

Startdocument

Project Zevenbergen Oost

Versie 22 december 2021



Inhoudsopgave

| | | |
|----|---------------------------------------|----|
| 1. | Doel..... | 5 |
| 2. | Rol gemeente / partijen | 5 |
| 3. | Stappenplan..... | 5 |
| 4. | Organisatie..... | 10 |
| 5. | Kosten | 10 |
| 6. | Communicatie | 11 |
| 7. | Beleidskaders | 15 |
| 8. | Kwaliteiten, kansen en risico 's..... | 15 |

Bijlage 1 – Visie op hoofdlijnen – versie december

Bijlage 2 – Beleidskaders

Bijlage 3 - Verkeersonderzoek tracévarianten Zevenbergen

Bijlage 4 - Bedrijven en milieuzonering

Bijlage 5 - Verkennend akoestisch onderzoek

Bijlage 6 - Advies Externe veiligheid

Bijlage 7 - Brief ProRail

Bijlage 8 - Toelichting TunnelAlliantie

Considerans

1. Om invulling te geven aan de woningbouwbehoefte én versnelling van de woningbouwopgave in Zevenbergen wordt het project Zevenbergen Oost gestart.
2. De behoefte aan (extra) woningbouw vloeit mede voort uit het feit dat het Logistiek Park Moerdijk (LPM) in ontwikkeling gaat. Het recente Woningbehoefteonderzoek bevestigt de extra woningbehoefte (bovenop de reguliere opgave) en schat de extra vraag in tussen de 900 en 1150 woningen.
3. Een andere reden om Zevenbergen Oost te ontwikkelen heeft in algemene zin te maken met de landelijke behoefte tot versnelling van de woningbouwopgave. In de Regionale Investeringsagenda (RIA) hebben we gezamenlijk met de regiogemeenten een 'bod' richting het Rijk uitgebracht.
4. Met een uitbreiding van het aantal inwoners leggen we een stevigere bodem onder het voorzieningenniveau, daarnaast biedt de nieuwe wijk mogelijkheden ook maatschappelijke functies te realiseren ter versterking van de kern Zevenbergen en de hele gemeente.
5. Om tijdig aan de behoefte te kunnen voldoen is de keuze gemaakt om de integrale gebiedsontwikkeling Zevenbergen Oost (inclusief gebiedsontsluitingswegen, die mede als randweg kunnen fungeren) versneld op te pakken.
6. Het college heeft op 2 maart 2021 in haar periodieke prioriteitenafweging van kansrijke initiatieven, besloten om de ontwikkeling van Zevenbergen Oost als project op te pakken.
7. Al in 2011 is deze locatie in de structuurvisie Moerdijk 2030 aangewezen als potentiële uitbreidingslocatie. Ook de beoogde wegenstructuur is hierin reeds voorzien.
8. De gemeente ambieert de integrale ontwikkeling van een gevarieerd woongebied, inclusief eventuele maatschappelijke voorzieningen en de aanleg van een gebiedsontsluitingsweg die tevens kan fungeren als randweg.
9. Daarnaast ambieert de gemeente een goede verbinding voor langzaam verkeer met het NS station en het centrum van Zevenbergen en een versterking van de recreatieve uitloopmogelijkheden richting de Mark.
10. De ontwikkelaars BPD, Synchron en Remmers Bouw, die een grote grondpositie in het gebied hebben, ondersteunen deze ontwikkeling en zijn bereid een intentieovereenkomst over deelname in deze ontwikkeling aan te gaan.
11. Woningcorporatie Woonkwartier, die een grote grondpositie in het gebied heeft, ondersteunt deze ontwikkeling en is bereid daartoe een intentieovereenkomst over deelname in deze ontwikkeling aan te gaan.
12. In het regionaal afstemmingsoverleg hebben de regiogemeenten ingestemd met de ontwikkeling van Zevenbergen Oost.
13. Diverse gesprekken met ProRail hebben geleid tot een aanpak voor ondertunneling van het spoor ten behoeve van de gebiedsontsluitingsweg én een eventuele ondertunneling nabij het station.
14. De gemeente wenst de wijze waarop invulling wordt gegeven aan dit project vast te leggen in dit startdocument.

Plangebied



Figuur 1: Plangebied

Het gebied is in eigendom van:

- De combinatie BPD, Synchroon, Remmers bouw (circa 11 ha);
- Woonkwartier (circa 7,2 ha), Woonkwartier heeft over deze ontwikkeling in het verleden afspraken gemaakt met AM en Ballast Nedam;
- De provincie Noord Brabant, de provincie wil deze gronden reserveren voor een ontwikkeling door Ruimte voor Ruimte BV (circa 2,4 ha);
- Gemeente Moerdijk (circa 0,7 ha)
- Diverse particuliere eigenaren. Op een deel van deze gronden is Wvg gevestigd door een besluit van de gemeenteraad op 7 september 2021. Aanvullend is op een deel van het gebied eveneens Wvg gevestigd naar aanleiding van een eigendomswisseling.

Het plangebied is momenteel hoofdzakelijk in gebruik als agrarische grond. Het gebied wordt aan de noordzijde begrensd door de waterloop Zwanegat. Aan de Oostzijde door de weg Oostrand en aan de westzijde door de spoorlijn Zevenbergen - Roosendaal. De begrenzing aan de zuidzijde is de rivier de Mark. De ontwikkeling van de woningbouw zal overwegend plaatsvinden binnen de toekomstig aan te leggen gebiedsontsluitingsweg.

Visie op hoofdlijnen

De ontwikkeling van Zevenbergen Oost zal tot stand moeten komen door een samenwerking tussen overheden en marktpartijen. Diverse marktpartijen hebben grote delen van de gronden in het gebied al in bezit, zij spelen dus een rol in de ontwikkeling.

In de bijgevoegde Visie op hoofdlijnen (**bijlage 1**) geven we als gemeente Moerdijk aan welke zaken we belangrijk vinden en die we terug willen zien in de ontwikkeling en opzet van het gebied. Zo geven we richting aan de plannen die voor het gebied bedacht worden. Dat doen we op hoofdlijnen en in compacte vorm. Deze visie is een basis voor een nadere uitwerking in de vorm van een stedenbouwkundig plan. Dat wil ook zeggen dat in de Visie op hoofdlijnen nog niet alle details aan bod komen die we belangrijk vinden. In dit startdocument komen deze (concrete) aspecten wel aan bod (o.a. in de kaders onder 7 en **bijlage 2**).

Voor een goed begrip van dit startdocument is het van belang allereerst kennis te nemen van de Visie op hoofdlijnen (bijlage 1).

Ontsluiting

Een belangrijk uitgangspunt voor de integrale gebiedsontwikkeling is een tweezijdige ontsluiting voor autoverkeer door middel van een gebiedsontsluitingsweg vanuit de oost- en west zijde. Deze gebiedsontsluitingsweg dient gerealiseerd te worden door middel van een aansluiting op zowel de Zuidrand als Oostrand/Hazeldonkse Zandweg. Deze gebiedsontsluitingsweg inclusief (2) aansluitingen op de bestaande infrastructuur is onderdeel van het plan.

De benodigde gebiedsontsluitingsweg kan eveneens fungeren als randweg. Dit leidt in principe niet tot andere of zwaardere inrichtingseisen. De weg heeft een snelheidsregime van 50 km/u. Bij een 50 km/u weg binnen de bebouwde kom hoort een bepaald soort inrichting en markering. De Westrand en aanwezige Zuidrand (bij Bosselaar-Zuid) hebben een vergelijkbaar profiel met de nieuw aan te leggen gebiedsontsluitingsweg.

De verkeerskundige effecten van de gebiedsontsluitingsweg zijn reeds in de intakefase in beeld gebracht. De rapportage hiervan is als **bijlage 3** bijgevoegd. Hieruit blijkt dat deze weg nodig is voor deze ontwikkeling én tevens zorgt voor een ontlasting van de wegen aan de rand van het centrum.

Een andere belangrijk uitgangspunt voor de ontwikkeling is een langzaam verkeersverbinding met het NS-station en het centrum van Zevenbergen. Op termijn streven we naar een tweezijdige oriëntatie van het station.

1. Doel

Het doel van het project is:

- de ontwikkeling van circa 1000 woningen inclusief bijbehorende (maatschappelijke) voorzieningen;
- de aanleg van een gebiedsontsluitingsweg die tevens kan fungeren als randweg;
- een goede verbinding voor langzaam verkeer met het NS station en het centrum van Zevenbergen;
- Versterking van de recreatieve uitloopmogelijkheden richting de Mark;
- Kleine buurtjes maken met een eigen identiteit of thema;
- Een stevige bodem creëren voor de winkels en voorzieningen in onze gemeente.

Het doel van de initiatieffase van het project is om de haalbaarheid van het project in beeld te brengen.

2. Rol gemeente / partijen

De rol van de gemeente is in beginsel facilitair. Wel is reeds instrumentarium ingezet om de ontwikkeling mogelijk te maken (Wvg). Daarnaast zijn al enkele onderzoeken in een vroegtijdig stadium uitgevoerd op kosten van de gemeente. Dit vanwege het gemeentelijke belang en de gewenste voortgang. De rol kan dan ook het best beschreven worden als facilitair+.

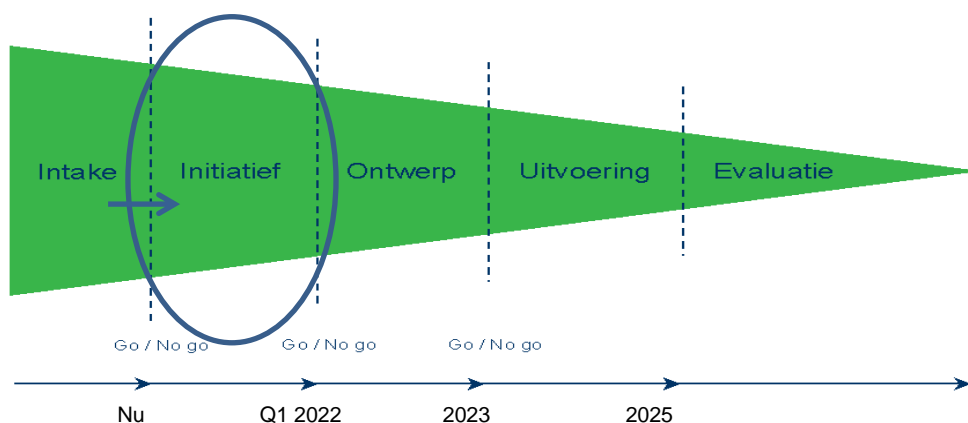
De gemeente zal vooralsnog niet actief participeren in de grondexploitatie. Afhankelijk van ontwikkelingen kan de gemeente mogelijk wel (aanvullend) gronden verwerven en een meer actieve rol gaan spelen, dit zal in de komende fase duidelijk worden.

De ontwikkelaars zullen (waarschijnlijk) grote delen van het gebied actief ontwikkelen c.q. de opstallen realiseren. Uiteindelijk zullen we de ontwikkeling ter hand nemen met de partijen waarmee de kans op een haalbare ontwikkeling het grootst is.

In het zuidelijk deel (Markzoom) is sprake van een organische gebiedsontwikkeling. Hier kunnen grondeigenaren met planinitiatieven komen die passen in de visie voor dit gebied en die bijdragen aan de doelstellingen in dit gebied.

3. 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.



Voor de gehele looptijd van het project is een planning opgesteld. 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. De initiatieffase loopt tot het eerste kwartaal van 2023, op dat moment moet er voldoende zicht zijn op de haalbaarheid van de plannen. Besluitvorming is voorzien in het tweede kwartaal van 2023.

Onderzoeken al in initiatieffase

Om de genoemde ambitieuze planning te kunnen behalen is het van belang mogelijke vertragingen te voorkomen. We stellen daarom voor 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. Daardoor ontstaat de mogelijkheid eventuele noodzakelijke vervolgonderzoeken in de ontwerpfase uit te voeren. Op deze wijze kunnen we potentiële vertragingen voorkomen.

In de intakefase die nu is afgerond zijn reeds enkele scans uitgevoerd (**bijlage 4, en 6**).

- Bedrijven en milieuzonering (bijlage 4)
- Verkennend akoestisch onderzoek (bijlage 5)
- Advies externe veiligheid (bijlage 6)

Deze onderzoeken hebben (grote) invloed op de mogelijkheden op de invulling van het plangebied en zijn input voor de verdere stedenbouwkundige uitwerking.

Aanvullend hierop denken we de volgende onderzoeken uit te voeren in de komende initiatieffase:

- Bodemonderzoek (inclusief Pfas)
- Flora en fauna
- Stikstof
- Explosieven
- Archeologisch onderzoek

In de volgende fase zal bezien worden of het mogelijk is zaken parallel te laten lopen waardoor verdere versnelling mogelijk is. Dit kan bijvoorbeeld door gedurende besluitvormingstrajecten al werkzaamheden op te starten voor de vervolgfases.

| Fase | Activiteit | Besluit | Gereed |
|-------------------|---|---------|-------------------|
| Intake | Startdocument | Raad | Feb 2022 |
| Initiatief | Intentieovereenkomst met ontwikkelaars Intentieovereenkomst met Woonkwartier | College | Feb 2022 |
| | Uitgaande van het functioneel en ruimtelijk programma een stedenbouwkundig plan vervaardigen | | Q4 2022 |
| | Onderzoek naar de mogelijkheden van de stedenbouwkundige invulling op de (maatschappelijke) basisvoorzieningen van Zevenbergen, zoals de maatschappelijke voorzieningen en de verkeersafwikkeling | | Q4 2022 |
| | De stedenbouwkundige visie onderzoeken op: 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 en technische haalbaarheid alsmede de rolverdeling tussen partijen c) Maatschappelijke haalbaarheid: resultante van de interactie met betrokkenen. | | Q1 2023 |
| | Fasering uitwerken voor de projectonderdelen | | Q1 2023 |
| | Studiefase TunnelAlliantie afronden | | Q1 2023 |
| | Vaststelling stedenbouwkundig plan, haalbaarheidsonderzoek en fasering | College | Q1/Q2 2023 |
| | Sluiten van een of meerdere locatieontwikkelingsovereenkomsten | Raad | Q2 2023 |
| | Beschikbaar stellen van vervolgkrediet | Raad | Q2 2023 |
| Ontwerp | Eventuele aanvullende vervolgonderzoeken en procedure omgevingsplan | | Q2 2023 – Q4 2024 |
| | Vaststelling omgevingsplan | Raad | Q4 2024 |
| Uitvoering | Voorbereiding realisatie en uitvoering | | 2024* – 2032 |
| Afronding | Evaluatie | College | 2033 |

*Afhankelijk van eventuele procedure Raad van State.

Als eerste stap zal de Visie op hoofdlijnen verder worden uitgewerkt in een vlekkenplan. Dit vlekkenplan kan gebruikt worden om de financiële haalbaarheid beter in beeld te brengen. Het vlekkenplan kan vervolgens uitgewerkt worden in een stedenbouwkundig plan.

Hoewel sprake is van een integrale gebiedsontwikkeling kunnen drie deelgebieden worden onderscheiden. Het verdient de voorkeur hier een integrale visie voor op te stellen. Uit praktisch oogpunt kan het echter ook zo zijn dat drie deeluitwerkingen worden opgesteld. De ontwikkelaars en Woonkwartier hebben al uitgesproken of gezamenlijk één uitwerking van de Visie op hoofdlijnen te willen opstellen dan wel hetzelfde bureau in te schakelen voor het opstellen van een vlekkenplan (en verdere uitwerking). De eerste stappen worden hiertoe al gezet.

Voor het gebied de Markzoom wordt een meer organische ontwikkeling voorgesteld. Het primaat van de verdere uitwerking ligt hier dan ook bij de gemeente.

De schaalgrootte van Zevenbergen Oost geeft kansen om de invulling van de maatschappelijke functies in de kern Zevenbergen goed op te pakken. In deze fase zal parallel aan de genoemde stappen verder onderzoek plaatsvinden naar de noodzakelijke en/of wenselijke maatschappelijke functies in het gebied (o.a. gymaccommodaties en Integrale Kind Centra (lopende trajecten)). Vooralnog is rekening gehouden met een ruimtereservering voor eventuele maatschappelijke functies.

Daarnaast is een klein medisch centrum (inclusief huisartsenzorg) voorzien, dit is echter geen gemeentelijke voorziening. Aan het einde van de initiatieffase dient op hoofdlijnen duidelijk te zijn welke functies daadwerkelijk onderdeel van deze gebiedsontwikkeling dienen te worden.

Aanpak financiële haalbaarheid

Om de financiële haalbaarheid in beeld te brengen zal allereerst een meer concrete invulling van het plangebied moeten worden opgesteld. Rekenen en tekenen zullen hand in hand gaan de komende fase. Dit geldt zowel vanuit de marktpartijen als vanuit de gemeente.

Vanuit de gemeente is het van het belang om de volgende zaken in beeld te brengen:

Inbrengwaarde taxatie

Als eerste dient de inbrengwaarde van de gronden in het gebied worden getaxeerd. Een (voorlopige) taxatie van de inbrengwaarde van de gronden biedt een verbeterd en geactualiseerd inzicht in de grondexploitatie en daarmee de haalbaarheid. Deze inbrengwaardetaxatie wordt opgesteld met als uitgangspunt de werkelijke waarde, die leidend is bij het bepalen van de schadeloosstelling in het kader van onteigening of minnelijke verwerving ter voorkoming daarvan.

Een taxatie van de inbrengwaarde kan bovendien mogelijke (te) hoog gespannen verwachtingen in de markt temperen.

Verfijning kostenraming

Onderdeel van de aanpak is de studiefase van de TunnelAlliantie (zie pagina 9). Een belangrijk onderdeel van de studiefase is een kostenraming. Afgelopen jaar is een voorzichtige raming van een ondertunneling in beeld gebracht. De kosten hiervoor werden ingeschat op circa 25 miljoen euro. De bedoeling is in de studie fase van de TunnelAlliantie deze raming verder te verfijnen aan de hand van een schetsontwerp en diverse onderzoeken. Ook technische aspecten (draagkracht van de bodem) hebben effect op de kosten (en doorlooptijd) van het project.

Kostenverhaal

Kostenverhaal ziet op het ten laste brengen van de exploitatie van de met die exploitatie samenhangende kosten binnen het exploitatiegebied, ook wel complex. Afspraken daarover met ontwikkelende partijen kunnen worden vastgelegd in een locatieontwikkelovereenkomst (LOO). Lukt dat niet, dan worden kosten aan de hand van een exploitatieplan bepaald en doorbelast aan aanvragers van een omgevingsvergunning.

Op dit moment geldt onze huidige nota Kostenverhaal, deze wordt echter binnen afzienbare termijn herzien. Waar noodzakelijk dient in overleg te worden bepaald of (reeds voorziene) aanpassingen als gevolg van de herziening consequenties hebben en wat die zijn.

De kosten die bij de ontwikkeling van de wijk horen dan wel nodig zijn voor de ontwikkeling van de wijk dienen ook door de ontwikkeling gedragen te worden. Voorts dient, in het geval er geen anterieure overeenkomst tot stand komt met alle grondeigenaren, een kostenverhaalplan als onderdeel van het omgevingsplan te worden vastgesteld.

Grondexploitatie

Op basis van bovenstaande ingrediënten kan een grondexploitatie worden opgesteld om zicht te houden op de totale kosten en opbrengsten in het gebied.

Aanpak maatschappelijke haalbaarheid

Zie hiervoor 6. Communicatie – initiatieffase

Aanpak planologische haalbaarheid

Door diverse onderzoeken reeds in de initiatieffase uit te voeren krijgen we meer zicht op de planologische en milieutechnische haalbaarheid. Enkele aspecten die van belang zijn voor een verdere invulling van het gebied zijn al in beeld gebracht. Bij de verdere stedenbouwkundige uitwerking kan hiermee meteen rekening worden gehouden.

Ook zal verder overleg plaatsvinden met de provincie en waterschap over de ruimtelijk aspecten van de locatie. Aan het einde van de initiatieffase kunnen we een goede inschatting maken van de haalbaarheid in planologische en milieutechnische zin.

Infrastructuur

Een belangrijk uitgangspunt voor de integrale gebiedsontwikkeling is een tweezijdige ontsluiting door middel van een gebiedsontsluitingsweg vanuit de oost- en west zijde. Deze gebiedsontsluitingsweg dient gerealiseerd te worden door middel van een aansluiting op zowel de Zuidrand als Oostrand/Hazeldonkse Zandweg. Deze gebiedsontsluitingsweg inclusief aansluitingen op de bestaande infrastructuur dient onderdeel te zijn van het plan. De gebiedsontwikkeling dient de ondertunneling financieel mogelijk te maken. De bijdrage van het plan aan de ondertunneling dient te worden bepaald in een te sluiten anterieure overeenkomst met (ontwikkende) partijen. Gelet op het bijzondere karakter en eisen van uit ProRail zal de aanleg van een tunnel zeer waarschijnlijk door middel van een gemeentelijke opdracht dienen plaats te vinden. De kosten zijn echter onderdeel van de integrale gebiedsontwikkeling.

We hebben een officieel verzoek bij ProRail ingediend om de tunnel als project op te pakken en een projectmanager aan te wijzen. De reactie van ProRail is als **bijlage 7** bijgevoegd.

TunnelAlliantie

ProRail heeft veel ervaring met dergelijke ondertunnelingen en hiervoor een organisatie en aanpak opgesteld. Deze is mede ontstaan omdat opdrachtgevers behoefte hadden om op betrouwbare / voorspelbare en efficiënte wijze onderdoorgangen te krijgen. Deze aanpak heet TunnelAlliantie, een toelichting hierop is als **bijlage 8** bijgevoegd.

Deze aanpak van de TunnelAlliantie is onder te verdelen in vier fasen:

1. Studiefase
2. Contractvoorbereiding
3. Prijsvorming
4. Ontwerp en uitvoering

In de komende periode willen we graag de studiefase doorlopen. Het primaat van de inzet hiervoor ligt in deze fase bij de gemeente. In fase 2 en 3 ligt het accent van de werkzaamheden bij ProRail, in fase 4 bij een door ProRail gecertificeerde aannemer. Het einde van de studiefase is het vervaardigen van een overdrachtdossier. In dit overdrachtdossier zitten:

- A. Inventarisatie eisen en wensen
- B. Onderbouwing scope
- C. Vastlegging ruimtebeslag onderdoorgang
- D. Conditionerende onderzoeken
- E. Overige producten
 1. Risico/kansendossier
 2. Planning
 3. Vormgeving ambitie
 4. Vastlegging bestaande situatie
 5. Adviesnotitie duurzaamheid
 6. Objecteninventarisatie niet-spoorse objecten
 7. Bouwlogistieke analyse
 8. Eisen aan het opleverdossier
 9. Budgetraming

Door een veelvoud aan projectaanvragen heeft ProRail op dit moment echter een schaarste aan capaciteit op het gebied van projectmanagement. ProRail stelt daarom voor dat de gemeente in de tussentijd een erkend en spoor gecertificeerd Ingenieursbureau (IB) in de hand neemt, dat ook bekend is met de Tunnel Alliantie. Dit IB kan een eerste schetsontwerp maken om te bepalen wat de impact van de onderdoorgangen kan zijn, een werkwijze die past binnen de TunnelAlliantie. Zodra ProRail een projectmanager beschikbaar heeft, gaan zij over tot het samen met de gemeente opstellen van een projectplan. Mocht er op dat moment nog steeds geen projectmanager beschikbaar zijn bij ProRail dan kan het Ingenieursbureau deze projectaanpak ook opstellen.

Het is van belang dat de haalbaarheid van deze tunnel in de volgende fase in beeld wordt gebracht, bij voorkeur door afronding van de studiefase van deze aanpak TunnelAlliantie.

Handelingsperspectief station Zevenbergen

Een andere belangrijke opgave is dat de nieuwe wijk op een goede manier met het station en het centrum verbonden wordt. Een mogelijke optie hiervoor is het realiseren van een ongelijkvloerse fiets- en voetgangersvoorziening bij het station. Op dit moment steken voetgangers gelijkvloers bij het station over om bij het perron te komen. Om te onderzoeken hoe de opgave het best ingepast kan worden, is het wenselijk om als eerste stap een zogenaamd 'handelingsperspectief' op te stellen. De methodiek om te komen tot een handelingsperspectief is ontwikkeld in het kader van het OV-Toekomstbeeld. Het is bedoeld om gezamenlijk met alle relevante stakeholders de huidige situatie en het wensbeeld van de OV-knoop in kaart te brengen en te komen tot een gezamenlijke visie op de opgave. Het resultaat: een gedragen beeld van de huidige situatie en opgaven voor station Zevenbergen, die de komende jaren aan de orde zijn.

Het traject om te komen tot dit handelingsperspectief is reeds gestart. Afhankelijk van de exacte uitkomsten kunnen vervolgstappen worden gezet. Hoewel er een groot belang is voor het project Zevenbergen Oost kan een eventueel vervolg gelet op de impact en kosten als een apart project worden gezien. Ook hiervoor zal dan (extra) gemeentelijk capaciteit nodig zijn.

4. Organisatie

Bestuurlijk opdrachtgever: Wethouders Brummans en Dingemans

Ambtelijk opdrachtgever: Domeinregisseur Ondernemen & Leefomgeving

Ambtelijk opdrachtnemers:

- Projectleider Bas Hendrikx (Woningbouwontwikkeling)
- Projectleider Thijs Gilde (Ondertunneling randweg en stationsomgeving)

In de projectorganisatie zullen vertegenwoordigd zijn in ieder geval de disciplines:

- Civiele techniek
- Groen/blauw
- Projectondersteuning
- Ruimtelijke ordening en Stedenbouw
- Planeconomie en riscomanagement
- Communicatie en omgevingsmanagement
- Contractjurist
- Verkeerskundige
- Adviseur Maatschappelijke voorzieningen
- Vergunningverlening en handhaving
- Veiligheid

De inzet zal afhankelijk zijn van de exacte rol die de gemeente heeft in de onderdelen van het project. In de woningbouwontwikkeling is de gemeentelijke rol naar alle waarschijnlijkheid facilitair(+).

Willen we de woningbouwopgave op een voor de organisatie duurzame manier realiseren, dan vraagt dat nu investeren in extra mensen. In de wetenschap dat we met de huidige opgave ook de komende tien jaar nog ontwikkelgemeente zullen zijn.

5. Kosten

Uit de toelichting op de voorgaande onderdelen (planning en organisatie) blijkt dat er bijzondere omstandigheden zijn die een grotere of eerdere gemeentelijk inspanning c.q. voorinvestering vragen in de komende fase.

Onderzoeken in het kader van de haalbaarheid

Om mogelijke vertragingen te voorkomen stellen we voor om enkele onderzoeken die normaliter in de ontwerp fase worden uitgevoerd, maar waar mogelijk vervolgonderzoek op nodig is, naar voren te halen. Onder 3 Stappenplan hebben we voorgesteld deze onderzoeken reeds in de initiatieffase uit te voeren. De kosten hiervoor worden ingeschat op maximaal € 100.000,-

TunnelAlliantie

In de aanpak van de TunnelAlliantie ligt het accent van het werk bij de initiatiefnemers (gemeente). De kosten voor de studiefase (tot een compleet overdrachtsdossier) worden door ProRail op basis van ervaring in andere gemeenten ingeschat op circa € 200.000,- tot € 250.000,-. Hiervoor dienen ProRail en door ProRail gecertificeerde ingenieurs bureaus ingeschakeld te worden. De opdrachtverlening hiervan kan en zal uiteraard gefaseerd plaatsvinden.

Handelingsperspectief station Zevenbergen

Om zo snel mogelijk duidelijkheid te verkrijgen in de mogelijkheid van een ondertunneling nabij het station is reeds in de intakefase gestart met het opstellen van het handelingsperspectief. Hiervoor zijn reeds kosten gemaakt in de intakefase (circa € 20.000,-). Voor een mogelijk vervolg wordt ingeschat dat circa € 50.000,- nodig is.

In totaal wordt voorgesteld een krediet van € 400.000,- te voteren voor bovengenoemde kosten. Alle bovenstaande kosten hebben betrekking op de inhuur van extern deskundigen/ extern uit te voeren onderzoeken.

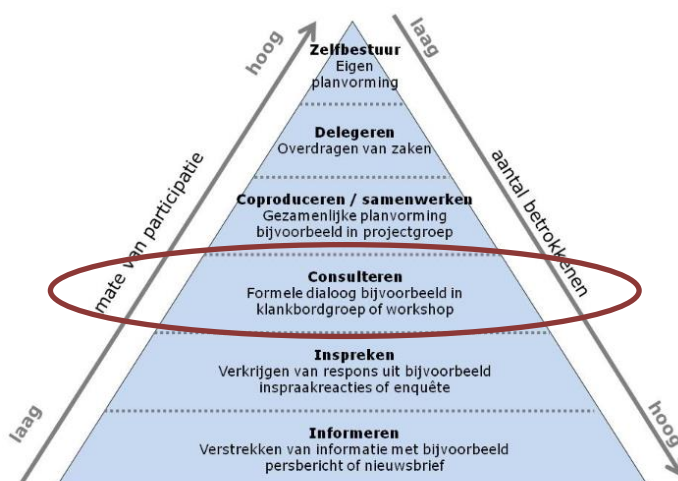
Bij de besluitvorming aan het eind van de initiatieffase voor Zevenbergen Oost vindt (bij aangetoonde haalbaarheid) ook contractvorming plaats met ontwikkelende partijen. Conform het gemeentelijke kostenverhaal worden in de locatieontwikkelingsovereenkomsten (LOO's) ook gemaakte kosten doorgelegd. Delen van deze kosten alsmede de verder nog te maken kosten kunnen en zullen dan worden verrekend. Dit geldt vooral voor de kosten voor onderzoeken die ook bruikbaar zijn voor de planologische procedure en die nu naar voren worden gehaald. Wanneer gewacht wordt met de genoemde investeringen kan de beoogde planning niet gehaald worden, er zullen dus 'op risico' voorinvesteringen gedaan moeten worden.

Ambtelijke inzet

Qua ambtelijke inzet is voor de initiatieffase op diverse onderdelen extra inzet nodig, voor andere onderdelen kan dit opgevangen worden binnen de bestaande capaciteit. De opgave Zevenbergen Oost past in een groter geheel waar in de komende periode meer ambtelijke capaciteit nodig is voor de versnelling in de woningbouwopgave. Zie hiervoor (de bijlage bij) het raadsvoorstel.

Die haalbaarheidsstudie (initiatieffase) eindigt met een kredietaanvraag aan uw raad voor de uitvoering van het project. In die kredietaanvraag wordt dan de benodigde ambtelijke capaciteit voor de volgende fasen van het project meegenomen (ontwerp- en uitvoeringsfase). De capaciteit voor de fasen na de initiatieffase zit dus niet in dit voorstel. Dat kan nu nog niet omdat bijvoorbeeld de scope van het project en de exacte rol van de gemeente nog niet vastligt. Dat is onderdeel van de haalbaarheidsstudie. De te maken keuzes hebben grote invloed op de benodigde ambtelijke capaciteit.

6. Communicatie



In Moerdijk doen we het samen. Dat is de manier waarop de samenleving tegemoet treden. Daarom is participatie is voor Moerdijk geen keuze, maar uitgangspunt. Participatie is geen instrument, maar een mind-set. Participatie is geen doel op zich, maar integraal onderdeel van ons werk omdat de vraagstukken en opgaven van vandaag ons allemaal aangaan. De basis voor onze werkwijze ligt vast in de "Kaders voor participatie 2.0 en gebiedsgericht werken 2.0 in Moerdijk" die de raad in april 2021 heeft vastgesteld.

Een goed participatieproces is belangrijk om tot een tot een gedragen en inhoudelijk goed plan voor Zevenbergen Oost te komen en draagt bij aan de betrokkenheid van inwoners en partners bij de uitvoering. Het is belangrijk dat deelnemers vanaf het begin helder hebben welke rol zij in het proces innemen en hoe hun input wordt meegenomen. We streven dan ook naar een transparant en open participatieproces met duidelijkheid over de rol en invloed van de participanten. De komende periode gaan we een daarvoor participatie- en communicatieplan opstellen.

Intakefase (afgelopen periode)

In de intakefase is met diverse stakeholders overleg gevoerd (zie hieronder). Gelet op de fase van het project heeft nog geen uitgebreid participatietraject plaatsgevonden. Na de raadsinformatieavond op 13 januari zal informatie (met name de Visie op hoofdlijnen) over het project openbaar worden gemaakt op de gemeentelijke website en door middel van een kort filmpje worden toegelicht. Direct omwonenden zullen hierover ook persoonlijk worden geïnformeerd.

De mogelijkheid zal worden aangeboden om aandachtspunten mee te geven voor het vervolgtraject. Op 17 januari 2022 wordt aanvullend een online sessie georganiseerd. Tijdens deze avond wordt informatie verstrekt, maar is er ook de gelegenheid om aandachtspunten voor de verdere uitwerking mee te geven.

De ingebrachte aandachtspunten zullen ten behoeve van de commissievergadering van 20 januari kort in beeld worden gebracht. Deze aandachtspunten zullen in de verdere planvorming betrokken worden.

Grondeigenaren

De grondeigenaren van gronden waar Wvg op is gelegd zijn hierover geïnformeerd door middel van een brief. Hierin is aangegeven dat men voor een nadere toelichting contact op kon nemen. Hier is in een enkel geval gebruik van gemaakt. Daarnaast zijn de eigenaren in het gebied Markzoom bezocht, hier is weliswaar op grote delen geen Wvg gelegd maar de gronden maken wel deel uit van het plan en er zijn ook veranderingen voorzien. Overigens hadden deze ondernemers ook gronden waar wel Wvg op is gevestigd. Na besluitvorming door de raad over dit startdocument en de start van de initiatiefase zullen de grondeigenaren persoonlijk benaderd worden.

Initiatiefase

In de komende initiatiefase wordt voorgesteld een klankbordgroep in het leven te roepen. Deze klankbordgroep heeft een consulterende rol.

Deze klankbordgroep bestaat idealiter uit vertegenwoordigers van:

- Stadstafel Zevenbergen
- Gebiedstafel Buitengebied
- Agrarische sector
- Bewoners Hazeldonkse Zandweg
- Ondernemers en bewoners de Hil
- Bewoners Zwanegat
- Bewoners St Josephplein/straat
- Toerisme en recreatie

Geïnteresseerden voor de klankbordgroep kunnen zich aanmelden na 13 januari 2022, daarbij is van belang dat men een goede vertegenwoordiger is van de genoemde partijen. Bij de aanmelding zal om toelichting op dit onderdeel gevraagd worden. Duidelijk is dat we een brede, evenwichtige groep willen samenstellen, dat wil zeggen dat aanmelden niet per definitie deelnemen aan de klankbordgroep betekent.

Naast de meer consulterende rol van de op te richten klankbordgroep zullen alle andere geïnteresseerden geïnformeerd worden over de voortgang en inhoud van het project.

Stakeholders

In het participatie- en communicatieplan brengen we de stakeholders en doelgroepen nader in beeld. Naast de omwonenden en grondeigenaren zijn de volgende stakeholders van belang in het project:

Provincie

De provincie heeft meerdere rollen in het plangebied. De provincie is van belang vanwege de toekenning van extra woningen in verband met de ontwikkeling van LPM. De provincie heeft bevestigd de afspraken uit het bestuursakkoord uit 2009 te honoreren. Zevenbergen Oost is specifiek aangewezen als gebied voor deze 'extra' woningen. De ontwikkeling is ook in regionaal verband afgestemd. In de regionale stuurgroep Wonen van 19 november 2021 is Zevenbergen Oost akkoord bevonden door de regio gemeenten.

Ook een eerste ruimtelijke afweging vanuit de provincie heeft plaatsgevonden. De locatie was in de (interim) provinciale omgevingsverordening aangegeven als Verstedelijking afweegbaar.

De provincie geeft in een eerste reactie aan dat de keuze voor de gebieden waar de grootste woningbouwuitbreidingen zijn voorzien, Zwaneveld en Markvelden, in ruimtelijk opzicht aanvaardbaar zijn. De keuze voor het gebied Markzoom waar eveneens woningbouwontwikkeling is voorzien, zij het in kleinschaliger vormen, achten zij vooralsnog niet aanvaardbaar. Een beoordeling of beschouwing van het gebied Markzoom is ook een andere omdat Markzoom buiten de vigerende provinciale beleidsaanduiding 'Verstedelijking afweegbaar' ligt.

Op het niveau van de deelgebieden herkent de provincie dat met de nieuwe woonomgevingen in Zwaneveld en Markvelden duidelijke kansen worden benut voor goed bereikbaar wonen; met nabijheid van het (gerevitaliseerde) centrum en het station Zevenbergen. Tevens wordt toepasselijk aangehaakt op actuele ontwikkelingen zoals de woningbouw in het aangrenzende noordwestelijk gelegen Bosselaar.

Ze constateren daarbij dat nieuw aan te leggen deel van de randwegstructuur enerzijds de kans is voor verbetering van de verkeerssituatie -met nieuwe entree van allure- en anderzijds als een voorwaarde is voor goede ontsluiting van de woningbouw in Zwaneveld en Markvelden. De provincie verwacht van de gemeente dat er voorafgaand aan de verdere planvorming duidelijkheid is over daadwerkelijke realisatie van de nieuwe randweg.

Bijzonder is dat deze nieuwe randweg tegelijk een harde grens vormt in de nieuwe voorziene ontwikkeling van Zevenbergen Oost. Het meenemen van een ontwikkeling van het deelgebied Markzoom betekent een sprong over deze grens. Dit is wat betreft de provincie geen vanzelfsprekende sprong. In de Visie op hoofdlijnen is te lezen dat in Markzoom kleinschalige vormen van woningbouw, extensieve ontwikkeling van recreatievoorzieningen zijn voorzien. De provincie geeft aan benieuwd te zijn hoe de gemeente en andere belanghebbenden de aanvaardbaarheid hiervan zien.

Voor de verdere uitwerking van elk deelgebied en in het bijzonder voor Markzoom is van belang dat goed wordt ingespeeld op de specifieke gebiedskwaliteiten, de fysieke-ruimtelijke situatie. En daarbij de ontwikkelkansen voor behoud, bescherming en versterking van de waardevolle kenmerken en kwaliteiten.

De provincie is ook eigenaar van een perceel in het plangebied. De provincie heeft aangegeven hier Ruimte voor Ruimte BV te willen inzetten als ontwikkelaar. De rol van Ruimte voor Ruimte BV is de laatste jaren veranderd. Ruimte voor Ruimte BV ontwikkelt nu ook reguliere woongebieden. Daarnaast stelt men zich op als maatschappelijk ontwikkelaar waarbij middelen kunnen worden gegenereerd om (gemeentelijke) beleidsdoelstellingen te realiseren.

De eerste gesprekken met Ruimte voor Ruimte BV laten de nodige flexibiliteit zien. Opties als grondruil zijn bespreekbaar. De verwachting is dat in de initiatieffase overeenstemming met de provincie en Ruimte voor Ruimte BV kan worden bereikt. Omdat nog niet duidelijk hoe de rol van Ruimte voor Ruimte BV in het plangebied eruit gaat zien, is nog geen intentieovereenkomst gesloten.

Waterschap

In de afgeronde intakefase is overleg met het Waterschap geweest. Het Waterschap ziet kansen om ook beleidsdoestelling te realiseren door middel van het project (o.a. waterberging en natuurontwikkeling). Het waterschap heeft nadrukkelijk aandacht gevraagd voor de waterbergingsopgave die er ligt.

ProRail

Er hebben diverse overleggen met ProRail plaatsgevonden voor zowel de (auto)tunnel als een langzaam verkeerstunnel in de omgeving van het station. Met ProRail is gesproken over de processen om te kunnen komen tot realisatie. Deze zijn toegelicht onder Organisatie. Met ProRail is eveneens gesproken over cofinanciering. Dit is eventueel mogelijk wanneer bestaande overgangen worden opgeheven.

De onderdoorgang voor de gebiedsontsluitingsweg/randweg is voor ProRail op zich niet interessant (om voor cofinanciering in aanmerking te komen). Daar is vaak pas sprake van als er ook een overgang wordt opgeheven. De twee overgangen die hiervoor in aanmerking komen zijn: Hazeldonkse Zandweg en Afgebrande Hoef. De overgang Afgebrande Hoef heeft een belangrijke rol als het gaat om het landbouw en recreatief verkeer. Een eventuele afwaardering tot uitsluitend een overgang voor langzaam verkeer is voor ProRail niet interessant genoeg. Alleen een volledige afsluiting is voor hen interessant.

De Hazeldonkse Zandweg is vanuit veiligheidsaspecten een interessante overgang om af te sluiten. Om het verkeerskundige effect hiervan in beeld te brengen is deze ook meegenomen als variant in de uitgevoerde verkeerstudie. De afweging om dit wel of niet te doen overstijgt echter dit project gelet op de grote consequenties. Deze afweging kan beter in een overkoepelend kader worden genomen, bijvoorbeeld in het kader van de Omgevingsvisie.

Bij een eventueel ondertunneling nabij het station kan wel een overgang worden gesloten: namelijk de voetgangersovergang bij het station. Bij het opstellen van het handelingsperspectief zal deze optie worden meegenomen. Uiteraard is ook ProRail betrokken bij het opstellen van dit handelingsperspectief.

Ontwikkelaars

De ontwikkelaars zullen een belangrijke rol spelen bij de ontwikkeling van het gebied. Een groot deel van de gronden aan de zijde van de afgebrande Hoef (Markvelden) is in handen van drie partijen (BPD, Synchroon en Remmers). Deze partijen hebben onderling een samenwerkingsovereenkomst gesloten. Er zijn intentieovereenkomsten opgesteld die akkoord zijn bevonden door de drie partijen aan de zijde van de afgebrande Hoef. Deze intentieovereenkomst kan na een positief besluit door de gemeenteraad worden ondertekend. De Visie op hoofdlijnen en dit startdocument zijn onderdeel van deze intentieovereenkomst.

Woonkwartier

Woningbouwcorporatie Woonkwartier heeft een meervoudige rol in het gebied. Woonkwartier is juridisch eigenaar van diverse percelen (aan de St Josephplein zijde/ Zwanenveld). Woonkwartier heeft voor deze percelen echter reciprociteitsafspraken gemaakt met AM en Ballast Nedam. Kort gezegd betekent dit dat bij de ontwikkeling van deze percelen door Woonkwartier in basis wordt samengewerkt met deze ontwikkelende partijen.

Woonkwartier is ook de aangewezen partij om de sociale woningen in het plangebied te realiseren. Woonkwartier heeft zich uitgesproken deze opgave op zich te willen nemen. Zij zullen dat niet alleen doen op hun eigen gronden maar verspreid over Zevenbergen Oost. Woonkwartier en de ontwikkelende partijen dienen hier nog nadere afspraken over te maken. Woonkwartier zou graag ook middenhuur woningen realiseren. Bovenstaande is vastgelegd in de intentieovereenkomst met Woonkwartier. Ook Woonkwartier heeft in beginsel akkoord gegeven op het aangaan van deze overeenkomst. Waarbij ook AM en BN de IOK zullen ondertekenen.

7. Beleidskaders

Het onderzoek naar de haalbaarheid van de projectdoelstelling wordt uitgevoerd met inachtneming van een (groot) aantal uitgangspunten. Het volledige overzicht hiervan is weergegeven in **bijlage 2**. Hier zijn de meest opvallende op een rijtje gezet:

- De ontwikkeling is volgens het geldend bestemmingsplan niet mogelijk;
- Een gedeelte van het plangebied heeft de aanduiding 'Gebied afweging duurzame verstedelijking' in de interim Omgevingsverordening van de provincie Noord Brabant. Dit maakt de gewenste ontwikkeling, nieuwvestiging van stedelijke ontwikkeling, mogelijk. Echter met het in werking treden van de Omgevingswet zal de verordening wijzigen. Voor het gehele plangebied komt de aanduiding 'gebied afweging duurzame verstedelijking' te vervallen.
- Er dient rekening te worden gehouden met de ondergrond van het gebied.
- Aandacht voor waterberging en hittestress is noodzakelijk.
- Maak gebruik van kansen voor landschap en natuur.
- De Woonvisie voor de gemeente Moerdijk is onlangs vastgesteld.
- Insteek is om geen nieuwe supermarkt te realiseren in Zevenbergen Oost. Eerst zal de gemeente monitoren hoe het vernieuwde centrum van Zevenbergen inclusief nieuwe supermarkt functioneert.
- De benodigde gebiedsontsluitingsweg kan eveneens fungeren als randweg. Dit leidt in principe niet tot andere of zwaardere inrichtingseisen.
- We zien mogelijkheden voor een integrale maatschappelijk voorziening in het plangebied. Welke functies hier daadwerkelijk in terecht gaan komen is nog niet duidelijk, daarom gaan we uit van een ruimtereservering. Deze ruimtereservering is circa 4500m² BVO aan maatschappelijke voorzieningen en circa 1200 m² directe buitenruimte. Dit is exclusief indirecte buitenruimte voor verkeersroutes, parkeren, fietsparkeren en indeling van de openbare ruimte voor kiss/ride. Het is belangrijk om al in deze fase ruimte te reserveren voor maatschappelijke functies mocht (later) blijken dat deze functies gewenst zijn. Mocht de gereserveerde ruimte uiteindelijk niet worden ingezet dan moet ontwikkeling naar woningbouw mogelijk zijn.
- De nota Kostenverhaal is van toepassing, deze wordt echter binnen afzienbare termijn herzien. Waar noodzakelijk dient in overleg te worden bepaald of (reeds voorziene) aanpassingen als gevolg van de herziening consequenties hebben en wat die zijn.
- De gebiedsontsluitingsweg inclusief aansluitingen op de bestaande infrastructuur dient onderdeel te zijn van het plan en ook betaald te worden uit de planontwikkeling.

Voor een omschrijving van de relevante beleidsdocumenten wordt verwezen naar **bijlage 2**.

8. Kwaliteiten, kansen en risico's

Kwaliteiten

Het plangebied bevat diverse kwaliteiten, in de Visie op hoofdlijnen is aangegeven welke van deze kwaliteiten intact dienen te blijven en welke kwaliteiten verder uitgebouwd dienen te worden. Een korte samenvatting:

Zwanengat:

- Aanknopingspunt voor kwaliteit van de woonomgeving
- Verbreding en natuurvriendelijke oevers

Ligging nabij de Mark:

- Versterken verbinding met de Mark
- Natuurontwikkeling
- Recreatieve routes

Ligging nabij station:

- Langzaam verkeersverbinding met station (en centrum) tot stand brengen
- Tweezijdige oriëntatie station

Aanwezige wegen en driften:

- Daar waar mogelijk handhaven

Kansen

Met de ontwikkeling Zevenbergen Oost kunnen de volgende kansen worden benut:

- De kans om een nieuwe bereikbare woonomgeving dicht bij het centrum en het station te realiseren.
- De kans om het laatste deel van de randwegstructuur toe te voegen en zo de verkeerssituatie te verbeteren.
- De kans om de oostelijke entree van Zevenbergen om te zetten in een entree met allure.
- De kans om de connectie met de Mark te versterken zodat er nieuwe recreatiemogelijkheden voor heel Zevenbergen ontstaan.

Risico's

Samenwerking met en tussen partijen

Zoals uit de opsomming van de stakeholders blijkt, zijn er veel partijen betrokken bij de ontwikkeling. Met al deze partijen dient overeenstemming te worden bereikt over ontwikkeling en de haalbaarheid.

Financiële haalbaarheid

Een van de grootste risico's van het project betreft de financiële haalbaarheid van het project. De financiële opgave binnen het project is groot. De bijdrage die de ontwikkelende partijen moeten doen om de gebiedsontwikkeling mogelijk te maken (o.a. ten behoeve van de tunnel) zal fors moeten zijn.

De forse kosten die noodzakelijkerwijs gemaakt moeten worden, drukken op de opbrengstpotentie van het gebied. De netto opbrengst staat als gevolg daarvan onder druk, wat consequenties heeft voor de werkelijke waarde van de nog te ontwikkelen gronden. De prijs waarvoor gronden in het gebied kunnen worden aangekocht hangt samen met enerzijds de gebruikswaarde, dus uitgaande van de waarde indien het huidige gebruik voortgezet en anderzijds de complexwaarde, waarin alle toekomstige kosten en opbrengsten van de ontwikkeling zijn verdisconteerd. Welke van die twee de hoogste is en dus uitgangspunt zal zijn voor de prijs, is momenteel nog onderwerp van studie.

Ondanks de vestiging van de Wvg in grote delen van het gebied zijn er toch diverse (nu) niet gebied gebonden partijen actief in het gebied die contracten (willen) sluiten met grondeigenaren onder de Wvg voor zeer hoge aankooprijzen. Deze contracten leiden weliswaar niet tot een eigendomsoverdracht zonder instemming van de gemeente, maar maken minnelijke overeenstemming wel een stuk lastiger. Het zorgt ook voor dat er een risico is op uitloop van de planning.

Dit vraagt mogelijk een actievere rol van de gemeente in de verwerving, waarbij serieus rekening dient te worden gehouden met onteigeningstrajecten. Dit is echter een ingrijpend en tijdrovend proces. Of hier sprake van zal zijn zal in de komende fase duidelijk moeten worden. Dit vraagt dan ook veel meer ambtelijke capaciteit en kosten in de volgende fasen.

In de planvorming kunnen delen waarbij dit speelt eventueel ook nog buiten beschouwing worden gelaten dan wel in de fasering naar achteren worden geschoven, zodat er wel reeds een aanvang met de woningbouw gemaakt kan worden. Mogelijk dient zelfs een deel van het programma in een ander project gerealiseerd te worden. Ook flexibiliteit in het (woningbouw)programma kan helpen bij het vergroten van de financiële haalbaarheid.

Beschikbare capaciteit

Waar de gemiddelde jaarproductie het afgelopen decennium tussen de 80-100 woningen lag (conform de toen geldende opgave). Ligt er nu de opgave om deze productie de komende 10 jaar te verhogen naar gemiddeld meer dan 200 woningen per jaar. Zevenbergen Oost speelt daar een belangrijke rol in. Die opgave vraagt een gemeentelijke organisatie die hier gereed voor is. Op dit moment staat de capaciteit al onderdruk en neemt de schaarste op de arbeidsmarkt steeds verder toe. Ook zien we een toenemende druk bij externe partijen (onderzoeks- en ingenieursbureaus). Ook de situatie bij ProRail voor wat betreft capaciteit is een aandachtspunt c.q. risico als het gaat om de planning van het project.

Willen we de woningbouwopgave realiseren, dan vraagt dat ook extra capaciteit. In het raadsvoorstel is een voorstel gedaan om de basis op orde te brengen zodat er voldoende capaciteit is voor alle lopende projecten en de capaciteit om de volgende fase van het project Zevenbergen – Oost te kunnen doorlopen.

Complexiteit van de opgave

In eerste instantie lijkt de opgave niet al te complex: er sprake van een uitleglocatie en er zijn professionele partijen betrokken bij het project. Echter zoals al blijkt uit de financiële haalbaarheid is de opgave complexer dan deze wellicht in eerste instantie lijkt. Dit komt met name door de infrastructurele opgave (in financiële zin). Daarbij komt ook de technische uitdaging als het gaat om ondertunneling van het spoor en eventueel rond het station. Daarnaast zijn er zeer veel partijen én grondeigenaren betrokken in het gebied.

De combinatie van bovenstaande zaken én de technische aspecten maken de opgave uitdagend.

Bijlage 1 – Visie op hoofdlijnen – versie december (separate bijlage)

