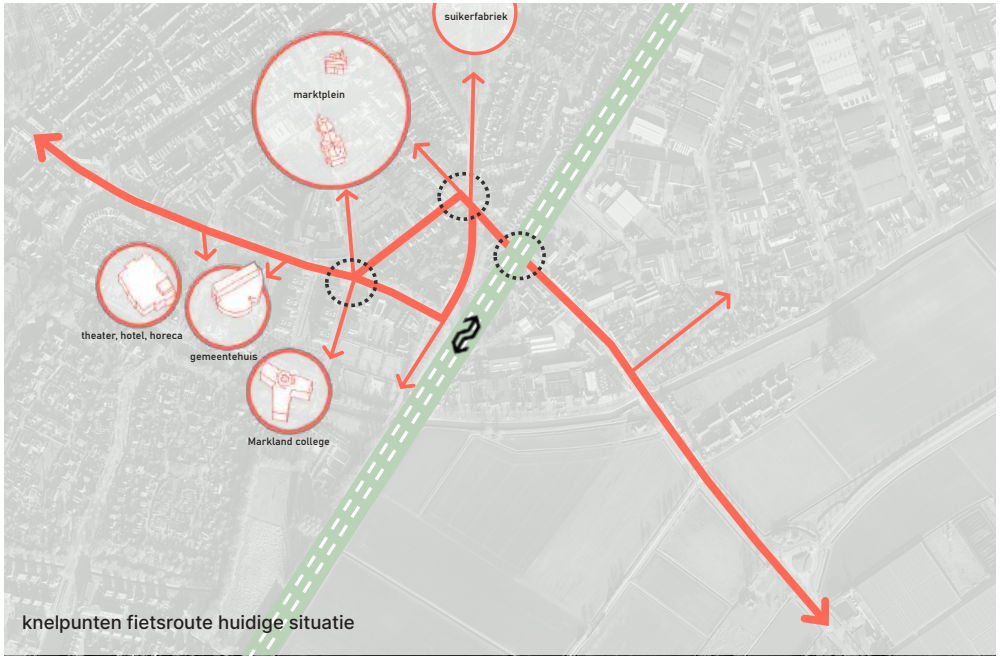
BUSSEN EN HOV

- **Toekomstbestendig busstation:** oostzijde lijkt i.v.m. randweg meest interessant voor nieuw busstation, met ook regionale betekenis (HOV).
- Dan gelijk ruimte maken voor gelede bussen (ca. 18 meter).

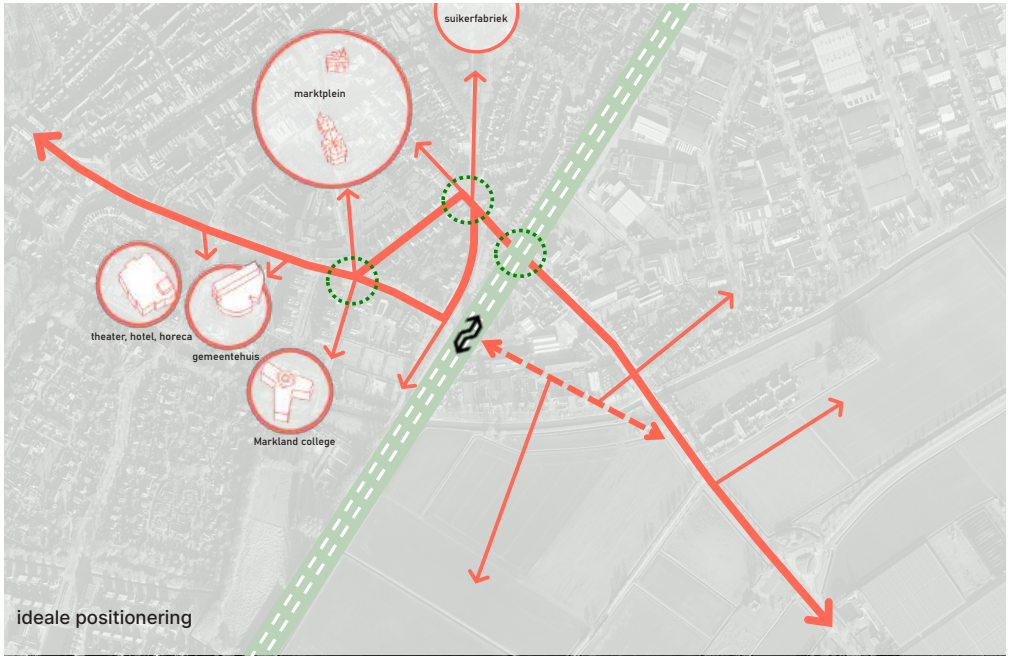
AUTOVERKEER

- Met **randweg Zevenbergen** kans om Spoorlaan/Pastoor van Kessellaan iets rustiger te maken. Blijft wel belangrijk voor goed bereikbaar station.
- **P+R aan beide zijden station**, behouden parkeren aan centrumzijde. Wel op P+R geleidelijk meer ruimte maken voor deelauto's.

Inpassing interwijkverbinding



knelpunten fietsroute huidige situatie



ideale positionering



varianten positionering

A/B Voor de meest vloeiende fietsroutes met direct zicht op station en onderdoorgang is relatief veel verwerving/verplaatsing van diverse bedrijven/woningen nodig. En wordt Zwanengat iets minder goed aangehaakt.

C Met alleen Vier Hoog en PSM is ook een redelijk vloeiende variant te maken, met goed zicht op station en goede aansluiting Zevenbergen Oost.

D Optimaal voor Markvelden, iets bochtiger en daardoor iets minder overzichtelijk voor Zwanenveld en Hazeldonkse Zandweg. Ook minder zicht in de onderdoorgang. Binnen huidige eigendommen te realiseren.

E Zonder additionele grondverwerving, maar ook minder overzicht op onderdoorgang en station. Redelijk dicht op bestaande overgang.

F Meest optimale vloeiende fietsroute voor Zevenbergen – Oost, minder overzichtelijk voor Zwaneveld en Hazeldonkse Zandweg.

INTERWIJKVERBINDING

02

2.1 Vanzelfsprekende nieuwe route

Basis voor de integrale gebiedsvisie is de inpassing van een ongelijkvloerse wandel- en fietsverbinding tussen Zevenbergen-Oost en het centrum. Deze interwijkverbinding is het meest concreet en bovendien zeer sturend voor de ruimtelijke inrichting van het gehele gebied en opzet en bereikbaarheid van de toekomstige OV-knoop Zevenbergen.
De doelstelling is om wandelaars en fietsers, vanuit Zevenbergen-Oost en op de doorgaande fietsroute van de Hazeldonkse Zandweg, te verleiden niet de Hazeldonkse Zandweg te nemen, maar een nieuwe, comfortabele ongelijkvloerse route onder het spoor door te nemen, zodat de gelijkvloerse overweg van de Hazeldonkse Zandweg wordt ontlast.
De positie en inpassing van de onderdoorgang is daarbij belangrijk, maar zeker ook loop van de route en de aansluiting op de omliggende wegen.

Bestaande en te verwachten fietsstromen

Dat begint met een goede analyse van bestaande fietsstromen en de belangrijkste bron- en eindpunten. Een recente analyse laat zien dat de Hazeldonkse Zandweg nu één van de belangrijkste en meest intensief gebruikte fietsroutes van Zevenbergen is. Er loopt een duidelijke hoofdstroom van fietsers vanuit onder andere Etten-Leur naar het centrum en met name richting de maatschappelijke voorzieningen in de zuidrand van centrum Zevenbergen (o.a. veel leerlingen naar het Markland College).

Met de realisatie van Zevenbergen-Oost zal het aantal fietsers over de nu al drukke spoorwegovergang van de Hazeldonkse Zandweg zonder andere maatregelen ruim verdubbelen. Maar ook de druk van overstekende fietsers op de kruisingen Prins Hendrikstraat-Stationslaan, Prins Hendrikstraat-Stationsstraat en Neerhofstraat-Pastoor van Kessellaan zal flink toenemen en daarmee de onveiligheid van deze overgang direct naast het station.
Een bevestiging van het nut en de noodzaak van een goede, nieuwe interwijkverbinding. De interwijkverbinding moet daarnaast een directe verbinding vormen voor de bewoners van de nieuwe woonbuurten in Zevenbergen-Oost richting de voorzieningen in en om het centrum van Zevenbergen.

Vanzelfsprekende nieuwe fietsroute

De huidige hoofdfietsroute, via de spoorwegovergang Hazeldonkse Zandweg, loopt niet heel ‘vloeiend’, met een wat onlogische ‘slinger’ via de Neerhofstraat. In de huidige route bevinden zich bovendien enkele lastig oversteekbare kruispunten en een overgang die regelmatig dicht gaat. De nieuwe ongelijkvloerse interwijkverbinding zal beide stromen wandelaars en fietsers op een vanzelfsprekende manier moeten opvangen en richting de Pastoor van Kessellaan geleiden.

Aan de centrumzijde is er maar één logische plek voor het inpassen van de nieuwe route en dat is een onderdoorgang in de Pastoor van Kessellaan. De Pastoor van Kessellaan is met stip de belangrijkste fietsroute in Zevenbergen. Het is de ontsluiting voor veel belangrijke maatschappelijke voorzieningen en het historische centrum.

Een inpassing van de onderdoorgang aan de zuidzijde van de rijbaan lijkt het meest effectief. Om de bereikbaarheid van de P+R en omgeving van het zwembad te kunnen blijven borgen is een autoverbinding noodzakelijk over de onderdoorgang.

Voorkeursvariant inpassing interwijkverbinding



Aan de oostzijde van het spoor komt de hoofdstroom van de fietsers zoals gezegd via de Hazeldonkse Zandweg, maar zal er een tweede belangrijke stroom fietsers bijkomen vanuit Markvelden en Markzoom. Beide stromen worden idealiter zo goed mogelijk opgevangen en begeleid. Dat vraagt een zorgvuldige positionering van de entree van de onderdoorgang en de fietsroutes die daarnaartoe leiden. In combinatie met de herontwikkeling van De Hil zijn meerdere mogelijkheden onderzocht en afgewogen. In de keuze van een voorkeursroute zijn de volgende overwegingen aangehouden:

- Zoveel mogelijk ontlasten van de knelpunten, door een vanzelfsprekende nieuwe route voor fietsers en voetgangers te creëren, die vanuit de Hazeldonkse Zandweg, Markvelden en Markzoom zo optimaal en comfortabel mogelijk bereikbaar is. Fietsers verleiden en begeleiden.
- Goed zicht op onderdoorgang, liefst zo min mogelijk bochten in de onderdoorgang om de sociale controle en gevoelens van veiligheid te borgen.
- Bij voorkeur niet te veel afhankelijkheden als het gaat om eigendommen en zo min mogelijk lastige barrières opwerpen voor de (toekomstige) transformatie en herontwikkeling van De Hil.

Voorkeursvariant

Met de betrokken partijen zijn verschillende varianten opgesteld en afgewogen. De combinatie van variant C en F kwam daarbij als duidelijke voorkeursvariant naar voren. Deze voorkeursvariant heeft één duidelijke vloeiende hoofdroute vanaf de Hazeldonkse Zandweg vanuit Zwanenveld en Etten-Leur, met goed zicht vanaf de Hazeldonkse Zandweg op zowel de onderdoorgang en het station. Met de beoogde aansluiting op de Hazeldonkse Zandweg krijgen ook de fietsers vanaf bedrijventerrein Zwanengat een aantrekkelijk alternatief. De voorkeursroute laat bovendien nog voldoende ruimte voor de (toekomstige) transformatie/herontwikkeling van De Hil. Op de plek waar de onderdoorgang op maaiveld komt slaat een tweede route af richting Markvelden en Markzoom. Deze fiets- en wandelroute komt mooi centraal uit in het hart van de nieuwe ontwikkeling en loopt daar vloeiend door richting Markzoom.

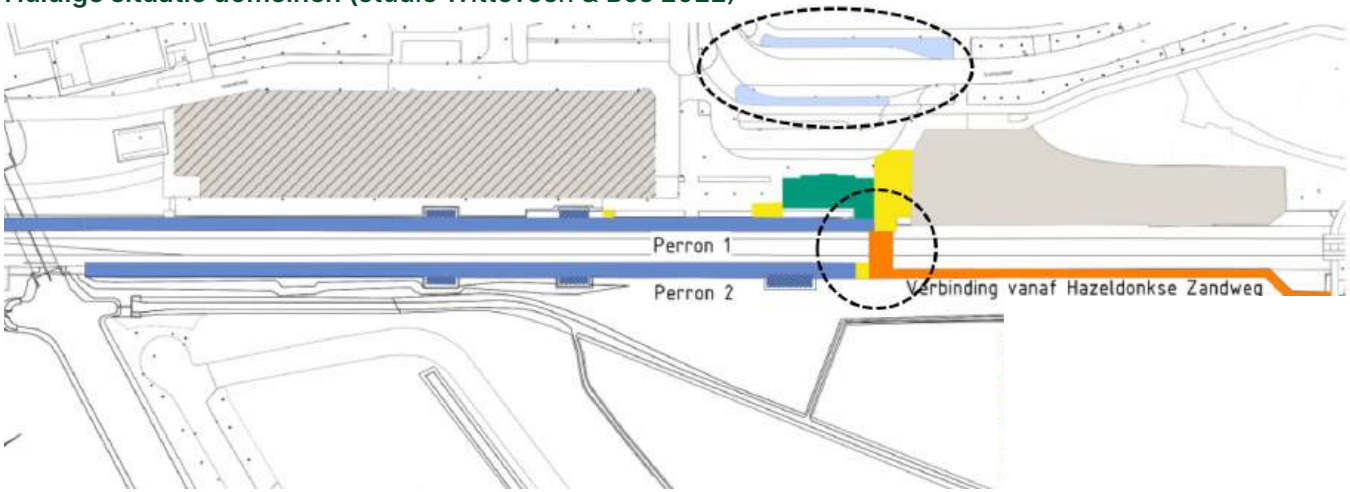

Inpassing interwijkverbinding met nieuwe perronopgangen
Pastoor van Kessellaan
Hazeldonkse Zandweg
P+R
P+R
Gebiedsontwikkeling
Markvelden

2.2 Interwijkverbinding met nieuwe perronopgangen
Vervolgens is gekeken wat het zou kunnen opleveren als met het realiseren van de nieuwe interwijkverbinding ook de toegang tot de perrons wordt aangepast, door de perrons met twee trappen en liften vanuit de onderdoorgang te ontsluiten. De huidige breedte van de perrons maakt dit mogelijk.

- Er ontstaat dan een tweezijdige oriëntatie van het station, met twee ontvangstdomeinen aan zowel de kant van het centrum als aan de oostzijde. Deze ontvangstdomeinen liggen dan idealiter direct ten zuiden van het monumentale stationsgebouw. Beide ontvangstdomeinen zijn met trappen en een lift vanuit de (royale) onderdoorgang bereikbaar. Station Zevenbergen krijgt daarmee goede entrees aan beide zijden van het spoor en daarmee meer ruimte om door te groeien tot een volwaardig regionaal OV-knooppunt.
- Het biedt de kans het bestaande gelijkvloerse reizigersoverpad aan de andere zijde van het stationsgebouw te saneren.
- Het geeft de mogelijkheid om OV-voorzieningen aan de oostzijde van het station een plek te geven en daarmee meer ruimte te maken voor bijvoorbeeld een comfortabel busstation, fietsenstallingen aan de oostzijde en meer verblijfskwaliteit aan de centrumzijde.
- Door de tweezijdige oriëntatie van het station verbetert de bereikbaarheid vanuit Zevenbergen-Oost aanzienlijk en kunnen fietsers uit Oost hun fiets aan de oostzijde stallen.
- Met de nieuwe rondwegstructuur met inprikkers ligt het voor de hand dat een wezenlijk deel van de auto's die naar het station gaan (Park+Ride, Kiss+Ride) via de oostzijde zullen komen. Door, behalve aan de centrumzijde, ook P+R aan de oostzijde van het station te faciliteren wordt de overgang Hazeldonkse Zandweg en woonomgeving aan de centrumzijde verder ontlast.
- Voor de sociale veiligheid van zowel de nieuwe fietsroute/onderdoorgang, als de stationsomgeving aan de oostzijde is het belangrijk dat er in het gebied van De Hil op een aantrekkelijke manier gewoond gaat worden. Een transformatie van dit bedrijventerrein is daarmee wenselijk. Daarmee krijgt Zevenbergen de mogelijkheid om een uniek, OV-georiënteerd woonmilieu (in wat hogere dichtheid) te creëren, met directe aansluiting op het station.

Een integrale aanpak van woningbouw, de interwijkverbinding én het oppakken van de stationsknoop biedt de meeste kansen om waarde toe te voegen aan Zevenbergen en het stationsgebied. Alleen op deze manier kunnen de genoemde lokale en regionale opgaven en kansen echt verzilverd worden en ontstaat voor alle partijen onder aan de streep de meeste meerwaarde.

Huidige situatie domeinen (studie Witteveen & Bos 2022)



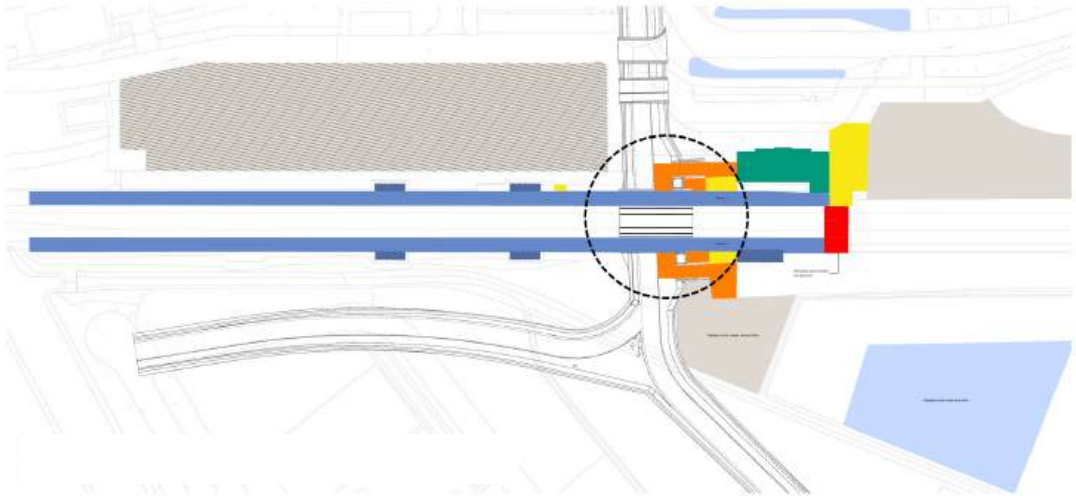








Wensbeeld domeinen (studie Witteveen & Bos 2022)





FUNCTIONELE OPZET STATIONSKNOOP 03

Een optimaal functionerende stationsknoop is voorwaardelijk voor de ontwikkeling van het Stationsgebied Zevenbergen. Een comfortabele, veilige, overzichtelijke en uitnodigende overstap tussen verschillende vervoersmodaliteiten en een uitnodigend omgevingsdomein met hoge verblijfskwaliteit zijn de doelstelling. De beschreven voorkeursvariant voor de interwijkverbinding, met daaraan gekoppeld de nieuwe perrontoegangen, hebben we als vertrekpunt gebruikt om een aantal richtingen te verkennen voor een nieuwe organisatie van de openbaar vervoersknoop. Vanuit het reisdomein dient alles rondom het station zo optimaal mogelijk te worden georganiseerd. Dit begint bij de organisatie van het station zelf. Dit vormt het hart van de OV-knoop.

3.1 Basisopzet stationsdomeinen

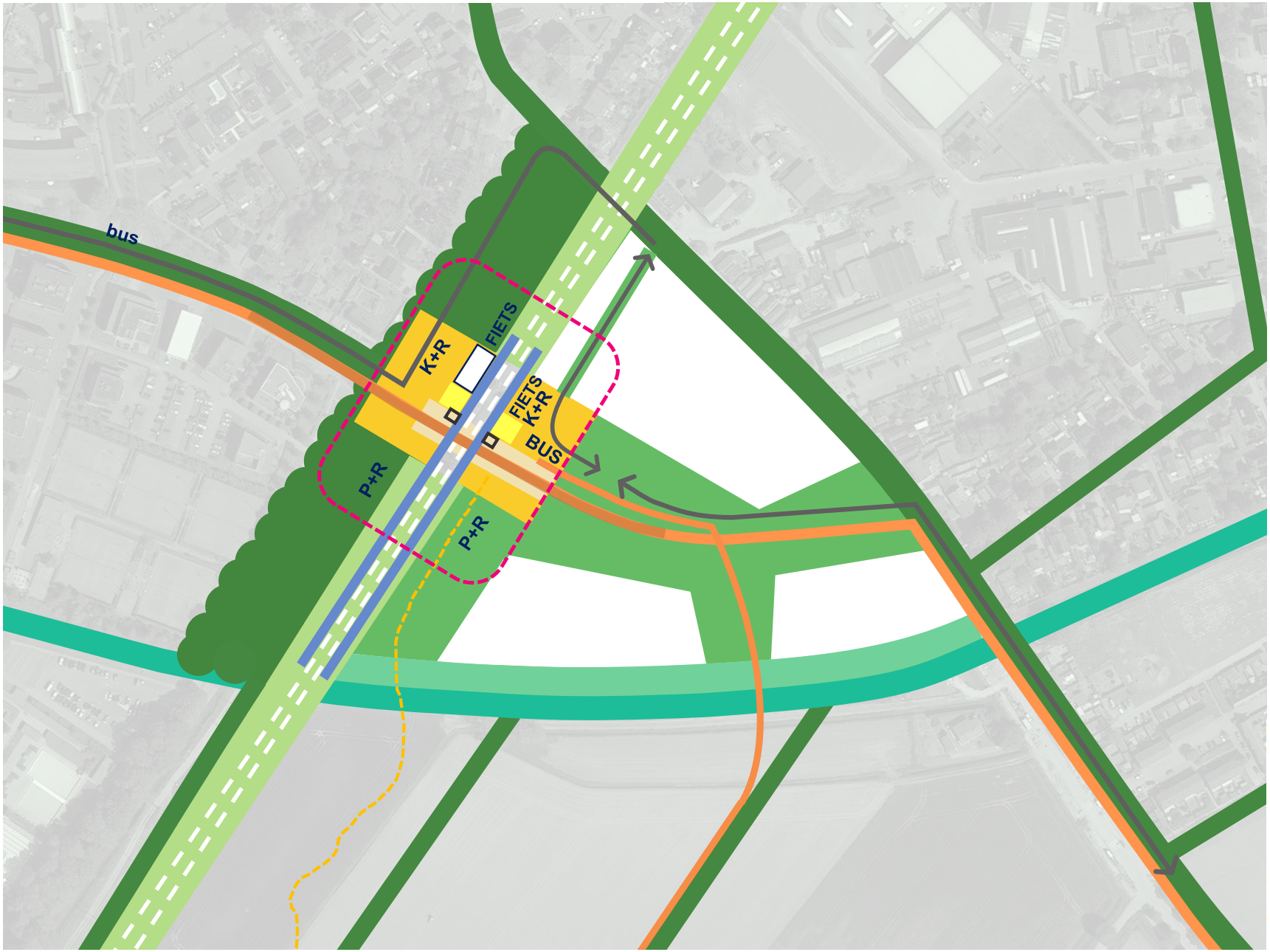
Het Stationsconcept is door ProRail, NS en Bureau Spoorbouwmeester ontwikkeld als leidraad voor de ontwikkeling en vormgeving van de stationsomgeving. Het ordent het station in herkenbare domeinen en de voorzieningen, zoals de kaartverkoop, abri's, reisinfo, etc., binnen die domeinen. Doel hierbij is het vergroten van het comfort, de beleving en het reisplezier van de reiziger. Daarin worden de volgende domeinen onderscheiden:

- Omgevingsdomein: ontvangstgebied met verblijfskwaliteit en goede aanhechting op de omgeving, met fiets- en autoparkeervoorzieningen en overstapmogelijkheden naar openbaar vervoer, halen en brengen.
- Ontvangstdomein: ontvangen en verwelkomen, met kaartverkoop, reisinformatievoorzieningen, service, horeca, gericht op informeren en ontmoeten.
- Verblijfsdomein: met wachten, horeca, toiletten, commercie.
- Reisdomein: met in- en uitchecken, wachten, informatievoorziening.
- De loopverbindingszone: zorgt voor een snelle navigatie en doorstroming tussen het ontvangstdomein en treinperrons.

De afbeeldingen hiernaast tonen een schematische weergave van de huidige situatie en het toekomstige wensbeeld van de domeinen voor de stationsknoop Zevenbergen (studie Witteveen+Bos, 2022), gebaseerd op een interwijkverbinding met nieuwe toegang tot de perrons.

De basisopzet voor de nieuwe stationsknoop Zevenbergen is een tweezijdige oriëntatie van het station, met direct ten zuiden van het monumentale stationsgebouw aan beide zijden de op maaiveld gelegen ontvangstdomeinen, met daar de toegang tot het reisdomein. Beide ontvangstdomeinen zijn met elkaar verbonden via de royale onderdoorgang. Vanuit de onderdoorgang is er via twee brede trappen en twee liften direct toegang tot de ontvangstdomeinen aan weerszijden van het spoor. Het bestaande reizigersoverpad is niet meer nodig en wordt gesaneerd.

Aanzet voor een nieuw stationsgebied

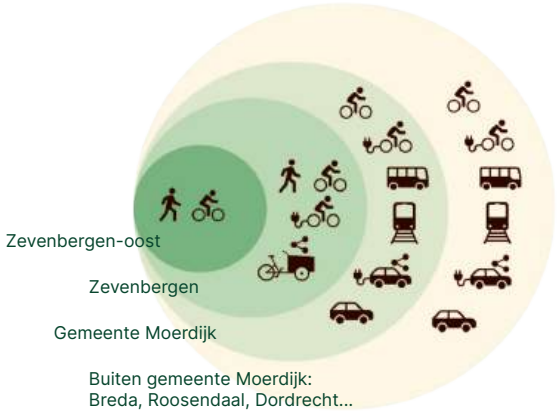


3.2 Een toekomstbestendige en compacte OV-knoop

Er wordt ingezet op een zo compact mogelijke OV-knoop, waarbij alle OV-functies en stationsfaciliteiten snel en direct toegang hebben tot de ontvangstdomeinen. Met deze opzet zijn de diverse verkeersstromen zoveel mogelijk ontvlecht, waardoor een goede inbedding van de OV-knoop in de omgeving ontstaat. De fietsenstallingen liggen zo dicht mogelijk bij de ontvangstdomeinen.

De bushalte komt zo dicht mogelijk bij de stationsknoop te liggen, met een busstation aan de oostzijde waar alle bussen voor het station halteren en reizigers kunnen overstappen. Aan de oostzijde wandelt men vanuit de bus zonder oversteken het ontvangstdomein op. Ook de Kiss+Ride en de Park+Ride krijgen aan beide zijden directe looproutes naar het ontvangstdomein, zonder veel kruisend verkeer. De Park+Ride is aan weerszijden parallel aan het spoor gepositioneerd. Aan de oostzijde komt een wandelverbinding met het ontvangstdomein parallel aan het spoor over de onderdoorgang. Aan de centrumzijde een looproute met een brugverbinding.

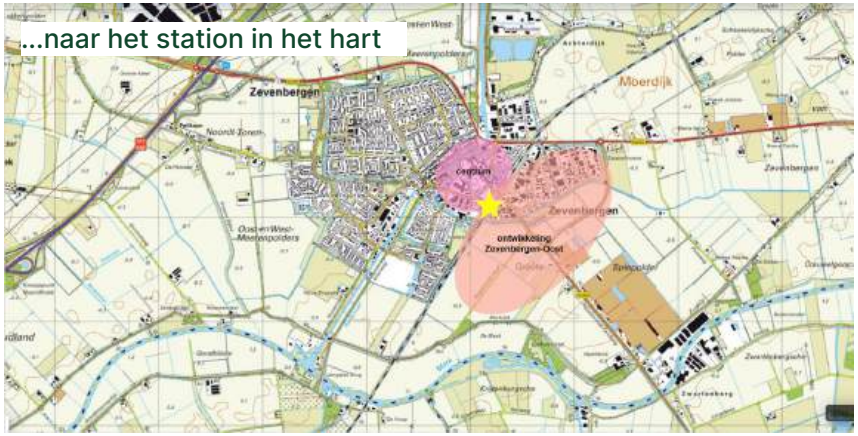
De onderdoorgang krijgt aan weerszijden royale trappartijen, met een directe verbinding naar het ontvangst- en omgevingsdomein. Op die manier lopen ‘beneden’ en ‘boven’ ontspannen en vanzelfsprekend in elkaar over, loopt het ontvangstdomein zichtbaar door in de onderdoorgang, komt er veel licht en zicht in de onderdoorgang en worden ook de P+R-terreinen goed bereikbaar vanuit de onderdoorgang. Zo ontstaat een zeer compacte en comfortabele overstap tussen alle vervoersmodaliteiten en tegelijkertijd ruimte voor een ontspannen inrichting en verblijfskwaliteit.
De organisatie van het station is een interessant en kansrijk vertrekpunt om verder te gaan uitwerken.

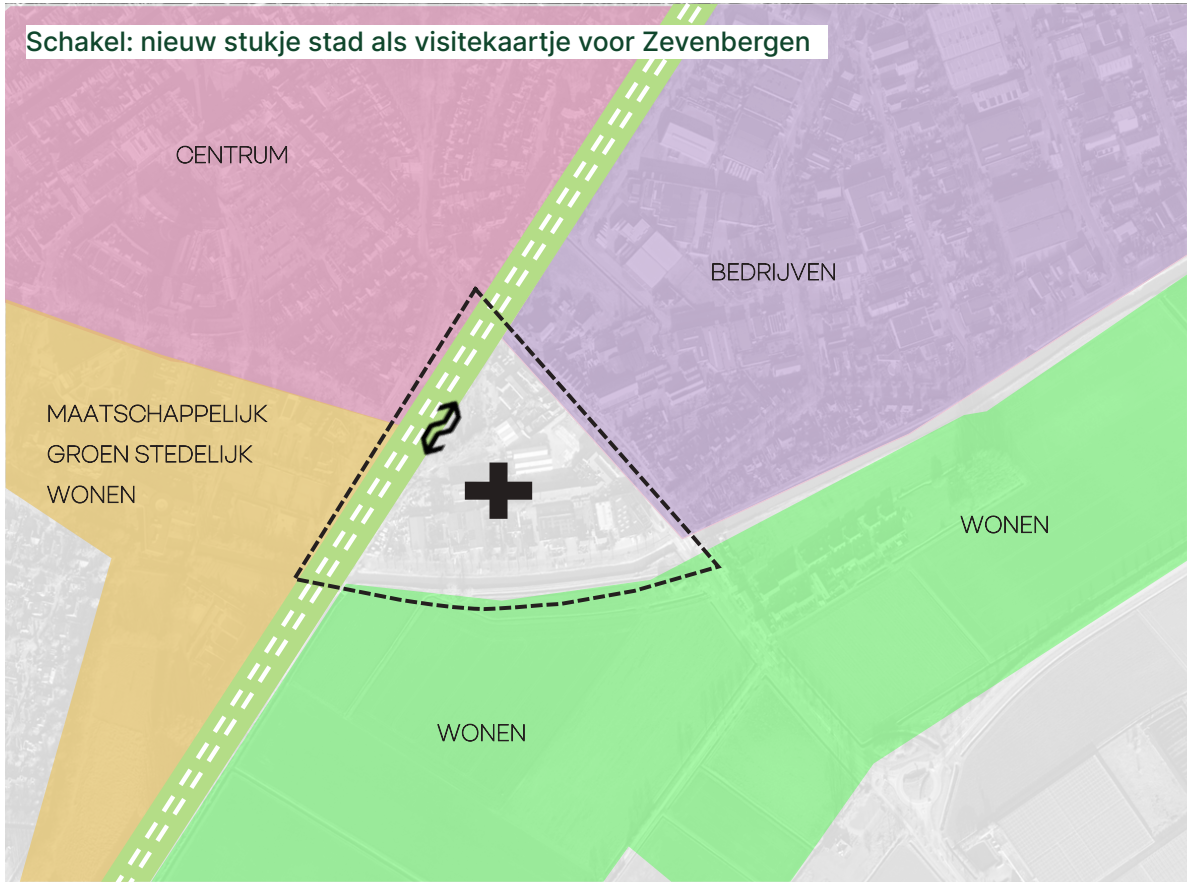


Mobiliteitsconcept


Station buiten de ‘muur’
Zevenbergen


Station aan de rand
Zevenbergen
Moerdijk
Zevenbergen


...naar het station in het hart
Zevenbergen
Moerdijk
centrum
Zevenbergen
ontwikkeling Zevenbergen-Oost


Schakel: nieuw stukje stad als visitekaartje voor Zevenbergen
CENTRUM
BEDRIJVEN
MAATSCHAPPELIJK
GROEN STEDELIJK
WONEN
WONEN
WONEN







TOEKOMSTPERSPECTIEF STATIONSGEBIED ZEVENBERGEN

04

Vanuit eerdere verkenningen zijn samen met alle betrokken partijen de ideeën, wensen en inspiraties uitgewerkt in voorliggend toekomstperspectief voor het Stationsgebied Zevenbergen. Op basis van hiervan hebben we een verbeelding gemaakt waarin alle ambities samenkomen. Deze visie geeft een doorkijk naar hoe het Stationsgebied Zevenbergen zou kunnen worden en welke bouwstenen nodig zijn voor de verdere doorontwikkeling.

4.1 Stationsgebied als nieuw stukje stad

Ooit lag station Zevenbergen echt buiten de stad en buiten de stadsmuren. Het was toen vooral een werkspoor en goederenstation, voor onder andere de suiker- en bietenhandel. Met de gestage groei van Zevenbergen zijn stad en station naar elkaar toe gegroeid en is het personenvervoer (forenzen) het belangrijkste geworden. Toch ligt het station vandaag nog steeds gevoelsmatig een beetje aan de rand van de stad. Met de ontwikkeling van Zevenbergen-Oost wordt het belang van het station weer groter en komt het letterlijk meer in het hart van het nieuwe Zevenbergen te liggen.

Rondom het stationsgebied liggen diverse gebieden met belangrijke functies voor stad en regio met een eigen kleur en uitstraling:

- Een groenstedelijk gebied met grote maatschappelijke voorzieningen, zoals middelbare school, sport, verzorgingstehuis en gemeentehuis, maar ook met kantoor- en appartementengebouwen in het groen. Dit gebied trekt veel bezoekers uit stad en regio en zoals gezegd ook veel (jonge) fietsers.
- Het historische centrum, met winkels, horeca, cultuur, activiteiten en historie. De Kasteeltuin en Stationsstraat leiden direct naar de Markt, die de huiskamer van Zevenbergen vormt. Het centrum krijgt veel bezoek vanuit Zevenbergen en vanuit daarbuiten, voor boodschappen, ontmoeting, een dagje uit of als toerist.
- Bedrijventerrein Zwanengat met veel regionale en lokale ondernemingen en belangrijk voor de werkgelegenheid en het ondernemerschap in Zevenbergen. Hier komen dagelijks veel mensen om te werken.
- Zevenbergen-Oost wordt in aanvulling een suburbaan nieuw woongebied, met ruimte voor nieuwe bewoners, die ook gebruik gaan maken van de voorzieningen in de stad. Er komt een nieuw recreatief uitloopgebied Markzoom dat de overgang vormt tussen wonen en landelijk gebied.

Bedrijventerrein De Hil ligt hier als een scharnier tussen en verbindt al deze belangrijke gebieden met elkaar en met het station. Dit gebiedje heeft de potentie om zich te ontwikkelen tot een nieuw en bijzonder stukje stad, met plek voor een aantrekkelijk nieuw en groenstedelijk woon-werkmilieu. Belangrijk voor de aantrekkingskracht, sociale veiligheid en levendigheid in het stationsgebied en interessant als nieuw visitekaartje voor Zevenbergen.

In dit nieuwe stationsgebied liggen voor de regio unieke kansen om doelgroepen te binden die zijn gefocust op openbaar vervoer en voorzieningen op loopafstand. Dat vraagt om een gebied met een eigen identiteit en onderscheidend woonprogramma, appartementen, aangevuld met kleinschalige faciliteiten in de plint, zoals een sportschool, fysio, fietsenmaker, een koffiebarretje, leisurefuncties en flexwerkplekken. Een nieuw soort wonen met meer stapeling, meer levendigheid en meer publieke groene ruimte.

Samenhang | lange lijnen

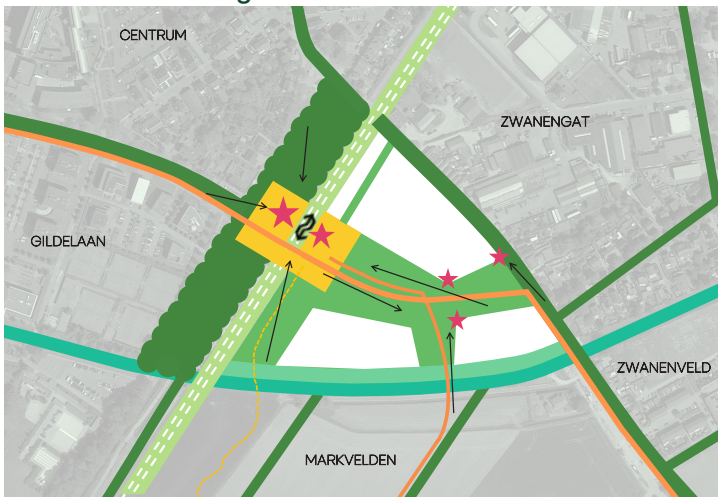


Samenhang | verknopen





Station als blikvanger





Een centrumzijde en een landschapszijde





4.2 Ruimtelijk raamwerk

Voor de stapsgewijze ontwikkeling van het gebied rondom het station zetten we in op een stevig raamwerk van openbare ruimtes, met daarbinnen flexibel in te richten ontwikkelvelden. Het ruimtelijk raamwerk voor het Stationsgebied Zevenbergen omvat de essentiële elementen die het gebied laten functioneren en de basis leggen voor een groene en duurzame identiteit. De kern van dit raamwerk bestaat uit:

Lange lijnen

Het nieuwe stationsgebied is een belangrijke schakel en moet daarom op een logische manier verankerd worden in de structuur van de stad. Prominente 'lange lijnen' komen er op een vanzelfsprekende manier samen, zoals de Pastoor van Kessellaan, Prins Hendrikstraat, Hazeldonkse Zandweg en de nieuwe hoofdstructuren van de wijken Markvelden en Zwanenveld.

Stationsplein

In het stationsgebied zelf komen al deze belangrijke lijnen samen bij het station. Aan de centrumzijde is dat op het stationsplein. Het stationsplein wordt het voorplein voor het monumentale stationsgebouw met ruimte voor terrassen in de zon, kunst, groen en zitgelegenheden. Het wordt het welkomstdomein van het station én van de stad. Het stationsplein kan worden opgedeeld in een verblijfsdeel en een deel voor de fietsers, auto en bus. Door zorgvuldige plaatsing van bomen en groen worden de primaire looplijnen op een natuurlijke wijze begeleid naar het ontvangstdomein. Het monumentale stationsgebouw is de blikvanger van het gebied. De horecafunctie kan verder worden versterkt met meer ruimte voor een leuk terras, direct aan het ontvangstdomein. Op deze wijze ontstaat er een aantrekkelijke stationsomgeving met verblijfskwaliteit als een logische stapsteen richting Markt en haven.

Esplanade

Aan de oostzijde komt een nieuwe centrale groene ruimte, een 'esplanade' waar alle lijnen en routes bij elkaar komen en het station de blikvanger vormt. Deze 'esplanade' vormt dan het hart van het nieuwe stationsgebied en het groene omgevingsdomein van het station aan de oostzijde.
Op die manier ontstaat rondom de stationsknoop overzicht en een heldere oriëntatie, maar ook afwisseling en herkenbaarheid. Het stationsgebied krijgt als het ware twee verschillende gezichten: een voornaam en groen stationsplein aan de centrumzijde en een meer natuurlijke en bloemrijke esplanade aan de landschapszijde. Op het stationsplein en esplanade worden de reizigers ontvangen en worden stationsgebied en stad met elkaar verknoopt.

De esplanade is een ontspannen en groen ontmoetingsgebied voor bewoners, werknemers en reizigers waar groen, wonen en voorzieningen rondom de stationsknoop samenkomen. Een lommerrijke stationsbiotoop met ruimte voor biodiversiteit, ontmoeten, spelen en verblijven rekening houdend met de klimaatopgaven. Een nieuw baken in het gebied kan ook interessant zijn, zoals bijvoorbeeld een kunstwerk of een stationsklok.

Promenade

Het Zwanengat vormt de natuurlijke overgang tussen stationsgebied en de nieuwe wijk de Markvelden. Langs het Zwanengat, recht op het zuiden, ligt in potentie een prachtig verblijfsgebied, een soort wandelpromenade langs het water, met natuurlijke oevers en plekjes om de levendigheid van het stationsgebied even achter je te laten.
De voormalige kreek kan ecologisch worden versterkt met natuurlijke en biodiverse oevers waarbij het water beleefbaar wordt gemaakt door verblijfs- en speelplekken. Een fijne plek om te zijn, een groen welkom voor bezoekers en een geweldig adres om aan te wonen in de toekomst.

Inspiratiebeelden stationsgebied


excellente fietsverbinding


groene vallei




boven en beneden lopen vloeiend in elkaar over




wachten wordt verblijven









4.3 Van stenen kloof naar groene vallei

De interwijkverbinding moet een aantrekkelijke en comfortabele route worden voor fietsers en voetgangers. De onderdoorgang wordt daarom idealiter geen ‘stenen kloof’ maar een ‘groene vallei’. Met groene taluds en (groene) trappen wordt de wandel- en fietsroute op die manier een ontspannen onderdeel van de rest van het stationsgebied en ‘boven’ en ‘beneden’ lopen vloeiend in elkaar over. Zo ontstaat een groene passage waar de sociale controle en zichtbaarheid groot zijn, ook vanuit de omliggende woongebouwen.

De inpassing aan de kant van de Pastoor van Kessellaan biedt minder ruimte voor zo’n groene vallei, hier zal de interwijkverbinding ingepast worden binnen het laanprofiel, globaal op de plek van het bestaande fietspad. Daar zullen een aantal van de bestaande bomen voor moeten plaatsmaken. Een ontspannen inpassing kan echter ontstaan als een deel van de voortuinen van de naastgelegen bedrijven kunnen worden meegenomen, zodat de wandel- en fietsroute naar het stationsplein groen kan worden ingepast en de bomenlaan hersteld kan worden. Aan deze zijde zetten we in op een groene aankleding van de tunnelwanden, zodat een aantrekkelijke groene verbinding ontstaat en een verkoelend effect tijdens zomerse dagen.

Wachten wordt verblijven

Tijdens het overstappen kunnen er verschillende wachtmomenten zijn. De kwaliteit van de reis wordt mede bepaald door de kwaliteit van het wachten. Dit betekent droog en uit de wind kunnen staan en mogelijkheden om een koffie te halen, een broodje te eten of zelfs langer te wachten of te werken of te verblijven. Dit kan in het monumentale stationsgebouw of in een nieuw gebouw aan de oostzijde, gecombineerd met wonen op de verdiepingen. ‘Wachten wordt verblijven’ en ontspannen ingeweven in de sfeer van de openbare ruimte van het stationsgebied, door middel van groene treden, uitnodigende trappen, bijzondere zitelementen, etc.


Impressie stationsgebied Zevenbergen
Stationslaan
Pastoor van Kesseljaan
Hazeldonkse Zandweg
De Hil
N389 Rotting

4.4 Toekomstbeeld

Voor het stationsgebied is een samenhangend toekomstbeeld geschetst. Deze verbeelding is een visualisatie en vertaling van de ambities en bouwstenen die voorliggend document stelt voor de duurzame doorontwikkeling van het stationsgebied. Het geeft een beeld van hoe het zou kunnen worden, echter is dit nog niet een in beton gegoten plan. Het toekomstbeeld is richtinggevend, het toont een doorkijk naar de toekomst, maar is geen blauwdruk of eindbeeld.

BIETENPAD

Zevenbergen heeft een lange historie en er zijn veel verhalen te vertellen. In en om het stationsgebied en centrum zijn nog diverse historische elementen aanwezig, die op een leuke, ontspannen manier die verhalen tastbaar kunnen maken. Een leuke gedachte is om een nieuwe recreatieve wandelroute in te passen van de Mark naar de suikerfabriek; een 'bietenpad' dat mensen langs alle 'iconen' van Zevenbergen leidt. Misschien wel globaal het voormalige bietenspoor volgend, dat hier ooit heeft gelopen. Het stationsgebied is ook in zo'n recreatieve wandelroute dan een cruciale schakel en kan misschien wel een nieuw icoon toevoegen aan de stad?



Groene onvangst en passage – principeprofiel spooronderdoorgang en ontvangstdomein












Impressie stationsknoop Zevenbergen

Inspiratiebeelden groene fietsvallei – voor mens, plant en dier















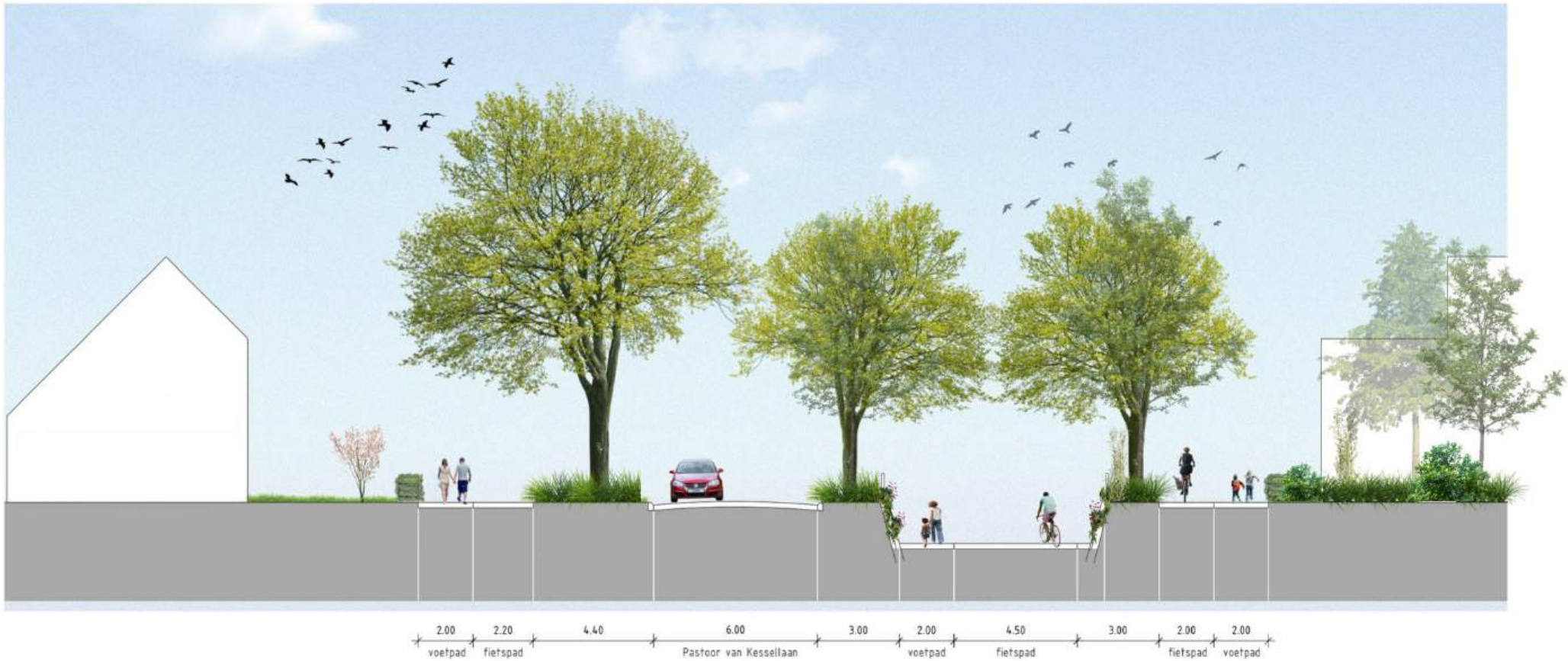






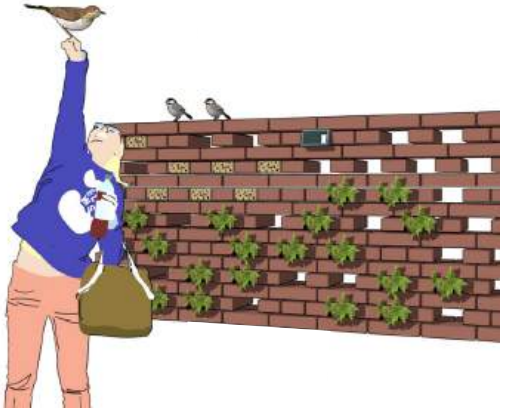


Lommerijke laan – principeprofiel Pastoor van Kessellaan - inpassing groene fietsvallei









Impressie stationsgebied Zevenbergen



Inspiratiebeelden stationsgebied Zevenbergen



















Wandelen en fietsen



- Reisdomein, met wachtruimtes
- Toegang reisdomein
- Ontvangsdomeinen, met lift en trappen
- Verblijfsdomein
- Openbaar wandel- en verblijfsgebied
- Interwijkverbinding
- Spooronderdoorgang interwijkverbinding
- Belangrijke wandelroute
- Belangrijke fietsroutes tweezijdig
- Belangrijke fietsroutes eenzijdig
- Fietsenstalling









VISIE OP ONDERDELEN

05

5.1 Verkeersstromen: voetgangers en fietsers

De voetganger en fietser staan centraal bij de inrichting van de openbare ruimte en de invulling van de stationsdomeinen. Vanaf de compacte stationsknoop vertakt zich aan beide zijden van het spoor een fijnmazig netwerk van wandel- en fietsroutes naar alle belangrijke bestemmingen in de omgeving.

De fietsroutes sluiten direct aan op de openbare, overdekte fietsenstallingen. De stallingen liggen geclusterd aan weerszijden van het station, direct aan de ontvangstdomeinen, goed vindbaar en bereikbaar. Belangrijk is dat de fietsenstallingen transparant zijn, zodat er ruim zicht op de stationsknoop is. Er is in deze visie rekening gehouden met het stallen van totaal circa 900 fietsen, evenredig verdeeld aan beide zijden. Dit is vergelijkbaar met de huidige capaciteit, waarvan uit onderzoek is gebleken dat dit meer dan voldoende is voor de toekomst. Binnen deze opzet is ook voldoende ruimte voor het inpassen van een toenemend aantal OV–fietsen.

Bij een verdere uitwerking zal het fietsparkeren en de mogelijkheden voor bijvoorbeeld deelfietsen en flexibele kluizen, of mogelijk zelfs een bewaakte fietsenstalling, verder onderzocht moeten worden.



Reisdomein, met wachtruimtes

Toegang reisdomein

Ontvangsdomeinen, met lift en trappen

Verblijfsdomein

Openbaar wandel- en verblijfsgebied

Interwijkverbinding

Spooronderdoorgang interwijkverbinding

Belangrijke wandelroute

Hoofdroute bussen

Busstation Zevenbergen









5.2 Verkeersstromen: bus

Het busstation wordt verplaatst naar de oostzijde, omdat daar ruimte is om een toekomstbestendig (uitbreidbaar) busstation te maken met een HOV-verbinding naar Breda. Hiermee krijgt het busstation een regionale betekenis. Aan de oostzijde hoeven overstappers geen andere verkeersstromen te kruisen, zoals nu aan de centrumzijde. Het verplaatsen van het busstation van de centrumzijde naar de oostzijde ontlast ook de woonomgeving aan de centrumzijde en creëert voor het historische stationsgebouw de benodigde ruimte om een uitnodigend stationsplein te maken.

Bij de verplaatsing naar de oostzijde moet een goede doorstroming en aansluiting van buslijnen worden geborgd en extra rijtijden worden voorkomen. Om die reden wordt parallel aan het spoor een busbaan gerealiseerd, die het nieuwe busstation een tweede verbinding geeft met de Hazeldonkse Zandweg. De bussen van alle lijnen kunnen op die manier direct doorrijden vanaf het nieuwe busstation en hoeven geen lusje te draaien. Tevens worden hiermee de woningen aan de Hazeldonkse Zandweg 12 tot en met 26 (even en oneven) ontlast, omdat de bus op die plek niet meer voorlangs rijdt. Dit deel van de Hazeldonkse Zandweg kan worden afgewaardeerd naar 30 km/uur. De kruising van de busbaan en de Hazeldonkse Zandweg dient verder te worden uitgewerkt. Waarbij de bussen vlot en veilig moeten doorstromen vanaf het busstation naar de Hazeldonkse Zandweg en waarbij er een acceptabel risico is voor de ontruiming van de spoorwegovergang.

De huidige busroutes van de buslijnen 117 en 119 en alle overige bussen, zoals de buurtbus, zullen gebruik maken van de halte aan de oostzijde van het station. Daarmee komen de huidige haltes aan de centrumzijde van het station te vervallen. De halte Jorisstraat wordt verplaatst naar de entree van de Kasteeltuin, waarmee de halte centraal komt te liggen tussen station, centrum, scholen, gemeentehuis en (sport)voorzieningen.
Deze wijziging dient nog zorgvuldig afgewikkeld te worden in samenhang met de wijzigingen op en rondom het station Zevenbergen. Voor het overzicht met de huidige buslijnen en de mogelijke wijzigingen in de buslijnen 117 en 119 zie bijlage.

Het nieuwe busstation aan de oostzijde is toekomstbestendig ingericht en beschikt over halteplaatsen in beide richtingen, waar (gelede) bussen gelijktijdig kunnen stoppen zonder elkaar te hinderen. Het busstation wordt op een zo compact mogelijke wijze ingepast in de esplanade, met een wandelverbinding direct aansluitend op het ontvangstdomein, zodat een optimale overstapfunctie tussen de verschillende vervoersmodaliteiten gegarandeerd wordt.

Verkeersstromen: auto en parkeren



- Reisdomein, met wachtruimtes
- Toegang reisdomein
- Ontvangsdomeinen, met lift en trappen
- Verblijfsdomein
- Openbaar wandel- en verblijfsgebied
- Interwijkverbinding
- Spooronderdoorgang interwijkverbinding
- Belangrijke wandelroute
- Auto-ontsluiting
- P+R Park+Ride station
- K+R Kiss+Ride station
- P Parkeren op eigen terrein
- Poort naar 30 km/u







5.3 Verkeersstromen: auto en parkeren

De ambitie is om gemotoriseerd verkeer zo weinig mogelijk het gebied te laten belasten en de auto te gast is, waardoor extra ruimte ontstaat voor lopen, fietsen en vergroening. Niettemin blijft de autobereikbaarheid van het station belangrijk in Zevenbergen, omdat het station ook voor de omliggende dorpen een rol vervult.

De Park+Ride-voorzieningen liggen aan weerszijden van het spoor, efficiënt in de zone waar in verband met externe veiligheid niet gebouwd kan worden (50 meter). De P+R-parkeervoorzieningen zijn direct gekoppeld aan het ontvangstdomein met logische looproutes over de onderdoorgang en hebben een goede zichtrelatie met het station.
Het valt nog te onderzoeken of de P+R-voorzieningen ook een eigen toegang tot de perrons kunnen krijgen.
De Kiss+Ride ligt direct bij de stationsknoop. Aangezien men zo dicht mogelijk bij het station mensen willen afzetten kan je dat het beste goed faciliteren zodat wildparkeren wordt voorkomen. De exacte locatie moet nader worden uitgewerkt en afgestemd op de bushaltes aan de oostzijde, zodat kruisende stromen met de bus en de voetgangers worden voorkomen.

De ontsluiting van het spoorgericht parkeren aan de oostzijde, maar ook de parkeerplaatsen van de nieuwe woningen, vindt plaats vanaf de promenade langs het Zwanengat en de Hazeldonkse Zandweg. Op die manier blijft het aantal autobewegingen in het hart van het gebied en rondom het station beperkt tot de K+R. Voor de doorstroming en de verkeersveiligheid wordt de aansluiting van De Hil op de Hazeldonkse Zandweg verplaatst en gecombineerd met de Industrieweg aan de overzijde.

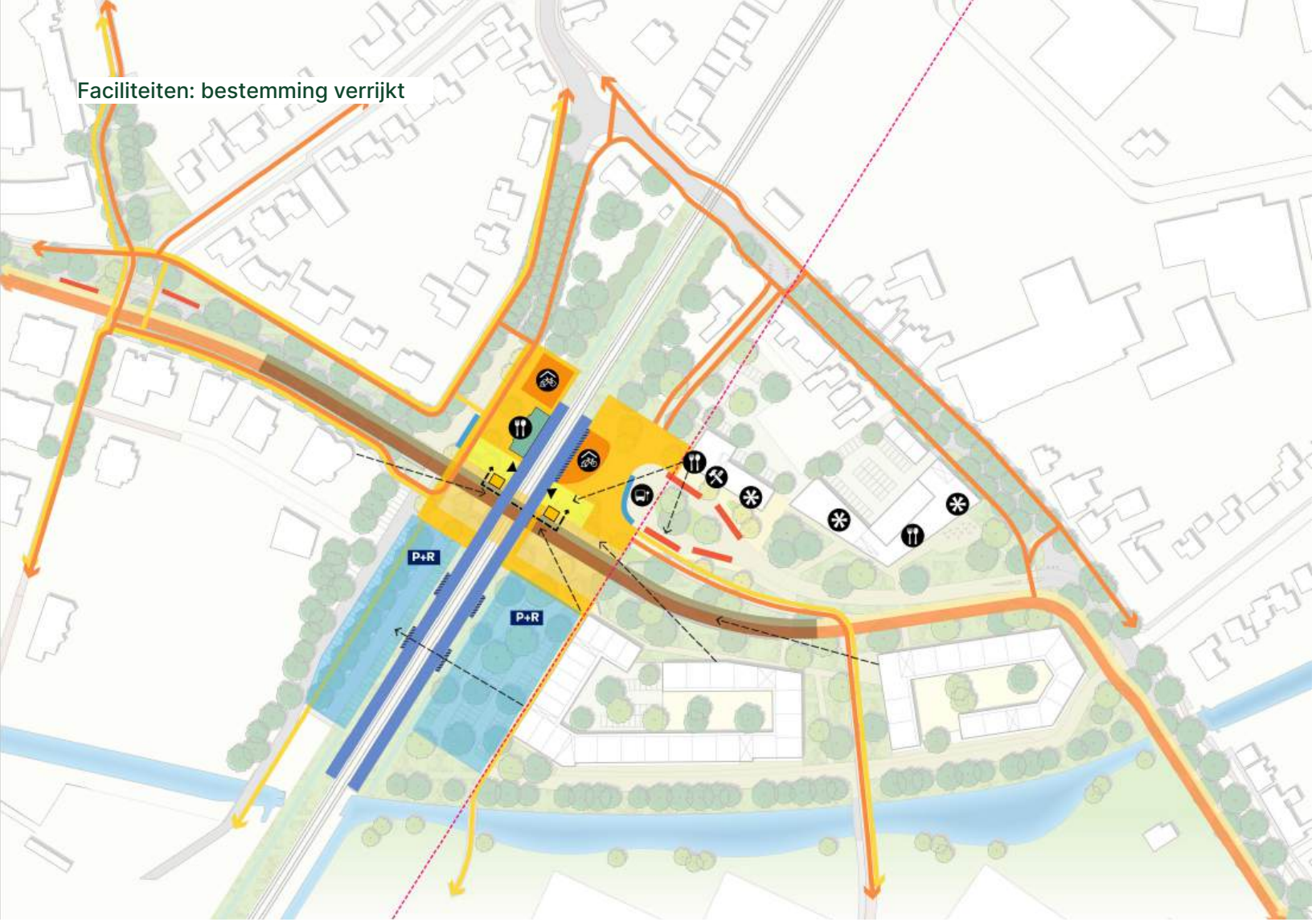
Aan de centrumzijde zal de auto-ontsluiting van de P+R plaatsvinden via de huidige route naar Pastoor van Kessellaan. Deze ontsluiting is ook belangrijk voor bezoekers van de nieuwe sporthal, de overige sportvoorzieningen en het zwembad.

Het is belangrijk om, in het stationsgebied vanuit de omliggende woningen, goed zicht te maken op de parkeervoorzieningen en de rest van de OV-knoop om ook ‘s avonds de sociale veiligheid te borgen. De nieuwe woningen zelf parkeren voor een deel op eigen terrein, zorgvuldig ingepast binnen de bouwblokken. Deze bewonersparkeerplaatsen worden ook ontsloten vanaf De Hil. De Hazeldonkse Zandweg ter hoogte van huisnummer 10-28 wordt ontlast, omdat de bus niet meer voorlangs rijdt. De weg wordt afgewaardeerd naar 30 km/uur en doorgaand verkeer wordt beperkt.

Dubbelgebruik
Bij de ontwikkeling van het stationsgebied is voldoende ruimte om de P+R-plaatsen te combineren met een deel van het parkeren voor bestaande (sport) voorzieningen aan de centrumzijde en woningen aan de oostzijde. Op die manier wordt slim dubbelgebruik gemaakt van de parkeerplaatsen, wat weer ruimte scheelt.

Er is in deze visie vooralsnog rekening gehouden met totaal circa 200 parkeerplekken voor het station, waarvan de helft aan de centrumzijde en de andere helft aan de oostzijde. Er is daarbinnen voldoende ruimte aanwezig om de gewenste deelmobiliteit te laten groeien.

Faciliteiten: bestemming verrijkt

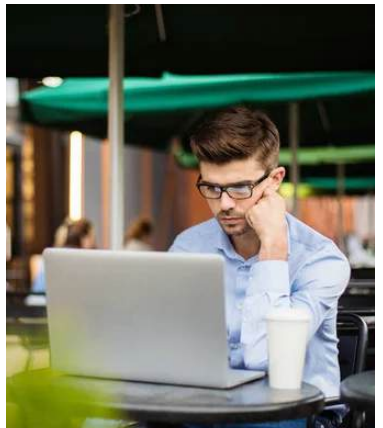


- Reisdomein, met wachtruimtes
- Toegang reisdomein
- Ontvangsdomeinen, met lift en trappen
- Verblijfsdomein
- Openbaar wandel- en verblijfsgebied
- Interwijkverbinding
- Spooronderdoorgang interwijkverbinding
- Belangrijke wandelroute
- Belangrijke fietsroutes
- Fietsenstalling
- Busstation
- Bushalte
- Leisure/workspace, met wonen op de verdieping
- Horeca
- Fietsenmaker
- Veiligheidscontour spoorzone
- Zichtlijnen











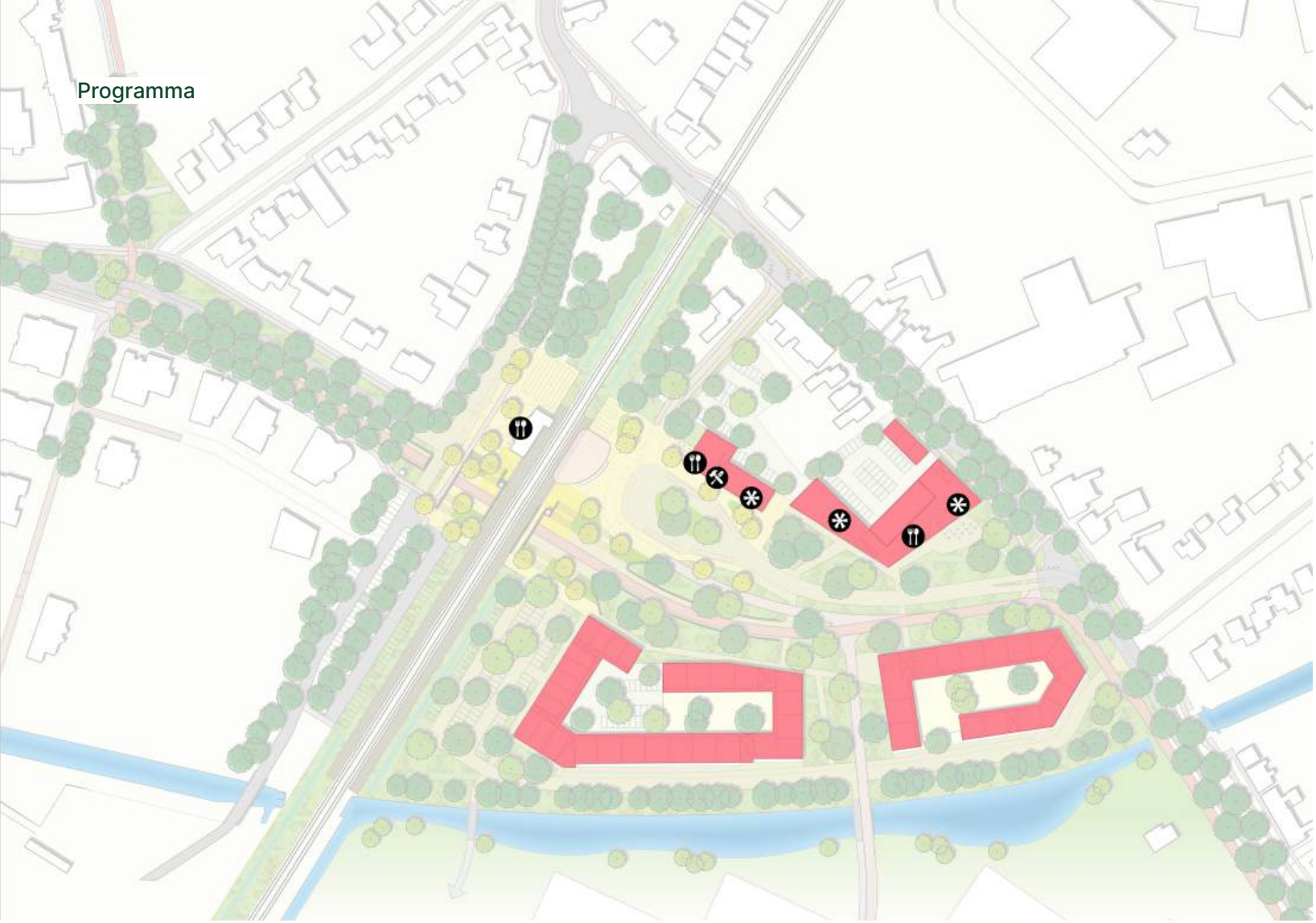
5.4 Faciliteiten: bestemming verrijkt

Een goed stationsgebied is een plek waar mensen graag komen, graag verblijven en waar veel te zien en te beleven is. De plinten (de stad op ooghoogte) vervullen daarbij een cruciale rol. Met name langs de belangrijke openbare ruimtes en wandelroutes is het essentieel om een goede en levendige invulling van de begane grond-verdiepingen te realiseren.

De bestaande horeca in het stationsgebouw moet gekoesterd worden en de stationsknoop zou verder versterkt kunnen worden met een terras, stationswinkeltje of een toeristisch informatiepunt. De bevoorrading hiervan en de eisen die hieraan worden gesteld zijn een aandachtspunt bij de verdere uitwerking.
Aan de oostzijde, nabij het ontvangstdomein en direct aan het welkomstdomein, is in de visie bewust ruimte gemaakt voor bebouwing met op de verdiepingen wonen en in de plint mogelijkheden voor faciliteiten als horeca, een fietsenmaker, pakketmuur, leisurefuncties en/of werkruimtes en flexplekken.

De woningen daarboven zorgen voor sociale veiligheid en levendigheid ‘s avonds. De bebouwing is buiten de contour van 50 meter geplaatst, in verband met de externe veiligheid. In het nieuwe stationsgebied is er in de plinten van de gebouwen ook nog ruimte voor ondersteunende dienstverlening (kapper, kinderopvang, zorg), werkplekken en bedrijvigheid, specifiek langs de Hazeldonkse Zandweg. De precieze invulling moet nog worden bepaald.

Programma



Wonen

Leisure/workspace, met wonen op de verdieping

Horeca

Fietsenmaker











5.5 Programma

Zevenbergen en de regio staan voor een grote woningbouwopgave. Met de ontwikkeling van circa 1.000 woningen in Zevenbergen-Oost komt het station midden in de stad te liggen en wordt het stationsgebied een belangrijkste schakel en interessant ontwikkelgebied voor stedelijk wonen. Met de ontwikkeling van het station en stationsgebied kunnen verstedelijking en mobiliteitstransitie elkaar versterken en versnellen.

Het nieuwe stationsgebied biedt een unieke kans voor de regio om doelgroepen aan te trekken die zich richten op openbaar vervoer en voorzieningen op loopafstand. Dat vraagt om een gebied met een eigen identiteit en onderscheidend woonprogramma. We denken hier aan betaalbaar, gestapeld en geschakeld wonen, appartementen, stadswoningen en woonwerkunits. Hier zijn ook mogelijkheden voor bijzondere woonconcepten, bijvoorbeeld op het gebied van zorg.

Zevenbergen is een stad voor en van iedereen, dat betekent dat we bij het woonprogramma rekening houden met alle doelgroepen. De woningbouw in het stationsgebied wordt gemengd, er komen zowel sociale huurwoningen als koopwoningen in verschillende prijscategorieën. Met een gemengd programma kan het plan inspelen op de steeds veranderende behoeften.

Op basis van de huidige behoefte en woonbeleid wordt vooralsnog ingezet op de volgende verdeling:

- 30% sociale huur
- 10% middenhuur
- 27% betaalbaar
- 33% duur
- Waarvan minimaal 10% levensloopbestendig
- Kleinschalige faciliteiten/voorzieningen waaronder leisurefuncties, horeca, een koffiebarretje, sportschool, fysio, fietsenmaker en flexwerkplekken

Er wordt nu uitgegaan van een programma van circa 150-300 woningen, verspreid over meerdere bouwblokken in en aan het groen. De hoogte varieert indicatief van 3-7 bouwlagen.

Het stationsgebied biedt daarnaast nog ruimte aan werken en leisure. En enkele kleinschalige functies ter ondersteuning van de reiziger, worden versterkt om het gemak van de reiziger te vergroten en de ontmoetingen tussen de bezoekers van het gebied te stimuleren, zoals een koffiebar, leisurefuncties, een fietsenmaker en flexwerkplekken.

Gelaagdheid en functiestapeling is belangrijk bij een intensief gebruikt stationsgebied. Tuinen, openbare buitenruimtes en gedeelde buitenruimtes bevinden zich niet altijd op het maaiveld, maar ook op verdiepingen, boven andere functies, zoals parkeervoorzieningen en commerciële ruimtes. Dit zorgt ervoor dat woningen op hoogte ook in verbinding staan met de buitenruimte.

Groenblauw raamwerk



- Lommerrijke lanen
- Groen stationsplein
- Esplanade
- Waterrijke zone Zwanengat
- Groene verbinding
- Natuurrijke spoorzone
- Groene binnenterreinen
- Groen/blauwe daken









5.6 Groenblauw raamwerk

Schakel tussen centrum, Oost en buitengebied

Het verouderde en versteende bedrijventerrein De Hil wordt omgevormd tot een groen, open en dynamisch stationsgebied. Hiermee wordt dit deel van de stad verzacht en worden Zevenbergen-Oost en het stadscentrum met elkaar verbonden. De nieuwe interwijkverbinding vormt de ruggengraat van het gebied. Het vergroenen heeft een positief effect op de hittestress van de stad en de uitstraling en de verblijfskwaliteit rondom het station. Toevoegen van bomen en groen verbetert het leefklimaat en bevordert de ecologie.
Het nieuwe stationsgebied krijgt een groenstedelijk karakter. Verdichting en verlevendiging van het stationsgebied gaat hand in hand met vergroening van de openbare ruimte.

De ambitie is het stationsgebied te laten fungeren als een schakel in de grotere groenstructuren van Zevenbergen door de lommerrijke lanen, de groene spoorzone met de spoorsloten, de spooronderdoorgang en de waterrijke zone van het Zwanengat met elkaar te verbinden.
Vanuit het stationsgebied is in de toekomst bovendien het recreatieve landschap rond de Mark ook te bereiken, waar mogelijkheden liggen voor fietsen, wandelen en waterrecreatie. Op twee plekken komen dan ook bruggen over het Zwanengat, die het stationsgebied optimaal verbinden met Zevenbergen-Oost en via een nieuwe, recreatieve fietsroute met het buitengebied.

Groenblauw raamwerk

Bij de herinrichting en vergroening van het Stationsgebied Zevenbergen wordt ingezet op het creëren van een aantrekkelijke, schaduwrijke openbare ruimte voor ontmoeting en ontspanning, waarbij de ambitie is om een bijdrage te leveren aan klimaatadaptatie en biodiversiteit.

Bestaande en nieuwe groenstructuren kunnen worden verknoopt met elkaar tot een nieuw groenblauw raamwerk. Het landschap is daarbij leidend en de buitenruimte is vormgegeven als een park met verschillende onderdelen en gebruik, en met een duidelijke indeling. Het groenblauw raamwerk van het stationsgebied wordt gevormd door verschillende groene plekken en ruimtes:

- Een voornaam en groen stationsplein als de entree van de stad, aantrekkelijk groen met een variatie aan bomen en groen gekoppeld aan verblijven en ontmoeten.
- Een groene inrichting van de esplanade in het nieuwe stationsgebied met een meer natuurlijke en bloemrijke esplanade aan de landschapszijde met ruimte voor waterberging, spelen en een aantrekkelijk adres om aan te wonen.
- De voormalige kreek het Zwanengat ecologisch versterken en verrijken met natuurlijke en biodiverse oevers, met ruimte om naast de bestaande bomen nieuwe bomen toe te voegen in de oever en plekjes aan het water te creëren voor ontmoeting en verkoeling.
- De interwijkverbinding wordt ontspannen en groen ingericht met groene taluds en (groene) trappen, met voldoende plek voor een diversiteit aan vaste (klim)planten, heesters en bomen.
- De spoorzone met spoorsloten met kruidenrijke vegetaties en natuurlijke oevers.
- De daken van bebouwing en parkeerdekken, deels ingericht als verblijfsgebied, worden zoveel als mogelijk vergroend en ingericht op ‘slim watergebruik’.
- De nieuwe bebouwing in het stationsgebied kan een bijdrage leveren aan de biodiversiteit. De ambitie is natuurinclusief bouwen, met onder andere ruimte voor verticaal groen, het inbouwen van nestgelegenheid en geveltuinen.


Inspiratiebeelden groeneblauw raamwerk











Klimaatadaptief

Om het stationsgebied klimaat robuust te maken zal regenwater zoveel mogelijk worden vastgehouden, vertraagd worden afgevoerd en waar mogelijk geïnfiltreerd. De waterbergingsopgave bedraagt 60 mm per m² verharding, inclusief tuinen, waarbij groen, water en groene daken in mindering mogen worden gebracht. Het principe “groen, tenzij” is van toepassing, waarbij verharding tot een minimum wordt beperkt. Hierbij zal het natuurlijke hoogteverloop richting het Zwanengat worden benut. Bij de inrichting van de openbare ruimte en ontwikkeling van gebied is een comfortabel en prettig microklimaat steeds het uitgangspunt. Ingezet wordt op veel grote bomen, met name op en rondom de belangrijke verblijfsplekken en fiets- en wandelroutes. Groen zorgt voor een aantrekkelijke en gezonde leefomgeving, het verkoelt en houdt water vast. Waar mogelijk dragen ook de gebouwen en parkeerdekken in het stationsgebied hieraan bij middels het gebruik van groene en blauwe daken, groene gevels, en groene binnenterreinen. Een effectief voorbeeld zijn polderdaken: daken waar water tijdelijk opgeslagen wordt, zodat het later vertraagd afgevoerd kan worden en ook kan worden hergebruikt voor irrigatie, infiltratie of een grijswatersysteem.


Roosendaal

5.7 Milieuaspecten

Bij de transformatie van het bedrijventerrein De Hil naar een gebied met de functie wonen, is het van belang om mogelijke hinder van bedrijven en bijbehorende verkeersbewegingen te onderzoeken en te kijken in hoeverre bedrijven die blijven worden gehinderd door de nieuwe ontwikkeling. Voor de milieuaspecten is een QuickScan voor het stationsgebied uitgevoerd. De tabel geeft inzicht in de planologische mogelijkheden voor wat betreft de milieuaspecten. Indien er een vergunning verleend moet worden voor ontwikkelingen of activiteiten die in strijd zijn met het (vigerend) bestemmingsplan, is nader onderzoek noodzakelijk. Dan gaat het voornamelijk om de effecten die te verwachten zijn op het milieu: luchtkwaliteit, geluid van activiteiten/wegverkeerslawaai, milieuzonering, geur, trillingen (recent hebben er verbeteringen aan het spoorbed plaatsgevonden), ecologie (houdbaarheid onderzoek circa 2 jaar), bodem (houdbaarheid onderzoek circa 5 jaar) zoals in de tabel wordt uitgelicht. Voor de QuickScan wordt verwezen naar de bijlage. Hieronder een beknopte samenvating.

Geluid

Voor woningbouw in het gebied is geluid afkomstig van (vooral) het spoor een belangrijk aspect voor een goede woonomgeving. Initiële verkenningen tonen aan dat een goed leefklimaat voor woningen in het gebied goed mogelijk is. De wettelijke voorkeurswaarden kunnen gehaald worden door enerzijds het geluid dicht bij het spoor af te schermen met lage geluidswering, anderzijds door de vorm van woningbouw zo te kiezen en vorm te geven dat een goed woonklimaat ontstaat. Het streven daarbij is om niet alleen de wettelijke minimumnormen te halen, maar daar waar mogelijk een lager geluidsniveau te bereiken. Om die reden is gekozen voor de compacte, gesloten bouwblokken in het groen, op goede afstand van het spoor. De binnentuinen vormen oases van rust in dit dynamische gebied en bieden de woningen aan deze zijde een geluidsluwe gevel.

Externe veiligheid

Binnen het plangebied is er een veiligheidsrisico (Externe Veiligheid) vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor.

Dat betekent dat het bij de verdere planuitwerking noodzakelijk is om een Verantwoording Groepsrisico/Onderzoek Groepsrisicoberekening op te stellen. De nieuwe bebouwing wordt in ieder geval buiten de contour van 50 meter geplaatst. Daarnaast is langs het spoor ruimte gemaakt voor een plasbrandsloot. In de verdere uitwerking zal goed gekeken worden naar goede vluchtroutes binnen de bebouwing en openbare ruimte.

Fysieke veiligheid

De bereikbaarheid en de noodzakelijke verkeersruimte en -routes voor hulpdiensten zijn van groot belang bij de transformatie van het stationsgebied. Wegen moet zoveel mogelijk een onbelemmerde doorgang bieden. Daarnaast moet elk adres voor hulpdiensten vanaf een doorgaande verkeersader in principe via een tweede, onafhankelijke route bereikbaar zijn. Ook dienen er voldoende brandweeropstelplaatsen te worden voorzien in de verdere planuitwerking.

Binnen het plangebied dient rekening te worden gehouden met bluswatervoorzieningen. De hoeveelheid bluswater wordt bepaald door de gebiedskenmerken, gebruiksfuncties en bouwhoogte. Bij de verdere planuitwerking is het belangrijk om inzicht te krijgen in de gebruiksfuncties per bouwlaag en de diepte bouwhoogte. Bij gebouwen met vijf bouwlagen of meer geld extra eisen voor bluswater.

Bedrijven en milieuzonering

De huidige bedrijven zullen bij deze stedelijke ontwikkeling gefaseerd verdwijnen. De mate waarop deze bedrijven tot belemmeringen leiden is afhankelijk van de huidige activiteiten en de maatwerkvoorschriften uit het omgevingsplan. Waar mogelijk wordt rekening gehouden met bestaande, te behouden bedrijven en functies in de omgeving. Voor milieuzonering (onder de Omgevingswet landt dit met name in geluid door activiteiten en geur) zijn nog wat aandachtspunten. Nader onderzoek is gewenst zodra de uitwerkingsplannen voor het gebied concreet worden.

Overzicht sleutelprojecten



1. Inpassing Pastoor van Kessellaan en kwaliteitsimpuls stationsplein
2. Inpassing en transformatie omgeving Hazeldonkse Zandweg
3. Wonen langs het Zwanengat

ONTWIKKELLOCATIES

06

Het Stationsgebied Zevenbergen is onderverdeeld in drie ontwikkellocaties, elk met hun eigen karakter. De transformatie van alle locaties wordt nauwkeurig op elkaar afgestemd. Elke ontwikkellocatie ondersteunt op zijn eigen manier de ambitie om een volwaardig en kwalitatief hoogwaardig groenstedelijk stationsgebied van de toekomst te garanderen.

Impressie inpassing Pastoor van Kessellaan en kwaliteitsimpuls stationsplein







6.1 Inpassing Pastoor van Kessellaan en kwaliteitsimpuls stationsplein
Aan de centrumzijde wordt de nieuwe interwijkverbinding zorgvuldig ingepast in de Pastoor van Kessellaan. Een ontspannen inpassing kan echter alleen ontstaan als een deel van de voortuinen van de naastgelegen bedrijven kunnen worden meegenomen, zodat de wandel- en fietsroute naar het stationsplein groen kan worden ingepast en de bomenlaan hersteld kan worden. Afstemming met pandeigenaren over de nieuwe stationsknoop en benodigde grondaankoop voor de interwijkverbinding heeft plaatsgevonden en zal nader worden uitgewerkt. Hierbij wordt speciale aandacht besteed aan de overgang tussen het openbare gebied en de voortuinen, zodat het stationsgebied ook voor de bedrijven een representatief visitekaartje wordt. Door de groenstructuur te herstellen en te versterken en weer continuïteit te geven wordt de interwijkverbinding en spooronderdoorgang een vanzelfsprekend onderdeel van de Pastoor van Kessellaan en een aantrekkelijke en representatieve verbinding voor mens, plant en dier en een fantastisch adres voor alle bestaande functies.

Het vernieuwde stationsplein wordt een uitnodigende verblijfsruimte met volop gelegenheid om te wandelen, te zitten en te wachten. Voor het historische stationsgebouw komt een ruim terras voor de horeca, waar reizigers en bezoekers kunnen verblijven. De groenstructuur wordt versterkt met enkele grote bomen, die op warme dagen voor verkoelende schaduw zorgen. De fietsenstalling wordt naast het historische stationsgebouw geplaatst, in een transparante stalling die naadloos aansluit op de fietsroutes. Vanaf daar leidt een korte, prettige wandeling over het stationsplein naar het ontvangstdomein en de perrons, waardoor een natuurlijke en comfortabele overgang tussen fiets, voetganger en trein ontstaat.

Impressie inpassing en transformatie Hazeldonkse Zandweg eo.







6.2 Inpassing en transformatie omgeving Hazeldonkse Zandweg

In de rand van het bestaande bedrijventerrein De Hil, langs de Hazeldonkse Zandweg staan verschillende woningen, die nu het karakter van deze route bepalen. Deze woningen krijgen een plekje binnen het nieuwe stationsgebied en worden zorgvuldig ingepast. Aan de voorzijde wordt de Hazeldonkse Zandweg afgewaardeerd naar 30 km/uur en ook de bussen verdwijnen voor de deur, aangezien die in de toekomst via het nieuwe busstation worden geleid. De achterzijden en tuinen die nu aan het bedrijventerrein grenzen worden voor de bewoners beter toegankelijk gemaakt, bedrijfsloodsen verdwijnen en de tuinen kunnen op een aantal plekken eventueel nog iets uitbreiden (Hazeldonkse Zandweg nr. 10-20). Aan deze zijde komt ruimte voor parkeren voor de nieuwe woningen. Voor de sociale veiligheid en om overlast te voorkomen worden deze achterzijden en parkeerplaatsen niet openbaar toegankelijk en zoveel mogelijk afgeschermd van de openbare esplanade. De ontsluiting van het binnenterrein met de parkeervoorzieningen van de ontwikkeling aan de Hazeldonkse Zandweg/Stationsgebied vindt zo veel als mogelijk plaats vanaf de Hazeldonkse Zandweg, om het stationsgebied zo autoluw mogelijk te houden.

Rondom het bewonersparkeren komt een rand met nieuwe bebouwing, met de voordeuren aan de esplanade. Hierin is plek voor nieuwe woningen, maar ook leisure en ondersteunende functies voor het station, zoals een fietsenmaker of flexwerkplekken. De bestaande bowling en bijbehorende leisurevoorzieningen kunnen, op de hoek bij de nieuwe entree van de esplanade aan de Hazeldonkse Zandweg, een nieuwe plek krijgen en eventueel nog wat uitbreiden. Zo ontstaat een aantrekkelijke entree voor het station aan deze zijde en zorgen de woningen en de andere functies voor sociale controle en leven in het stationsgebied.

Het stationspaviljoen aan het spoor heeft een hoogwaardige uitstraling naar alle zijden en is vormgegeven als een herkenbaar object met een eigen karakter, uniek en onderscheidend. Het sluit aan op de landschappelijke kwaliteit van de esplanade, en is goed zichtbaar en bereikbaar van het stationsplein. Het is een multifunctioneel object met een bijzonder (groen) dak dat naast overdekte fietsenstalling ook dient als wachtruimte, zitelement en ontmoetingsplek en met een luifel/overstek een aangename schaduwplek kan bieden. Het biedt ook kansen voor aanvullende services, zoals ruimte voor een fietsenmaker, een buurtafhaalpunt voor pakketten en verschillende vormen van deelmobiliteit, waardoor ook ‘het einde van de reis’ duurzaam kan worden afgelegd.

De bebouwing langs de royale, groene esplanade krijgt meer maat en schaal dan de bebouwing aan de historische Hazeldonkse Zandweg, maar sluit in hoogte en massa zorgvuldig aan en is zo georiënteerd en uitgevoerd dat de privacy van bestaande woningen is geborgd. De bouwblokken aan de esplanade variëren indicatief in bouwhoogte van circa 8 meter tot 20 meter hoog op de hoek van de Hazeldonkse Zandweg – esplanade. Aan de Hazeldonkse Zandweg sluit de nieuwe bebouwing zorgvuldig aan op de bestaande woningen en kapvormen. Alle zijden van de bebouwing worden representatief vormgegeven. De oriëntatie van de appartementen is gericht op het stationsgebied voor sociale veiligheid en leefbaarheid en om de privacy naar de bestaande woningen te borgen. Het beeld aan de straat wordt gevormd door duidelijke entrees en levendige begane grond-verdiepingen van de gebouwen, die qua beeld vloeiend overlopen in het groen van de openbare ruimte. In de plinten van de bouwblokken is ruimte voor de leisure, werken en voorzieningen horend bij een stationsknoop. Op de verdiepingen is zoveel mogelijk wonen, voor de sociale controle.

Aan de spoorzijde sluiten de bestaande en nieuwe woningen aan op de nieuwe busroute, die ook beschikbaar is voor fietsers vanaf de Hazeldonkse Zandweg. Hier wordt ingezet op een stevige tuinmuur met een robuuste groene inpassing, zodat de privacy wordt geborgd en de overlast zoveel mogelijk wordt voorkomen.

Impressie wonen langs het Zwanengat







6.3. Wonen langs het Zwanengat

Het Zwanengat vormt de natuurlijke overgang tussen stationsgebied en de nieuwe wijk de Markvelden en transformeert naar een prachtig verblijfsgebied, een soort wandelpromenade langs het water, met natuurlijke oevers en plekjes om de levendigheid van het stationsgebied even achter je te laten. Een fijne plek om te zijn, een groen welkom voor bezoekers en een aantrekkelijk adres om aan te wonen in de toekomst. Langs De Hil transformeren de bedrijven naar twee samengestelde woonblokken in het groen, met uitzicht op de esplanade en het stationsgebied aan de ene zijde en het groen en water rond het Zwanengat aan de andere zijde. De insteek is ook hier een goede balans te vinden tussen wonen en vergroening. Daarom zetten we in op twee ontwikkelvelden, omlijst door groen en gescheiden door een royale groene doorsteek tussen esplanade en Zwanengat, waarbinnen de fietsverbinding vanuit de nieuwe woonbuurt een plek gaat krijgen. Komend vanuit Markvelden wordt zo een (groene) loper uitgelegd voor wandelaars en fietsers en komt er een goed zicht op station en spooronderdoorgang.

In de bouwblokken worden appartementen gerealiseerd, met tussen de bouwblokken ruimte voor verblijven en spelen. Alle zijden van de bebouwing worden representatief en alzijdig vormgegeven. Voor de sociale veiligheid en leefbaarheid oriënteren de woningen en hoofdentrees zich op de openbare ruimte van de esplanade, de P+R, De Hil en de Hazeldonkse Zandweg.
De bouwblokken variëren indicatief in bouwhoogtes tot maximaal 6 bouwlagen hoog, met op één of twee prominente plekken een extra terugliggende laag. Het bouwblok aan het spoor heeft een geluidswerende werking voor de gebouwen en de buitenruimte die daarachter liggen. De samengestelde bouwblokken kennen een gelaagde opbouw met een aaneenschakeling van smalle en bredere individuele panden. Gebouwen dienen zowel aan te sluiten op de grote schaal van het stationsgebied als het kleinschalige straatniveau. Dit dient terug te komen in de volumeopbouw, materialisatie en detaillering. Op die manier wordt een kleinschalige en menselijke maat, schaal en korrel van de gevel gerealiseerd.

Bij de ontwikkeling van het stationsgebied is er ruimte gemaakt om de P+R-plaatsen te combineren met een deel van de parkeerbehoefte van bewoners en bezoekers van de nabijgelegen woningen. Op die manier wordt slim dubbelgebruik gemaakt van de parkeerplaatsen en ruimte bespaard. Het ligt voor de hand daarom de sociale huurwoningen te clusteren in de buurt van de P+R, zodat deze een betaalbare parkeeroplossing kunnen krijgen. De parkeervoorzieningen binnen de bouwvelden zijn voor de overige woningen en worden ontsloten vanaf de zuidzijde, via de straat De Hil. De parkeerplaatsen, bergingen en stallingen liggen uit het zicht van de openbare ruimte en kunnen verdiept, half verdiept of gebouwd op maaiveld, met een daktuin erboven, worden gerealiseerd. Op enkele plekken in de openbare ruimte wordt er door de gemeente zones aangegeven langs De Hil voor laden/lossen, halen/brengen en bezoekersparkeren. Deze worden meegenomen bij de inrichting van de openbare ruimtes.

De daken en parkeerdekken worden deels ingericht als buitenruimte voor de bewoners. Het grootste deel van het dakoppervlak wordt groen ingericht, met oog voor biodiversiteit, die ondersteund wordt door het dakontwerp en de beplantingskeuze. Door te kiezen voor een uitgekiende opbouw van het dakpakket zullen de daken bijdragen aan een robuuste groenstructuur in het stationsgebied en een rol spelen in het waterbeheer.

Bij de verdere uitwerking van de verschillende deelgebieden zal, in samenwerking met initiatiefnemers en bestaande bewoners, een nader stedenbouwkundig uitwerkingsplan worden gemaakt voor de specifieke deellocatie, waarin de definitieve uitgangspunten en spelregels worden vastgelegd.

Mogelijke gefaseerde uitvoering integrale gebiedsvisie: van monofunctioneel werkgebied naar een gemengd stationsgebied

Fase 1



Fase 2



Fase 3



Fase 4



FINANCIERING EN ONTWIKKELPLANNING 07

7.1 Mogelijke fasering en deelontwikkelingen

De ontwikkeling van de stationsomgeving Zevenbergen geeft mogelijkheden voor gefaseerde ontwikkelingen. De voorkeursroute van de interwijkverbinding en de ontwikkeling van de stationsknoop laat voldoende ruimte voor de (toekomstige) transformatie/herontwikkeling van De Hil. Niet alles kan en hoeft in één keer gerealiseerd te worden. Tegelijkertijd is het ook nodig om over sommige zaken goede afspraken te maken en regie te voeren. Alleen dan kan een kwalitatief goed nieuwe stukje stad rondom het stationsgebied ontstaan.

In het nieuwe stationsgebied is een aantal zaken essentieel om de transformatie van het gebied op gang te helpen en aan te jagen. Het hart wordt gevormd door de interwijkverbinding en de stationsknoop. Het streven is om in de periode 2025-2030 de stationsknoop en de langzaamverkeersroute te realiseren. In een nader te bepalen fasering kunnen de kavels aan de Hazeldonkse Zandweg en de route richting Markvelden en Markzoom ontwikkeld worden. Vervolgens kan plotsgewijs langs het Zwanengat ontwikkeld worden. Er kunnen natuurlijk ook meerdere plots gelijktijdig ontwikkeld worden. De ontwikkeling is zodanig opgezet dat er binnen de overkoepelende gebiedsvisie ruimte is om variabel te zijn in losse ontwikkelingen. Dit betekent dat het geheel niet in een vooraf bepaalde volgorde ontwikkeld moet worden, maar dat het mogelijk is om flexibel te zijn wanneer kavels eerder vrij komen.

7.2 Investeringen

Om de doorontwikkeling van het Stationsgebied Zevenbergen mogelijk te maken en om het in de toekomst ook goed te kunnen laten functioneren, zijn investeringen nodig. De gemeente heeft hierbij een belangrijke regierol en heeft al diverse gronden in eigendom.

De gemeente is verantwoordelijk voor de langzaamverkeersverbinding in de stationsomgeving en heeft dit in september 2023 aan haar Raad voorgelegd om daar de financiën voor te reserveren. Voor de langzaamverkeersverbinding in de stationsomgeving is eind 2022 inmiddels ook 10 miljoen Euro (excl. BTW) (versnellingsbijdrage woningbouw Zevenbergen-Oost vanuit het Rijk (BO-MIRT)) beschikbaar gesteld.

Ondanks de financiële bereidheid van de gemeente Moerdijk zijn financiële bijdragen vanuit andere overheden essentieel om de stationsomgeving in zijn geheel te ontwikkelen.

7.3 Lobby voor cofinanciering

De afgelopen periode hebben ProRail, NS, Arriva, provincie Noord-Brabant en de gemeente Moerdijk samengewerkt aan de toekomst van station Zevenbergen en omgeving.

De provincie Noord-Brabant heeft, gezamenlijk met de samenwerkende partijen en het ministerie van IenW, het station Zevenbergen als focusknooppunt op de actieagenda OV Toekomstbeeld gezet. Focusknooppunten zijn knooppunten waar stakeholders een gezamenlijke opgave zien, waarbij de partijen met elkaar in gesprek gaan en nagaan wat de mogelijkheden zijn.

Daarbij zijn de volgende stappen gezet en producten tot stand gekomen:

- Handelingsperspectief OV-knooppunt Station Zevenbergen, Goudappel, d.d. 24-06-2022.
- Variantenstudie (conform eerste stap in de Tunnelalliantie), Witteveen+Bos in Q1 2023.
- Bouwstenen voor gebiedsvisie Stationsgebied Zevenbergen, KuiperCompagnons in Q2 2023.
- Risicoanalyse spoorwegovergangen - concept Witteveen+Bos.
- Integrale gebiedsvisie Stationsgebied Zevenbergen, KuiperCompagnons in Q1 2025.
- Haalbaarheidsstudie Stationsgebied Zevenbergen, Witteveen+Bos in Q1 2025.
- Witboek Stationsgebied Zevenbergen, APPM in Q1 2025.

Op basis van de eerste studies en verkenningen is het Stationsgebied Zevenbergen met zijn ambities een haalbaar plan en is er een goede basis om over te gaan tot realisatie.

Samen met de provincie laat de gemeente een Witboek opstellen voor Stationsgebied Zevenbergen. Het Witboek wordt een wervende en overtuigende propositie die in het jaarlijkse Bestuurlijk Overleg Leefomgeving (BOL) in het voorjaar van 2025 of het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO-MIRT) in het najaar van 2025 wordt ingebracht namens de samenwerkende partners. Het doel is om het Witboek in het eerste kwartaal van 2025 op te stellen in een gezamenlijk proces met alle gebiedspartners.

In de volgende stap zal met de samenwerkingspartners de verdere voorbereidingen en planuitwerkingen worden opgepakt. Het streven is om in de periode 2025-2030 het stationsgebied te ontwikkelen en te realiseren met een treinvrijeperiode in 2029.

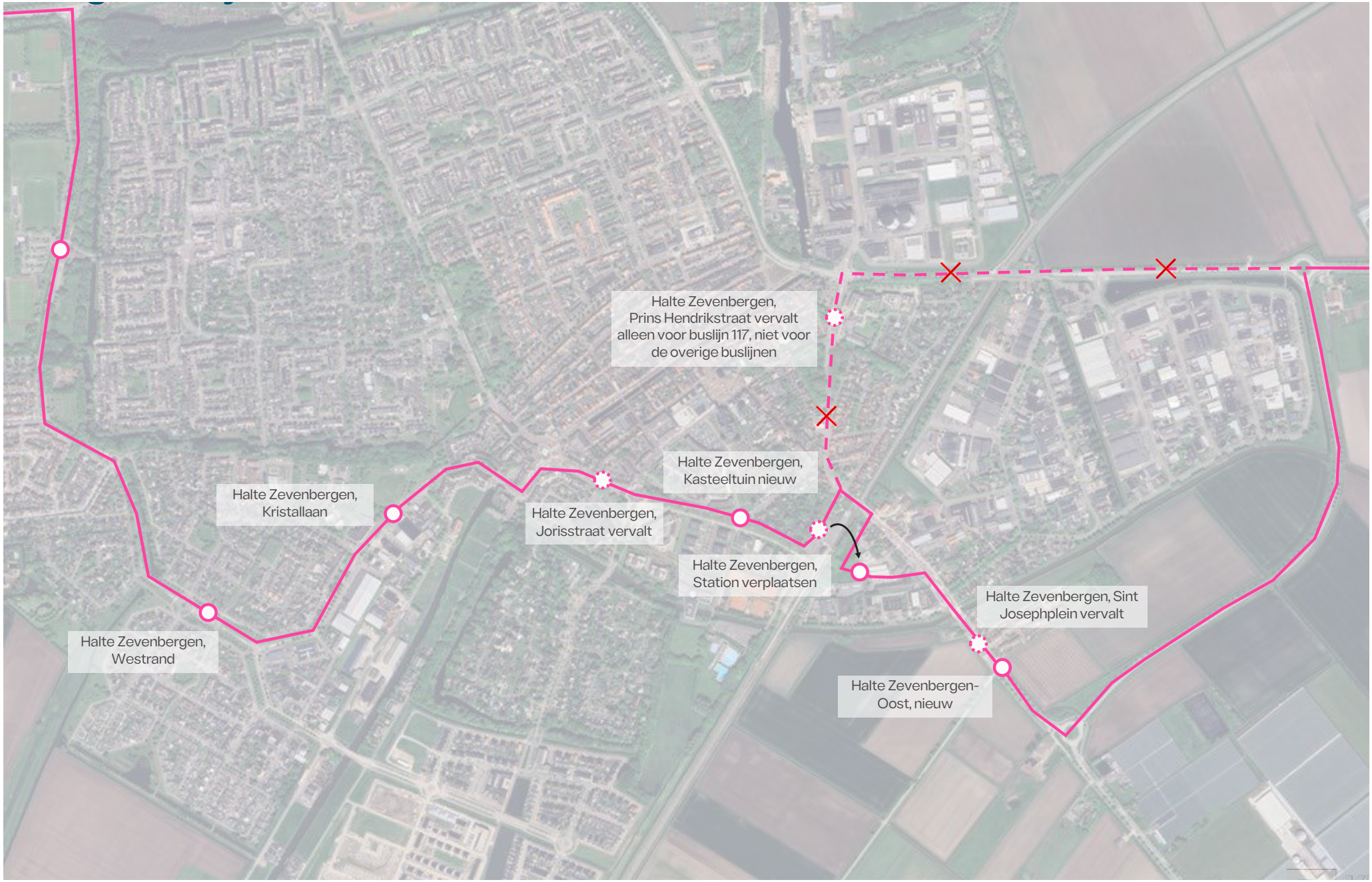

Impressie stationsknoop Zevenbergen

BIJLAGEN

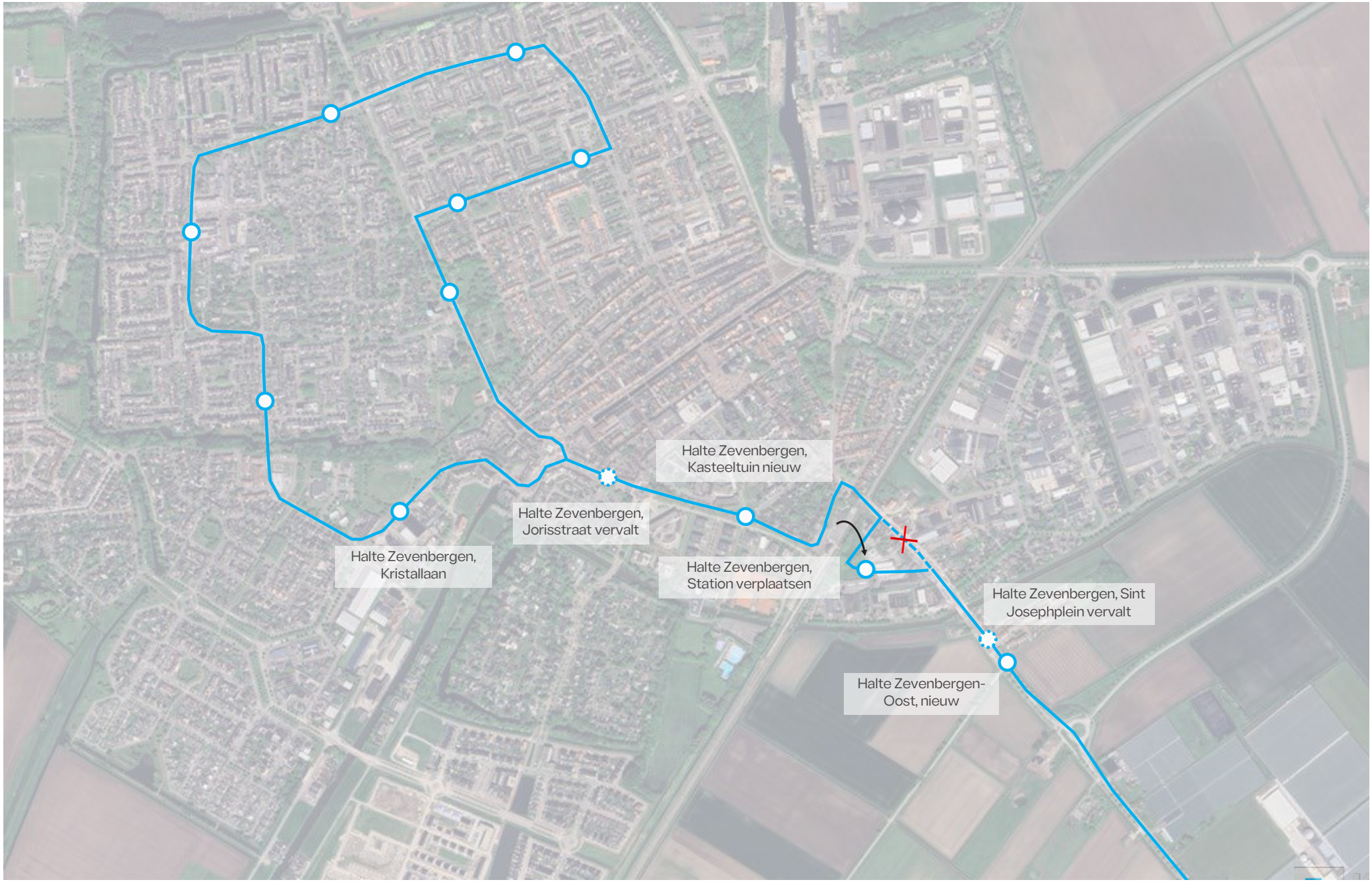
Overzichtskaart huidige buslijnen



Mogelijk voorstel wijzigingen Buslijn 117 Zevenbergen - Fijnaart



Mogelijk voorstel wijzigingen Buslijn 119 Prinsenbeek - Zevenbergen



Quickscan aspecten fysieke leefomgeving

Stationsgebied Zevenbergen de Hil



KUIPER COMPAGNONS

MOERDIJK

Datum	**17 april 2025**
Projectnummer	**623.110.71**

Inhoudsopgave

1. Inhoud 2

2. Situatiebeschrijving 3

3. Omgevingsplan gemeente Moerdijk 4

4. Planologische (milieu)aspecten 5

1. Ladder voor duurzame verstedelijking 5
2. Milieueffectrapportage 5
3. Water 6
4. Mobiliteit 6
5. Geluid door wegen, spoorwegen en industrieterreinen 6
6. Geluid door activiteiten 7
7. Trillingen 9
8. Luchtkwaliteit 10
9. Omgevingsveiligheid 11
10. Geur 11
11. Landschap, archeologie en cultuurhistorie 12
12. Natuur (en stikstof) 13
13. Bodem 13

5. Conclusie/samenvatting 14

1. Situatiebeschrijving

Het voorliggende plangebied, ‘Stationsgebied Zevenbergen en de Hil’, ligt in het zuiden van de kern Zevenbergen, in de gemeente Moerdijk. Het stationsgebied van Zevenbergen verbindt Zevenbergen Oost (deelgebied de Hil) en het centrum met elkaar. Het plangebied grenst aan de Hazeldonkse Zandweg en de Prins Hendriksstraat. Centraal in het gebied bevindt zich het NS-station van Zevenbergen.

Momenteel wordt er gewerkt aan een gebiedsvisie voor het stationsgebied. Het doel van de visie is het creëren van meer verbinding tussen de gebieden en het station meer op de kaart plaatsen. Afbeelding 1 toont de ligging van deze ontwikkellocaties in het gebied. Het voornemen is om in dit gebied 150 tot 300 woningen te bouwen. Het voorliggende document geeft in het kader van de beoogde planontwikkeling een globaal overzicht van de relevante planologische milieuaspecten.



Afbeelding 1: Plangebied Station Zevenbergen en de Hil (bron: KuiperCompagnons).

2. Omgevingsplan gemeente Moerdijk

Ter plaatse van het plangebied gelden de volgende bestemmingsplannen: Deze bestemmingsplannen zijn met de inwerkingtreding van de Omgevingswet (op 1 januari 2024) onderdeel geworden van het omgevingsplan (van rechtswege) van de gemeente Moerdijk.

- Bestemmingsplan Centrum Zevenbergen (Basisnet Spoor uitgesneden gebied) (2003);
- Bestemmingsplan Centrum Zevenbergen (vastgesteld op 8 oktober 2015);
- Bestemmingsplan Zevenbergen Oost (vastgesteld op 16 december 2010).

Het plangebied kent binnen deze bestemmingsplan diverse bestemmingen. Overheersend betreft dit de bedrijfsbestemming (zie afbeelding 2 en 3).





Afbeelding 2 en 3: Geldende bestemmingsplannen (het plangebied is globaal rood omkaderd) (bron: Omgevingsloket – Regels op de kaart – omgevingsdocumenten).

3. Planologische (milieu)aspecten

1. Ladder voor duurzame verstedelijking

Onder de Omgevingswet is in het Besluit kwaliteit leefomgeving de verplichting opgenomen om in het geval van een nieuwe stedelijke ontwikkeling in de toelichting een onderbouwing op te nemen van de nut en noodzaak van de nieuwe stedelijke ruimtevraag en de ruimtelijke inpassing, met het oog op het belang van zorgvuldig ruimtegebruik en het tegengaan van leegstand. Hierbij wordt gebruikgemaakt van de Ladder voor duurzame verstedelijking.

In artikel 5.129g van het Bkl wordt de Ladder als volgt omschreven:

1. Dit artikel is van toepassing op een stedelijke ontwikkeling die bestaat uit de ontwikkeling of uitbreiding van een bedrijventerrein, een zeehaventerrein, een woning-bouwlocatie, kantoren, een detailhandelsvoorziening of een andere stedelijke voorziening die voldoende substantieel is.
2. Voor zover een omgevingsplan voorziet in een nieuwe stedelijke ontwikkeling, wordt met het oog op het belang van zorgvuldig ruimtegebruik en het tegengaan van leegstand in het omgevingsplan rekening gehouden met:
    a. de behoefte aan die stedelijke ontwikkeling; en
    b. als die stedelijke ontwikkeling is voorzien buiten het stedelijk gebied of buiten het stedelijk groen aan de rand van de bebouwing van stedelijk gebied: de mogelijkheden om binnen dat stedelijk gebied of binnen dat stedelijk groen aan de rand van de bebouwing van stedelijk gebied in die behoefte te voorzien.
3. Voor de toepassing van het tweede lid, onder b, wordt tot het stedelijk gebied niet gerekend een stedelijke ontwikkeling waarvoor:
    a. op grond van het omgevingsplan een omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit is vereist; en
    b. nog geen toepassing is gegeven aan het tweede lid.
4. Als een omgevingsplan voorziet in de vestiging van een dienst als bedoeld in artikel 1 van de Dienstenwet en de beoordeling van de behoefte aan een stedelijke ontwikkeling betrekking heeft op de economische behoefte, de marktvraag of de mogelijke of actuele economische gevolgen van die vestiging, heeft die beoordeling alleen tot doel na te gaan of de vestiging van een dienst in overeenstemming is met een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

Uit jurisprudentie volgt dat het toevoegen van meer dan 11 woningen aangemerkt wordt als nieuwe stedelijke ontwikkeling. Het plangebied valt binnen het bestaand stedelijk gebied. Ten behoeve van de planologische procedure dient een ladderonderbouwing te worden opgesteld. Hiervoor kan gebruik worden gemaakt van regionale en lokale woningbehoefteramingen en informatie vanuit gemeentelijk beleid (omgevingsvisie). Naar verwachting vormt dit aspect geen belemmering.

2. Milieueffectrapportage

Onder de Omgevingswet geldt een plan-m.e.r.-plicht wanneer een besluit wordt voorbereid dat het kader schept voor een m.e.r.-(beoordelings)plichtige activiteit of wanneer een besluit wordt voorbereid waarvoor een zogenaamde passende beoordeling is vereist. Het planMER brengt de milieugevolgen van een plan in beeld voordat er een besluit over is genomen en onderzoekt verschillende alternatieve oplossingen en maatregelen met het oog op het beperken van effecten op de leefomgeving.

De omvang en het type van de ontwikkeling bepaalt de omvang en het detailniveau van de vormvrije m.e.r.-beoordeling. Op basis van de resultaten van de deelonderzoeken die voor het omgeivngsplan nodig zijn (zie hierna), zal bij een eventueel toekomstig omgevingsplan een vormvrije m.e.r.-beoordeling moeten worden geschreven. Het is op

dit moment nog ongewis of er wel of niet sprake is van ‘waarschijnlijk belangrijke gevolgen die de activiteit voor het milieu kan hebben’, maar wanneer er gekeken wordt naar de voorziene plannen en de hierna volgende milieuaspecten valt te verwachten dat er zich geen significante belemmeringen voordoen.

3. Water

Het plangebied ligt op grondgebied van Waterschap Brabantse Delta. In de huidige situatie is het plangebied voor het grootste deel verhard. Bij eventuele ontwikkelingen zal de verharding naar verwachting afnemen, wat een positief effect zal hebben op het watersysteem. Verder zal moeten worden aangegeven welk effect de voorgenomen ontwikkeling heeft op de waterhuishouding. Naar verwachting zijn hier goede oplossingen voor te vinden of afspraken over te maken, en vormt dit aspect geen belemmering.

4. Mobiliteit

Op basis van de Omgevingswet dient de aanvaardbaarheid van het effect van nieuwe ontwikkelingen op de verkeersafwikkeling, bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid te worden onderbouwd.

Parkeernormen worden gebruikt om vast te stellen hoeveel parkeerplaatsen voor auto's en fietsen nodig zijn bij nieuw- en verbouwinitiatieven. Ter waarborging van voldoende parkeervoorzieningen bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen heeft de gemeente Moerdijk heeft in 2021 de Nota Parkeernormen Gemeente Moerdijk vastgesteld. Deze zijn per functie en per woontype onderverdeeld. Het uiteindelijke plan zal moeten voorzien in voldoende parkeerplaatsen, conform de parkeernomen uit de gemeentelijke parkeernota.

Bij nieuwe ontwikkelingen moet deze verkeersgeneratie worden afgezet tegen de nieuwe situatie. Er zal moeten worden onderzocht of een eventuele verkeerstoename kan worden opgevangen door het huidige wegennet. Met de voorgenomen ontwikkeling wijzigen de verkeersstructuren in en rond het plangebied. Het is vooraf niet met zekerheid te voorspellen of hier knelpunten kunnen optreden. Dit is sterk afhankelijk van de inrichting van het wegennet en het aantal woningen en/of andere functies dat zal worden gerealiseerd. Ook zal de ontwikkeling in samenhang moeten worden bekeken met de aanleg van de Noordelijke randweg in Zevenbergen.

5. Geluid door wegen, spoorwegen en industrieterreinen

Op grond van onder meer het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) moet in het omgevingsplan rekening worden gehouden met geluid dat door activiteiten op geluidgevoelige gebouwen en locaties wordt afgewenteld. Bij het opstellen van het omgevingsplan moet daarom rekening worden gehouden met de geluiduitstraling door individuele activiteiten, activiteiten op een industrieterrein, geluiduitstraling door gemeentewegen, waterschapswegen, provinciale wegen, snelwegen en spoorwegen.

De locatie is gelegen tussen de spoorlijn Antwerpen – Lage Zwaluwe en de Hazeldonkse Zandweg in een aandachtsgebied van lokaal spoor (zie afbeelding 3). Op voorhand is niet te zeggen wat deze geluidbelasting, en de eventuele voorwaarden uit het gemeentelijke geluidbeleid, precies betekenen voor woningbouw in het gebied. Daarnaast is ook niet uit te sluiten dat langs wegen met een lager verkeersintensiteit (zoals de omliggende 30 km/u-wegen) sprake kan zijn van geluid die de standaardwaarde overschrijdt. Geadviseerd wordt om in een zo vroeg mogelijk stadium een proefberekening te laten uitvoeren, zodat er in de verkaveling en situering van de woningen rekening kan worden gehouden met de geluidbelasting.



Afbeelding 4: Uitsnede kaart geluidregister (het plangebied is globaal zwart omkaderd) (bron: geluidgegevens.nl, 2025).

6. Geluid door activiteiten

Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet vervallen de regels over geluid uit het Activiteitenbesluit milieubeheer. De gemeente dient ervoor te zorgen dat het omgevingsplan in ieder geval de regels staan die nodig zijn voor een evenwichtige toedeling van functies aan locaties (artikel 4.2 Omgevingswet). Dit kan de gemeente onder andere bereiken door:

- de ordening van de locaties van activiteiten ten opzichte van elkaar(bijvoorbeeld afstand tussen een woning en een bedrijf)
- het stellen van regels aan activiteiten op een locatie (bijvoorbeeld via waarden voor geluidimmissie of preventieve maatregelen)

De regels aan activiteiten op een locatie in het omgevingsplan voldoen aan de instructieregels uit het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl). Op basis van de instructieregels van paragraaf 5.1.4.2 Bkl bevat het gemeentelijk omgevingsplan regels die geluidgevoelige gebouwen beschermen tegen geluid door activiteiten. Het gaat om geluid van alle aan een locatie toe te delen activiteiten behalve het wonen.

Bij elke aanpassing van het omgevingsplan houdt de gemeente rekening met het geluid door activiteiten op geluidgevoelige gebouwen (artikel 5.59, lid 1 Bkl). Het gaat hierbij om het geluid van alle activiteiten samen. In de afweging betrekt de gemeente de specifieke plaatselijke situatie en de (cumulatieve) gevolgen van activiteiten voor de gezondheid van haar burgers en het milieu.

Door het opnemen van de standaardwaarden uit artikel 5.65 Bkl in het omgevingsplan voldoet de gemeente in principe aan de eis van aanvaardbaarheid van artikel 5.59, lid 2 Bkl. De standaardwaarden uit dit artikel zijn gebaseerd op de algemene geluidnormen uit het Activiteitenbesluit. Niet op alle locaties leiden de standaardwaarden voor een activiteit tot het gewenste evenwicht tussen beschermen en benutten. De gemeente kan dan gemotiveerd kiezen voor andere waarden. Daarnaast kan de gemeente kiezen

voor afwijkende standaardwaarden voor bedrijventerreinen (5 dB hoger) en voor agrarische gebieden (5 dB lager). Eis hierbij blijft aanvaardbaar geluid op geluidgevoelige gebouwen. De gemeente kan het gewenste evenwicht ook bereiken door bijvoorbeeld het opleggen van preventieve maatregelen. Dit in aanvulling op de waarde of in de plaats van de waarde.

In het kader van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties is onderzocht welke bedrijven zich in en rondom het plangebied bevinden. Afbeelding 5 geeft de verschillende bedrijven in het plangebied weer. De bedrijven zullen bij deze stedelijke ontwikkeling gefaseerd verdwijnen. De onderste strook wordt het langst behouden. De mate waarop deze bedrijven tot belemmeringen leiden is afhankelijk van de huidige activiteiten en de maatwerkvoorschriften uit het omgevingsplan.

Functiemenging
In het stationsgebied en centrum – ten noorden en zuiden van het spoor – bevinden zich diverse functies. In het omgevingsplan van rechtswege zijn functies toegestaan als horeca, kantoren, detailhandel, dienstverlening, sport, bedrijven maar ook op veel locaties al woningen (al dan niet in combinatie met de eerder genoemde functies). Deze mate van functiemenging is kenmerkend voor een centrum- en stationsomgeving en gaat over het algemeen goed samen.

Bedrijven binnen het plangebied
De huidige bedrijven in het plangebied zullen ten behoeve van de woningbouwontwikkeling gefaseerd verdwijnen. De onderste strook wordt het langst behouden. De mate waarop deze bedrijven tot belemmeringen leiden is afhankelijk van de huidige activiteiten en de maatwerkvoorschriften uit het omgevingsplan.



Afbeelding 5. Bedrijven in plangebied (bron: KuiperCompagnons, 2023).

Op het bedrijventerrein zijn op dit moment bedrijven toegestaan tot en met categorie 3 van de Staat van bedrijfsactiviteiten, die in het ter plaatse geldende bestemmingsplan 'Zevenbergen Oost' wordt toegepast. Deze staat is gebaseerd op de in paragraaf 4.8.1 vermelde VNG-publicatie, maar anders dan in de VNG publicatie wordt in het bestemmingsplan geen onderverdeling gemaakt in bedrijven met een richtafstand van 50 meter en van 100 meter. Dat betekent dat voor de beoordeling van de milieusituatie moet worden uitgegaan van een richtafstand van 100 meter. Echter gelden de richtafstanden uit de VNG-publicatie niet meer onder de Omgevingswet. Er dient nader te worden beoordeeld of de bedrijven op het bedrijventerrein niet onevenredig in hun belangen worden geschaad door de te ontwikkelen woningen en tevens of er ter plaatse van de nieuwe woningen sprake is van een goed woon- en leefklimaat en de belangen. Wel kunnen in de fase van de visievorming de richtafstanden worden aangehouden. Bij concrete planvorming dient het nader te worden beschouwd. Onderstaand worden de richtafstanden beschreven.

Er heeft in het kader van het naastgelegen bestemmingsplan ‘Markvelden Noord, Verlengde Zuidrand en Zuidrandtunnel’ een inventarisatie plaatsgevonden van de bestaande bedrijven aan De Hil 2-26 en de Hazeldonkse Zandweg 26-28. Hieruit blijkt dat nagenoeg alle gevestigde bedrijven op basis van zijn bedrijfsactiviteiten kunnen worden ingedeeld in milieucategorie 2 (of lager). Deze bedrijven hebben op grond van de eerdergenoemde VNG-publicatie ten opzichte van woningen in een rustige woonwijk een maximale richtafstand van 30 meter. Geluid is bij deze bedrijven maatgevend. Slechts 1 bestaand bedrijf is op basis van de verkregen informatie in te delen in maximaal milieucategorie 3.1, met een richtafstand van 50 meter ten opzichte van een rustige woonwijk.

Planologisch zijn op deze gronden echter bedrijven toegestaan tot en met categorie 3. Dit betekent dat ook bedrijven uit milieucategorie 3.2 met een richtafstand van 100 meter zich kunnen vestigen. Deze bedrijven moeten dan wel voorkomen in de Staat van Bedrijfsactiviteiten zoals die is opgenomen als bijlage bij de Regels van het betreffende bestemmingsplan. Tegelijkertijd zijn binnen deze bestemming 'Bedrijventerrein' gronden aangegeven waarop bedrijfswoningen kunnen worden gerealiseerd. Op het bedrijventerrein De Hil zijn langs De Hil (openbare weg), aan de zuidzijde van het bedrijventerrein, een aantal bedrijfswoningen gebouwd en in gebruik, te weten De Hil 4, 6, 8a, 10a, 12, 14, 16, 22, 24. Bedrijven dienen bij hun bedrijfsactiviteiten rekening te houden met de bedrijfswoningen die niet tot hun eigen bedrijf (inrichting) behoren. Indien er sprake is van nieuwvestiging en of uitbreiding van bedrijfsactiviteiten, dan zijn deze bedrijfswoningen van derden maatgevend voor de eventuele maatregelen (veelal geluidsmaatregelen), die moeten worden getroffen. Als in dat geval het woon-en leefklimaat ter plaatse van deze bestaande bedrijfswoningen van derden wordt gegarandeerd, dan is dat, gelet op de situering van de bedrijfswoningen aan de zuidzijde van De Hil, ook het geval bij de op grotere afstand geprojecteerde woningen in de rest van het plangebied.

Zwembad ‘de Bosselaar’
Ten zuidwesten van het plangebied is het zwembad Bosselaar gelegen. Voor zwembad 'de Bosselaar' geldt op basis van de VNG-Publicatie 'Bedrijven en Milieuzonering' een richtafstand van 200 meter (SBI-2008 931) ten opzichte van een rustige woonwijk. Het aspect geluid is het maatgevende milieuaspect (200 m), het aspect geur kent een richtafstand van 30 m en het aspect gevaar 10 meter. Een klein deel van het plangebied ligt binnen de richtafstand voor geluid. Tussen het zwembad en het plangebied ligt echter de spoorlijn Lage Zwaluwe-Oudenbosch. Naar verwachting zal voor de aan de westrand van het plangebied gelegen woningen toch de wettelijke voorkeursgrenswaarde voor spoorweglawaai overschreden. Deze woningen hebben een afschermende werking voor de eventuele toekomstige woningen in de rest van het plangebied. Het zwembad zal hierin niet extra belemmerend werken.

7. Trillingen

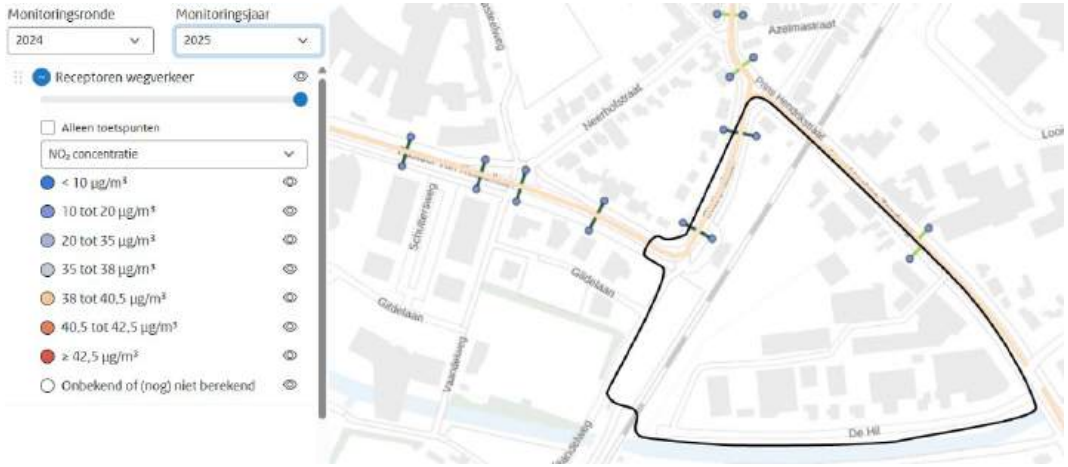
Op grond van artikel 5.83 van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) moet rekening worden gehouden met trillingen door activiteiten in trillingsgevoelige ruimten van trillingsgevoelige gebouwen; het plan moet erin voorzien dat deze trillingen aanvaardbaar zijn. Het toepassingsbereik van deze instructieregel omvat alle activiteiten die met het omgevingsplan zijn toegestaan, met uitzondering van de activiteit wonen.

Er zijn geen wettelijke normen of richtlijn voor trillingen door rijdende treinen over het spoor. Het ontstaan van trillingen en de mogelijk te treffen maatregelen vragen om maatwerk en is afhankelijk van de bodem, rails en het type woningen. Gezien de ligging van de ontwikkellocaties op korte afstand van het spoor kan trillingshinder als gevolg van railverkeer niet op voorhand worden uitgesloten. Hiervoor zal een onderzoek moeten worden uitgevoerd. Er heeft in het kader van het naastgelegen bestemmingsplan 'Markvelden Noord, Verlengde Zuidrand en Zuidrandtunnel' een onderzoek naar trillingen plaatsgevonden. Hieruit is gebleken dat voor deze woningen wordt voldaan aan de geldende streef- en grenswaarden. De resultaten voor dit plangebied zullen hier naar verwachting niet veel van afwijken en het spoorbed is reeds onderhouden en daardoor verbeterd. Om met zekerheid te kunnen stellen dat er geen significante trillingshinder op de nieuwe woningen ontstaan is onderzoek benodigd.

8. Luchtkwaliteit

De maximale concentraties van stoffen in de lucht zijn onder de Omgevingswet vastgelegd als omgevingswaarden. Daarnaast worden er aandachtsgebieden voor luchtkwaliteit aangewezen. Alleen in deze aandachtsgebieden (de agglomeraties van de grootste steden en enkele gebieden met veel veehouderijen) is extra aandacht nodig voor de luchtkwaliteit.

Het plan is niet gelegen binnen een van de aangewezen aandachtsgebieden voor luchtkwaliteit. Daarnaast is de ontwikkeling van minder dan 1500 woningen aan te merken als een ontwikkeling die 'niet in betekende mate' (NIBM) bijdraagt aan verslechtering van de luchtkwaliteit. Een aparte toetsing aan de luchtkwaliteitsnormen is naar verwachting niet nodig. De luchtkwaliteit rondom het plangebied inzichtelijk gemaakt aan de hand van de beschikbare informatie van het Centraal Instituut Monitoring Luchtkwaliteit. Op de afbeelding is de concentratie van $N0_2$ (stikstofdioxide) van wegverkeer voor het jaar 2025 weergegeven. De NO2-uitstoot is op deze locatie lager dan de advieswaarde van 10 µg/m³ en leidt daarmee niet tot negatieve gevolgen op de gezondheid van mensen.



Afbeelding 5: Uitsnede kaart receptoren wegverkeer NO_2-concentratie, monitoringsjaar 2025 (bron: CIMLK).

De VNG gaat de publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' onder de Omgevingswet niet meer actualiseren. In sommige gevallen is het verplicht geluid en geur te reguleren met regels, maar in andere gevallen kan de gemeente er zelf voor kiezen met welke regels ze zorgt voor een aanvaardbare situatie. Dat kan met extra milieunormen, maar ook

met milieucategorieën of een beoordeling per geval. De gemeente kan dit in het omgevingsplan op verschillende manieren regelen, een van de mogelijkheden is de 'Milieuzonering nieuwe stijl'. Daarbij wordt de geluidsruimte in een zone vastgelegd met geluidnormen per bedrijf op een vaste afstand van de terreingrens van dat bedrijf. Omdat op dit op dit moment nog niet (geheel) bekend is, gaan we ervanuit dat we deels kunnen volstaan met onderbouwing op basis van richtafstanden (zones onder de Milieuzonering nieuwe stijl) en deels op basis van de regels uit de bruidsschat die per (vooralsnog) 1 januari 2024 in het gemeentelijke omgevingsplan zullen landen.

9. Omgevingsveiligheid

Op grond van artikel 5.2 van het Besluit kwaliteit leefomgeving moet in het omgevingsplan rekening worden gehouden met het belang van het voorkomen, beperken, bestrijden, vluchten en geneeskundige hulpverlening van of in geval van branden, rampen en crises. In de instructieregel is voor zover deze branden, rampen en crises samenhangen met de opslag, productie, gebruik en vervoer van gevaarlijke stoffen, vuurwerk, explosieven en windturbines een gedetailleerde uitwerking gegeven. Dit gebeurt in de vorm van aandachtsgebieden (brandaandachtsgebied, explosieaandachtsgebied of gifwolkaandachtsgebied). Deze moeten in het omgevingsplan worden opgenomen.

Op basis van de risicokaart is er een risicobron in de omgeving van de locatie aanwezig, namelijk de spoorlijn Antwerpen – Lage Zwaluwe. Over deze route worden gevaarlijke stoffen vervoerd. In het kader van het vigerende bestemmingsplan is onderzoek uitgevoerd naar het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor. Uit dit onderzoek blijkt dat de PR 10-6-contour op maximaal 11 meter buiten het spoor is gelegen. Door de Omgevingsdienst Midden- en West-Brabant zijn er risicoberekeningen voor de transportroutes weg en spoor uitgevoerd (2016). In dit onderzoek is ook het spoortraject Zevenbergschenhoek - Roosendaal meegenomen. Hieruit blijkt dat het groepsrisico onder de oriëntatiewaarde is gelegen. Ook heeft in het kader van het naastgelegen bestemmingsplan 'Markvelden Noord, Verlengde Zuidrand en Zuidrandtunnel' een onderzoek naar het groepsrisico plaatsgevonden. . Hieruit is gebleken dat de oriëntatiewaarde niet wordt overschreden en niet significant toeneemt. De resultaten voor dit plangebied zullen hier naar verwachting niet veel van afwijken. Om dit met zekerheid te kunnen stellen zal desondanks ook voor dit plangebied een onderzoek moeten worden uitgevoerd.

Ten zuidwesten van het plangebied is het zwembad Bosselaar gelegen. Dit is aangemerkt als een inrichting vanwege de opslag van chloor. De dodelijke effectafstand bedraagt 90 meter. Het plangebied ligt op voldoende afstand. Daarnaast ligt in de wijdere omgeving een aantal risicobronnen. Het gaat hierbij om Gondrand Traffic B.V., Afvalstoffen Terminal Moerdijk B.V. en Shell Nederland Chemie B.V. Voor alle drie inrichtingen is in het kader van de vergunningverlening van deze bedrijven een QRA uitgevoerd. Het groepsrisico overschrijdt slechts bij Shell Nederland Chemie B.V. de oriëntatiewaarde. Het plangebied is echter op enkele kilometers gelegen van de inrichtingen. Daarnaast valt heel Zevenbergen en omgeving in de invloedsgebieden, waardoor de toevoeging van nieuwe woningen niet direct van invloed is op het groepsrisico. Omdat het plangebied wel in de invloedsgebieden ligt, dient er in het kader van een planologische procedure wel een verantwoording van het groepsrisico te worden opgesteld.

10. Geur

De kwaliteit van de fysieke leefomgeving kan worden beïnvloed door de geuruitstoot die samenhangt met activiteiten die in of om het plangebied zijn toegestaan. In een omgevingsplanwijziging moet daarom rekening worden gehouden met de geurbelasting die door activiteiten binnen en buiten het deelplangebied, ter hoogte van geurgevoelige gebouwen binnen en buiten het deelplangebied, optreedt. In hoofdstuk 5 van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) is een instructieregel opgenomen, op grond waarvan in het omgevingsplan regels moeten worden opgenomen, die nodig zijn om ervoor te zorgen dat het geurhinderniveau binnen het plangebied aanvaardbaar is. In deze instructieregel zijn voor dat doel aanwijzingen opgenomen waaraan de regels voor waterzuiveringsinstallaties en het houden van landbouwhuisdieren moeten voldoen.

In de directe omgeving liggen geen veehouderijen of andere bedrijven die geurhinder veroorzaken. Dit aspect vormt dan ook geen belemmering voor ontwikkelingen binnen het plangebied.

11. Landschap, archeologie en cultuurhistorie

Landschap

Onder de Omgevingswet zijn instructieregels opgenomen in het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) in paragraaf 5.1.5: 'Beschermen van landschappelijke of stedenbouwkundige waarden en cultureel erfgoed'. Daarnaast zijn er beleidskaders vastgelegd, zowel in de provinciale omgevingsvisie als in de gemeentelijke bestemmingsplannen. Op basis van deze documenten is een beschermingsregime opgenomen voor het behoud en versterken van kenmerkende landschapsstructuren en cultureel erfgoed.

Rijksbeleid

Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet is de Erfgoedwet deels opgegaan in de Omgevingswet. Het beschermen en beheren van cultureel erfgoed is ook een van de belangen van de Omgevingswet (art 1.2 Ow). In de Omgevingswet staan de regels voor de omgang met de fysieke leefomgeving geïntegreerd. Hierin staan bijvoorbeeld onderdelen uit de Monumentenwet 1988 die tot 1 januari 2024 in het overgangsrecht van de Erfgoedwet waren opgenomen. De bevoegdheden en beschermingsniveaus zijn in grote lijnen gehandhaafd.

De vuistregel voor de verdeling tussen Erfgoedwet en Omgevingswet is als volgt: de duiding van cultureel erfgoed en de zorg voor cultuurgoederen in overheidsbezit staat in de Erfgoedwet, de omgang met het cultureel erfgoed in de fysieke leefomgeving is geregeld in de Omgevingswet. Voor gebouwde of aangelegde monumenten betekent dit dat de vergunningverlening voor het wijzigen van rijksmonumenten is geregeld in de Omgevingswet. Ook aanwijzing en omgang met beschermde stads- en dorpsgezichten gebeurt op grond van de Omgevingswet. Datzelfde geldt voor de omgang met archeologie in de fysieke leefomgeving (vergunningverlening en integratie in de planvorming). In het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal) zijn regels voor de bescherming van rijksmonumenten en archeologische monumenten. In het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl) zijn regels over het bouwen, verbouwen, gebruiken en slopen van bouwwerken opgenomen.

Archeologie

In het vigerend bestemmingsplan Centrum Zevenbergen en het veegplan kernen 2017 komt de dubbelbestemming ‘Waarde – Archeologie 7’ voor. Binnen deze bestemming mogen geen ontwikkelingen plaatsvinden met een oppervlakte groter dan 250 m2 of waarvoor grondwerkzaamheden dieper dan 200 centimeter noodzakelijk zijn.

Mochten er ook grondwerkzaamheden zijn voorzien waarbij deze criteria worden overschreden, moet een rapport worden overgelegd waarin de archeologische waarden van de gronden die blijkens de aanvraag zullen of kunnen worden verstoord in voldoende mate zijn vastgesteld. Voor het opstellen van dit rapport moet een archeologisch (bureau)onderzoek plaatsvinden, eventueel gevolgd door een veldonderzoek met behulp van archeologische boringen. Voor zowel het bureauonderzoek als het veldbezoek zal een gespecialiseerd onderzoeksbureau moeten worden ingeschakeld.

12. Natuur (soorten- en gebiedsbescherming)

Werkzaamheden als slopen of bouwen kunnen van invloed zijn op de aanwezige beschermde flora en fauna in het plangebied. In het kader van de Wet natuurbescherming dient hiervoor daarom in ieder geval een quickscan ecologie (en mogelijk aanvullend onderzoek) naar de aanwezigheid van beschermde natuurwaarden plaats te vinden. Ten noorden van de Oldegaarde bevinden zich enkele bomenstructuren, waar wellicht vleermuizen of andere beschermde diersoorten gebruik van maken. Wanneer deze bomen gekapt worden kan een ontheffing noodzakelijk blijken.

Daarnaast is het voor ieder project nodig uit te sluiten dat negatieve effecten als gevolg van onder andere stikstofdepositie, op Natura 2000-gebieden optreden. Wanneer de plannen concreter worden is een AERIUS-berekening noodzakelijk om aan te kunnen tonen dat geen nadelige effecten optreden op omliggende Natura 2000-gebieden. Vanwege de ligging van de stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden worden hierin geen onoverkomelijke belemmeringen verwacht.

13. Bodem

Op grond van de instructieregels uit paragraaf 5.1.4.5 van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) moeten in het gemeentelijk omgevingsplan regels worden opgenomen die eisen stellen aan de kwaliteit van de bodem waaraan moet worden voldaan om bouwactiviteiten op een bodemgevoelige locatie toe te kunnen staan. In het kader van de onderzoeksplicht dient onder andere de bodemgesteldheid in het projectgebied in kaart te worden gebracht. Onderzocht moet worden of de bodem verontreinigd is en wat voor gevolgen een eventuele bodemverontreiniging heeft voor de uitvoerbaarheid van het plan. Wanneer er verontreinigingen worden aangetroffen kan een nader onderzoek benodigd zijn. Hiervoor dient een gespecialiseerd onderzoeksbureau te worden ingeschakeld.

4. Conclusie/samenvatting

Aspect	Toelichting/advies	Belemmering verwacht?
Ladder voor duurzame verstedelijking	Behoefteonderbouwing benodigd.	Nee
M.E.R.	Op basis van onderstaande onderzoeken kan pas definitief worden ingeschat wat de gevolgen zijn. Naar verwachting is een planMER niet noodzakelijk.	Nee
Water	Onderbouwing waterhuishouding benodigd.	Nee
Geluid door wegen, spoorwegen en industrie	De spoorlijn zorgt naar verwachting voor een zeer hoge geluidbelasting. Geadviseerd wordt om zo vroeg mogelijk een proefberekening uit te voeren, zodat in de verkaveling en situering van de woningen rekening kan worden gehouden met de geluidbelasting.	Ja
Trillingen	Geen wettelijke vereisten; gezien de ligging nabij het spoor is trillingshinder niet op voorhand uit te sluiten.	Nog niet bekend
Mobiliteit	Nadere beschouwing ontsluiting en toename aantal verkeersbewegingen benodigd. Rekening houden met parkeernormen.	Nog niet bekend
Lucht	Beoordeling op basis van verkeersbewegingen benodigd, naar verwachting geen belemmeringen.	Nee
Geluid door activiteiten	Waar mogelijk rekening houden met bestaande, te behouden bedrijven en functies in de omgeving. Nadere onderbouwing wanneer concrete planvorming bekend is.	Nee
Geur	Er zijn geen activiteiten of veehouderijen in de nabijheid van het plangebied die geurhinder veroorzaken.	Nee
Externe veiligheid	Onderzoek (groepsrisicoberekening) benodigd.	Nog niet bekend
Archeologie	Onderzoek benodigd wanneer er grondwerkzaamheden plaatsvinden groter dan 250 m2 en dieper dan 200 cm.	Nog niet bekend
Natuur	Onderzoek benodigd – Soortenbescherming (quickscan) en gebiedsbescherming (stikstofberekening)	Nog niet bekend
Bodem	Onderzoek (verkennend bodemonderzoek) benodigd.	Nog niet bekend