Behoort bij besluit van de raad van de gemeente Moerdijk d.d. 28 september 2023

mij bekend,
de raadsgriffier,

Resultaten initiatieffase

P206 Zevenbergen Oost

Deelgebied Markvelden Noord, Verlengde Zuidrand en Zuidrandtunnel

GEMEENTE MOERDIJK



13 juli 2023

Inhoud

1. Inleiding 3
2. Stappenplan 3
3. Beschrijving locatie 4
4. Planopzet 5
5. Ruimtelijke haalbaarheid 7
5.1 Ruimtelijk beleid 8
5.2 Onderzoeksresultaten 14
6. Financiële haalbaarheid 17
7. Maatschappelijke haalbaarheid 18
8. Risico's 20
9. Fasering en aanpak vervolgtraject 21
10. Planning 22
11. Communicatie en participatie 22
12. Conclusie 22

1. Inleiding

Op 3 februari 2022 heeft de gemeenteraad van Moerdijk het startdocument ‘Zevenbergen Oost’ vastgesteld.

De gebiedsontwikkeling Zevenbergen Oost heeft als doelstellingen:

a) Gefaseerde woningbouwontwikkeling (van minimaal 1000 woningen)
b) De afronding van de gebiedsontsluitingsweg Zuidrand (Verlengde Zuidrand) inclusief Spoortunnel (Zuidrandtunnel)
c) Tweezijdige oriëntatie van het NS station Zevenbergen in samenhang met de langzaam verkeersverbinding onder het station (Stationstunnel) en transformatie van het gebied de Hil

Zevenbergen Oost is de verzamelnaam voor de brede gebiedsontwikkeling ten zuiden en oosten van het centrum van Zevenbergen. Het koepelproject bestaat uit 5 projectdelen met een woningbouw component en uit 5 infrastructuurprojecten.

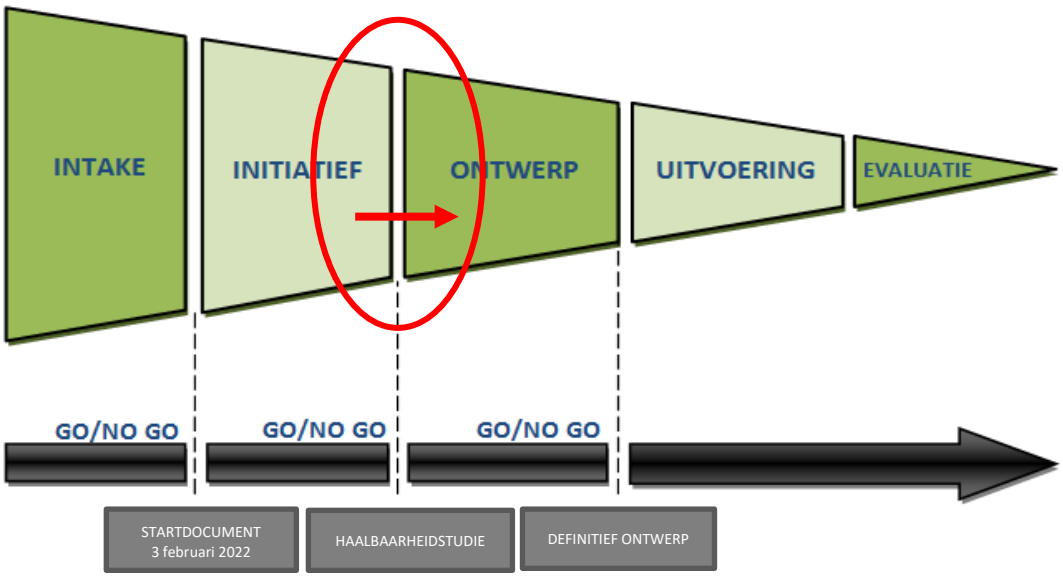
Voor één van de woningbouwprojecten (Markvelden Noord) en twee infrastructuurprojecten (Verlengde Zuidrand en Zuidrandtunnel) is de initiatieffase afgerond en is de haalbaarheid in beeld gebracht.

Het doel van de initiatieffase van een project is om de haalbaarheid in beeld te brengen en de kaders te definiëren voor de verdere ontwikkeling van het project.

2. Stappenplan

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.



Figuur 1 Schema projectfasering

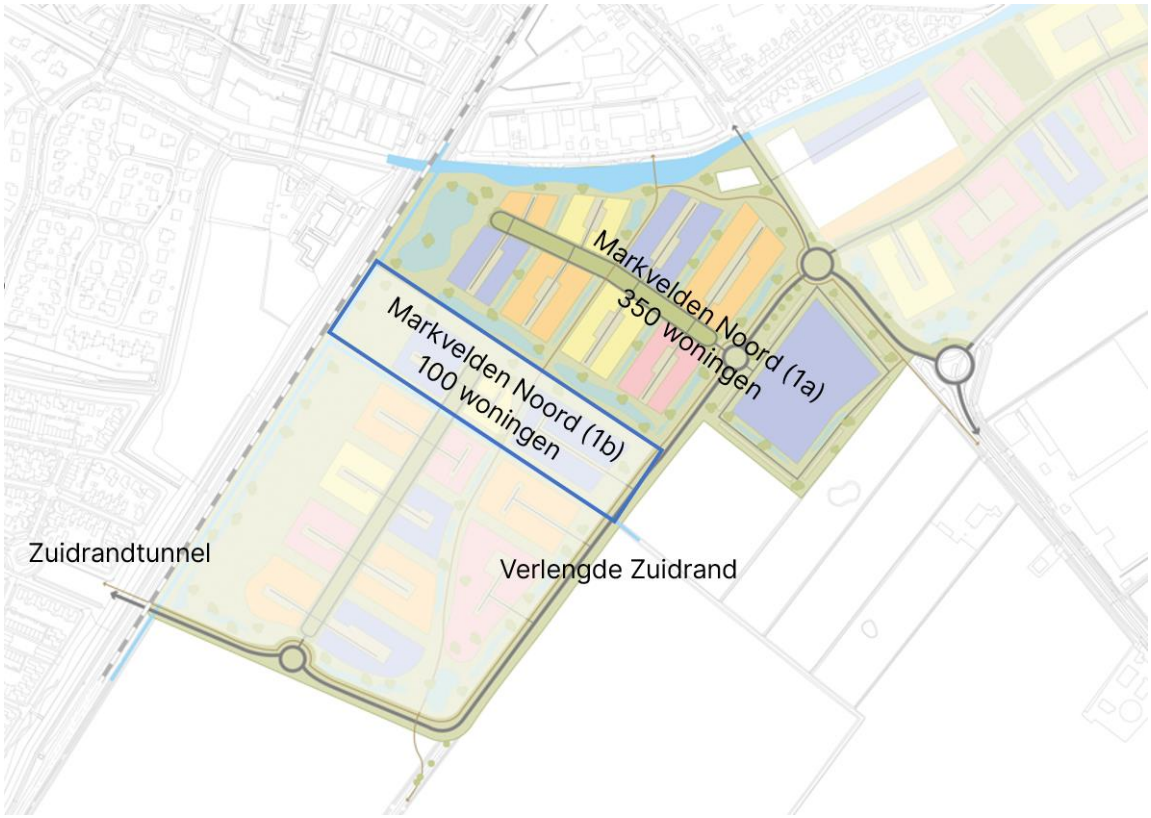
De ambitie is om eind 2024 een planologische titel te hebben voor deze ontwikkeling om tijdig voldoende woningaanbod te kunnen bieden. Op deze wijze sluit het project ook goed aan op de laatste fasen van de woningbouw in Bosselaar Zuid en andere woningbouwproject in Zevenbergen. Besluitvorming over de initiatieffase was voorzien in het eerste kwartaal van 2023, dit is doorgeschoven naar het derde kwartaal.

Door reeds te starten met de planologische voorbereiding (Raadsbesluit van 2 maart 2023) heeft de latere besluitvorming over de resultaten van de initiatieffase geen effect op de oorspronkelijke planning.

3. Beschrijving locatie

Ligging plangebied
Het plangebied van de gebiedsontwikkeling Zevenbergen Oost beslaat 5 deelprojecten op het gebied van woningbouw: Markvelden Noord, Markvelden Zuid, Zwaneveld, De Hil en Markzoom.

Het gebied Markvelden Noord wordt aan de noordzijde begrenst door de waterloop het Zwanegat, aan de oostzijde door de Hazeldonkse Zandweg, aan de westzijde door de spoorlijn en aan de zuidzijde door een brede waterschapssloot.
De Verlengde Zuidrand loopt vanaf de rotonde in Bosselaar Zuid onder het spoor door en volgt dan grotendeels het tracé van de weg Afgebrande Hoef tot de Hazeldonkse Zandweg, De zuidrandtunnel is voorzien bij de onderdoorgang onder het spoor bij Bosselaar Zuid.



Plangebied Markvelden Noord, Verlengde Zuidrand en Zuidrandtunnel

Eigendomsverhoudingen

Markvelden Noord
Het plangebied Markvelden Noord (1a) bevat diverse percelen. Deze zijn in eigendom van ontwikkelende partijen (combinatie BPD, Synchroon, Remmers bouw), daarnaast hebben deze partijen koopovereenkomsten voor nog 2 percelen in het gebied. Daarnaast zijn er nog 2 eigenaren in het gebied waarop geen woningbouw is geprojecteerd, met deze eigenaren lopen gesprekken voor verwerving.

De gemeente is eigenaar van de percelen ten behoeve van Markvelden Noord (1b).

Verlengde Zuidrand en Zuidrandtunnel
De gronden benodigd voor de delen van de Verlengde Zuidrand buiten Markvelden Noord zijn in het bezit van 3 partijen. De gemeente Moerdijk heeft met de grootste grondeigenaar een koopovereenkomst getekend. De gronden nodig voor de Zuidrandtunnel vallen hier ook onder. Aan de zijde van Bosselaar Zuid is de gemeente Moerdijk eveneens grondeigenaar.

Met de overige 2 eigenaren lopen nog gesprekken inzake verwerving. Op deze delen is Wet voorkeursrecht gemeenten (Wvg) gevestigd. Door het vaststellen van een bestemmingsplan in 2024 kan deze eventueel bestendigd worden. De verwachting is overigens dat met deze partijen eveneens tot minnelijke verwerving kan worden gekomen.

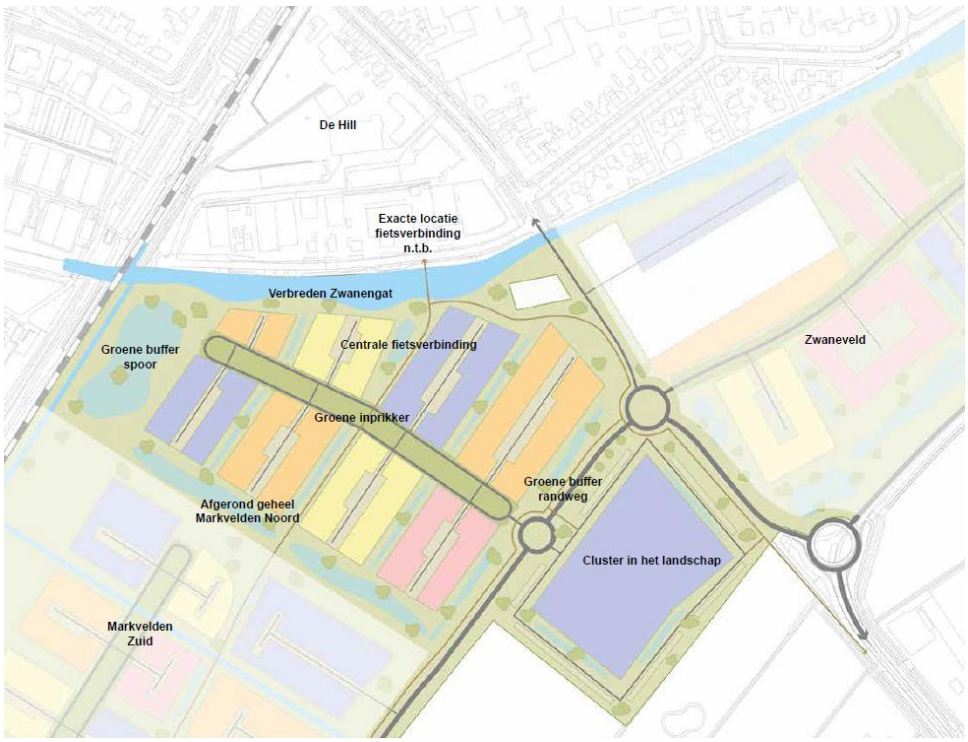
Geconcludeerd kan worden dat voor de woningbouwontwikkeling Markvelden Noord en de Zuidrandtunnel alle gronden onder controle zijn.

4. Planopzet

Globale opzet Markvelden Noord

Door de doorsnijding van de randweg wordt Markvelden Noord verdeeld in twee deelgebieden. Deze gebieden worden omgeven door een groene parkrand. Naast het feit dat dit een aantrekkelijke buffer vormt tussen de wijk en haar omgeving, wordt deze ingezet om regenwater te bergen en om spoorgeluid, geluid van de randweg en landbouw spuitzones op te vangen. Een groene ‘inprikker’ zorgt voor een efficiënte hoofdontsluiting. Een centrale fietsverbinding loopt dwars door de woonwijk heen voor een aantrekkelijke en snelle langzaamverkeersverbinding van het station naar Markvelden Noord en uiteindelijk naar de Mark. Er is een langzaamverkeersverbinding tussen Markvelden Noord en De Hil.

Door de door de doorsnijding van de randweg door Markvelden Noord ontstaan verschillende gebieden. Aan de binnenzijde van de Verlengde Zuidrand worden buurtjes rondom gemeenschappelijke woonpaden gemaakt, waar verschillende woningclusters gelegen rondom autovrije woonpaden een kindvriendelijk en aangenaam woonmilieu creëren. Aan de buitenzijde van de weg komt een cluster in het landschap, wat een afgesloten en afgerond geheel vormt in het landschap.



Figuur Hoofdopzet Markvelden Noord (1a)

Buurtjes rondom gemeenschappelijke woonpaden
De informele autovrije woonbuurtjes worden gecreëerd door de auto uit het zicht, in parkeerhoven achter de woningen te plaatsen. Hierdoor ontstaan er autovrije groenstroken met woonpaden waar kinderen buiten kunnen spelen, regenwater wordt opgevangen, bomen en heesters voor schaduwrijke plekken zorgen in de zomer en bewoners samen kunnen verblijven. De sociale cohesie is groot, en de groenstroken zorgen voor een aangenaam woonklimaat. Aan de woonpaden worden privé buitenruimtes gesitueerd zodat bewoners aan het groen kunnen zitten terwijl de kinderen samen spelen. De breedte van de zones tussen de woningen is vergelijkbaar met een reguliere woonstraat, alleen zonder weg er doorheen.

Cluster in het Landschap
Buiten de randweg bevindt zich voornamelijk open agrarisch landschap. Om het landschap te respecteren wordt dit cluster als een gesloten bouwblok vormgegeven, zonder dat uitbreiding in de toekomst richting het landschap mogelijk is. De bebouwing staat in - en kijkt uit over - het landschap. Het vormt een herkenbaar stevig cluster in het landschap wat de entree van Zevenbergen accentueert. Belangrijke hoeken van het cluster, zoals een entree of het zorgcluster, krijgen een klein hoogteaccent. Aan de binnenzijde van het blok bevindt zich een groen autovrij woonhof, wat een zachte binnenkant en een verassende binnenwereld vormt.

Voor het deel van circa 4 ha in Markvelden Noord dat door de gemeente is verworven is nog geen stedenbouwkundig plan opgesteld. Wel wordt dit deel meegenomen in het bestemmingsplan. Omdat we door het grondeigendom als gemeente zelf kunnen sturen op de gehele ontwikkeling kunnen we een globale bestemming opnemen. Daar waar deze grip er niet is dient er een uitgewerkt stedenbouwkundig plan te zijn. Door het opnemen van deze bestemming ontstaat een bouwtitel maar de wijze waarop hier gebruik van kan worden gemaakt hebben we door de uitgifte (bouwenveloppes) zelf in de hand.

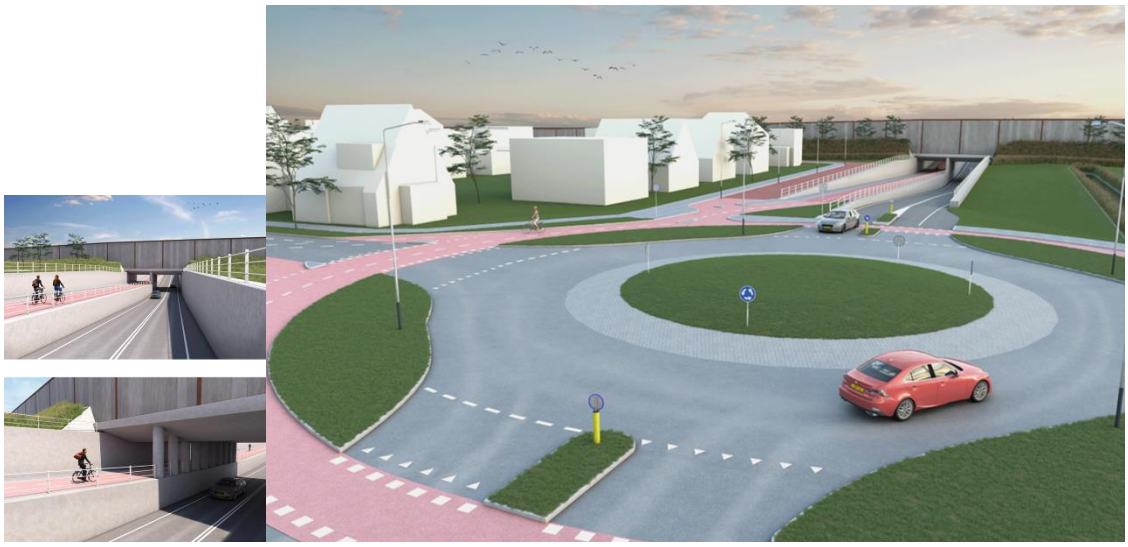
Tracé en Ontwerp Verlengde Zuidrand

De Verlengde Zuidrand heeft twee functies, ontsluiting van de plangebieden en het afronden van de zuid-westelijke randweg om Zevenbergen. Het tracé ligt langs de plangebieden en het profiel sluit aan op de eerder aangelegde deel van de randweg (Westrand en Zuidrand).

De Verlengde Zuidrand loopt vanaf de rotonde in Bosselaar Zuid onder het spoor door en volgt dan grotendeels het tracé van de weg Afgebrande Hoef tot de Hazeldonkse Zandweg, De zuidrandtunnel is voorzien bij de onderdoorgang onder het spoor bij Bosselaar Zuid. Het Schetsontwerp van de Verlengde Zuidrand is opgenomen in bijlage 2.3.

Ontwerp Zuidrandtunnel

De Zuidrandtunnel is onderdeel van de Verlengde Zuidrand om het spoor te kruisen. De tunnel sluit aan op het wegprofiel aan beide zijden van het spoor. Het schetsontwerp van de tunnel is opgenomen als bijlage 2.5



Visualiatie Zuidrandtunnel

5. Ruimtelijke haalbaarheid

In het startdocument werd al voorgesteld om enkele onderzoeken die normaliter in de ontwerpfase worden uitgevoerd, maar waar mogelijk vervolgonderzoek op nodig is, naar voren te halen en reeds in de initiatieffase uit te voeren.

Dit is ook nodig om de planning te kunnen behalen. Deze onderzoeken zijn uitgevoerd en eventueel (langlopende) vervolgonderzoeken zijn ook reeds gestart. Het Raadsbesluit versnelling planologie Zevenbergen Oost van 3 maart 2023 maakte dat mogelijk.

In dit hoofdstuk gaan we in op de ruimtelijke haalbaarheid. We kijken naar het ruimtelijk beleid en de onderzoeken ten behoeve van de nog te doorlopen planologische procedure.

5.1 Ruimtelijk beleid

Het ruimtelijk beleid is gesplitst in het Rijksbeleid, het provinciaal beleid en het gemeentelijk beleid. Hieronder volgen samengevat de relevante elementen van dit beleid.

Rijksbeleid

Nationale Omgevingsvisie

De Nationale Omgevingsvisie, kortweg NOVI, loopt vooruit op de inwerkingtreding van de Omgevingswet en vervangt op rijksniveau de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Uitgangspunt in de nieuwe aanpak is dat ingrepen in de leefomgeving niet los van elkaar plaatsvinden, maar in samenhang. Zo kunnen in gebieden betere, meer geïntegreerde keuzes worden gemaakt. Aan de hand van een toekomstperspectief op 2050 brengt de NOVI de langetermijnvisie van het Rijk in beeld.

Toetsing

Bij de voorgenomen ontwikkeling zijn geen nationale belangen in het geding. Het mogelijk maken van nieuwe woningen aansluitend aan de kern Zevenbergen past binnen het rijksbeleid.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het Barro is de juridische vertaling van het rijksbeleid. Dit beleidsdocument bevat regels die doorwerken naar lagere overheden. Dit betekent dat de regels uit het Barro ook geïmplementeerd moeten worden in provinciale en gemeentelijke ruimtelijke plannen. Evenals de NOVI wordt het Barro gekenmerkt door een hoog abstractie- en schaalniveau. Het Barro bevat regels voor bijvoorbeeld de mainport ontwikkeling van Rotterdam, het kustfundament en defensie.

Toetsing

Bij de voorgenomen ontwikkeling zijn geen nationale belangen in het geding. De woningen worden mogelijk gemaakt buiten het bestaand stedelijk gebied van Zevenbergen, zoals bedoeld in het Besluit ruimtelijke ordening. Hier wordt nader op ingegaan in de onderbouwing met betrekking tot de ladder voor duurzame verstedelijking.

Ladder voor duurzame verstedelijking (art. 3.1.6 Bro)

Zorgvuldig ruimtegebruik is het uitgangspunt van de (rijks)overheid. Om dit principe beter te borgen is in 2012 de ladder voor duurzame verstedelijking opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6). Hieruit volgt dat alle ruimtelijke besluiten die een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maken, aandacht moeten besteden aan de ladder voor duurzame verstedelijking. Voor binnenstedelijke projecten moet de behoefte in de relevante regio worden beschreven. Voor stedelijke ontwikkelingen buiten bestaand stedelijk gebied, zoals bedoeld in het Besluit ruimtelijke ordening, moet ook worden gemotiveerd waarom deze niet binnen bestaand stedelijk gebied kan worden gerealiseerd.

Of er sprake is van een stedelijke ontwikkeling wordt bepaald door de aard en omvang van de ontwikkeling in relatie tot de omgeving. De geldende planologische mogelijkheden zijn vertrekpunt bij de beoordeling of iets een nieuwe stedelijke ontwikkeling is.

Toetsing

De beoogde ontwikkeling maakt maximaal 450 woningen mogelijk. In de huidige situatie is het plangebied onbebouwd en wordt het gebruikt voor agrarische activiteiten. Daarom is er sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling buiten bestaand stedelijk gebied en is toetsing aan de ladder voor duurzame verstedelijking noodzakelijk.

Beschrijving behoefte

Monitor Bevolking en Wonen (juni 2023)
De provincie Noord-Brabant heeft in haar laatste monitor Bevolking en Wonen (juni 2023) een update gegeven wat betreft de benodigde woningbouwcapaciteit. In de regio West-Brabant West zijn in de periode 2022 tot en met 2031 nog 11.065 woningen nodig. Er is slechts harde plancapaciteit voor 4.225 woningen.
De gemeente Moerdijk heeft volgens deze monitor per 1 januari 2022 een benodigde capaciteit van 1.555 woningen en slechts harde plancapaciteit voor 600 woningen.

Woondeal West-Brabant West (maart 2023)
De provincie Noord-Brabant staat voor een grote woningopgave. Tot 2030 moeten er ruim 130.000 woningen worden gebouwd. Om dit te realiseren werd op 9 maart de regionale woondeal ondertekend door de gemeenten en woningbouwcorporaties uit de regio West-Brabant West, provincie Noord-Brabant en het Rijk. In de Woondeal staat beschreven hoe de regio West gaat bijdragen aan de woningbouwopgave. De provinciale woningbouwopgave is als basis genomen en vertaald naar concrete locaties en afspraken over de versnelde uitvoering van de woningbouw.

In de Woondeal staan de regionale afspraken over de minimale woningbouwopgave tot en met 2030, die de gemeenten in samenwerking met corporaties en marktpartijen willen realiseren. Hierin is ook het aandeel betaalbare woningen vastgelegd én voor welke doelgroepen er wordt gebouwd. Het uitgangspunt is dat minstens twee derde van de nieuw te bouwen woningen onder de categorie betaalbare woningen valt. Dit betekent dat het een sociale huurwoning, een vrije sector huurwoning tot 1.000 euro per maand of een koopwoning tot een prijsgrens van 355.000 euro is. Daarnaast moet minstens 30% van de woningen sociale huur worden, zoals landelijk afgesproken.

Regio West-Brabant West wil maximaal bijdragen aan het oplossen van het woningtekort, op een manier die past bij de regio. Belangrijke speerpunten hierbij zijn het versnellen van bestaande woningbouwplannen, de uitbreiding van het aantal betaalbare woningen en de woningbouwopgaven voor aandachtsgroepen.

De regio West-Brabant West zet zich, in samenwerking met woningcorporaties en marktpartijen, in voor de realisatie van onderstaande opgave (tabel 1). Elke gemeente neemt een evenwichtig aandeel (‘fair share’) op basis van aantal inwoners van de regionale opgave van in totaal 8.630 woningen (netto) c.q. 9.635 woningen (bruto / excl. sloop). De opgave in de gemeente Moerdijk is netto 1.290 woningen.

In de Woondeal West Brabant West is Zevenbergen oost als Sleutelproject opgenomen met 1.000 woningen, waarvan tweederde betaalbaar en als onderdeel daarvan ook 30% sociaal. De programmering is daarop afgestemd.

De totale plancapaciteit voor de periode 2022-2030 in de regio per 1-10-2022 bedraagt 14.382 woningen, waarvan ‘hard’ 4.930 woningen (vastgesteld of onherroepelijk bestemmingsplan). Het streven is om rond de 130% plancapaciteit te hebben ten opzichte van de te realiseren woningen: kwantitatief wordt hieraan voldaan voor de regio als geheel, namelijk circa 150%. Ook de individuele gemeenten hebben voor de periode 2022-2030 voldoende plancapaciteit in de programmering. Er is echter nog te weinig harde plancapaciteit om in de behoefte te voorzien (opgave is 8.630, waarvan 4.930 hard). Daarom moeten gemeenten er tijdig voor zorgen dat ‘zachte’ woningbouwplannen, waaronder Zevenbergen Oost, worden omgezet in ‘harde’ plannen.

De opgave in de gemeente Moerdijk is 1.290 woningen en er is harde plancapaciteit voor 621 woningen in de periode tm 2030. Ook in de gemeente Moerdijk moeten daarom zachte plannen omgezet worden in harde plancapaciteit.

Om invulling te geven aan de versnelling van de woningbouwopgave met de ambitie om 3.300 flexwoningen t/m 2030 toe te voegen zijn alle gemeenten momenteel bezig met de mogelijkheden binnen hun gemeente in beeld te brengen. De gemeente Moerdijk zet zich in voor de realisatie van minimaal 600 flexwoningen in de periode tot en met 2030.

Perspectief op wonen en woningbouw West Brabant (november 2021)
Op 19 november 2021 is het Perspectief op wonen en woningbouw West-Brabant West 2022 vastgesteld door de regionale stuurgroep wonen West-Brabant West. Daarmee heeft de regio ingestemd met de realisatie van 1.000 woningen in Zevenbergen Oost.

Het perspectief geeft een actueel beeld en visie van de subregio West-Brabant West op de toekomstige ontwikkelingen op de regionale woningmarkt. Behalve de opgave om in de autonome woningbehoefte tot 2030 te voorzien, heeft Moerdijk ook een extra woningbouwopgave in het kader van het realiseren van LPM. Aanvankelijk was het project Zevenbergen Noord aan deze extra opgave gekoppeld. Vanwege de complexiteit van dit project blijkt het niet mogelijk om deze locatie beschikbaar te hebben op het moment dat de behoefte vanuit de werknemers van LPM ontstaat. Vanwege deze noodzakelijke versnelling heeft de gemeente ervoor gekozen om met een ander project te voorzien in de extra opgave in het kader van LPM, namelijk de gebiedsontwikkeling Zevenbergen Oost en om Zevenbergen Noord onderdeel uit te laten maken van de reguliere woningbouwopgave.

Zevenbergen Oost is in de Structuurvisie Moerdijk 2030 uit 2011 al als ontwikkelrichting benoemd. Zowel met betrekking tot de structuur van de gemeente als met betrekking tot de functionele relatie met de omringende gemeenten is dit een voor de hand liggende ontwikkeling. Met de ontwikkeling van deze locatie wordt niet alleen in woningbouw voorzien, maar kan ook op regionale schaal meerwaarde worden gerealiseerd. Zo maakt het afronden van de rondwegstructuur rondom Zevenbergen onlosmakelijk deel uit van deze integrale gebiedsontwikkeling en beziet de gemeente hoe de nabijheid van het NS-station kan worden benut.
De autonome woningbehoefte tot 2030 wordt deels ingevuld met de in beeld gebrachte inbreidings- en herstructureringslocaties en de in uitvoering zijnde of reeds ingeplande uitbreidingslocaties.

Samengevat is de opgave:
- Woningbehoefte prognose 2021-2031 (exclusief LPM): 1.310 woningen
- Woningbouwrealisatie / toevoeging: circa 95 woningen per jaar (gem. laatste 10 jaar)
- Woningprogrammering (inclusief LPM): totaal 2.920 woningen, waarvan hard 565 woningen
- Binnenstedelijke mogelijkheden: circa 830 woningen, waarvan in programmering 690 woningen

Motivering locatiekeuze (waarom niet binnenstedelijk)
De gemeente Moerdijk heeft volgens de woondeal een benodigde capaciteit van 1.290 woningen en slechts harde plancapaciteit voor 621 woningen. Dit betreft deels binnenstedelijke woningbouwcapaciteit, maar er is te weinig harde plancapaciteit om in de behoefte te voorzien. Daarom zijn enkele uitbreidingslocaties regionaal afgestemd, waaronder Zevenbergen oost. Het is niet realistisch dat hiervoor binnenstedelijk ruimte kan worden gevonden. Het gaat in totaal om 1000 woningen, voor de lokale en regionale behoefte.
Deze uitbreidingsrichting is al in de Structuurvisie Moerdijk als uitbreidingsrichting opgenomen en is ook in de Omgevingsvisie Moerdijk 2040 (ontwerp, mei 2023) opgenomen.

Aansluitend bij het karakter, de schaal en de behoefte van de verschillende kernen wordt hard gewerkt aan een gevarieerd woningaanbod. Op deze manier weet de gemeente Moerdijk zowel haar eigen inwoners te behouden maar ook nieuwe inwoners aan te

trekken. Hiervoor wordt een combinatie van inbreiding en uitbreiding ingezet, waarbij – met name voor uitbreiding – geldt dat meerwaarde voor de kwaliteit van het landschap een randvoorwaarde vormt, en dat bodem en water als leidende principes gehanteerd worden. Zevenbergen is als hoofdkern aangemerkt. Met de ontwikkeling in Zevenbergen-Oost maakt de gemeente een schaalsprong wat voordelen oplevert voor de hele gemeente en waarmee Moerdijk ook nieuwkomers aan zich kan binden.

Provinciaal beleid

Omgevingsvisie Noord-Brabant
In de Omgevingsvisie Noord-Brabant is het provinciaal beleid ten aanzien van de ruimtelijke ontwikkelingen in de provincie Noord-Brabant op hoofdlijnen uiteengezet voor de periode tot 2050. Naast een beeld van het Noord-Brabant van nu is een beeld geschetst van het welvarend, verbonden, klimaatproof en vernieuwend Noord-Brabant van 2050. Hierin zijn vier hoofdopgaven te onderscheiden, die nauw met elkaar samenhangen:

- Werken aan de Brabantse energietransitie
- Werken aan een klimaatproof Brabant
- Werken aan de slimme netwerkstad
- Werken aan een concurrerende, duurzame economie

Samen met andere partijen zoals gemeenten en bedrijven wil de provincie uitvoering geven aan projecten die passen binnen deze opgaven. Van belang is dat het in de toekomst ook goed wonen, werken en verblijven blijft. Werken aan een goede omgevingskwaliteit zowel in de bebouwde als in de onbebouwde omgeving is het uitgangspunt.

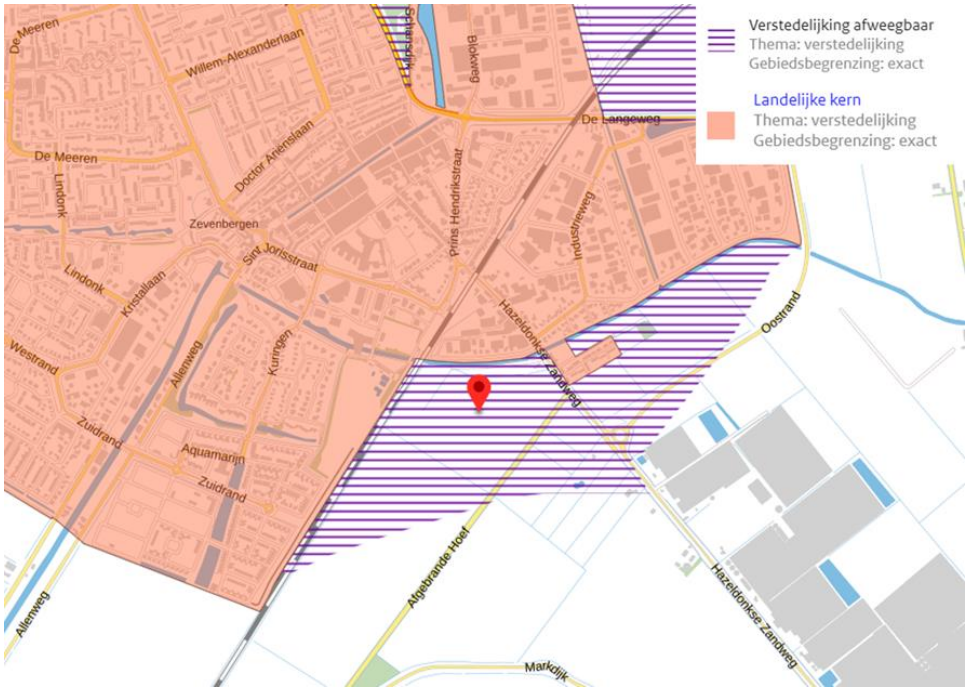
Toetsing
Uitbreiding van het bestaande stedelijk gebied in steden en dorpen is alleen wenselijk vanuit kwalitatieve overwegingen en bij een concrete behoefte aan woningen. De kwalitatieve meerwaarde van Markvelden Noord wordt hieronder Toetsing aan Interim Omgevingsverordening) beschreven. De woningbehoefte is behandeld in de voorgaande paragraaf.

Interim omgevingsverordening Noord-Brabant
Op 1 januari 2024 treedt de Omgevingswet in werking. Vanwege de Omgevingswet moet de provincie haar regelsysteem aanpassen. Straks heeft de provincie nog maar één verordening waarin alle regels zijn opgenomen over de fysieke leefomgeving. De Interim omgevingsverordening Noord-Brabant is een eerste stap op weg naar de definitieve omgevingsverordening. De Interim omgevingsverordening Noord-Brabant is beleidsneutraal van karakter. Dat betekent dat er geen nieuwe beleidswijzigingen zijn doorgevoerd, behalve als deze voortvloeien uit vastgesteld beleid, zoals de Omgevingsvisie Nood-Brabant. In beginsel zijn de huidige regels met het huidige beschermingsniveau gehandhaafd.

In de omgevingsverordening zijn instructieregels opgenomen die gemeenten moeten toepassen in hun bestemmingsplannen. Vooruitlopend op de Omgevingswet richten de instructieregels zich op een evenwichtige toedeling van functies (in plaats van het bestemmen van ontwikkelingen). Dit betekent dat de regels ook vanuit functies (van gebieden) zijn opgebouwd. Daarnaast richten de regels zich op een goede omgevingskwaliteit, inclusief een veilige en gezonde leefomgeving (in plaats van een goede ruimtelijke kwaliteit). Tevens is een aantal algemene basisprincipes opgenomen.

Het stedelijk gebied bestaat in de Interim omgevingsverordening uit 'stedelijk concentratiegebied' en 'kernen in landelijk gebied'. Aan de randen van dit stedelijk gebied zijn de gebieden ‘verstedelijking afweegbaar’ aangewezen.

Dit zijn gebieden waar kan worden voorzien in nieuwvestiging van een duurzame stedelijke ontwikkeling als onder andere binnenstedelijk gebied niet voldoende ruimte is.



Figuur Uitsnede kaart stedelijke ontwikkeling en erfgoed

Het plangebied ligt in de zone ‘verstedelijking afweegbaar’. In artikel 3.42 'Duurzame stedelijke ontwikkeling' worden aspecten benoemd waar specifiek rekening mee dient te worden gehouden, zoals het principe van zorgvuldig ruimtegebruik.

Toetsing
De ontwikkeling is regionaal afgestemd en draagt bij aan het voorzien in de grote behoefte aan nieuwe harde plannen voor woningbouw in de regio, zoals onder andere geschetst in de Woondeal West-Brabant West. In het ontwerp wordt rekening gehouden met een duurzame inpassing, waarin een groene woonomgeving centraal staat. Delen van de randen van het plangebied worden ingericht als groen. Deze randen dragen bij aan het tegengaan van hittestress en het voldoende kunnen opvangen van water. Ook door het plangebied worden grotere groenstructuren toegevoegd met een vergelijkbaar effect. Deze groene woonomgeving draagt bij aan een gezonde leefomgeving. Het betreft een duurzame stedelijke ontwikkeling.

De ontwikkeling vindt grotendeels plaats binnen het werkingsgebied ‘verstedelijking afweegbaar’. In de voorgaande paragraaf is de ontwikkeling getoetst aan de ladder. Hieruit blijkt dat de woningbouwopgave niet kan worden opgelost binnen het bestaand stedelijk gebied van Zevenbergen.

In het stedenbouwkundig plan is rekening gehouden met de lagenbenadering. In het stedenbouwkundig ontwerp is rekening gehouden met de beperkingen en kansen vanuit de ondergrond, enkele zeer relevante netwerklagen en de landschappelijke waarden. Dit heeft geresulteerd in een ontwerp voor een woonwijk waarin het landschap wordt gebruikt als drager voor de stedelijke ontwikkeling en waarin het verbeteren van de natuur- en landschappelijke waarden langs de randen van het plangebied een belangrijke plek heeft.

De woonwijk wordt gekenmerkt door een groene woonkwaliteit met zo min mogelijk verharding. Aan de buitenzijde van het noordelijk deel wordt een parkrand gerealiseerd

wat een groene overgangszone vormt. Ook in het plangebied zelf komen groene woonpaden tussen de rijen met woningen door.

Het gebied transformeert naar een aantrekkelijke woonwijk. Het gebied heeft van nature al een aantrekkelijkheid die verder wordt versterkt. Met een integraal ontwerp is sprake van een fysieke verbetering van de landschappelijke kwaliteit.

Het gehele plangebied is aangemerkt als landelijk gebied. Woningbouwontwikkelingen dienen in principe plaats te vinden in 'stedelijk gebied'. In dit geval is echter sprake van transformatie naar een nieuwe woonwijk, binnen de aanduiding ‘verstedelijking afweegbaar’. Ook is sprake van meerwaardecreatie. In regionaal verband zijn afspraken gemaakt met betrekking tot de toepassing van het principe Kwaliteitsverbetering van het landschap (Afsprakenkader Kwaliteitsverbetering van het landschap in de regio West-Brabant, december 2014). 1% van de gronduitgifteprijs van het plan gaat geïnvesteerd worden in het gebied. In de financiële opzet is rekening gehouden met een investering in het perceel tussen spoorlijn en ontwikkeling. Het bedrag dat hiervoor is gereserveerd, overstijgt de 1% van de grondwaarde van het gebied Markvelden Noord. Hiermee wordt voldaan aan artikel 3.9.

De woningbouwlocatie is regionaal afgestemd in de woondeal West Brabant West. De provincie wordt verzocht de begrenzing aan te passen naar stedelijk gebied.

Het grootste deel van het plangebied valt binnen de kaart ‘reservering waterberging’. De wateropgave is ingepast in het ontwerp.

Gemeentelijk beleid

Structuurvisie (2011) en Ontwerp omgevingsvisie (2023)

De uitbreidingsrichting voor woningbouw was al in de Structuurvisie Moerdijk als uitbreidingsrichting opgenomen en is ook in de Omgevingsvisie Moerdijk 2040 (ontwerp, mei 2023) opgenomen.

Aansluitend bij het karakter, de schaal en de behoefte van de verschillende kernen wordt hard gewerkt aan een gevarieerd woningaanbod. Op deze manier weet de gemeente Moerdijk zowel haar eigen inwoners te behouden maar ook nieuwe inwoners aan te trekken. Hiervoor wordt een combinatie van inbreiding en uitbreiding ingezet, waarbij – met name voor uitbreiding – geldt dat meerwaarde voor de kwaliteit van het landschap een randvoorwaarde vormt, en dat bodem en water als leidende principes gehanteerd worden. Zevenbergen is als hoofdkern aangemerkt. Met de ontwikkeling in Zevenbergen-Oost maakt de gemeente een schaalsprong wat voordelen oplevert voor de hele gemeente en waarmee Moerdijk ook nieuwkomers aan zich kan binden.

Bestemmingsplan

Het plangebied valt binnen het bestemmingsplan Buitengebied Moerdijk, Zevenbergen-Oost en Veegplan Kernen 2017. Het bestemmingplan Buitengebied Moerdijk is vastgesteld op 1 maart 2018. De ontwikkeling past niet binnen dit bestemmingsplan vandaar dat een herziening van het bestemmingplan noodzakelijk is.

Het deel van de Verlengde Randweg en Zuidtunnel aan de zijde van Bosselaar Zuid (ten westen van de spoorlijn) valt binnen het bestemmingsplan Bosselaar Zuid 2020. De voorziene ontwikkelingen (Verlengde Zuidrand en Zuidrandtunnel) passen daar wel in het bestemmingsplan vandaar dat deze delen niet worden meegenomen in de bestemmingsplanherziening.

5.2 Onderzoeksresultaten

In de initiatieffase is een groot aantal onderzoeken uitgevoerd om de planologische en milieukundige haalbaarheid in beeld te brengen. Deze onderzoeken kennen soms verschillende onderzoeksgebieden. Door de wijzigingen in de de aantallen woningen per deelproject en wijzigingen in de fasering van de woongebieden zijn in een eerder stadium onderzoeken uitgevoerd die uitgaan van de gehele gebiedsontwikkeling van 1000 woningen of van 350 woningen in Markvelden Noord en 450 woningen in Zwaneveld. Dit geeft in zicht in de haalbaarheid van de ontwikkeling. Voor de relevante deelonderwerpen zullen ten behoeve van het bestemmingsplan Markvelden Noord, Verlengde Zuidrand en Zuidrandtunnel de onderzoeken geactualiseerd worden. Hieronder volgen de bevindingen per deelonderwerp.

Verkeer

In de planvorming zijn diverse verkeersonderzoeken uitgevoerd. Hierbij zijn varianten en de effecten op de intensiteiten in beeld gebracht. Voor de situatie na realisatie van de Noordelijke randweg en aanleg Verlengde Zuidrand in verschillende varianten zijn de verkeerskundige effecten in beeld gebracht.

Ook het effect van het niet aanleggen van de Zuidrandtunnel is in beeld gebracht in een aanvullend onderzoek. Dit onderzoek benadrukt de noodzaak voor de autotunnel. Tussen de wijk Bosselaar Zuid en de woningbouwontwikkeling Zevenbergen oost is in het verkeersmodel een knip aangebracht op de (Verlengde) Zuidrand, waardoor de randweg geen doorgaande route meer vormt. Als gevolg van de realisatie van een knip op de randweg neemt het aantal gemotoriseerde verkeersbewegingen op wegvakken toe waar dit niet wenselijk is in verband met de ligging van diverse functies; oversteekvoorzieningen en school-thuis routes. Daarnaast zorgt het aanbrengen van de knip voor een toename van het aantal verkeersbewegingen op de spoorwegovergang Hazeldonkse Zandweg, dan kan leiden tot een grotere kans op verkeersonveilige situaties en heeft een negatieve invloed op geluid, trillingen en de leefbaarheid van de spoorzone. Hierdoor heeft het toepassen van een knip op de oostelijke randweg een negatief effect op de leefbaarheid en de subjectieve verkeersveiligheid in Zevenbergen. De aanleg van de Zuidrandtunnel is daarmee cruciaal.

Ten behoeve van het bestemmingsplan zullen de verkeersberekeningen nog geactualiseerd worden.

Er zijn onderzoeken uitgevoerd naar het aandeel (fiets)verkeer vanuit de ontwikkeling Zevenbergen Oost dat gebruik maakt van de Verlengde Zuidrand en de Stationstunnel onder het spoor. Daarnaast is onderzoek uitgevoerd dat inzicht aantal fietsers dat in huidige situatie gebruik maakt van verschillende spoorwegovergangen en hoe dit in toekomst verandert met inachtneming van geplande woningbouw en netwerkwijzigingen.

Deze onderzoeken gingen nog uit van een ontwikkeling van 350 woningen Markvelden en 450 woningen in Zwaneveld. Er wordt dan een intensiteit verwacht van circa 400 fietsers per etmaal bij de Zuidrandtunnel (en 1300 fietsers in de Stationstunnel).

Bedrijven en Milieuzonering

Geadviseerd wordt bij de landschappelijke inpassing van het plangebied te onderzoeken welke maatregelen getroffen kunnen worden om spuitzone zoveel mogelijk terug te brengen. Naast de spuitzone gelden er vanuit bedrijven en milieuzonering enkele aandachtspunten voor de haalbaarheid van het plan. Hierbij dient met name gekeken te worden bij invulling van het plangebied. De afstand tot de aanwezige bedrijven van bedrijventerrein Zwanegat tot de woningen behoeft aandacht. Het woon-en leefklimaat kan worden gegarandeerd en omliggende bedrijven of voorzieningen worden niet onevenredig beperkt.

Wegverkeerslawaai
In het ontwerp is rekening gehouden met de benodigde afstanden voor Wegverkeerslawaai. Om de berekende geluidbelastingen te verlagen kunnen maatregelen aan de wegen (geluidluw wegdektype) of in de overdracht (schermen of een wal) worden gerealiseerd.

Spoorweglawaai
Binnen een deel van de plangebieden valt de geluidbelasting hoger uit dan 68 dB Lden. Daar kunnen alleen geluidgevoelige bestemmingen worden gerealiseerd als gewerkt wordt met dove gevels, of als er maatregelen ter reductie van de geluidbelasting worden getroffen. Gedacht kan hierbij worden aan maatregelen in de overdracht (schermen). Met deze aspecten is in het stedenbouwkundig ontwerp rekening gehouden door een ruime afstand te hanteren van circa 85 meter van het spoor. De akoestische aspecten zijn daardoor aanzienlijk beperkter.

Externe Veiligheid
Er kan worden geconcludeerd dat het spoortraject in relatie tot het deelgebied Markvelden relevant is om nader te beoordelen. Hier ligt het plangebied gedeeltelijk binnen het brand- en explosieaandachtsgebied. Met dit aspect is rekening gehouden in het stedenbouwkundig ontwerp onder andere vanwege de bebouwingsvrije zone van 85 meter ten opzichte van het spoor in het Stedenbouwkundig plan.

In een rapportage is de kwantitatieve risicoanalyse (QRA) beschreven voor de woonwijk Markvelden te Zevenbergen, waarmee de externe veiligheidsrisico's inzichtelijk zijn gemaakt met het wettelijk voorgeschreven rekenpakket RBM-II v2.3. Het plaatsgebonden risico is bepaald aan de hand van bijlage 2 van de regeling basisnet. De plaatsgebonden risicocontour 10-6 bedraagt 18 m. Alle beoogde woningen liggen buiten deze PR contour, en er wordt dus voldaan aan de grens- en richtwaarde van het plaatsgebonden risico zoals opgenomen in Bevt. De resultaten van de risicoberekening tonen aan dat er sprake is van een groepsrisico dat de oriëntatiewaarde in de referentie situatie nadert tot 0,9 maal de oriëntatiewaarde. In de beoogde situatie is er ook geen sprake van een overschrijding van de oriëntatiewaarde als gevolg van de ontwikkeling Markvelden, deze nadert tot 0,95 maal de oriëntatiewaarde.

Flora en Fauna
In een eerder stadium is een Quick scan Flora en Fauna uitgevoerd. Nader onderzoek werd noodzakelijk geacht voor de eventuele hinder voor verschillende (roof)vogels, vleermuizen, marterachtigen en de grote modderkruiper. Voor beschermde soorten werden overtredingen verwacht ten aanzien van de Wet natuurbescherming. Voor de algemene broedvogelsoorten geldt overigens geen overtreding.

Dit nader onderzoek is nagenoeg afgerond. De conclusies daarvan zijn:
- De twee gewone essen bomenrijen langs de Hazeldonkse Zandweg vanaf het Sint-Josephplein op de onderzoekslocatie vervullen een essentiële functie als vliegroute voor gewone dwergvleermuizen. De functionaliteit van de vliegroute kan worden behouden bij het treffen van maatregelen.
- Een deel van de onderzoekslocatie vervult een beschermde functie voor grote modderkruipers, hiervoor dient verdiepend onderzoek te worden uitgevoerd.
- De onderzoekslocatie vervult geen beschermde functie voor buizerd, havik, sperwer, boomvalk, rans-uil, steenuil, kerkuil, wezel, hermelijn, bunzing en steenmarter;
- De onderzoekslocatie vervult een functie voor algemeen grondgebonden zoogdieren als leefgebied ven vaste rust- en verblijfplaatsen.

Voor de specifieke soort grote Modderkruiper dient nog verdiepend onderzoek te worden verricht. Gelet op het ontwerp is er voldoende ruimte om eventuele compensatie of mitigatie in het plan te integreren.

Stikstof
Middels het rekenprogramma Aerius is berekend wat de bijdrage is aan stikstofdepositie (van 800 woningen Markvelden Noord en Zwaneveld én infrastructuur) gefaseerd worden mogelijk gemaakt. Voor de bouwfase is een inschatting gemaakt voor het benodigd materieel op basis van de bouw van 150 woningen en infrastructuur. Het verkeersmodel is hierbij als basis gebruikt voor de gebruiksfase. Zowel de bouwfase als gebruiksfase zijn afgezet tegen een referentiesituatie, de situatie waarin mestaanwending plaatsvond. Deze mestaanwending wordt tijdens en na realisatie van het plan beëindigd.
Uit de berekening blijkt dat er voor de toekomstige situatie sprake is van een afname aan stikstofdepositie tot -0,05 mol/ha/jaar in de bouwfase en -0,09 in de gebruiksfase op Natura 2000-gebieden. Per saldo is dus zelfs sprake van een verbetering van de situatie/depositie voor zowel de gebruiks- als de bouwfase.

Archeologie
In het plangebied zijn mogelijk resten uit de steentijd en de late middeleeuwen te vinden. Voor meerdere zones in het plangebied geldt het advies dat er inventariserend veldonderzoek nodig is als de graafwerkzaamheden dieper zijn dan 0,5m tot 0,9m (afhankelijk per zone). Vooralsnog is er geen nader onderzoek uitgevoerd. Dit kan het beste gericht plaats vinden op basis van het stedenbouwkundig ontwerp. Na positieve besluitvorming in Raad inzake de resultaten van de initiatieffase voor Markvelden Noord, Verlengde Zuidrand en Zuidrandtunnel kan dit in gang worden gezet.

Milieukundig Bodemonderzoek
Wat betreft dempingen is er in het verleden gedempt en gegraven. De opzet van het uit te voeren bodemonderzoek dient te worden bepaald aan de hand van de uiteindelijke invulling van het plangebied. Daarnaast kan er worden geconcludeerd dat er in een deel van het plangebied asbest is aangetroffen in de bodem.

Voor de door de gemeente verworven delen (Markvelden Noord 1b) is een verkennend bodemonderzoek uit uitgevoerd, dit geldt ook voor grote delen van het Plangebied (1a)

Onontplofte Oorlogsresten (OO)
De grootst mogelijke aan te treffen OO is afwerpmunitie van 500 lb. Aangezien er tijdens de uitvoering van het vooronderzoek OO indicaties van oorlogshandelingen zijn aangetroffen en het onderzoeksgebied verdacht is, wordt geadviseerd om voorafgaand aan de voorgenomen bodemingrepen in het onderzoeksgebied vervolgstappen te nemen in de vorm van detectiewerkzaamheden. Deze detectiewerkzaamheden van plangebied lopen momenteel. Een groot deel van het plangebied is reeds onderzocht.

Trillingen
Gelet op de ligging nabij het spoor wordt een onderzoek uitgevoerd naar de trillingen in het plangebied. Dit onderzoek wordt in de loop van augustus uitgevoerd. Hierbij wordt rekening gehouden met het Stedenbouwkundig plan waarbij de eerste woningen op (meer dan) 85 meter van het spoor zijn geprojecteerd.

Conclusie
Er zijn vooralsnog geen onderwerpen die een eventuele ontwikkeling planologisch/milieutechnisch niet mogelijk zouden maken. Enkele onderwerpen die verdere aandacht behoeve in het vervolgtraject zijn bekend en hierop lopen vervolgacties.

Dit betreft dan met name een verdiepend onderzoek ten aanzien van de grote modderkruiper en een nader onderzoek voor een bodemverontreiniging. Het stedenbouwkundig ontwerp biedt voldoende ruimte om eventuele compensatie of mitigatie voor de grote modderkruiper in het plan te integreren. De aangetroffen locatie inzake bodem is gelegen in het deel dat in het bezit is van de marktpartijen, eventuele gevolgen zijn voor hun rekening en risico. Hiermee is door hen in de financiële parameters

rekening gehouden. Aandachtspunt is verder dat de huidige berekeningen inzake Stikstof weliswaar de haalbaarheid niet in het geding brengen, maar dat ook interne saldering vanaf 1 januari 2024 vergunning plichtig wordt. Hier dient rekening mee te worden gehouden bij de verlening van de omgevingsvergunningen.

Bovenstaand hoeft geen belemmering te zijn om voor 1-1-2024 een ontwerp bestemmingsplan voor deze planonderdelen in procedure te brengen. De planning om eind 2024 een planologische titel te hebben is dan ook nog steeds haalbaar.

6. Financiële haalbaarheid

Kosten en opbrengsten

Samengevat leveren de kosten voor Markvelden Noord, Verlengde Zuidrand, Zuidrandtunnel het volgende beeld, op uitgesplitst naar de verschillende onderdelen:

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

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

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

In de projectexploitatie is rekening gehouden met een bedrag van € 681.000 voor plankosten ten behoeve van de bouw van 100 woningen, waarbij de gemeente de rol van ontwikkelende partij voor haar rekening neemt. Nadat voor dit plangebied een stedenbouwkundige opzet is uitgewerkt, zal op een later moment een grondexploitatie worden aangeboden ter vaststelling. Het genoemde bedrag aan plankosten zal onderdeel uitmaken van deze grondexploitatie en is derhalve in de tabel ook meegenomen als bijdrage vanuit de nog op te stellen grondexploitatie. Voor de nu voorliggende projectexploitatie heeft dit geen financiële consequenties. Verder is in de projectexploitatie ook rekening gehouden een bijdrage van € 11.000 per woning uit het gebied waar de gemeente zelf actief aan de slag gaat met de ontwikkeling. Dit bedrag is gelijk aan de bijdrage per woning uit het gebied waar door projectontwikkelaars woningen zullen worden gebouwd.

De bijdrage binnen de projectexploitatie van € 11.000 per woning is voor het totaal aantal te realiseren woningen (voor het gehele plangebied 1000 stuks) opgenomen. Dit omdat al deze te realiseren woningen profijt hebben van de inrichting van de openbare ruimte. Het profijt van de woningen in deze nieuwbouwwijken is onder andere gebaseerd op het principe dat nieuwbouwwijken een groter belang hebben bij deze infrastructurele ingrepen dan bestaande wijken.

7. Maatschappelijke haalbaarheid

Klankbordgroep

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

De klankbordgroep is in de initiatieffase twee bij elkaar gekomen. Tijdens de eerste bijeenkomst zijn de eerste plannen voor de gehele gebiedsontwikkeling Zevenbergen Oost gepresenteerd en zijn vanuit de Klankbordgroep aandachtspunten voor het vervolg meegegeven.

De tweede klankbordgroep bijeenkomst volgde later dan gepland omdat veel zaken uitgezocht diende te worden en een groot deel van de tijd is gaan zitten in het financieel haalbaar(der) maken van de ontwikkeling (subsidies, onderhandelingen met ontwikkelaars, optimalisatie, grondverwerving). Daardoor is de feitelijke planontwikkeling (stedenbouwkundig plan) pas relatief laat weer opgepakt.

De focus van de tweede bijeenkomst lag op Markvelden Noord, Verlengde Zuidrand en Zuidrandtunnel, de planvorming was voor deze eerst delen van de gebiedsontwikkeling ook concreter. Ook hier zijn vanuit de klankbordgroep aandachtpunten en ideeën voor de vervolguitwerking meegegeven.

De standpunten vanuit de leden van de klankbordgroep zijn verschillend. Er zijn leden die de ontwikkeling graag zo snel mogelijk van de grond zien komen, er zijn ook omwonenden die ontwikkeling liever niet zien en graag betrokken willen worden in het planproces. Er zijn geen signalen dat er heel veel weerstand op de ontwikkeling zit (ook niet buiten de klankbordgroep). De locatie wordt als logisch ervaren ook omdat deze al jaren in de Structuurvisie is opgenomen.

In de klankbordgroep is ook een bewoner van Bosselaar Zuid vertegenwoordigd. Speciale interesse daar gaat uit naar de ontwikkeling en planning van de Zuidrandtunnel. Alle bewoners van Bosselaar Zuid zijn echter bij aankoop van de woningen op de hoogte gesteld van de eventuele doortrekking van de Zuidrand. Planologisch is het ook onderdeel van het bestemmingsplan Bosselaar Zuid 2020 en het daaraan voorafgaande bestemmingsplan.

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

De gemeente is als opdrachtgever verantwoordelijk voor het overdrachtsdossier vanuit de studiefase dat Prorail nodig heeft om tot uitwerking van de plannen en realisatie over te gaan. Gedurende de vervolgfasen ligt het initiatief bij Prorail en fungeert de gemeente als opdrachtgever en bewaakt voortgang, kosten, raakvlakken etc. De gemeente houdt gedurende het project de financiële verantwoordlijkheid.

De studiefase voor de Zuidrandtunnel is afgerond (bijlagen 2.5/2.6) en na het besluit van de raad wordt dit overgedragen aan Prorail.

Communicatie

Voor de totale ontwikkeling Zevenbergen Oost zal na besluitvorming een brede informatiemarkt worden georganiseerd, waarbij de delen Markvelden Noord, Verlengde Zuidrand en Zuidrandtunnel uiteraard ook aan bod zullen komen omdat deze het meest concreet zijn. Deze avond zal georganiseerd worden voorafgaand aan de ter visie legging van het ontwerp bestemmingsplan.

Het besluit wordt tevens breed verspreid via een persmoment. De verdere communicatie zetten we op aan de hand van een communicatie- en participatietraject. We zijn voornemens onder meer een combinatie van traditionele en moderne communicatiemiddelen in te zetten: bewoners-/informatiemomenten, sociale mediakanalen, website, video, (online)magazine en nieuwsbrieven.

Conclusie

De klankbordgroep is betrokken de planvorming in de initiatieffase. Helaas is de klankbordgroep slechts twee bij elkaar geweest en is daardoor wellicht onvoldoende tot haar recht gekomen. Het voortraject van deze ontwikkeling is echter dermate complex en bevat ook factoren waar de klankbordgroep geen rol in heeft (o.a. financiën) dat dit wellicht ook logisch is. Aan de andere kant zijn er geen signalen (ook niet buiten de klankbordgroep) dat er veel weerstand tegen de ontwikkeling is.

8. Risico's

Ruimtelijk

Flora en Fauna

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

Stikstof

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

Financieel

Woningmarkt en prijsontwikkelingen met effecten op Grex of Prex

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

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

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

Maatschappelijk

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

9. Fasering en aanpak vervolgtraject

Na positieve besluitvorming door de gemeenteraad zullen de projectdelen in de ontwerpfase komen. In deze fase wordt de planologische procedure formeel gestart.

Markvelden Noord

Voor het ter visie gaan van het ontwerp bestemmingsplan zal een anterieure overeenkomst worden gesloten met de betrokken marktpartijen op basis van het hoofdlijnenakkoord dat reeds is gesloten. Daarnaast wordt het stedenbouwkundig ontwerp verder (technisch) uitgewerkt.

Verlengde Zuidrand

De aanleg van de Verlengde Zuidrand wordt in twee fasen uitgevoerd. In eerste instantie wordt een weg met de fundering als tijdelijke verharding aangelegd. Belangrijk is dat deze route zo snel mogelijk beschikbaar is als bouwweg voor de Zuidrandtunnel en bouwactiviteiten in Markvelden Noord. Na gereedkomen van de tunnel en deelgebieden wordt de definitieve verharding aangebracht.

De planning voor de aanleg is 2025-2026 en de afronding is in 2028-2029 gepland.

Zuidrandtunnel

De Zuidrandtunnel wordt in een alliantie met Prorail (Tunnelalliantie) aangelegd. De verder uitwerking wordt ter hand genomen, direct na goedkeuring van het benodigd budget. Met Prorail zijn inmiddels voorlopige treinvrije perioden gepland in 2028.

Het bestemmingsplan voor deze projectonderdelen zal in de loop van 2024 aan de gemeenteraad ter vaststelling worden aangeboden.

10. Planning

Fase	Activiteit	Besluit	Datum
Intake	Startdocument project	Raad	2 februari 2022
Initiatief	Versnelling planologie Zevenbergen Oost	Raad	3 maart 2023
	Resultaten initiatieffase Markvelden Noord, Verlengde Zuidrand, Zuidrandtunnel	Raad	28 september 2023
Ontwerp	Ontwerp bestemmingsplan	College	Q4 2023
	Vasstelling bestemmingsplan	Raad	Q2/Q3 2024
Uitvoering	*Markvelden Noord*		
	• Bouwrijpmaken		Q4 2024-Q1 2025
	• Start bouw woningen		Q2 2025
	Verlengde Zuidrand		
	• Start realisatie		Q1 2025
	Zuidrandtunnel		
	• Start realisatie		2027
	• Trein vrije periode		2028
Afronding	Evaluatie	College	Na oplevering

Het aanvechten van de besluitvorming door belanghebbenden kan tot een aanzienlijke vertraging leiden. De inschatting is dat in geval er beroep wordt ingesteld de uitvoering van Markvelden Noord en de Verlengde Zuidrand met minimaal 1,5 jaar vertraagt.

11. Communicatie en participatie

Bij de uitwerking van de plannen wordt de klankbordgroep verder betrokken. Tijdens de planologische procedure zal breder gecommuniceerd worden met alle belangstellenden.

Ook gedurende de uitvoeringsfase wordt de klankbordgroep en omwonende (en nieuwe bewoners in de wijk) betrokken.

12. Conclusie

Geconcludeerd wordt dat er over de algemene lijn geen grote maatschappelijke of planologische belemmeringen zijn te verwachten voor de ontwikkeling van deze planonderdelen van de gebiedsontwikkeling Zevenbergen oost.

Vanuit financieel oogpunt wordt een zware last gelegd op de algemene reserve, dit wordt veroorzaakt door de (dure) infrastructurele maatregelen die nodig zijn. Deze maatregelen zijn niet uitsluitend nodig voor de ontwikkeling van Markvelden, maar ook ter ontlasting van diverse wegen in het centrum en een betere bereikbaarheid van Bosselaar Zuid.