MOERDIJK

Technische vragen

Forum voor Democratie
De heer B.M. van Enter

Kenmerk	Zaaknummer 1944188 / dossiernummer 5648
Vergadering	Commissievergadering 1 oktober 2026
Datum	2 november 2026
Onderwerp	Agendapunt 7.1 - IJshof woningbouwontwikkeling: vaststellen haalbaarheid

Geachte heer Van Enter,

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

Vraag 1:
Kan een volledige financiële uitsplitsing worden verstrekt van de €781.000 kredietaanvraag, waarbij per onderdeel wordt aangegeven welk bedrag noodzakelijk is als direct gevolg van de woningbouwontwikkeling en welk bedrag betrekking heeft op een bredere gemeentelijke herinrichting of kwaliteitsverbetering?

Antwoord:
De kosten voor de reconstructie en fundatie bestaan uit zowel directe als indirecte kosten. Dit komt doordat de gehele openbare ruimte wordt verbeterd, met uitzondering van het gebied aan de voorzijde van Hotel De Borgh. Het betreft daarmee een groter oppervlak dan strikt noodzakelijk zou zijn wanneer uitsluitend de openbare ruimte wordt aangepast die direct verband houdt met de ontwikkeling.
Ten behoeve van het project dienen daarnaast een aantal parkeerplaatsen aan de openbare ruimte te worden toegevoegd om te kunnen voldoen aan de parkeerbehoefte. Indien uitsluitend deze parkeerplaatsen worden gerealiseerd en de overige openbare ruimte ongewijzigd blijft, ontstaat een situatie waarbij nieuwe en bestaande bestrating door elkaar heen liggen, met verschillende onderhoudstermijnen als gevolg. Om die reden worden de kosten voor de reconstructie en fundatie aangemerkt als zowel directe als indirecte kosten. De initiatiefnemer levert een financiële bijdrage voor het directe oppervlak van de openbare ruimte dat als gevolg van de ontwikkeling moet worden aangepast.

Vraag 2:
In het haalbaarheidsdocument wordt gesproken over €693.524 aan kosten voor de openbare ruimte, terwijl het raadsvoorstel €439.000 voor reconstructie openbaar gebied en €224.000 voor fundatie noemt. Hoe verhouden deze bedragen zich tot elkaar?

Antwoord:
Het totaalbedrag voor de reconstructie van de openbare ruimte, inclusief de volledige vervanging van de fundatie, is gebaseerd op een zogeheten SSK-raming.

Het bedrag dat is opgenomen in het haalbaarheidsdocument was eveneens gebaseerd op een SSK-raming, maar daarin waren abusievelijk enkele kostenposten dubbel opgenomen. Deze dubbele posten zijn handmatig gecorrigeerd, waarna het juiste bedrag is verwerkt in het raadsvoorstel maar helaas niet in het haalbaarheidsdocument.
Ons excuses voor deze onnauwkeurigheid.

Vraag 3:
Het haalbaarheidsdocument vermeldt dat het merendeel van de gemeentelijke kosten wordt verhaald op de initiatiefnemer. Kan worden toegelicht hoe deze conclusie tot stand komt, gelet op de bijdrage van €100.000 uit Wegbeheer en het gemeentelijke restant van €417.000?

Antwoord:
Deze conclusie in het haalbaarheidsdocument is echter niet juist geformuleerd. Bij deze ontwikkeling neemt de gemeente, uitgaande van een worstcasescenario, het grootste deel van de kosten voor haar rekening. Hiermee wordt bedoeld dat de geraamde fundatiekosten van € 224.000 uitgaan van de aanname dat de volledige fundatie onder de weg dient te worden vervangen. Dit betreft een uiterste worstcasebenadering, aangezien pas middels sonderingen (waarvoor budget is opgenomen) kan worden vastgesteld of volledige vervanging daadwerkelijk noodzakelijk is. Deze sonderingen kunnen pas worden uitgevoerd nadat de sloop- en bouwwerkzaamheden zijn afgerond. Om de kans op schade aan de fundatie zoveel mogelijk te beperken, worden aan de initiatiefnemer via de omgevingsvergunning maatregelen opgelegd. Te denken valt aan het gebruik van rijplaten om de belasting op de weg te spreiden en het uitsluitend benutten van de openbare ruimte aan de achterzijde van de sporthallen voor bouwverkeer. Deze maatregelen zijn erop gericht eventuele schade aan de fundatie tot een minimum te beperken. Dit vormt een belangrijke nuance bij de beoordeling van de financiële gevolgen.

Indien de gemeente deze fundatiekosten uiteindelijk niet hoeft te maken, behoudt zij wel recht op de bijdrage van de initiatiefnemer. In dat geval valt het financiële resultaat aanzienlijk gunstiger uit dan waar in het worstcasescenario van wordt uitgegaan. Definitieve duidelijkheid hierover kan echter pas worden gegeven nadat de resultaten van de sonderingen beschikbaar zijn.

Daarnaast leidt de ontwikkeling tot een kwaliteitsverbetering van de gehele openbare ruimte rondom het plangebied ten opzichte van de huidige situatie. Tevens wordt een sluiproute voor autoverkeer over een belangrijke fietsroute voor scholieren opgeheven. Het is uiteindelijk aan de raad om te beoordelen of het voorliggende project, mede gelet op deze effecten, financieel haalbaar wordt geacht voor de realisatie van 60 appartementen, waarvan twee derde binnen het betaalbare segment.

Vraag 4:
Welk deel van de reconstructie van de Molenbergstraat en het parkeerterrein zou zonder deze woningbouwontwikkeling de komende jaren eveneens door de gemeente moeten worden uitgevoerd?

Antwoord:
Voor dit wegvak is budget gereserveerd ten behoeve van eventueel toekomstig onderhoud/ reconstructie. De uitvoering van deze werkzaamheden was echter nog niet opgenomen in de werkplanning.

Vraag 5:
Waarom is ervoor gekozen dat de initiatiefnemer het fundatierisico kan afkopen voor €46.000 terwijl het maximale financiële risico voor de gemeente op €224.000 wordt geraamd?

Antwoord:
De noodzaak tot vervanging van de fundatie is op dit moment nog onzeker. De bijdrage van de initiatiefnemer is tot stand gekomen door onderhandelingen met de initiatiefnemer en de onzekerheid of daadwerkelijk de fundatie vervangen dient te worden. Hiertegen over staat het feit dat de initiatiefnemer grond om niet inbrengt bij de gemeente om de realisatie van openbare parkeerplaatsen mogelijk te maken. Daarnaast wordt de initiatiefnemer verplicht om geen zwaar bouwverkeer gebruik te laten maken van de Molenbergstraat en om tijdens de sloop- en bouwwerkzaamheden maatregelen te treffen die de belasting op de openbare ruimte beperken. Hierdoor neemt de kans op schade aan de fundatie af.
Om deze redenen is gekozen een gedeelte van het totale risico als bijdrage te hanteren in plaats van volledige risico-overname door de initiatiefnemer. Indien uiteindelijk blijkt dat de fundatie niet hoeft te worden vervangen, of dat de kosten lager uitvallen dan de geraamde € 224.000, blijft de overeengekomen bijdrage van de initiatiefnemer onverminderd van kracht.

Vraag 6:
Kan de volledige parkeerbalans aan de raad worden verstrekt, inclusief het huidige en toekomstige aantal parkeerplaatsen, de parkeervraag per functie, de toegepaste aanwezigheidspercentages en het gehanteerde dubbelgebruik?

Antwoord:
Zie de memo parkeerbalans die is bijgevoegd in de bijlage.

Vraag 7:
Hoeveel parkeerplaatsen in de parkeergarage worden daadwerkelijk aan de 60 nieuwe appartementen gekoppeld en hoeveel parkeerbehoefte van de woningen wordt in de openbare ruimte opgelost?

Antwoord:
Zie de memo parkeerbalans die is bijgevoegd in de bijlage.

Vraag 8:
Is het onmogelijk maken van doorgaand autoverkeer via IJshof/Molenbergstraat noodzakelijk voor de ruimtelijke ontwikkeling, of betreft dit een afzonderlijke verkeerskundige beleidskeuze? Welke alternatieven zijn onderzocht?

Antwoord:
Dit voorstel is ontstaan na bewonersavonden in de directe omgeving en volgt dus uit bewonersparticipatie. Men stelt dat er sluipverkeer door de Molenbergstraat rijdt op het moment dat er bussen halteren op de Sint Jorisstraat. Dat is een onwenselijke situatie voor zowel de bewoners aan de Molenbergstraat als het parkeerterrein. Een parkeerterrein is niet geschikt voor doorgaand verkeer. Om bewoners tegemoet te komen is er een oplossing bedacht om dit sluipverkeer te weren.

Vraag 9:
Welke gevolgen heeft het vervallen van de doorgaande route voor de bereikbaarheid van woningen, ondernemingen en voorzieningen en voor de verkeersbelasting op de Sint-Jorisstraat?

Antwoord:
De huidige (en verwachte 2030 en 2040) intensiteiten aan de Sint Jorisstraat zijn zodanig dat de ontsluiting van de aanwezige woningen via één aansluiting op de Sint Jorisstraat kan worden gerealiseerd. Er moet een (langzaamverkeer)verbinding worden gecreëerd tussen de molenberglaan en het parkeerterrein aan de Kuringen. Deze verbinding dient zodanig te worden gedimensioneerd dat in het geval van onderhoud e.a. het verkeer vanuit de Molenbergstraat een alternatief heeft op het op/afrijden van de Sint Jorisstraat.

Vraag 10:
Op welke informatie baseert de gemeente haar conclusie dat de tweede participatieronde zorgvuldig is verlopen en de reacties voldoende zijn verwerkt, aangezien bij die bijeenkomst geen gemeentelijke vertegenwoordigers aanwezig waren?

Antwoord:
De gemeente baseert haar conclusie dat de tweede participatieronde zorgvuldig is verlopen op de verslaglegging en terugkoppeling van de bijeenkomst door de initiatiefnemer. Uit deze stukken blijkt dat de opmerkingen en aandachtspunten die tijdens de tweede participatieronde naar voren zijn gebracht grotendeels overeenkwamen met de signalen en zorgen die ook tijdens eerdere participatiemomenten zijn geuit. Daarnaast is vastgesteld dat een belangrijk onderwerp uit de eerdere participatie, namelijk de parkeeroverlast en parkeerdruk in de omgeving, nadrukkelijk is meegenomen in de verdere planontwikkeling. Juist doordat het initiatief is aangepast en niet langer voorziet in een verdere uitbreiding van het hotel, is tegemoetgekomen aan een belangrijke zorg uit de omgeving. Daarmee is op een wezenlijk punt invulling gegeven aan de reacties die gedurende het participatieproces zijn ontvangen.
In aanloop naar de terinzagelegging van het ontwerp-omgevingsplan zal de initiatiefnemer, in samenwerking met de gemeente, een aanvullende participatieavond organiseren. Tijdens deze bijeenkomst wordt het ontwerp van de openbare ruimte met de omgeving besproken en is er gelegenheid voor omwonenden en andere belanghebbenden om hierop input te geven. Vervolgens legt de gemeente het ontwerp-omgevingsplan ter inzage op basis van een collegebesluit. Het verslag van de participatiebijeenkomst, inclusief de ambtelijke duiding van de ingebrachte reacties en aandachtspunten, wordt actief aan het college verstrekt bij de besluitvorming over de terinzagelegging van het ontwerp-omgevingsplan.

Vraag 11:
Welke concrete aanpassingen aan het huidige ontwerp zijn naar aanleiding van de participatiebijeenkomst van 18 maart 2026 doorgevoerd?

Antwoord:
Tijdens participatiebijeenkomsten kwamen met name zorgen over privacy, inkijk en parkeren naar voren. Naar aanleiding daarvan zijn wijzigingen doorgevoerd, waaronder een set-back van de bovenste woonlaag om inkijk te verminderen.

Vraag 12:
Welke gemeentelijke uitgaven worden al gedaan voordat duidelijkheid bestaat over netcapaciteit, het aanvullende stikstofonderzoek en het flora- en faunaonderzoek, en bestaat er vóór het aangaan van substantiële kosten nog een stop/go-moment?

Antwoord:
De gemeente neemt de coördinatie op zich voor de verdere uitwerking van het ontwerp van de openbare ruimte tot en met het opstellen van het bestek (engineeringkosten). Deze kosten zijn geraamd op circa € 30.000 tot € 35.000. De aanbesteding van de werkzaamheden vindt echter pas plaats op het moment dat het omgevingsplan onherroepelijk is geworden.
De vaststelling van het omgevingsplan kan daarmee worden beschouwd als het beslismoment (go/no-go) voor het maken van de kosten ten behoeve van het ontwerp van de openbare ruimte. Indien binnen de raad de wens bestaat om expliciet een besluit te nemen over de uiteindelijke kosten voor het ontwerp van de openbare ruimte, dan kan hierin worden voorzien bij de besluitvorming over de vaststelling van het omgevingsplan.

Vraag 13:
Wat wordt in dit project juridisch verstaan onder respectievelijk “goedkope koop” en “sociale koop”, welke maximale verkoopprijzen gelden daarvoor en op welke wijze worden deze categorieën in de overeenkomst of het omgevingsplan geborgd?

Antwoord:
Goedkope koop: 70% van de betaalbaarheidsgrens zoals vastgesteld door het Rijk (= € 420.000 in 2026). Term sociale koop wordt ook gebruikt voor goedkope koop, soms i.c.m. Koopgarant of andere voorwaarden. Deze grenzen worden vastgelegd in de anterieure overeenkomst i.c.m. Een passende boeteclausule als hiervan toch wordt afgeweken.

Met vriendelijke groet,



S. Elseman
gemeentesecretaris