

Startdocument

184. Herontwikkeling tankstations Zevenbergen

november 2021

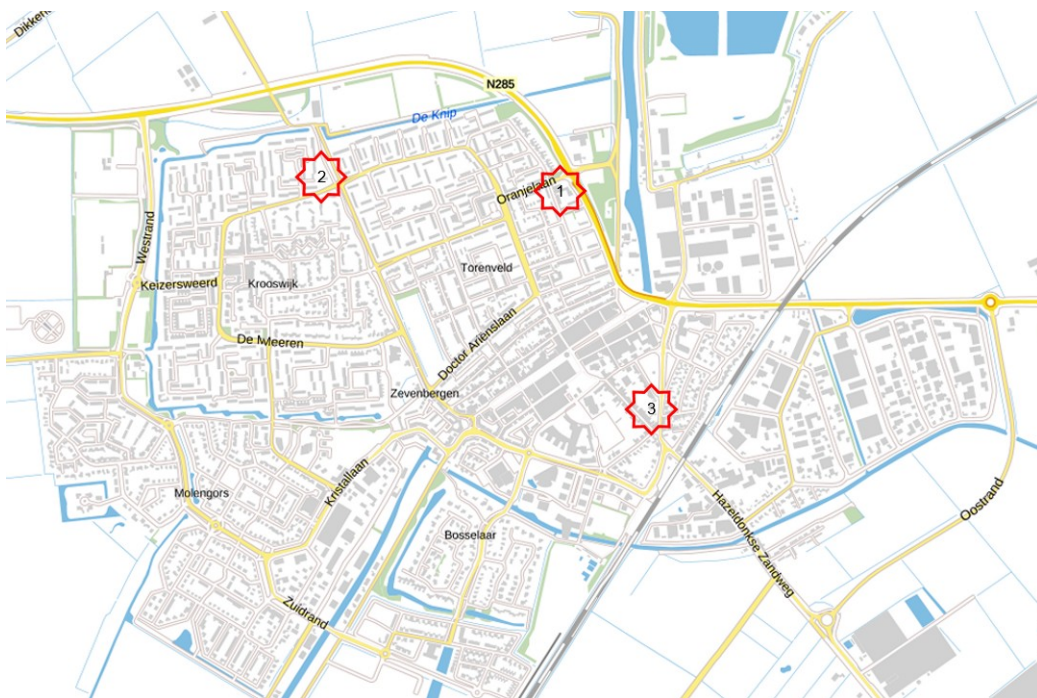
Inhoudsopgave

1.	<i>Aanleiding</i>	3
2.	<i>Doel</i>	6
3.	<i>Tijd / Informatie</i>	6
4.	<i>Organisatie</i>	8
5.	<i>Geld</i>	8
6.	<i>Communicatie</i>	8
7.	<i>Kwaliteit</i>	9
8.	<i>Risico's en kansen</i>	9
9.	<i>Wijziging van het Startdocument</i>	12
10.	<i>Bijlagen</i>	12
BIJLAGEN		13
	<i>Bijlage I – Beleidskaders</i>	13

1. Aanleiding

1. Tankstation Tak heeft in 2009 een initiatief bij de gemeente ingediend voor herontwikkeling van zijn bestaande locatie tot woningbouw en relocatie van het motorbrandstoffenverkooppunt. De relocatie heeft destijds geen doorgang gevonden vanwege de onduidelijkheid over de lange termijn visie van de infrastructuur aangaande de N285.
2. Dit initiatief is in oktober 2016 opnieuw aangekaart door middel van een gesprek met toenmalig wethouder Kamp. Dit initiatief werd positief ontvangen mede gelet op de positieve effecten van deze ontwikkeling/inbreiding voor de leefbaarheid en (sociale) veiligheid in Zevenbergen. De gemeente heeft hierbij verzocht om te komen tot een zo breed mogelijk draagvlak voor deze ontwikkeling en stelde hierbij dan ook als voorwaarde, dat alle overige tankstations ook de kans moesten krijgen om in dit initiatief te participeren.
3. Door de motorbrandstoffenverkooppunten Hopmans-De Langeweg en Verdaas- Kristallaan is daarop te kennen gegeven om niet aan te willen sluiten bij deze gezamenlijke aanpak, waardoor uiteindelijk de drie navolgende initiatiefnemers zich in 2016 als gezamenlijkegesprekspartner bij de gemeente hebben gemeld:

1. Tak: Oranjelaan 20-22
2. Berkman: De Meeren 245
3. Andrea: Prins Hendrikstraat 17



Oranjelaan 20-22



De Meeren 245

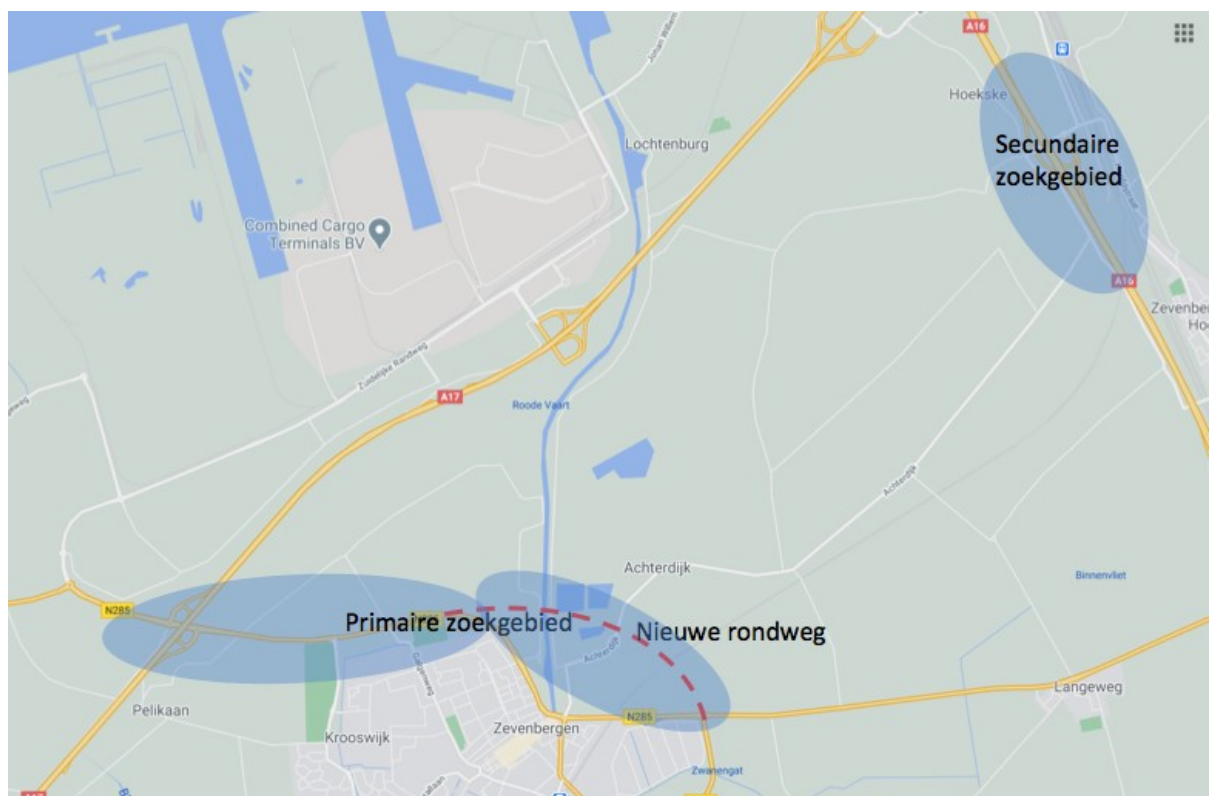


Prins Hendrikstraat 17



Afbeelding 1 Huidige locaties initiatiefnemers

4. De gemeente heeft hierop in 2016 bij haar periodieke prioriteitsafweging van kansrijke initiatieven besloten om deze ontwikkeling als een gezamenlijk project (184. Herontwikkeling Tankstations Zevenbergen) op te gaan pakken.
5. Aansluitend zijn de voorbereidende gesprekken gestart gericht op de kaderstelling voor het op te starten project.
6. In september 2017 is door motorbrandstoffenverkooppunt Hopmans-De Langeweg te kennen gegeven niet uit te sluiten om op termijn toch aansluiting te zoeken bij de drie genoemde initiatiefnemers en in afwachting hiervan dus te kiezen voor een eigen koers. In februari 2019 heeft Hopmans echter een eigen initiatiefverzoek ingediend. Begin november 2021 heeft de gemeenteraad het startdocument hiervoor vastgesteld.
7. Korte omschrijving project:
Het project is gericht op de realisatie van één of twee MobilityHUB's in het zoekgebied. Een MobilityHUB wordt gezien als een plek waar verschillende vormen van (duurzaam) vervoer zich concentreren. Deze concentratie faciliteert in de transitie naar schonere vervoersmiddelen. Het geheel wordt ondersteunt door één app volgens het Mobility as a Service-concept (MaaS). Zie voor concrete functies artikel 8, lid f.. Dit haalbaarheidsonderzoek ziet toe op de haalbaarheid van die nieuwe locatie. Voor de kaders voor de herontwikkeling en de daadwerkelijke herontwikkeling van de vrijvallende deellocaties in Zevenbergen worden te zijner tijd separate deelprojecten opgestart. Voor de totale businesscase van de initiatiefnemers (nieuwe locatie en achterblijvende locaties) is de ontwikkelpotentie van de drie vrijvallende deellocaties belangrijk. De initiatiefnemers zullen zelf een (globale) inschatting maken van die potentie, dat is geen onderdeel van dit haalbaarheidsonderzoek naar de nieuwe locatie.
8. Ten aanzien van de kaders voor de nieuwe locatie kan het volgende worden gesteld:
 - a. Het primaire zoekgebied voor de totstandkoming van een MobilityHUB ligt langs de N285, globaal 500 meter vanaf de noordwestkant van de aansluiting met de Rijksweg A17 en de toekomstige rotonde naar de geplande noordelijke randweg in Zevenbergen (zie afbeelding 2). Het secundaire zoekgebied ligt aan de oostkant van Zevenbergen nabij stationsgebied Lage Zwaluwe (zie afbeelding 3.) Mochten deze zoekgebieden niet toereikend zijn dan wordt dit uitgebreid naar de gehele gemeente Moerdijk.



- b. De gronden binnen het zoekgebied zijn in privaat en publiek eigendom en dienen nog door de ontwikkelaar verworven te worden. Indien noodzakelijk, is de gemeente bereid binnen het zoekgebied gemeentelijke grond te verkopen voor deze ontwikkeling tegen marktconforme waarde. Dit ter vermijding van eventuele staatsteun.
- c. De N285 als zijnde de beoogde aantakking-/ontsluitingsweg binnen het primaire zoekgebied is in eigendom en beheer van de provincie Noord-Brabant.
- d. De Structuurvisie Moerdijk 2030 en de gemeentelijke Parapluplannen vormen de gemeentelijke hoofdkaders voor de uiteindelijke beoordeling van het uit te voeren haalbaarheidsonderzoek. Vanuit de provincie is de Interim omgevingsverordening Noord-Brabant hiervoor relevant.
- e. Functies: gekoppeld aan het onder 7. genoemde doel is het initiatief gericht op de verkoop van motorbrandstoffen alsmede “energieproducten” zoals waterstof, biobrandstoffen (HVO) en CNG/LNG. Daarnaast zal er een variatie aan ondersteunende diensten worden aangeboden zoals autowassen, elektrisch (snel)laden, pick-up point (stomerij service, pakket ophaal dienst) en meetingpoint (flexwerk- en vergaderplekken, horeca met bijv. bakery en/of fastfood). De MobilityHUB zal tevens als knooppunt fungeren voor lange afstand- en binnenstedelijke deelmobiliteit (auto's, scooters en fietsen) en ruimte bieden aan het Mobility as a Serviceconcept (MaaS) waarmee flexibele gebruik van verschillende vormen van (deel)mobiliteit via bijvoorbeeld de smartphone kan worden gefaciliteerd.

In het kader van het haalbaarheidsonderzoek zal nader moeten worden beoordeeld in hoeverre bepaalde activiteiten ondergeschikt zouden moeten zijn aan de functie “tanken”. De vestiging van een hotel of supermarkt in het zoekgebied is hierbij in elk geval niet aan de orde.

f. Voorts krijgt ontwikkelaar - de kans voor het oprichten van een tweede MobilityHUB. Ontwikkelaar levert in eerste instantie minimaal twee van de drie locaties in en krijgt daarvoor de mogelijkheid om de nieuwe locatie te gaan ontwikkelen. Wanneer -bij benadering- het originele motorbrandstofvolume voor de twee locaties niet wordt gehaald met enkel de eerste locatie, dan is het mogelijk om binnen de scope van dit project een tweede locatie te ontwikkelen. Voorwaarde hiervoor is het inbrengen van de derde locatie. En mits de vestiging van een tweede MobilityHUB binnen de projectscope niet zal leiden tot duurzame ontwrichting van de lokale en regionale markt. .

Mocht binnen de projectscope geen tweede locatie gevonden dan wel ontwikkeld kunnen worden door initiatiefnemers, terwijl dit vanuit originele motorbrandstofvolume wel gewenst is, dan wordt onderzocht of het wenselijk en mogelijk is toch een MobilityHUB op te richten. Dit door middel van het verlenen van een zogenaamd eerste recht van ontwikkeling in de gemeente Moerdijk. Uiteindelijk zal de gemeenteraad hierover beslissen bij vaststelling van de nog uit te voeren haalbaarheidsstudie voor dit project.

Ontwikkelaar dient zelf de locatie(s) te verwerven. De gemeente spant zich in om haar publiekrechtelijk instrumentarium in te zetten om de ontwikkeling planologisch mogelijk te maken. Binnen de scope van dit project, en voor zover passend binnen de wet- en regelgeving, en voorzover gerechtvaardigde belangen van derden zich daartegen niet verzetten. Het opstellen van een omgevingsplan, conform de gemeentelijke standaarden, wordt gedaan door de ontwikkelaar.

Er zijn momenteel geen nieuwe concrete plannen voor traditionele tankstations in de gemeente Moerdijk bekend. Partijen zijn ermee bekend, dat tankstation Hopmans de haalbaarheid onderzoekt van verplaatsing richting de toekomstige noordelijke N285 bij Zevenbergen (zie 6). Op de markt van toekomstige en schone brandstoffen (Waterstof, LNG, CNG, elektrische oplaadpalen, etc.) is wel het e.e.a. in beweging. Het gaat voornamelijk om de transitie van bestaande tankstations naar nieuwe tankstations met “nieuwe” brandstoffen. Dit is onder andere het geval rond het Logistiek Park Moerdijk. Momenteel is er één nieuw te vestigen station concreet, namelijk een station op het Haven- en Industrierrein Moerdijk.

Ten aanzien van mogelijke andere toekomstige initiatieven voor tankstations gelden de volgende uitgangspunten:

- de planologische ruimte hiervoor is neergelegd in de geldende bestemmingsplannen en de gemeente respecteert dit en gaat niet actief saneren;

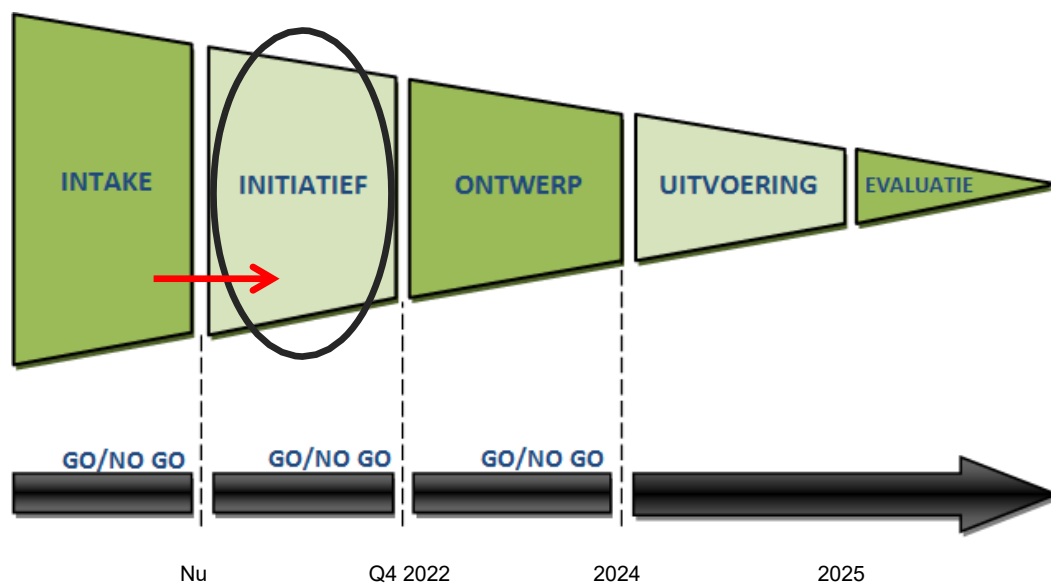
- de gemeente stelt zich terughoudend op bij de intake van dergelijke nieuwe initiatieven, dit gelet op de intentie van deze (samenwerkings-)overeenkomst
- de ontwikkelaar is ermee bekend, dat het de gemeente niet is toegestaan om nieuwe initiatieven, mits voorzien van een goede ruimtelijke onderbouwing, op formele gronden af te wijzen;
- de gemeente zal dergelijke initiatieven steeds tijdig bij de ontwikkelaar melden.

2. Doel

- Het uiteindelijke doel is om te komen tot de beëindiging en herontwikkeling van de drie bestaande tankstations , alsmede de ontwikkeling van een MobilityHUB voor ontwikkelaar in het beoogde zoekgebied.
- Het doel van de initiatieffase is om de haalbaarheid van de ontwikkeling op de nieuwe locatie te onderzoeken, met alle daarmee samenhangende elementen. (zie ook overweging onder 1.7)
- Dit haalbaarheidsonderzoek gaat enkel over de beoogde nieuwe locatie. De aanpak en de planning hiervan zullen nader geregeld worden in de op te stellen locatieontwikkelingsovereenkomst (LOO). De haalbaarheid van de nieuwe locatie is voor de drie initiatiefnemers een voorwaarde voor een verder succesvol nader onderzoek naar de herontwikkeling van de vrijvallende locaties. Op basis hiervan zullen voor de 3 deellocaties separate projecten worden gestart.

3. Tijd / Informatie

Het project valt uiteen in vijf projectfasen: intake-, initiatief-, ontwerp-, uitvoerings- en afrondingsfase. Elke fase wordt door een besluit van college en/of raad afgesloten. Nadat een fase is afgesloten, wordt de volgende fase gestart. In dit stadium is alleen de initiatieffase aan de orde. Bij gebleken haalbaarheid kan vervolgens de ontwerpfase worden gestart.



Voor de gehele looptijd van het project is een planning opgesteld. Uitgangspunt hierbij is dat de realisatie in één fase plaatsvindt. Voor het overzicht geldt dat de planning vanaf de ontwerpfase indicatief is.

De initiatieffase leidt tot een ruimtelijk, financieel en maatschappelijk haalbaar plan, met als producten een stedenbouwkundige visie met een haalbaarheidsstudie, fasering en onderliggende anterieure locatieontwikkelingsovereenkomst (LOO).

Fase	(Hoofd)activiteiten	Besluit	Gereed
Intakefase	Startdocument	Raad	December 2021
Initiatieffase	Ruimtelijke verkenning nieuwe locatie		
	Principe-uitspraak provincie nieuwe locatie		
	Opstellen parameters voor ontwikkeling vrijvallende locaties (bouwmassa/bouwhoogte)		
	Stedenbouwkundig ontwerp nieuwe locatie		
	Intentieovereenkomsten (indien grondverwerving nieuwe locatie)		
	Haalbaarheidsonderzoek nieuwe locatie(door ontwikkelaar): a) Planologische haalbaarheid: goede ruimtelijke onderbouwing voor de planprocedure, waaronder in ieder geval cultuurhistorie, archeologie, landschappelijke en stedenbouwkundige aspecten, milieu, veiligheid, bodem, waterhuishouding, flora en fauna, verkeer en (ondergrondse) infrastructuur; b) Financiële haalbaarheid: project(grond)exploitatie, risicoanalyse inclusief planschade en inschatting van structurele (beheers-)kosten; c) Maatschappelijke haalbaarheid: resultante van de interactie met betrokkenen.		
	Vaststellen stedenbouwkundig plan, haalbaarheidsonderzoek en fasering	College	Q4 2022
	Locatieontwikkelingsovereenkomst LOO)*	Raad	Q1 2023
Ontwerpfase (nader te bepalen)	Uitwerken ontwerp		
	Aanvullende onderzoeken		
	Procedure omgevingsplan	College	Q4 2022- Q2-2024
	Vaststelling omgevingsplan	Raad	Q2 2024
		Raad van State	
Uitvoeringsfase	Vorbereiding realisatie, uitvoering		2024-2026
Afrondingsfase	Evaluatie	College	Na oplevering

Deze planning is besproken met de betrokken partijen en zij hebben aangegeven zich te kunnen vinden in de aangeduide te nemen stappen (fases en activiteiten). Daar waar partijen redelijkerwijs versnelling kunnen bewerkstelligen, zullen zij zich daarvoor inzetten.

* Inclusief nadere procesafspraken over ontwikkeling bestaande locaties, o.a. procedure en inzet gemeente.

4. Organisatie

Bestuurlijk opdrachtgever:	Gemeenteraad Moerdijk
Projectbestuurder:	De heer D. Dingemans, wethouder
Ambtelijk opdrachtgever:	De heer E. Alderliesten, teamhoofd
	Team Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling (REO)
Ambtelijk opdrachtnemer:	De heer Huub Sens, projectleider Team REO

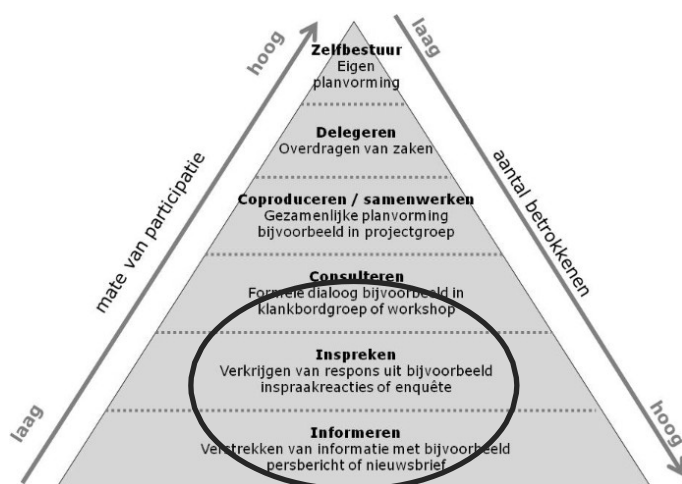
Rol gemeente

- Het project wordt door de ontwikkelaar voorbereid, gefinancierd en gerealiseerd, dit met uitzondering van de hieronder genoemde kosten in de initiatieffase; deze kosten zijn voor de partij die deze kosten maakt. De verantwoordelijkheid voor het opstellen van het Haalbaarheidsonderzoek ligt bij de ontwikkelaar.
- De gemeente faciliteert en beoordeelt en is in dit verband publiekrechtelijk gezien verantwoordelijk voor een goede ruimtelijke ordening en is bevoegd gezag inzake de planologische procedure.
- Voor wat betreft de organisatie aan gemeentezijde zal een interne projectgroep worden ingezet.

5. Geld

1. Alle kosten tijdens de initiatieffase komen voor rekening van de partij die deze heeft gemaakt.
2. Kosten voor de gemeente voor het inschakelen van externe adviseurs tijdens deze fase worden vergoed door de ontwikkelaar. Alvorens de kosten in rekening worden gebracht worden ze aan de ontwikkelaar schriftelijk geoffreerd. Na schriftelijke goedkeuring door de ontwikkelaar wordt opdracht verleend.
3. De gemeente is bevoegd door haar gedurende de samenwerking in de overige fasen (ontwerp, uitvoerings-, en afrondingsfase) te maken kosten door te berekenen aan de ontwikkelaar. In de Locatieontwikkelingsovereenkomst worden hierover nadere afspraken gemaakt.
4. In de initiatieffase wordt een projectexploitatie opgesteld op basis van de beschikbare gegevens (procedureel, fasering, programma). Deze projectexploitatie fungeert gedurende de initiatieffase als werkdocument (afstemming tussen 'het rekenen en het tekenen'); dit mede op basis van de parameters voor de ontwikkeling van de vrijvallende locaties.

6. Communicatie



Participatie en gebiedsgericht werken is binnen Gemeente Moerdijk een speerpunt. Per fase van een project wordt getracht een passende mate van participatie met de verschillende stakeholders na te streven. De huidige richtlijn wordt momenteel geactualiseerd. Tot het moment dat deze gereed is wordt de Nota Beginspraak op Maat als basis aangehouden.

De doelstelling van de initiatieffase is om binnen de gestelde kaders te komen tot een ruimtelijk, maatschappelijk en financieel haalbaar plan. De bijdrage van het instrument communicatie aan het bereiken van de doelstelling, is het creëren van maatschappelijk draagvlak (en hierdoor het bereiken van maatschappelijke haalbaarheid).

Voorafgaand aan het opstellen van dit startdocument heeft ten aanzien van dit project alleen afstemming plaats gevonden met de betrokken initiatiefnemers. Er is nog geen afstemming geweest met bewoners en andere belanghebbende partijen.

Er is op dit moment ook nog geen concrete ontwikkellocatie bekend. Initiatiefnemers voeren zelf oriënterende gesprekken met grondeigenaren.

De volgende doelgroepen worden in de initiatieffase betrokken: direct omwonenden, de stadstafel Zevenbergen en andere belanghebbenden (waaronder eigenaren andere tankstations, Provincie Noord-Brabant, Rijkswaterstaat, waterschap Brabantse Delta, grondeigenaren potentiële locaties).

In deze haalbaarheidsfase wordt afhankelijk van het deelproduct en de doelgroep uitgegaan van inspreken en/of consulteren. Per vervolgfase wordt de mate van participatie bepaald.

Doelgroepen

Gebiedstafel Buitengebied

- Belang: Het meenemen van de inwoners en gebruikers (o.a. agrariërs) in de ontwikkeling.
- Invloed: De participanten aan de gebiedstafel vormen een afspiegeling van het sociale netwerk in het gebied.
- Rol: Informeren & inspreken
Als de gebiedstafel achter de ontwikkeling staat kan zij anderen enthousiasmeren;.
- Strategie: Participatie, mate van invloed: *informeren*.
- Middelen: Informeren tijdens de periodieke bijeenkomsten. Verkrijgen reactie op de plannen door middel van directe aanschrijving binnen een straal van 500 meter van de concrete locatie en algemene openbare bekendmakingen.

Omwonenden & gebruikers

- Belang: Behoud privacy, woongenot, gebruiksmogelijkheden gronden.
- Invloed: Kunnen planologisch traject stagneren door middel van het maken van bezwaar en het aantekenen van beroep.
- Rol: Informeren & inspreken
- Strategie: Participatie, mate van invloed: *Informeren* bij mijlpalen in het project en *inspreken* bij het product ontwerp. Dit product vormt namelijk de basis voor de in de ontwerpfase te voeren planologische procedure. Op deze manier wordt gepoogd tegemoet te komen aan potentiële bezwaren en draagvlak te creëren.
- Middelen: Informeren tijdens de periodieke bijeenkomsten. Verkrijgen reactie op de plannen door middel van directe aanschrijving binnen een straal van 500 meter van de concrete locatie en algemene openbare bekendmakingen.

Grondeigenaren

- Belang: Eigendom\Privaatrechtelijke medewerking .
- Invloed: Kunnen haalbaarheid blokkeren door af te zien van grondverkoop .
- Rol: Informeren & consulteren (door ontwikkelaar)
- Strategie: Participatie, mate van invloed: *Consulteren* bij mijlpalen in het project en *inspreken* bij het product ontwerp. Dit product vormt namelijk de basis voor de in de ontwerpfase te voeren planologische procedure. Op deze manier wordt gepoogd tegemoet te komen aan potentiële bezwaren en draagvlak te creëren.
- Middelen: Consulteren gekoppeld aan strategische momenten in het proces.

Tankstations

Belang:	De andere tankstations in Zevenbergen en omstreken zijn wel belanghebbenden. Als concurrent binnen de benzinemarkt.
Invloed:	Kunnen het proces beïnvloeden
Rol:	Informeren
Strategie:	Participatie, mate van invloed: <i>Informeren</i> bij mijlpalen in het project en <i>inspreken</i> bij het product ontwerp. Dit product vormt namelijk de basis voor de in de ontwerpfase te voeren planologische procedure. Op deze manier wordt gepoogd tegemoet te komen aan potentiële bezwaren en draagvlak te creëren.
Middelen:	Informeren gekoppeld aan strategische momenten in het proces. En inspraak bij concrete producten.

Provincie Noord-Brabant

Belang:	Het meenemen van de provincie in de ontwikkeling om een realistisch beeld te verkrijgen op de planologische haalbaarheid. Daarnaast heeft de provincie tevens de rol van wegbeheerder
Invloed:	Kunnen het gehele project blokkeren door het bestemmingsplan af te keuren of geen aantakking op de weg toe te staan;
Rol:	Informeren.
Strategie:	Participatie, mate van invloed: <i>Raadplegen</i> bij principebesluit. <i>Informeren</i> bij mijlpalen in het project en <i>raadplegen</i> bij het product ontwerp. Dit product vormt namelijk de basis voor de in de ontwerpfase te voeren planologische procedure. Op deze manier wordt gepoogd draagvlak voor het aangepaste bestemmingsplan te creëren.
Middelen:	Structureel informeren.

Over de invulling van de achterblijvende tankstationlocaties wordt nog niet gecommuniceerd, omdat deze ontwikkelingen via afzonderlijke trajecten zullen verlopen.

7. Kwaliteit

Het onderzoek naar de haalbaarheid van de projectdoelstelling wordt uitgevoerd met inachtneming van een aantal uitgangspunten. Deze komen voort uit de huidige situatie, alsmede vanuit verscheidene beleids invalshoeken van verschillende overheden. Een toelichting op de meest relevante beleidskaders is weergegeven in bijlage 1.

De meest relevante beleidsdocumenten betreffen:

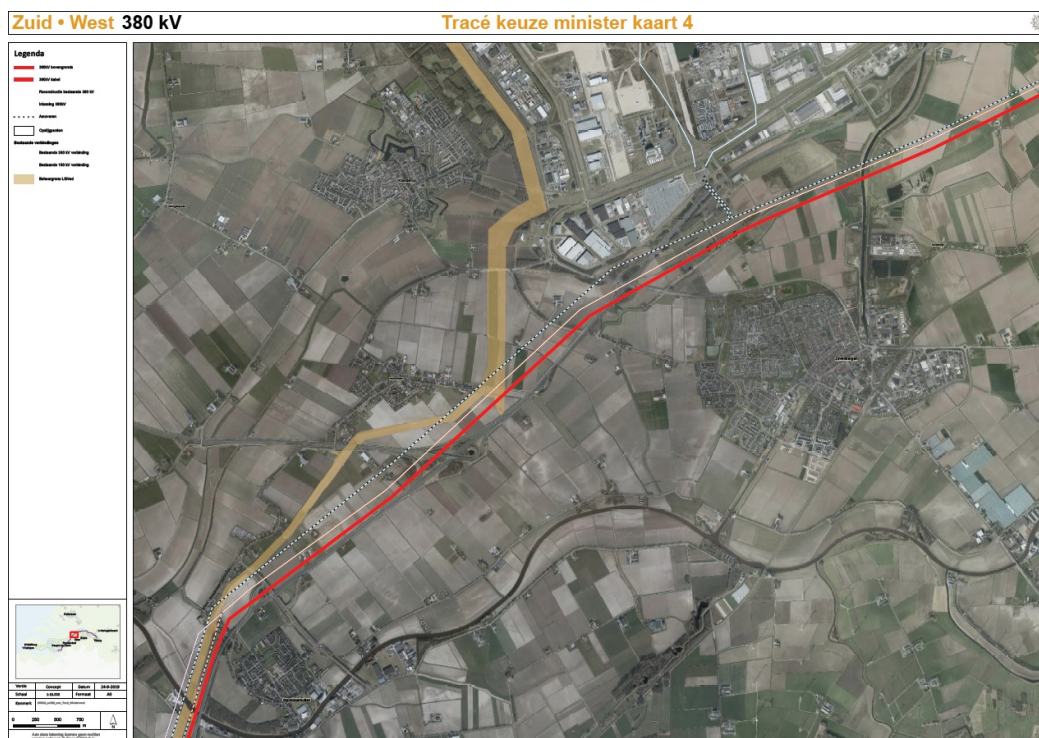
- (Interim) omgevingsverordening Noord-Brabant
- Visie buitengebied
- Paraplunota's Leefomgeving, Maatschappij en Economisch klimaat
- Besluiten omtrent externe en fysieke veiligheid externe veiligheid inrichtingen en Actieprogramma Integrale Veiligheid 2016-2019
- Nota kostenverhaal

8. Risico's en kansen

Nabij het onderzoeksgebied spelen de volgende ruimtelijke ontwikkelingen:

380 kV

Het nieuwe 380 kV volgt het zogenaamde noordelijke tracé. Voor dit tracé is een voorbereidingsbesluit genomen. Binnen het gebied waarvoor het voorbereidingsbesluit geldt, zijn er beperkingen aan het bouw van nieuwe bouwwerken en het uitvoeren van bepaalde werken en werkzaamheden. Onder andere de uitvoering van activiteiten met en/of de opslag van gevaarlijke stoffen die beperkend kunnen zijn voor de realisatie van de verbinding zijn niet wenselijk.



Afbeelding 4 Tracé Zuid-West 380 kV Oost

Noordelijke Randweg

Aan de noordzijde van Zevenbergen komt een rondweg. Deze rondweg wordt een 80-km weg en loopt met een boog om het noordelijke gedeelte van Zevenbergen heen. Er komen in totaal drie rotondes; de westelijke rotonde sluit de randweg aan op de provinciale weg N285, de middelste rotonde maakt ontsluiting mogelijk voor het te ontwikkelen gebied Zevenbergen Noord. En de bestaande oostelijke rotonde verbindt de randweg met de provinciale weg N285 en de Oostrand (N389). In 2017 is het bestemmingsplan Noordelijke randweg Zevenbergen vastgesteld, waarmee realisatie van de randweg mogelijk wordt gemaakt.



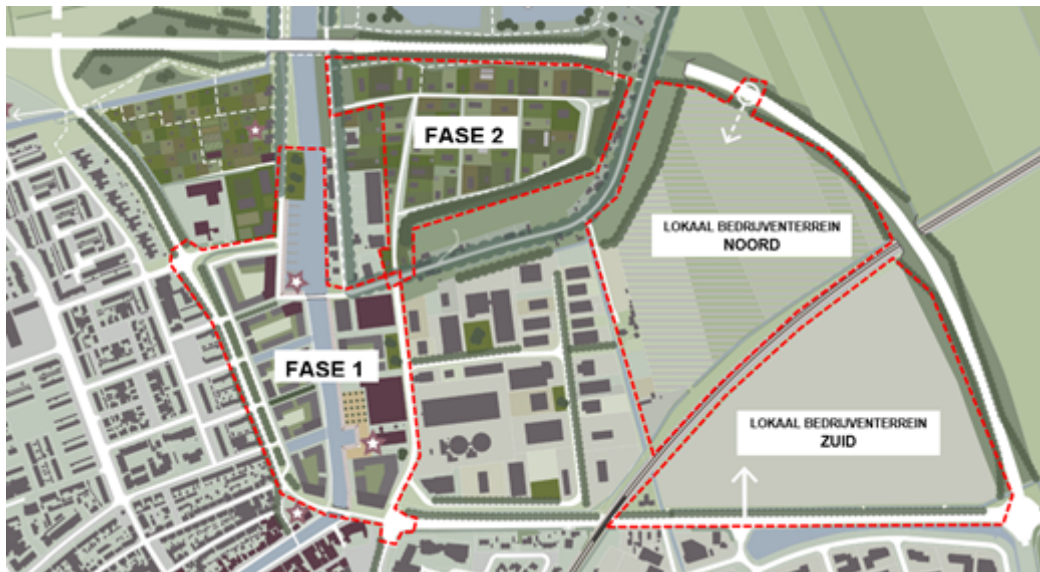
Afbeelding 5 Tracé Noordelijke Randweg (bestemmingsplan 2017)

Visie Zevenbergen Noord

Op 30 maart 2017 heeft de gemeenteraad van Moerdijk de Visie Zevenbergen Noord vastgesteld. Dit omvat het ontwikkelingskader voor het gebied dat ontstaat wanneer de bestaande N285 door provincie

Noord-Brabant is omgelegd. Het omvat meerdere planonderdelen welke grofweg kunnen worden verdeeld in:

- herontwikkeling westelijke en oostelijke oevers Roode Vaart;
- ontwikkeling landelijke woonwijk als overgang naar het landelijk gebied;
- lokaal bedrijventerrein.



Afbeelding 6 Visie Zevenbergen Noord

Kansen

- Door het beëindigen van drie tankstations (risicovolle bedrijven) in de kern van Zevenbergen gaat de veiligheid voor de omwonenden omhoog.
- Toename van het percentage inwoners dat de woning en de woonomgeving veiliger vinden.
- Herontwikkeling van de huidige locaties met (duurzame) woningbouw biedt kansen voor een betere aansluiting van vraag en aanbod en doorstroming op de woningmarkt en bevordert de leefbaarheid en uitstraling van de kern Zevenbergen.
- De ontwikkeling biedt de mogelijkheid voor het benutten van nieuw en modern economisch potentieel; passende ruimte om te ondernemen.
- Duurzame MobilityHUB gereed voor de toekomst met een one stop shopping mogelijkheid.
- Mogelijkheid voor alternatieve brandstoffen, LNG, CNG, Waterstof en elektrisch oplaadpunt.
- Hoogstaande moderne uitstraling van de MobilityHUB.
- Koppelkansen met ontwikkelingen in de directe omgeving, zoals de manier van ontsluiten, worden onderzocht in de initiatieffase.
- Voor de herontwikkeling van locatie Tak, Oranjelaan 20-22, kan de afschaling van de huidige N285 direct gunstig uitwerken op het gebied van minder zware geluidsmaatregelen. In de nabijheid van de andere twee locaties worden geen directe kansen gezien, behalve natuurlijk de herontwikkeling van de locatie zelf.

Risico's

- De ontwikkeling van de zoeklocatie kan slechts plaatsvinden onder de voorwaarde dat ook de bestaande locaties in de kern Zevenbergen op korte termijn een geschikte alternatieve invulling krijgen (gevaar van verpaupering).
- Agrarisch gebied verdwijnt (kwaliteitsverlies).
- De grond in het zoekgebied is in particuliere handen, welke door ontwikkelaar verworven dient te worden. Dit kan vertraging van het project opleveren.
- De ontwikkellocaties (zoekgebied) bevinden zich op basis van het provinciaal beleid in Landelijk Gebied. Dit vraagt extra onderbouwing en investeringen in fysieke verbetering van de landschappelijke kwaliteit van het gebied en/of de omgeving.
- Ontwikkeling van een MobilityHUB kan belemmeringen opleveren voor de omgeving (o.a. t.a.v. veiligheid, geluid, natuur). Mogelijke belemmeringen moeten tijdig in beeld worden gebracht.
- Provincie Noord-Brabant is terughoudend met het toestaan van directe aansluitingen op de provinciale weg, wat mogelijk een efficiënte afwikkeling van verkeer en bedrijfsvoering kan belemmeren. Vroegtijdige afstemming met provincie is dan ook noodzakelijk.

-
- Mogelijk is de bodem ter plaatse van één of meer achterblijvende locaties (zwaar) vervuild en drukt de sanering een zware last op de herstructurering ter plaatse, wat daarmee ook effect kan hebben

op de haalbaarheid van ontwikkeling van de nieuwe locatie. Het is dan ook noodzakelijk om tijdig duidelijkheid te verkrijgen over de bodemsituatie van de achterblijvende locaties.

- Project 203. De verplaatsing van Hopmans nu gelegen langs de huidige N285 naar een locatie aan de nieuwe N285 vormt een potentieel risico, in de zin van economische haalbaarheid.
- Komst omgevingswet, de onbekendheid met het nieuwe instrument 'Omgevingsplan'.

9. Wijziging van het Startdocument

Een wijziging van het Startdocument is slechts van kracht indien daartoe door de gemeenteraad wordt besloten.

10. Bijlagen

1. Bij dit Startdocument behoren de volgende bijlagen:
 - I. Beleidskaders

Bijlagen

Bijlage I – Beleidskaders

Voor de nieuwe ontwikkeling is nog geen exacte locatie bekend. Wel is sprake van een primair en secundair zoekgebied. De omschreven beleidskaders zijn dan ook niet specifiek toegespitst op één locatie, maar zijn nog vrij algemeen omschrijvend. Bij het uit te voeren haalbaarheidsonderzoek zal nader moeten worden ingegaan op de specifieke locatie(s) en kan een analyse en toetsing van het beleid plaatsvinden.

Landelijk beleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Rijksoverheid beschrijft de ontwikkelingen op het gebied van ruimtelijke ordening in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Hierin staat hoe Nederland er in 2040 uit moet zien.

Besluit ruimtelijke ordening

Het Besluit ruimtelijke ordening omvat algemene regels ter bescherming van nationale ruimtelijke belangen. Wanneer er sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling moet de Laddertoets worden uitgevoerd (art 3.1.6. - Ladder duurzame verstedelijking).

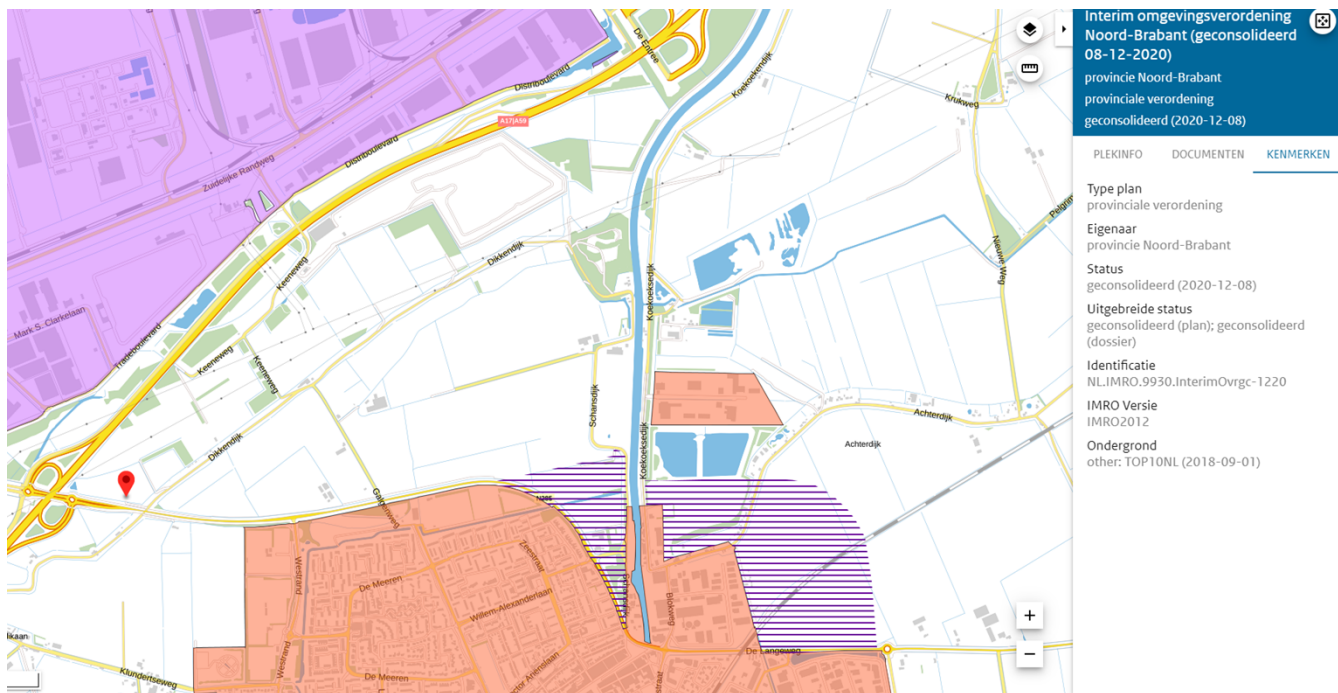
Provinciaal beleid

Omgevingsvisie Noord-Brabant en Interim omgevingsverordening Noord-Brabant

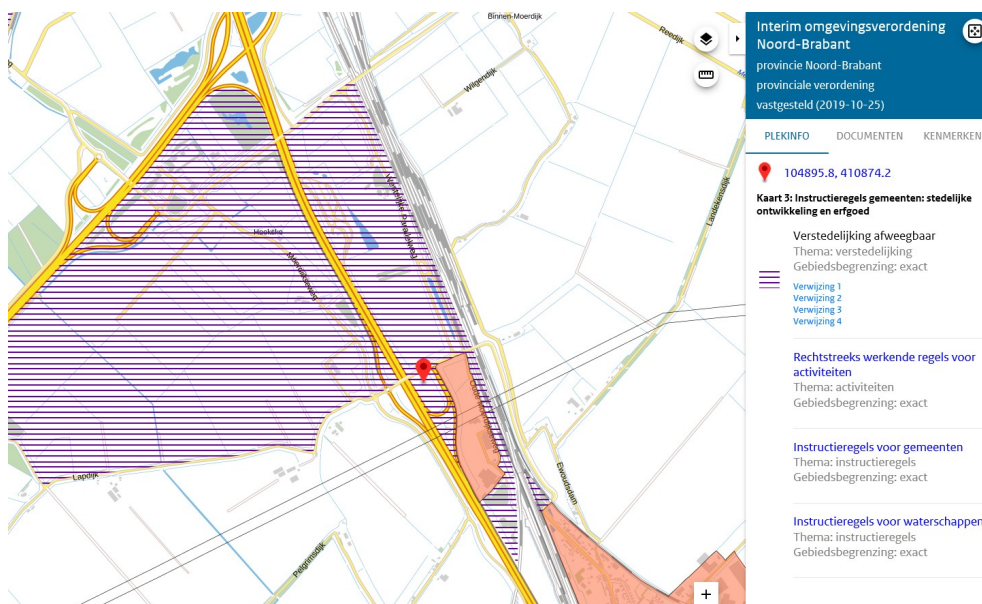
In de omgevingsvisie staat welke ruimtelijke doelen de provincie graag wil bereiken en hoe.

In de Interim Omgevingsverordening Noord-Brabant staan regels waarmee een gemeente rekening moet houden bij het ontwikkelen van bestemmingsplannen.

In de Interim omgevingsverordening Noord-Brabant kent het gebied aan de noordzijde van Zevenbergen met betrekking tot stedelijke ontwikkeling twee verschillende aanduidingen, te weten verstedelijking en verstedelijking afweegbaar. Dit geldt eveneens voor gebied nabij stationsgebied Lage Zwaluwe. Zie ondergaande afbeeldingen.



Afbeelding 1 Interim omgevingsverordening Noord-Brabant–stedelijke ontwikkeling (zoekgebied Zevenbergen)



Afbeelding 2 Interim omgevingsverordening Noord-Brabant–stedelijke ontwikkeling (zoekgebied stationsgebied Lage Zwaluwe)

De gebieden met een roze aanduiding betreffen stedelijk gebied. Voor de gebieden met een paars-witte arcering geldt dat verstedelijking afweegbaar is. Hier mag via een bestemmingsplan onder voorwaarden worden voorzien in een duurzame stedelijke ontwikkeling. In de instructieregels voor gemeenten is daarover in de provinciale omgevingsverordening het volgende opgenomen:

In afwijking van artikel 3.42 Duurzame stedelijke ontwikkeling, eerste lid, kan een bestemmingsplan, ter plaatse van Verstedelijking afweegbaar voorzien in de nieuwvestiging van een duurzame stedelijke ontwikkeling als:

- binnen Stedelijk Gebied feitelijk of vanuit kwalitatieve overwegingen onvoldoende ruimte beschikbaar is;
- transformatie van cultuurhistorisch waardevol of geschikt leegstaand vastgoed niet tot de mogelijkheden behoort;
- de ontwikkeling past binnen de regionale afspraken, bedoeld in afdeling 5.4 Regionaal samenwerken;
- de stedenbouwkundige- en landschappelijke inrichting rekening houdt met de omgevingskwaliteit en structuren in het gebied en de naaste omgeving waaronder een duurzame afronding van het Stedelijk Gebied.

In de instructieregels voor Landelijk gebied is onder artikel 3.46 Verkeersdoeleinden het volgende opgenomen:

Lid 1. Een bestemmingsplan van toepassing op Landelijk gebied kan voorzien in de nieuwe aanleg of wijziging van een gemeentelijke of Provinciale weg, inclusief de bouw van daartoe behorende kunstwerken.

Lid 2. Het bestemmingsplan bevat een onderbouwing:

- waarom de aanleg van de weg nodig is gelet op het verkeerskundige probleem of de ontwikkelingen die plaatsvinden;
- van de keuze van het tracé gelet op de verrichte onderzoeken;
- van de maatregelen voor de inpassing van de weg waarbij de ontwikkeling in samenhang wordt gezien met zijn omgeving om een grotere kwaliteitswinst voor meerdere ruimtelijke functies, waaronder natuur en landschap, te bereiken;
- van de noodzaak voor een aan de weg gerelateerde voorziening.

Lid 3. Dit artikel is van overeenkomstige toepassing op de bouw of aanleg van een parkeervoorziening.

Lid 4. In geval van samenloop met een ander werkingsgebied geldt dat het bestemmingsplan rekening houdt met de opgenomen regels.

Een motorbrandstoffenverkooppunt betreft een aan de weg gerelateerde voorziening, zoals opgenomen onder lid 2 van artikel 3.46.

Nota bene: provincie Noord Brabant heeft een nieuw ruimtelijk kader in voorbereiding, de Omgevingsverordening Noord Brabant. Verwachte vaststelling hiervan is eind 2021, begin 2022. Dat zal dan het nieuwe kader vormen voor de ruimtelijke haalbaarheid. De exacte effecten van dit nieuwe beleid zijn nog niet bekend, de zienswijzeprocedure bij de provincie is namelijk nog niet afgerond.

Gemeentelijk beleid

Visie buitengebied

Het versterken en behouden van de kwaliteit van het buitengebied staat in de visie centraal. Daarnaast worden er binnen ruime kaders mogelijkheden geboden voor initiatiefnemers om te ontwikkelen en een bijdrage te leveren aan de kwaliteiten van het landschap. De visie wil ruimte bieden aan duurzame ruimtelijke ontwikkelingen, die de kwaliteiten van het buitengebied versterken. Er dient een goede balans te zijn tussen benutten en beschermen.

Voor dergelijke nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen wil de gemeente uitgaan van het 'ja, mits'- principe. Bij dit principe zijn deze visie en het dynamisch afwegingskader leidend in de afweging. Er is ruimte voor passende ontwikkelingen in het buitengebied, mits er sprake is van een duurzame ruimtelijke ontwikkeling. Belangrijk onderdeel hierbij is de versterking van de kernkwaliteiten van het landschap. Hiertoe is het separate rapport 'landschapskwaliteitsplan' uitgewerkt, waarin per landschappelijk deelgebied ontwerprichtlijnen zijn uitgewerkt.

Om initiatieven te kunnen afwegen is een dynamisch afwegingskader geformuleerd, bestaande uit vijf afwegingsprincipes.

Paraplunota Leefomgeving

Rijke ondergrond

Hierbij gaat het in eerste instantie over de instandhouding van een schone bodem dan wel het verbeteren ervan. Verder dient sprake te zijn van effectief ruimtegebruik door afstemming van bodemeigenschappen en functie.

Het is wettelijk geregeld dat bouw pas kan plaatsvinden als de bodem geschikt is (of geschikt is gemaakt) voor het beoogde doel. Een nieuwe bestemming mag pas worden opgenomen, als is aangetoond dat de bodem geschikt (of geschikt te maken) is voor de nieuwe of aangepaste bestemming.

Aandachtspunt is het schoon achterlaten van de bodem van de drie huidige tankstationlocaties.

Helder water

Bij ruimtelijke veranderingen wordt water als mede ordenend principe meegenomen.

Relevant beleidsdocument:

Verbreed gemeentelijk rioleringsplan (vGRP), Programma: Samen aan de slag voor het klimaat in Moerdijk, thema Klimaatadaptatie

Inhoud:

- De gemeente Moerdijk streeft naar een duurzame en doelmatige invulling van de rioleringszorg;
- Door klimaatverandering neemt de kans op wateroverlast, hitte, droogte en overstromingen toe. De kern van de deltabeslissing Ruimtelijke adaptatie is dat Nederland in 2050 klimaatbestendig en waterrobuust is ingericht. Overheden gaan ervoor zorgen dat schade door hittestress, wateroverlast, droogte en overstromingen zo min mogelijk toeneemt en letten daarop bij de aanleg van nieuwe woonwijken en bedrijventerreinen, het opknappen van bestaande bebouwing, vervanging van rioleringen en wegonderhoud etc.;
- Het huidige functioneren van het watersysteem mag niet verslechteren, zowel kwantitatief als kwalitatief;
- Het principe geldt van het niet afwentelen, de eigen broek ophouden en het probleem in eigen beheer oplossen;

- Toepassing van duurzame en niet-uitlogende materialen is verplicht;
- 100% gescheiden afvoer van afval- en regenwater;
- Circa 10% (0,2 hectare) van het te ontwikkelen gebied reserveren voor water;

- Water wordt bij voorkeur bovengronds geborgen en afgevoerd. Pas als dit niet kan worden ondergrondse systemen toegepast;
 - Toepassing van de trits vasthouden - bergen - afvoeren;
 - Uitgangspunt bij de uitbreiding van verhard oppervlak is dat dit hydrologisch neutraal gebeurt. Op basis van artikel 3.6 van de keur van het waterschap (Brabant Keur) geldt voor het afvoeren van hemelwater via toename verhard oppervlak of door afkoppelen van verhard oppervlak naar een oppervlaktewaterlichaam, het volgende:
 - ▶ bij een toename van verhard oppervlak maximaal 2.000 m² geen compenserende maatregelen verplicht;
 - ▶ bij een toename van verhard oppervlak tussen 2.000 m² en 10.000 m² dienen compenserende maatregelen zijn getroffen om versnelde afvoer van hemelwater tegen te gaan, in de vorm van een voorziening met een minimale compensatie conform de rekenregel:

$$\text{benodigde compensatie (in m}^3\text{)} = \text{toename verhard oppervlak (in m}^2\text{)} \times \text{gevoeligheidsfactor} \times 0,06 \text{ (in m)}$$
- De voorziening voldoet aan de volgende eisen:
- *De bodem van de voorziening boven de gemiddelde hoogste grondwaterstand (GHG);*
 - *De afvoer uit de voorziening vindt plaats via een functionele bodempassage naar het grondwater en/of via een functionele afvoerconstructie naar het oppervlaktewater. Indien een afvoerconstructie wordt toegepast, dient deze een diameter van 4 cm te hebben;*
 - *Daarnaast moet er altijd een overloopconstructie zijn, om beschadiging van het oppervlaktewaterlichaam te voorkomen.*
- Het stedenbouwkundig ontwerp moet op basis van bovenstaande methodiek voorzien in voldoende retentie- en bergingsmogelijkheden. Voor het ontwikkelgebied geldt dus dat de hydrologische gevolgen van de ontwikkelingen vanaf 2.000 m² tot en met 10.000 m² toename van verhard oppervlak voor het ontvangende watersysteem moeten worden gecompenseerd door een voorziening aan te leggen. De benodigde omvang van de compensatie in kubieke meters dient te worden vastgesteld met de vermelde rekenregel. De gevoeligheidsfactor voor het ontwikkelgebied is hierbij 1 (categorie hoog);
 - De gemeente stelt uitgiftepeilen vast voor gebieden;
 - Bij aanwezigheid van hoge grondwaterstand wordt kruipruimteloos gebouwd of het terrein opgehoogd;
 - Uitgangspunt bij de uitbreiding van verhard oppervlak is dat dit hydrologisch neutraal gebeurt;
 - Het stedenbouwkundig ontwerp moet op basis van bovenstaande methodiek voorzien in voldoende retentie- en bergingsmogelijkheden.

Schone lucht

- Voor behoud van een goede kwaliteit van de lucht gelden wettelijke normen en waarden. De luchtkwaliteit (het stikstof- en fijnstofgehalte) dient minimaal te voldoen aan de Europese en landelijke normen. De gemeente wil daaraan voldoen, en liefst méér. Gebruik van 'schone' auto's en 'Het Nieuwe Rijden' stimuleren, fiets- en wandelverkeer makkelijk(er) maken zijn wat voorbeelden van acties. Ook stelt de gemeente milieueisen als bedrijven projecten uitvoeren.
- De gemeente streeft naar een reductie van 40% CO₂ in 2030 in vergelijking met 2009.
- Projecten dienen bij te dragen aan het verminderen van het aantal geur-, lucht- en geluidgehinderden. Zo wordt er in principe geen ontheffing verleend voor vaststelling van hogere voorkeursgrenswaarden. Van vaststelling van een hogere waarde kan slechts sprake zijn indien de toepassing van bron- en of overdrachtsmaatregelen gericht op het terugdringen van geluidbelasting onvoldoende doeltreffend zijn, dan wel overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard. Het nader uit te voeren milieuonderzoek zal aan moeten tonen op welke wijze voldaan kan worden aan de wettelijke geluidsnormen.

Behoud grondstoffen

De gemeente zet in op het actief stimuleren van energiebesparing (2 % per jaar) en energietransitie van "grijs" naar duurzame energiebronnen. Ook wordt hergebruik van reststromen bij bedrijven gestimuleerd.

- Aardgasloos bouwen is wettelijk verplicht, er wordt geen ontheffing op het aardgasloos bouwen gegeven;

- Voor nieuwbouw van gebouwen geldt (vanaf 2021) dat deze minimaal moeten voldoen aan de eisen voor bijna energie neutrale gebouwen (BENG).

Wensen

- Voorsorteren op de duurzame brandstoffen van de toekomst;
- Maximaal inzetten op een energie neutrale ontwikkeling, in zowel de bouw- als gebruiksfase;
- Houdt in het ontwerp rekening met een optimale toepassing van thermische en/of PV zonne-energie installaties;
- Indien het dakvlak niet gebruikt wordt voor eigen opwek van energie, onderzoek dan de mogelijkheid om het dak ter beschikking te stellen aan omwonenden om er eigen zonnepanelen op te leggen via de postcoderoos-regeling;
- Onderzoek de toepassingskansen van innovatieve technieken ten aanzien van de energietransitie, zoals installatie van batterijopslag waarmee zonne-energie tijdelijk kan worden opgeslagen, realisatie van een smart-grid, enzovoort om de belasting (en de afhankelijkheid) van het elektriciteitsnet te minimaliseren.

Gevarieerde natuur

Doel is de instandhouding en het vergroten van het oppervlak natuurgebied en het vergroten van het soortenrijkdom aan planten en dieren. Er moet worden getoetst of een te ontwikkelen locatie is gelegen in of nabij een gebied dat onderdeel uitmaakt van een Vogelrichtlijn-, Habitatrichtlijngebied of beschermd natuurmonument. Tevens moet worden nagegaan of sprake is van een m.e.r.-plicht, direct of indirect. Hiervoor dient eerst een vormvrije m.e.r.-beoordeling te worden uitgevoerd.

Paraplunota Economisch Klimaat

De economische basis op orde

De gemeente zorgt voor voldoende passende ruimte om te ondernemen, voor bedrijven in de agrarische sector, de industrie, handel, bouw, transport & logistiek en dienstverlening. Daarbij wordt ingezet op zorgvuldig ruimtegebruik met het juiste bedrijf op de juiste plek. Een bedrijf moet passen in de omgeving, waarbij oog is voor de effecten van en op omliggende functies. Het voorkomen van overlast op het gebied van milieu, geur en geluid etc., het zorgen voor een veilige werkomgeving en een goede, veilige bereikbaarheid (goederen en personen) maken hier deel van uit.

Een duurzaam economisch klimaat is erop gericht dat onze burgers niet alleen vandaag de dag hun boterham kunnen verdienen, maar ook in de toekomst. Dat vraagt om een concurrerend bedrijfsleven dat goed kan inspelen op veranderende omstandigheden. Een bedrijfsleven dat maatschappelijk verantwoord ondernemen hoog in het vaandel heeft.

Uitgangspunten voor nieuwvestiging of verplaatsing van bedrijven in de gemeente zijn:

- o Elk lokaal gevestigd bedrijf in Moerdijk wordt beschouwd als een inwoner van de gemeente en maakt deel uit van de lokale gemeenschap. De gemeente gaat uit van een bijdrage van het bedrijf aan het functioneren van de eigen gemeenschap en aan het mee zorgdragen voor het behoud van de kwaliteit van de (eigen) omgeving;
- o De gemeente zorgt voor een duurzame vestigingsplaats voor alle Moerdijkse bedrijven, waarbij de principes van de SER-ladder worden gehanteerd (intensiveringsmogelijkheden op de bestaande vestigingslocatie zoeken, uitbreiding en/of verplaatsingsmogelijkheden in een ander bestaand bedrijfsonroerend goed zoeken, aanbieden nieuwe kavel die op een duurzame manier wordt ingericht). Creatieve en innovatie oplossingen worden niet geschuwd en zo nodig zullen de randen van beleid worden opgezocht;
- o Uitgangspunt bij het faciliteren van bedrijfsvestiging is de inpasbaarheid van een bedrijf in de omgeving ten aanzien van uitstraling, maat en schaal, verkeersveiligheid en milieubelastendheid. Hierbij wordt in beginsel een maximale kavelgrootte van 5000 m² aangehouden.

Levendige kernen

Om het hoofd te bieden aan veranderende detailhandelstructuren en consumentengedrag moet de detailhandel innoveren. Innovatiekracht is nodig om adequaat in te kunnen spelen op de veranderende omstandigheden. De

verantwoordelijkheid hiervoor ligt primair bij de ondernemers zelf. Organisaties zoals de kamer van koophandel en brancheorganisaties bieden ondernemers hierbij ondersteuning.

Hoogwaardig logistiek- en industrieel knooppunt Moerdijk

De regio West-Brabant kan en wil zich onderscheiden met de speerpuntsectoren Biobased Economy, Maintenance en Logistiek, zoals opgenomen in de Strategische Agenda West-Brabant. Versterken van de positie op alledrie de speerpuntsectoren is kansrijk voor Moerdijk. Naast het Zeehaven- en Industrierrein Moerdijk met de multimodale ontsluiting en de multinationals, zijn ook de agrarische sector en het lokale midden- en kleinbedrijf belangrijk voor het versterken van de speerpuntsectoren, met binnen biobased economy speciale aandacht voor het terugdringen van het gebruik van fossiele grondstoffen en bevorderen van het gebruik van duurzame en groene energie en grondstoffen

Paraplunota Maatschappij

Woonomgeving (verkeer)

De wegcategorisering is vastgesteld in het Gemeentelijk Mobiliteitsplan 2007 - 2011 /2015. Bij de inrichting van de openbare (verkeers)ruimte dient uitgegaan te worden van de in het mobiliteitsplan vastgestelde categorisering van wegen en bijbehorende maximumsnelheden en dient rekening gehouden te worden met de verwachte verkeersintensiteiten.

Aandachtspunt is de bereikbaarheid c.q. ontsluiting van nieuwe ontwikkelingen.

Woonomgeving (cultuurhistorie en archeologie)

Insteek is de kwaliteit van de openbare ruimte versterken door de aanwezigheid van kunst en het behoud van cultuurhistorisch waardevolle objecten. Op basis van de Erfgoedwet en de Wet op de archeologische monumentenzorg is het gemeentelijke erfgoedbeleid uitgewerkt en vastgelegd in de Erfgoedverordening 2017. Hierin zijn onder meer de Archeologische Waarden- en Verwachtingenkaart en een advies archeologische beleidskaart opgenomen. In de vigerende bestemmingsplannen is het archeologiebeleid vervolgens verankerd.

Woonomgeving (Inrichting Openbare Ruimte)

Relevant beleidsdocument:

Handboek Inrichting Openbare Ruimte (HIOR) Moerdijk

Het Handboek Inrichting Openbare Ruimte beschrijft de visie en keuzes voor de inrichting van de straten, pleinen en parken (de openbare ruimte) binnen de gemeente Moerdijk. Doel van het Handboek is te komen tot deze kaderstellende en samenhangende visie op de openbare ruimte, die bovendien is uitgewerkt in concrete voorschriften voor de inrichting van de openbare ruimte binnen de gemeente Moerdijk, gericht op een beheerbaar en uitvoerbaar straatbeeld van goede ruimtelijke kwaliteit. De richtlijnen van de stichting CROW vormen de basis van de inrichting van de Openbare Ruimte. Voor zover hier in het HIOR niet van wordt afgeweken, gelden de richtlijnen van stichting CROW voor de Initiatiefnemer als bindend voor de inrichting van de Openbare Ruimte.

Bij elk nieuwbouw-, herinrichting- of onderhoudsproject binnen de gemeentegrenzen, waarvan het toekomstige beheer in handen komt van de gemeente, dient de opdrachtnemer het handboek inrichting openbare ruimte te hanteren.

Externe en fysieke veiligheid

Relevant beleidsdocument:

Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen, Besluit Externe Veiligheid Transportroutes, Besluit Externe Veiligheid Buisleidingen. Actieprogramma Integrale Veiligheid 2016-2019

Het aspect externe veiligheid kan relevant zijn vanwege nabijgelegen bedrijven (inrichtingen) die met gevaarlijke stoffen werken en vanwege het transport van gevaarlijke stoffen over weg, water en spoor en door buisleidingen.

In verband met aanwezige gevaarlijke stoffen en het bijvullen van deze stoffen kan er sprake zijn van effecten op de omgeving als gevolg van beoogde ontwikkeling. Dit zal verder worden uitgezocht en verantwoord in de volgende fase, de haalbaarheidsstudie.

Nota kostenverhaal

Relevant beleidsdocument:

Nota Grondbeleid 2013 - 2016

In zijn algemeenheid gesteld is het doel van grondbeleid te fungeren als sturingsinstrument voor het realiseren van hoofdzakelijk ruimtelijke doelstellingen en de daarbij behorende niet ruimtelijke spin-off effecten. Te denken valt aan de thema's wonen, economie, sociaal maatschappelijke voorzieningen en de inrichting van de openbare ruimte. De Nota Grondbeleid geeft hier op overzichtelijke wijze invulling aan.

De gemeente neemt in deze planontwikkeling een faciliterende grondstrategie aan. Dit betekent dat de gemeente meedenkt en -werkt, maar niet de rol inneemt als trekker of als risicodragers. De gemeente is eventueel wel bereid haar grondinstrumentarium in te zetten om tot de gewenste ontwikkeling te kunnen komen.

Belangrijk onderdeel van de Nota Grondbeleid 2013-2016 is de Nota Kostenverhaal. De Nota Kostenverhaal heeft veel raakvlakken met de structuurvisie "Moerdijk 2030" en is ook eerder vastgesteld dan de Nota Grondbeleid 2013-2016. Het is goed om al in de initiatieffase het gemeentelijk kostenverhaal te betrekken omdat deze uitgangspunten betrokken dienen te worden in de haalbaarheidsfase van het project.

Het kostenverhaal van de gemeente Moerdijk wordt onderverdeeld in twee hoofdstromen, namelijk:

- A. Bijdragen buiten het plangebied (Reserve Bovenwijken, Reserve Ruimtelijke Ontwikkeling);
- B. Bijdragen binnen het plangebied (Plankosten, Binnenplanse kosten).

Hieronder worden de twee hoofdstromen verder uiteengezet:

A. Bijdragen buiten het plangebied

In de Nota Kostenverhaal worden bestemmingsvlakken op een vooraf vastgestelde werkwijze aangeslagen voor het gemeentelijk kostenverhaal. Het kostenverhaal buiten het plangebied is verdeeld in een bijdrage aan de reserve bovenwijkse voorzieningen en een bijdrage aan de reserve ruimtelijke ontwikkeling. In de Nota Kostenverhaal wordt hier verder op ingegaan en de verdeelsleutels weergegeven.

B. Bijdragen binnen het plangebied

De bijdrage binnen het plangebied zijn vooral verdeeld in ambtelijke kosten ookwel plankosten genoemd en binnenplanse kosten zoals het bouw- en woonrijp maken van het plangebied. De omvang van de bijdragen is vooraf te bepalen aangezien het hier om project specifieke zaken gaat.

Plankosten worden berekend door middel van een door het Rijk vastgestelde plankostenplan. Op basis van project specifieke kenmerken worden deze kosten berekend en doorberekend aan de ontwikkelende partij. Voor wat betreft de binnenplanse kosten hanteert de gemeente Moerdijk als uitgangspunt dat ieder initiatiefnemer zelf de kosten voor het aanleggen van het openbaar gebied voor zijn rekening moet nemen.

De legeskosten m.b.t. het wijzigen van het bestemmingsplan worden separaat in rekening gebracht op basis van de dan geldende legesverordening.