

Technische vragen

Fractie Moerdijk VOORUIT!
De heer R. Huijgens

Kenmerk 01272 TV
Vergadering Commissievergadering 18 juni 2026
Datum 17 juni 2026

Onderwerp Vorbereidingskrediet Stationshart Zevenbergen – deelproject Zevenbergen-Oost

Geachte heer Huijgens

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Moerdijk biedt u hierbij de beantwoording van de volgende technische vragen aan.

1. U vraagt een verhoging van het oorspronkelijke voorbereidingskrediet van € 500.000,-- naar € 1,25 miljoen als overbrugging totdat medefinanciering beschikbaar komt:
 - a. Over welke medefinanciering hebben we het hier qua hoogte en van welke partijen?

Antwoord:

Het betreft de propositie voor de stationsomgeving en het busstation zoals vastgesteld in het raadsbesluit van 26 juni 2025 (totale investering €40,3 mln excl. BTW). De gevraagde cofinanciering bedraagt €20,1 mln van het Rijk (50%) en €10,1 mln van de provincie (25%). De gemeentelijke bijdrage bedraagt in principe €10,1 mln (25%), te besluiten zodra cofinanciering definitief is.

- b. Hoe hard, hoe zeker is dat deze medefinanciering daadwerkelijk wordt verstrekt?

Antwoord:

Er zijn op dit moment geen harde toezeggingen van het Rijk. De provincie Noord-Brabant heeft een financiële steunbetuiging gedaan, maar deze is gekoppeld aan een rijksbijdrage.

2. In het RV 26 juni 2025, zaaknummer 1554088 wordt op blz. 13 vermeld, dat • De MIRT subsidie in het Witboek is opgenomen voor € 12.7000.000,-- en • De propositie Rijk voor € 21.800.000,-- en • De propositie Provincie voor € 10.900.000,--. Dit voor een totaal van € 45.400.000,--.

- a. Welke van deze subsidies resp. medefinancieringen zijn inmiddels toegezegd, toegekend of afgewezen?

Antwoord:

De BO-MIRT-subsidie van €10,5 mln (in het witboek €12,7 mln incl. BTW) voor de Langzaamverkeersverbinding is door het Rijk toegekend en beschikbaar. De rijksbijdrage van €20,1 mln voor de stationsomgeving (propositie Rijk) is nog niet verkregen. De provinciale bijdrage van €10,1 mln is middels een financiële steunbetuiging toegezegd, maar uitsluitend onder voorwaarde van een rijksbijdrage.

- b. Met welke concrete partijen lopen op dit moment gesprekken over cofinanciering, en wat is de stand van zaken per partij?

Antwoord:

Het college voert met regelmaat overleg met de provincie Noord-Brabant en ProRail over de mogelijkheden voor rijkscofinanciering. Op dit moment is nog niet duidelijk via welke regeling of op welk moment het Rijk kan bijdragen. De raad wordt geïnformeerd zodra er concrete ontwikkelingen zijn.

3. U heeft eind 2025 voor het Stationshart WOKT-subsidie aangevraagd.

- a. Hoe hoog was de gevraagde subsidie?

Antwoord:

De WOKT 2.0-aanvraag betrof een subsidiebedrag van €20,0 mln

- b. Bij welke instantie werd die aangevraagd?

Antwoord:

Bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W).

- c. Was er vooroverleg over de aanvraag?

Antwoord:

Ja, zowel ambtelijk als bestuurlijk zijn voorafgaand aan de aanvraag diverse overleggen, locatiebezoeken en contactmomenten geweest, ook via de regio.

- d. Was er toen zicht op verstrekking?

Antwoord:

Op basis van de vooroverleggen en de kwaliteit van de aanvraag was er een reële verwachting van toekenning. De afwijzing is niet gebaseerd op de kwaliteit van het plan, maar op overschrijding van het totale subsidiebudget.

- e. Waarom is de gevraagde subsidie geweigerd? "Mogelijk kunnen we weer gebruik maken van subsidieregelingen in 2026 en 2027" is vaag en vrijblijvend.

Antwoord:

Door het grote aantal aanvragen overschreed het totaal de beschikbare middelen. Binnen de regeling is prioriteit gegeven aan projecten met een lager subsidiebedrag per woning. De afwijzing is daarmee geen oordeel over de kwaliteit of wenselijkheid van het Stationshart.

- f. Wat mogen wij concreet verwachten?

Antwoord:

Het college volgt actief de beschikbare subsidieregelingen bij Rijk en provincie en sluit aan bij relevante overlegmomenten. Wanneer een passende regeling beschikbaar komt, zal direct een aanvraag worden ingediend. Concrete toezeggingen zijn op dit moment niet te doen; de raad wordt geïnformeerd zodra er een concreet perspectief is

- g. Wat is het risico als wederom geen subsidieregelingen worden toegekend?

Antwoord:

Dit risico is aanwezig. Als cofinanciering uitblijft, kan de integrale uitvoering van fase 1 niet plaatsvinden zoals voorzien. In dat geval informeert het college de raad en komt zo nodig met een alternatief voorstel, bijvoorbeeld een gefaseerde uitvoering waarbij financieel gedekte onderdelen (zoals de Langzaamverkeersverbinding) wel doorgang vinden.

4. De realisering voorziet in een hoogwaardig OV-knooppunt en een ontsluiting van het stationsgebouw aan de oostzijde. Momenteel is ter plaatse een restaurant aanwezig, alsmede één afgesloten glazen schuilruimte voor passagiers en een paar open schuilruimtes.

- a. Wordt er een nieuw stationsgebouw gerealiseerd?
Antwoord:
Nee. Het bestaande stationsgebouw blijft behouden. De gebiedsvisie voorziet in een tweezijdige oriëntatie van het station: naast de bestaande westzijde komt ook een toegang aan de oostzijde richting Zevenbergen-Oost.
- b. De ontsluiting van het station is nu Noordoost op het Hazeldonkse Zandweg en Noordwest op de Stationslaan. Voor welke verkeersdeelnemers is de beoogde nieuwe ontsluiting in Oostelijke richting?
Antwoord:
De nieuwe ontsluiting betreft primair langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) via een onderdoorgang (tunnel) onder het spoor tussen de Pastoor van Kessellaan en het stationsgebied. Daarnaast wordt aan de oostzijde een nieuw busstation gerealiseerd voor HOV en regulier busvervoer.
- c. Wordt er reeds overleg gepleegd met NS, ProRail en Provincie?
Antwoord:
Ja. NS, ProRail en de provincie zijn de afgelopen jaren intensief betrokken bij de planvorming en worden ook betrokken bij de huidige voorbereidingen
- d. Wat is de door uw college toebedachte rol van deze partijen?
Antwoord:
NS en ProRail zijn de huidige beheerders van het stationsgebouw en de spoorinfrastructuur, en blijven dat ook na realisatie. De aanleg van de onderdoorgang en aanpassingen aan het station vindt in opdracht van ProRail plaats; ProRail berekent deze kosten door aan de gemeente. De provincie is concessiehouder van het OV, mede-financier en strategisch partner.
- e. Worden zij ook geacht de kosten mee te dragen resp. te subsidiëren?
Antwoord:
NS en ProRail dragen niet financieel bij aan de investering, maar zijn uitvoerend en beherend. De rijksbijdrage loopt via de ministeries van I&W en VRO. De provincie heeft een steunbetuiging gedaan onder voorwaarde van rijkscofinanciering. Voor de stand van zaken zie antwoord 2a en 2b.
- f. Zo ja voor welke bedragen? Zijn deze subsidies aangevraagd?
Antwoord:
Zie antwoord 2a en 2b voor de bedragen en stand van zaken per partij.
- g. Zijn er reeds harde toezeggingen op deze aanvragen, danwel afwijzingen?
Antwoord:
Zie antwoord 2a. De BO-MIRT-subsidie voor de Langzaamverkeersverbinding is beschikbaar. Voor de stationsomgeving zijn er nog geen harde toezeggingen van het Rijk. De provincie heeft een voorwaardelijke steunbetuiging gedaan.
5. In het RV wordt aangegeven dat de grondverwerving op een aantal deellooties voorspoedig verloopt waardoor een aantal percelen vroegtijdig beschikbaar komen voor ontwikkelingen. Over de grondverwerving:
- a. Hoeveel percelen zijn reeds verworven?
Antwoord:
In het kader van het Stationshart zijn tot op heden 9 kadastrale percelen verworven van 4 verschillende eigenaars. Hiervan zijn 4 (grote) percelen bestemd voor de realisatie van de Langzaamverkeersverbinding en de stationsknoop (fase 1), en 5 percelen voor de woningbouwontwikkeling (fase 2).

De eigendomssituatie is weergegeven op de kaart die als bijlage bij het raadsbesluit van 26 juni 2025 is gevoegd (afbeelding 4).

- b. Wat zijn de totale al gemaakte kosten voor grondverwerving?

Antwoord:

De totale kosten voor grondverwerving bedragen tot op heden ca €3,9 mio. Deze kosten zijn vooruitlopend op de definitieve kredietverlening gefinancierd uit de reserve strategische verwerving.

- c. Hoeveel percelen moeten nog worden verworven?

Antwoord:

Voor de volledige realisatie van het Stationshart conform de gebiedsvisie moeten nog 16 percelen worden verworven. Hiervan zijn 4 percelen noodzakelijk voor fase 1 (Langzaamverkeersverbinding en stationsknoop) en 12 percelen voor fase 2 (woningbouw langs het Zwanengat).

- d. Zijn de nog te verwerven percelen van belang voor de doorgang van het project of hebben deze een ander strategisch belang?

Antwoord:

Ja. De nog te verwerven percelen zijn van belang voor de realisatie van het Stationshart conform de vastgestelde gebiedsvisie. De verwerving wordt conform het raadsbesluit van 26 juni 2025 voortgezet, met onderscheid tussen percelen noodzakelijk voor de Langzaamverkeersverbinding en stationsknoop (actief strategisch verwerven) en percelen voor fase 2 (coulanceregeling).

- e. Welke kosten verwacht u nog te maken?

Antwoord:

Uitgaande van het volledige plan conform de visie inclusief woningbouw bedragen de nog te verwachten verwervingskosten circa €14,2 mln minus het reeds verworven bedrag (antwoord 5b).

- f. Is dit volledig te dekken uit de post strategische grondverwerving en zo nee, hoe gaat u dit financieren?

Antwoord:

Nee. De reserve strategische verwerving dekt in principe alleen de aankoopkosten boven de taxatiewaarde. De inbrengwaarde van gronden wordt gedekt uit het nog te voteren investeringskrediet voor de infrastructuur (stationsomgeving) en uit de nog vast te stellen grondexploitaties voor de woningbouwdelen. Voor de dekking van het investeringskrediet voor infrastructuur wordt gezocht naar rijkscofinanciering (50%) en provinciale cofinanciering (25%), conform de propositie in het raadsbesluit van 26 juni 2025. De inbrengwaarde van de gronden in de grondexploitaties wordt gedekt door de verkoopopbrengsten van bouwkavels.

- g. Hoe verhoudt dit zich tot de grondexploitatie?

Antwoord:

Er is nog geen grondexploitatie (GREX) vastgesteld. De GREX voor de woningbouwdelen wordt op een later moment aan de raad voorgelegd, conform beslispunt 3 van het raadsbesluit van 26 juni 2025.

- h. De mogelijke subfasering (1A/1B/2) is nadrukkelijk niet bestuurlijk vastgesteld en wordt omschreven als "verre van ideaal". Toch wordt er wel al over nagedacht bij de ambtelijke organisatie. Dit wekt de indruk dat integrale realisatie al intern als onhaalbaar wordt gezien. Is dit correct?

Antwoord:

Nee. De integrale realisatie van de vastgestelde gebiedsvisie blijft het uitgangspunt.

Het ambtelijk nadenken over een mogelijke fasering is een voorzorgsmaatregel om flexibel te kunnen inspelen op verschillende cofinancieringsscenario's en om de kasstromen te kunnen optimaliseren. Een bestuurlijk besluit hierover is niet genomen; dat wordt aan de raad voorgelegd als het aan de orde is

- i. Fase 1A (langzaamverkeersverbinding) wordt al beschreven als mogelijk los uitvoerbaar. Wat zijn de kosten van alleen fase 1A en is hiervoor wél dekking beschikbaar? Gaat u de fasering aanpassen resp. versneld in uitvoering brengen?

Antwoord:

Voor de Langzaamverkeersverbinding is het uitvoeringskrediet van €29,9 mln door de raad gevoteerd op 26 juni 2025, waarvan €10,5 mln gedekt door de BO-MIRT-subsidie. Fase 1A kan mogelijk los worden uitgevoerd. De exacte scope en kosten — los van de aansluitende stationsomgeving — worden bepaald op basis van het integraal voorlopig ontwerp dat nu in voorbereiding is. Een besluit over aanpassing van de fasering wordt separaat aan de raad voorgelegd.

6. U vraagt een ophoging van het reeds verstrekte voorbereidingskrediet van € 500.000,-- met een bedrag van € 750.000,--.
- a. Hoeveel van het oorspronkelijke krediet van €500.000 is reeds besteed, en waaraan precies?

Antwoord:

Van het voorbereidingskrediet van €500.000 is tot op heden €240K besteed.

Projectteam	145.502,00
Adviesdiensten	60.097,00
Onderzoeken	13.050,00
Beheerkosten	16.477,39
Diverse kosten	3.850,00
Totaal	238.976,39

- b. Kunt u ons meer in “detail” aangeven welke producten wij van een extra verstrekking van € 750.000,-- mogen verwachten en wij zij achtereenvolgens zullen kosten?

Antwoord:

De verwachte besteding voor de periode t/m 2027 (totaal €1.025.000, te dekken uit het opgehoogde krediet van €1.250.000 samen met het restant van het bestaande krediet) is als volgt:

Projectteam 2026+2027	465.000
Planologie + onderzoeken	115.000
Integraal VO + onderzoeken	390.000
Kosten Lobby	40.000
Totaal	1.010.000

Het resultaat is een afgerond integraal VO, het omgevingsplan voor fase 1 inclusief bijbehorende onderzoeken, en een onderbouwde basis voor de vervolgfase en de zoektocht naar cofinanciering.

7. Wat zijn de concrete financiële gevolgen als de raad besluit het investeringskrediet niet beschikbaar te stellen? Om welk bedrag gaat het dan dat direct ten laste van de jaarrekening moet worden gebracht?

Antwoord:

Als de raad te zijner tijd besluit het investeringskrediet niet beschikbaar te stellen, moeten alle tot dat moment gemaakte voorbereidingskosten direct ten laste van de jaarrekening worden gebracht. Op basis van de huidige planning betreft dit op korte termijn circa €400.000 (reeds gemaakte kosten plus circa een half jaar projectteamkosten). Voor de Langzaamverkeersverbinding — waarvoor al een uitvoeringskrediet is gevoteerd — zal de scope en aanpak dan nader worden bezien.

8. Stel: a de medefinanciering met andere partijen komt niet rond en/of b. de gevraagde/te vragen subsidies worden in verband met bijvoorbeeld rijksbezuinigingen of anderszins niet toegekend resp. geweigerd.

- a. Wat betekent dan voor de realisering van Stationshart Zevenbergen?

Antwoord:

Als cofinanciering van Rijk en/of provincie uitblijft, kan de integrale uitvoering van fase 1 niet plaatsvinden zoals voorzien in de gebiedsvisie. Het college informeert de raad dan apart en komt zo nodig met een alternatief voorstel. Als vangnet wordt ambtelijk een gefaseerde uitvoering verkend, waarbij financieel gedekte onderdelen (fase 1A: Langzaamverkeersverbinding) voorrang kunnen krijgen.

- b. Wat is het beslismoment waarop het college concludeert dat cofinanciering niet haalbaar is? Is er een concrete "go/no-go"-datum voorzien, of kan dit onbeperkt worden uitgesteld?

Antwoord:

Er is geen vaste go/no-go-datum. De periode 2026–2027 wordt gebruikt voor de uitwerking van ontwerp en planologie én voor de voortgaande lobby naar cofinanciering. Het college informeert de raad zodra duidelijk wordt of en wanneer cofinanciering beschikbaar komt. De raad behoudt de beslissende rol over verdere investeringen, conform het raadsbesluit van 26 juni 2025. Een situatie van onbeperkt uitstel is niet aan de orde: als cofinanciering langer op zich laat wachten, komt het college met een alternatief voorstel.

- c. Welk concreet Plan B heeft u als cofinanciering uitblijft?

Antwoord:

Plan B is een gefaseerde uitvoering. Zie antwoord 8a en 8b.

Met vriendelijke groet,



S. Elseman
gemeentesecretaris