Commentaarnota Overleg ex. artikel 3.1.1. Bro en *Nota van zienswijzen*

Bestemmingsplan Haven-Markt in Zevenbergen

24 november 2015

I. Overleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening

In het kader van het vooroverleg, als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening, is het voorontwerpbestemmingsplan Haven-Markt in Zevenbergen aan de volgende instanties toegestuurd:
1. Provincie Noord-Brabant, directie ROH
2. Waterschap Brabantse Delta
3. Brandweer Midden en West Brabant

De ingekomen reacties van de Provincie Noord-Brabant en de brandweer Midden en West Brabant zijn reeds behandeld in de commentaarnota (d.d. 15 juli 2015) welke is bijgevoegd aan het ontwerp bestemmingsplan.

Met het waterschap Brabantse Delta is de afspraak gemaakt dat het waterschap nog geen inhoudelijke reactie zou geven op het voorontwerp bestemmingsplan. Het waterschap Brabantse Delta heeft een reactie gegeven op het ontwerp bestemmingsplan. Aangezien deze reactie niet als een zienswijze ingediend is maar als overlegreactie als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening, wordt deze reactie als overlegreactie opgenomen in deze commentaarnota/nota van zienswijzen.

1. Waterschap Brabantse Delta

Puntsgewijs heeft het waterschap de volgende (overleg)reactie gegeven:
- Voor de plannen zal ook een projectplan procedure doorlopen moeten worden. De beslissing voor een aantal uitvoeringsaspecten zal door het waterschap in deze procedure worden genomen.
- Het waterschap is in het algemeen voorstander van een bestemmingsplan waarbij toekomstig oppervlaktewater in de verbeelding wordt bestemd als "water". De keuze voor een meer algemene invulling met meer ontwerpvrijheid, waarbij oppervlaktewater binnen een groter gebied tot de mogelijkheden behoord, is echter ook een werkbare oplossing.
- In het bestemmingsplan wordt uitgegaan van een ontwerpvariant waarbij de ligging van de huidige (zonering) waterkeringen niet wijzigt. Dit komt overeen met de voorkeursvariant waarbij de haven aan weerszijde van het centrum kan worden afgesloten in hoogwatersituaties. De keuze voor de voorkeursvariant wordt meegenomen in de beschrijving van genoemde projectplanprocedure. Voor de aanduiding van de persleiding vanaf Langeweg naar Zevenbergen geldt nagenoeg hetzelfde. Indien er bij de verdere invulling van de plannen toch voor wordt gekozen om de ligging van de persleiding te wijzigen, dan zou hier mogelijk een tegenstrijdigheid ontstaan.
- Het waterschap wijst de gemeente er op dat voor werkzaamheden op en of in de nabijheid van oppervlaktewaterlichamen en waterkeringen en voor het onttrekken en of retourneren van grondwater op basis van de Keur een melding of vergunning benodigd kan zijn. Ook bij het lozen op het oppervlaktewater bij een uitbreiding of het afkoppelen van verhard oppervlak kan dit het geval zijn.
- Er wordt een positief wateradvies afgegeven.

<u>Beantwoording gemeente</u>
De gemeente neemt de opmerkingen van het waterschap mee in het verder verloop van het planproces.

<u>Conclusie</u>
De overlegreactie van het waterschap leidt niet tot aanpassing van de Toelichting en de Verbeelding in het bestemmingsplan.

II. Zienswijzen

Onderhavig bestemmingsplan heeft van 3 september tot en met 14 oktober 2015 ter visie gelegen. Gedurende deze periode zijn 3 zienswijzen ingediend.

Achmea rechtsbijstand, namens de heer Bulsing (Zuidhaven 19a, Zevenbergen)
Deze zienswijze is ontvangen op 21 september 2015 en is daarmee ontvankelijk.

Appellant is eigenaar van een pension aan de Zuidhaven 19a. Dit pension beschikt over 11 kamers en een appartement. Direct tegenover het betreffende pension is nu een parkeerterrein met ongeveer 100 plaatsen. Gesteld wordt dat gasten van het pension door de aanwezigheid van deze parkeerplaatsen nooit parkeerproblemen ondervinden. Door toedoen van onderhavig bestemmingsplan, waarbij deze parkeergelegenheid komt te vervallen, worden daardoor de belangen van appellant rechtstreeks geraakt.

Appellant is derhalve op basis van de volgende punten tegen onderhavig bestemmingsplan:
1. Het plan is strijdig met het vigerende parkeerbeleid van de gemeente waarin staat dat de ruimtelijke kwaliteit juist wordt verbeterd door concentratie van parkeervoorzieningen bij voorzieningen en winkels.
2. Er is niet onderzocht of op de bestaande parkeerplaatsen (NS Station, gemeentehuis en De Borgh) er überhaupt wel sprake is van een overschot. Appellant stelt dat zover bij hem bekend, er namelijk geen sprake is van een overschot aan parkeerplaatsen.
3. Gesteld wordt dat de geboden alternatieven aan parkeergelegenheden, niet toereikend genoeg zijn en daarbij te ver gelegen zijn van het pension. Hierbij worden de volgende afstanden genoemd ten opzichte van het pension:
   - Nieuw aan te leggen parkeerterrein Kasteeltuin → 600 meter tot 700 meter
   - Gemeentehuis → 750 meter
   - Sporthal De Borgh → 800 meter
   - NS Station → 750 meter
4. Appellant vreest voor parkeerproblemen en een grotere parkeerdruk in de naaste omgeving van zijn pension met overlast in de buurt tot gevolg. Daarbij wordt aangehaald dat deze druk niet alleen door toedoen van de bezoekers vanuit het pension zal ontstaan, maar ook door bezoekers van andere (publieksaantrekkende) functies in de omgeving.
5. Er wordt gevreesd voor een afname van het aantal gasten.

Beantwoording gemeente

Beantwoording punten 1 en 2
In het kader van onderhavig plan worden ongeveer 160 parkeerplaatsen verplaatst naar het nieuwe parkeerterrein op de locatie Kasteeltuin. Langs de Haven-Markt blijft echter ook nog een groot aantal parkeerplaatsen beschikbaar. Per saldo zal er dan ook geen sprake zijn van een afname van het aantal parkeerplaatsen in het centrumgebied van Zevenbergen.

Het parkeerbeleid van de gemeente Moerdijk is vastgelegd in de Nota Parkeerbeleid en de Nota Parkeernormen welke zijn vastgesteld op 8 oktober 2015. Ten opzichte van het voormalige parkeerbeleid, dat was vastgelegd in het 'Parkeerbeleidsplan 2010-2013' heeft er enkel ten aanzien van de normen voor de functie Wonen een verandering plaatsgevonden in de parkeernormen. Verder zijn alle overige uitgangspunten gelijk gebleven. De vervangende parkeervoorzieningen voor het haven- en marktgebied zijn vastgelegd in het bestemmingsplan 'Kasteeltuin – Neerhofstraat', dat is vastgesteld in juni 2015 (voor de vaststelling van het actuele parkeerbeleid). De aangehouden normen in dat plan zijn dus nog conform het voormalige parkeerbeleid. Echter, zoals gesteld wijkt het nieuwe beleidsplan, ten aanzien van de relevante normen en aan te houden loopafstanden, niet af van het Parkeerbeleidsplan 2010-2013.

In de beleidsnota ten aanzien van parkeren wordt inderdaad gesproken over het feit dat geconcentreerde parkeerplaatsen op een centrale locatie met korte loopafstanden van de voorzieningen het meest aantrekkelijk zijn. Ten aanzien van de loopafstanden wordt daarbij de onderstaande tabel aangehouden:

hoofdfunctie	maximaal acceptabele loopafstanden
wonen	150 meter
werken	500 meter
winkelen	250 meter
cultureel en maatschappelijk	300 meter
gezondheidszorg	100 meter

Tabel maximale loopafstanden (Bron: 'Parkeerbeleidsplan 2010-2013', en parkeerbeleid gemeente Moerdijk 2015)

Deze afstanden zijn gebaseerd op de CROW-normen uit het ASVV. In het ASVV wordt tevens aangegeven dat de acceptatie van de loopafstand mede bepaald wordt door de aantrekkelijkheid van de looproute en de prijsstelling.

De locatie Kasteeltuin geldt als eerste optie als vervangende parkeervoorziening ten behoeve van het parkeren in het centrum. De locaties van het NS station, het gemeentehuis en De Borgh gelden als 'extra' opvanglocaties om eventuele pieken op te kunnen vangen. Daarbij is het noemenswaardig dat op deze locaties wel degelijk sprake is van een overschot op de momenten dat het kernwinkelgebied het drukst bezocht is (koopavond en in het weekend). Tellingen in 2011 hebben dat uitgewezen.

Met uitzondering van de locatie van het NS station kunnen alle locaties voldoen aan de aan te houden loopafstanden voor winkelende bezoekers (250 m). De locatie van het NS station geldt dan ook als uiterste buffer in geval van een piekbelasting. Afhankelijk van de gekozen parkeerlocatie is of de Markt of het westelijk deel van de Zuidhaven (waar onder andere grote trekkers als de Zeeman en de Hema gevestigd zijn) het kortst te belopen. Voor alle parkeerlocaties geldt tevens dat het parkeren gratis is, ook dit wordt meegewogen in de te verwachten acceptatie van de loopafstanden.

Het vast te stellen bestemmingsplan Haven-Markt maakt de aanleg van voldoende parkeerplaatsen mogelijk. Het uiteindelijk vast te stellen inrichtingsplan zal voldoen aan het gemeentelijk parkeerbeleid, zowel aan het Parkeerbeleidsplan 2010-2013 als aan het onlangs geactualiseerde beleidsplan (8 oktober 2015). De nieuwe parkeeropzet voor het centrum van Zevenbergen past hiermee wel degelijk binnen het parkeerbeleid.

Beantwoording punt 3
Het pension van appellant is gevestigd aan de Zuidhaven 19a. De afstand van dit pension tot aan de parkeerlocatie aan de Kasteeltuin bedraagt circa 450 m. en dus niet de door appellant aangegeven 600 m tot 700 m. Een pension wordt gezien als een functie waarop de loopafstanden voor lang parkeren van toepassing zijn, te weten 500 m. Hier kan dus aan voldaan worden en derhalve wordt nog steeds voldaan aan het 'Parkeerbeleidsplan 2010-2013'. Daarnaast zijn er langs de haven nog steeds parkeerplaatsen beschikbaar die het mogelijk maken om dichtbij het pension de bagage uit te laden en later de auto eventueel te verplaatsen. Voor de gemeente is er dan ook geen aanleiding om voor appellant de inrichtingsplannen aan te passen of een bijzondere (parkeer)voorziening te treffen.

Beantwoording punt 4
Voor de betreffende functies waar appellant op doelt (kerk, theater, rouwcentrum) geldt een maximale loopafstand van 300 m tot aan een parkeerplaats. Op basis van deze afstanden zijn er voldoende parkeerplaatsen beschikbaar en daarmee wordt voldaan aan het Parkeerbeleidsplan.

Beantwoording punt 5
Er is geen directe link te leggen tussen een eventuele afname van het aantal bezoekers aan het pension en de verplaatsing van de parkeerplaatsen van de haven naar de locatie Kasteeltuin. Daarbij is dit geen ruimtelijk argument waarmee ter discussie kan worden gesteld of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

Zoals reeds gesteld blijven er nog parkeerplaatsen beschikbaar langs de haven en voldoet de loopafstand naar een van de alternatieve parkeerplaatsen op de locatie Kasteeltuin naar het betreffende pension aan het gemeentelijke parkeerbeleid.

Conclusie
De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

De heer Kegge (Waterwilg 5, Zevenbergen)
Deze zienswijze is ontvangen op 7 oktober 2015 en is daarmee ontvankelijk.

Door appellant wordt gesteld dat bij de terugkeer van het water in de haven van Zevenbergen geen sprake is van een kwaliteitsimpuls, maar juist van het verder afbreken van het centrum. Appellant is derhalve tegen onderhavig bestemmingsplan waarbij wordt gesteld dat het terugbrengen van het water een noodzakelijk kwaad is en geen bijdrage levert aan de gewenste kwaliteitsimpuls.

Appellant doet een aantal tekstvoorstellen voor de plantoelichting welke voor een reëler beeld zorgen in de toelichting van het bestemmingsplan over de gevolgen van het terugbrengen van het water in het centrum van Zevenbergen. Deze tekstvoorstellen zijn terug te vinden in de zienswijze van appellant welke als bijlage bij deze nota is gevoegd.

Appellant wenst dat de plannen voor het terugbrengen van het water alsnog teruggedraaid worden en anders in ieder geval de door appellant gedane tekstvoorstellen verwerkt worden in de toelichting.

Beantwoording gemeente
Tegen het verzoek van appellant om af te zien van het terugbrengen van water in het centrum van Zevenbergen reageert de gemeente afwijzend. De besluitvorming hiervoor heeft reeds plaatsgevonden de raadsvergadering 12 december 2013. De gemeente zal wel enkele van de tekstvoorstellen doorvoeren in de toelichting. Zie groene markeringen in de betreffende zienswijze.

Conclusie
De zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van de toelichting van het bestemmingsplan.

De heer Stoop (Doctor Arienslaan 59, Zevenbergen)
Deze zienswijze is ontvangen op 14 oktober 2015 en is daarmee ontvankelijk.

Appellant voorziet in zijn zienswijze in een uitvoerige analyse van de ontwikkelingen rond de herinrichting van Haven en Markt en geeft tevens daarbij enkele voorstellen hoe de inrichting van het haventracé en het centrum van Zevenbergen als geheel, beter kan dan nu is voorgesteld door de gemeente en is opgenomen in het Masterplan Centrum Zevenbergen.

Beantwoording gemeente
De gemeente gaat inhoudelijk niet in op de zienswijze van appellant aangezien deze enkel ingaat op de inrichting en uitwerking van de uiteindelijke inrichting van de nieuwe haven en de Markt van Zevenbergen. Onderhavig bestemmingsplan voorziet echter niet in een concrete uitwerking van de inrichting van het haventracé en de Markt, maar heeft enkel het doel om de juridische basis te verkrijgen om het gebruik voor water toe te kunnen staan in de ter plaatse van het haventracé geldende bestemming ‘Verkeer en Verblijfsgebied’.

In juni 2011 heeft de gemeenteraad het Masterplan Centrum Zevenbergen vastgesteld waarin de verschillende scenario’s over de invulling van de haven en de Markt omschreven zijn. Op 12 december 2013 heeft de gemeenteraad ingestemd met het plan om het water terug te brengen in het centrum van Zevenbergen. Een concrete verdere uitwerking moet nog plaatsvinden en vormt dan ook een apart proces waarin ook ruimte is voor burgerparticipatie. Dit proces is begin 2015 gestart waarbij met verschillende werkgroepen, met daarin bewoners, winkeliers, horeca, organisaties voor evenementen en overige belanghebbenden, gewerkt wordt aan een interactief inrichtingsplan voor de haven en de Markt.

Appellant pleit ervoor ter hoogte van het Haveneind het plangebied te verruimen en het wegbestemmen en daadwerkelijk slopen van de bebouwing ter plaatse. Maatschappelijk gezien wordt dit ongewenst geacht en bovendien is dit niet noodzakelijk voor het realiseren van de beoogde zoetwatervoorziening.

Appellant pleit ervoor ter hoogte van de aansluiting Molenstraat/Markt de bestaande openbare ruimte te bestemmen voor bebouwing. In het kader van de centrumontwikkeling Zevenbergen wordt inderdaad gedacht aan een vastgoedontwikkeling op deze locatie. Besluitvorming daarover heeft echter nog niet plaatsgevonden. Bij eventuele doorgang van deze ontwikkeling zal hiervoor een separaat bestemmingsplan worden opgesteld en in procedure worden gebracht. In onderhavig bestemmingsplan wordt de huidige bestemming in stand gelaten.

Conclusie
De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

III Ambtshalve aanpassingen

In de Toelichting, behorende bij het bestemmingsplan Haven-Markt, is alsnog een paragraaf opgenomen m.b.t. het aspect verkeer en parkeren. Paragraaf 2.5 van de toelichting gaat hier op in. Het actuele gemeentelijk parkeerbeleid wordt in hoofdstuk 4 toegevoegd als vigerend beleid.

In de Toelichting, hoofdstuk Maatschappelijke haalbaarheid, wordt nog nader ingaan op de gesloten Samenwerkingsovereenkomst met het Rijk, de provincies Noord-Brabant en Zeeland en het waterschap Brabantse Delta en het interactief overleg in de werkateliers. Tevens wordt het hoofdstuk Economische uitvoerbaarheid op een aantal punten aangevuld/aangescherpt.

Volledige ingekomen overlegreactie Waterschap Brabantse Delta

2

Waterschap Brabantse Delta

Gemeente Moerdijk
De heer A. van Dongen
Postbus 4
4760 AA ZEVENBERGEN

Moerdijk
- 8 OKT. 2015
Nr:

Uw e-mail van	:	25 augustus 2015
Uw kenmerk	:	
Ons kenmerk	:	*15UT009868*
Barcode	:	
Behandeld door	:	de heer J. Klaassen
Doorkiesnummer	:	076 564 14 54
Datum	:	7 oktober 2015
Verzenddatum	:	- 7 OKT. 2015

Onderwerp: wateradvies ontwerp bestemmingsplan Haven-Markt te Zevenbergen

Geachte heer Van Dongen,

Op 25 augustus 2015 heeft u ontwerp bestemmingsplan Haven-Markt te Zevenbergen toegestuurd met het verzoek om conform de watertoets een advies uit te brengen zoals bedoeld in artikel 3.1.1 lid 1 van het Besluit ruimtelijke ordening. Naar aanleiding van ontwerp bestemmingsplan hebben wij de volgende op- en aanmerkingen.

Toelichting

Zoals u heeft aangegeven wordt in het kader van het bestemmingsplan uitvoerig overleg gepleegd tussen de gemeente Moerdijk, waterschap Brabantse Delta, de provincies Zeeland en Noord-Brabant en het Rijk (ministerie van Infrastructuur en Milieu). Voor de plannen zal ook een projectplan procedure doorlopen moeten worden. De beslissing voor een aantal uitvoeringsaspecten zal door het waterschap in deze procedure worden genomen.

Planregels en verbeelding

Aangezien de plannen in dit stadium nog niet in detail zijn uitgewerkt, is er voor gekozen het bestemmingsplan algemeen te houden. Het waterschap is in het algemeen voorstander van een bestemmingsplan waarbij toekomstig oppervlaktewater in de verbeelding wordt bestemd als "water". De keuze voor een meer algemene invulling met meer ontwerpvrijheid, waarbij oppervlaktewater binnen een groter gebied tot de mogelijkheden behoord, is echter ook een werkbare oplossing.

In het bestemmingsplan wordt uitgegaan van een ontwerpvariant waarbij de ligging van de huidige (zonering) waterkeringen niet wijzigt. Dit komt overeen met de voorkeursvariant waarbij de haven aan weerszijde van het centrum kan worden afgesloten in hoogwatersituaties. De keuze voor de voorkeursvariant wordt meengenomen in de beschrijving van genoemde projectplanprocedure. Voor de aanduiding van de persleiding vanaf Langeweg naar Zevenbergen geldt nagenoeg hetzelfde. Indien er bij de verdere invulling van de plannen toch voor wordt gekozen om de ligging van de persleiding te wijzigen, dan zou hier mogelijk een tegenstrijdigheid ontstaan.

Overige opmerkingen

Wij wijzen u erop dat voor werkzaamheden op en of in de nabijheid van oppervlaktewaterlichamen en waterkeringen en voor het onttrekken en of retourneren van grondwater op basis van de Keur een melding of vergunning benodigd kan zijn. Ook bij het lozen op het oppervlaktewater bij een uitbreiding of het afkoppelen van verhard oppervlak kan dit het geval zijn. Hierover kunt u contact op nemen met onze afdeling vergunningen via telefoonnummer 076 564 13 45.

Waterschap Brabantse Delta
Postbus 5520, 4801 DZ Breda T 076 564 10 00 F 076 564 10 11
E info@brabantsedelta.nl I www.brabantsedelta.nl K.v.K.nr: 51 181 584
IBAN NL88 NWAB 0636 7592 02 BIC NWABNL2GXXX BTW.nr: N1812566762801

Op basis van het ontwerp bestemmingsplan geven wij onder voorbehoud een positief wateradvies. Wij gaan er vanuit dat de plannen verder worden uitgewerkt in overleg met het waterschap.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd. Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met de heer Klaassen van het waterschap via telefoonnummer 076 564 14 54.

Hoogachtend,
Namens het dagelijks bestuur
Hoofd afdeling vergunningen

ir. A.H.J. Bouten

Volledige ingekomen zienswijzen

Moerdijk
Afd.
21 SEP. 2015
Nr:

achmea rechtsbijstand

Stichting Achmea Rechtsbijstand
Postbus 4116
7320 AC Apeldoorn

Dr. Hub van Doorneweg 195
Tilburg

Telefoon 088 462 3700
Fax 088 462 2799
klantenservice@achmearechtsbijstand.nl
www.achmearechtsbijstand.nl

AANTEKENEN R211123936
Aan de raad van de gemeente Moerdijk
Postbus 4
4760 AA ZEVENBERGEN

Datum	*Ons zaaknummer*	*Behandeld door*
21 september 2015	R211123936	Mevr. mr. M.H.C. Peters
Onderwerp	*Uw kenmerk*	Afwezig op woensdag en vrijdag
Zienswijze bestemmingsplan		

Geachte raadsleden,

Momenteel ligt het ontwerpbestemmingsplan "Haven-Markt" in Zevenbergen voor iedereen ter inzage. Dit ontwerp is opgesteld om het heropenen van de haven door Zevenbergen mogelijk te maken. De heer Bulsing van Pension Zevenbergen, Zuidhaven 29 A, 4761 CR in Zevenbergen is het hier niet mee eens. Zijn zienswijze licht ik toe in deze brief.

Feitelijke situatie
De heer Bulsing (verder: cliënt) is eigenaar van Pension Zevenbergen. Hij beschikt over 11 kamers en een appartement. Direct tegenover het pension is nu een parkeerterrein met ongeveer 100 plaatsen. Zijn gasten hebben daardoor nooit parkeerproblemen. Dit wordt anders als de haven wordt heropend en de parkeergelegenheid daar verdwijnt. De belangen van cliënt worden daardoor rechtstreeks geraakt door dit bestemmingsplan.

Zienswijze
Cliënt heeft bezwaar tegen het wegvallen van parkeergelegenheid voor zijn pension. De geboden alternatieven liggen veel te ver weg en vormen geen redelijk alternatief. Door het wegvallen van de parkeerplaatsen vreest cliënt dat hij klanten gaat verliezen aan pensions in nabijgelegen kernen waar gasten wel direct voor de deur kunnen parkeren. Daarnaast vreest cliënt klachten van buurtbewoners over het parkeergedrag van zijn gasten omdat de ervaring leert dat mensen toch zo dicht mogelijk in de buurt van hun bestemming willen parkeren. Cliënt is van oordeel dat bij het ontwikkelen van het plan onvoldoende rekening is gehouden met zijn belangen als ondernemer. Daarnaast vindt cliënt het plan strijdig met het parkeerbeleid waarin staat dat de ruimtelijke kwaliteit juist wordt verbeterd door concentratie van parkeervoorzieningen bij voorzieningen en winkels. Graag licht ik dit nog nader toe.

0388 042008

Vervolg op de brief van	*Bestemd voor*	*Bladnummer*
21 september 2015		2

Cliënt beschikt over 11 kamers en een appartement. Gemiddeld nemen zijn gasten ongeveer 10-15 parkeerplaatsen in beslag. Zoals gezegd liggen er op dit moment direct voor het pension van cliënt ongeveer 100 parkeerplaatsen. Dit maakt dat zijn gasten vrij makkelijk hun auto kwijt kunnen en niet ver hoeven sjouwen met bagage. Dit is, ondermeer, wat het pension aantrekkelijk maakt.

Wanneer de haven wordt heropend verdwijnen de parkeerplaatsen voor de deur. De paar parkeerplaatsen die overblijven langs de vaart worden voor bewoners en kortparkeerders. Dit betekent dat de gasten van cliënt niet langer vlak voor zijn pension kunnen parkeren. De alternatieve parkeergelegenheden waarnaar in het plan wordt verwezen liggen allemaal op behoorlijke afstand van het pension:

- Nieuw aan te leggen parkeerterrein Kasteeltuin: 600-700 meter
- Gemeentehuis: 750 meter
- Sporthal de Borgh: 800 meter
- NS station: 750 meter

Dit zijn behoorlijke afstanden. Hierbij wordt ook nog aangetekend dat de laatste drie parkeergelegenheden bestaande parkeerplaatsen zijn. In het plan wordt ten onrechte niet ingegaan op de huidige bezettingsgraad van die plaatsen. Onduidelijk is daarom of de genoemde plaatsen wel beschikbaar zijn. Het is cliënt in elk geval bekend dat de meeste plaatsen nu al een hoge bezettingsgraad hebben. Hiernaar is ten onrechte geen onderzoek gedaan.

Als het plan doorgaat vreest cliënt dat zijn gasten voor een ander pension zullen kiezen waar dichterbij kan worden geparkeerd. Hij denkt hierbij aan het pension Moerdijk (Grintweg 1 te Moerdijk), Pension Niervaert (Voorstraat 26a te Klundert) en pension Tolhuys (Zevenbergsepoort 43 te Klundert).

Mochten gasten toch voor zijn pension kiezen dat vreest hij dat mensen toch dichterbij gaan proberen te parkeren (Kerkstraat, Kon. Wilhelminastraat, parkeerterrein van het verzorgingshuis de Westhoek aan de prins Bernardstraat) waardoor deze buurten meer overlast zullen krijgen.

In deze omgeving bevindingen zich nog meer voorzieningen die een grote druk op de parkeersituatie leggen. Denk hierbij aan gasten van het theater aan de Kerkstraat die thans op de de zuidhaven parkeren. Verder is er nog een kerk en een rouwcentrum die op bepaalde momenten veel auto's aantrekken. Ook die bezoekers zullen in de situatie zoals die nu wordt voorgelegd veel te ver moeten lopen.

Verzoek

Gelet op het bovenstaande is cliënt van oordeel dat er meer parkeergelegenheid moet blijven.

Namens cliënt vraag ik u het ontwerpbestemmingsplan niet vast te stellen of het plan aan te passen tegemoetkomend aan deze zienswijze.

From:	"Andre Kegge" <andrekegge@online.nl>
To:	postmaster@moerdijk.nl
Date:	7-10-2015 9:58:49
Subject:	Zienswijze ontwerpbestemmingsplan Haven-Markt
Attachments:	Indienen Zienswijze ontwerp bestemmingsplan Haven Zevenbergen.docx

Ik verzoek u bijgevoegde Zienswijze aan het college van B@W ter hand te stellen.

--
A. Kegge
Waterwilg 5
4761 WN Zevenbergen
tel.: 0168-330377
mobiel: 06-29494881

A. Kegge

Waterwilg 5
4761 WN Zevenbergen

Telefoon: (0168) 330377
Mobiel:06-29494881
E-mail: andrekegge@online.nl
Banknr.:NL48INGB0002964543

Aan
Het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Moerdijk
Pastoor van Kessellaan 15
4761 BJ Zevenbergen

Betreft:
Ontwerpbestemmingsplan "Haven - Markt in Zevenbergen".

Zevenbergen, 7 oktober 2015

Geacht College,

Hierbij maak ik van de mogelijkheid gebruik om mijn zienswijze in te dienen ten aanzien van bovengenoemd ontwerpbestemmingsplan. Al eerder heb ik u in kennis gesteld van mijn bezwaren ten aanzien van de voorgenomen plannen om het water terug te brengen in de Haven van Zevenbergen (zie mijn brief van 17 juli 2015). Weliswaar heb ik, na een zeer plezierig gesprek met uw projectcoördinator, de heer Frijters, er vertrouwen in dat de gemeente voldoende maatregelen zal nemen om de overlast zo veel mogelijk te beperken, maar het terugbrengen van het water blijft mijns inziens een onzalig plan. Zoals ik in mijn brief van 17 juli al heb aangegeven, wordt de kwaliteit van een buitenruimteobject voor een belangrijk deel bepaald door de verhouding van lengte, breedte en hoogte van de omliggende wanden van het buitenruimteobject, alsmede door de kwaliteit van de omliggende wanden. De inrichting op maaiveld is van secundair belang en de aanwezigheid van een smalle bak met water voegt zeker geen kwaliteit toe. Overigens is ook de maatvoering van een waterpartij van belang, althans wanneer het een kwaliteitsimpuls moet betekenen. In de voorgestelde plannen is de breedte van de waterpartij te smal, de kades veel te hoog en zal het toch al niet erg zichtbare water ook nog eens aan het oog onttrokken worden door geparkeerde auto's. Terecht werd in de Moerdijks bode cynisch gesproken over een ravijntje met water. Bovendien loopt het water van niks naar nergens en zal er op het water weinig te zien zijn (hoewel de artist impressions anders willen laten geloven)

Ik heb er begrip voor, dat er een zoetwatertransport noodzakelijk is voor de agrariërs in West Brabant en Zeeland. Ik begrijp, dat de door mij aangedragen alternatieven al in een eerder stadium zijn bekeken en dat om financiële en/of technische gronden toch is gekozen voor een transportleiding door het centrum van Zevenbergen. Wat mij betreft is het onverteerbaar, dat nu de lasten van een dergelijke verbinding worden neergelegd bij de bewoners van Zevenbergen en in het bijzonder bij bewoners en ondernemers van het centrum en dat de lusten voor 100% ten goede komen aan de agrariërs. Immers, zoals ik in de vorige alinea al aangaf (en ook in mijn brief van 17 juli jl.) is er geen sprake van een verbetering van de kwaliteit, wel van erg veel overlast (ondanks te treffen maatregelen) tijdens de werkzaamheden en blijvende schade in de toekomst.

De tekst die u gebruikt in de Aanleiding bij het ontwerpbestemmingsplan, alsmede de teksten in hoofdstuk 2.2 en 2.4 kan ik dan ook niet goed plaatsen. Immers, er is geen sprake van een kwaliteitsimpuls, maar juist van het verder afbreken van het centrum. Mijns inziens zou het passend zijn om de bijbehorende teksten in het ontwerp-bestemmingsplan aan te passen en wel zodanig, dat blijkt, dat het terugbrengen van het water een noodzakelijk kwaad is en geen bijdrage levert aan de gewenste kwaliteitsimpuls. De thans voorliggende teksten doen de waarheid geweld aan. In de bijlage doe ik drie tekstsuggesties.

Mijn voorstel is ook om de ten aanzien van de Haven de tekst van het vigerende bestemmingsplan te handhaven: 'Verkeer - Verblijf'. Daarnaast stel ik u voor om in het definitieve bestemmingsplan ook een hoofdstuk op te nemen over de kwaliteitsimpulsen die er wel toe doen. Ik noem dan onder meer:

- Het aanzien van de gevels (stringentere regels v.w.b. kleuren en bouwkundige aanpassingen aan de gevels);
- Afspraken met winkeliers over aangepaste belettering, reclameborden en etalages (aangepast kleurgebruik, aangepaste maatvoering en uniformere reclameborden aan de gevel, beperkte reclame-uitingen, etalages als etalage inrichten en niet als extra opslagruimte);
- Uitstallingen beperken tot een uitstalzone van 50 cm, in ieder geval niet meer dan 100 cm uit de gevel;
- Geen (mobiele) reclameborden toestaan op de openbare weg en in de uitstalllingszone;
- Afspraken maken met horecaondernemers over terrasmeubilair (kwaliteit en kwantiteit);
- Stringente handhaving.

Ik hoop, dat de gemeenteraad alsnog tot inkeer zal komen voor wat betreft het terugbrengen van het water en zo dit niet gebeurt, in ieder geval de teksten van het ontwerpbestemmingsplan zal laten aanpassen/aanvullen.

Met vriendelijke groet,

André Kegge

Bijlage bij brief inzake Zienswijze Ontwerpbestemmingsplan "Haven - Markt in Zevenbergen". d.d.7 oktober 2015

Als aanleiding voor het herzien van het vigerende bestemmingsplan wordt door u de volgende reden gegeven:

AANLEIDING EN DOEL

De gemeente Moerdijk is voornemens om het centrum van Zevenbergen een kwaliteitsimpuls te geven door het haventracé, dat in het verleden is gedempt, opnieuw te openen en te voorzien van water. Door dit te combineren met een totale herstructurering van het openbare gebied rondom het tracé en de Markt, waarbij onder meer horeca en terrassen langs het water toegestaan worden, wordt de levendigheid van centrum vergroot.

Tekst voorstel:

De gemeente Moerdijk is voornemens om het centrum van Zevenbergen een kwaliteitsimpuls te geven. **De noodzakelijke zoetwaterverbinding voor de landbouwers in West Brabant en Zeeland wordt ter hoogte van het haventracé een half open verbinding.** Door dit te combineren met een totale herstructurering van het openbare gebied rondom het tracé en de Markt, waarbij onder meer horeca en terrassen langs het water toegestaan worden, wordt de levendigheid van centrum vergroot.

In hoofdstuk 2.2 staat de volgende tekst

2.2 HET PLANGEBIED

De haven

De voormalige haven vormde ooit een doorgaande waterlijn dwars door kleinschalige woonpanden en pakhuizen. Met een lange zichtlijn, waardoor een innige relatie ontstond tussen stad en water/landschap. De haven was de ruggengraat van Zevenbergen en de beeldbepaler van het centrum. De haven vormde eeuwenlang het hart van de stad, tot deze in de jaren 70 van de vorige eeuw werd gedempt. De haven vormt op dit moment nog steeds het hart van de stad, de belangrijkste winkelstraat en de locatie van de weekmarkt.

Naast dat een groot deel van de openbare ruimte in gebruik is ten behoeve van verkeersruimte (al dan niet voor langzaam verkeer) is het middengebied van het plangebied van gevel tot gevel verhard en deze wordt gedeeltelijk als parkeerruimte gebruikt en gedeeltelijk als marktruimte. In beide gevallen is er geen aangename verblijfsruimte ontstaan. Het profiel is breed en stenig en de ruimte tussen de gevels is groot. De inrichting van de openbare ruimte is op sommige plaatsen enigszins gedateerd. Er is in deze centrale openbare ruimte van Zevenbergen sterk de behoefte aan een kwaliteitsimpuls om de verblijfskwaliteit en uitstraling van het centrum te verbeteren. Een belangrijk deel van de winkels ligt immers langs deze ruimte en de haven vormt, in ieder geval aan de zuidwestzijde, de hoofdentree van het centrum. Overigens is naast het water ook de continuïteit van deze lange lijn verdwenen. Door de realisatie van het paviljoen ter hoogte van de Markt bestaat de voormalige haven nu uit twee separate openbare ruimten.

Ook aan de zuidwestzijde van de haven is nieuwbouw verrezen waarbij de rooilijn naar voren is geplaatst en de ruimte als het ware wordt 'geknepen. Ter plaatse van het Haveneind is midden op de voormalige loop van de haven een appartementengebouw geplaatst, die de haven een harde beëindiging geeft; de naam 'Haveneind' is in die zin zeer toepasselijk. Aan de noordoostzijde loopt de haven ruimtelijk gezien nog over in Roode Vaart, maar wordt deze doorsneden door de drukke De Langeweg. Aan de zuidzijde is de ruimtelijke relatie tussen Roode Vaart en haven op het moment volledig verdwenen.

Tekstvoorstel

De haven

De voormalige haven vormde ooit een doorgaande waterlijn dwars door kleinschalige woonpanden en pakhuizen. Met een lange zichtlijn, waardoor **destijds** een innige relatie ontstond tussen stad en water/landschap. De haven was de ruggengraat van Zevenbergen en de beeldbepaler van het centrum. De haven vormde eeuwenlang het hart van de stad, tot deze in de jaren 70 van de vorige eeuw werd gedempt. De haven vormt op dit moment nog steeds het hart van de stad, de belangrijkste winkelstraat en de locatie van de weekmarkt.

Naast dat een groot deel van de openbare ruimte in gebruik is ten behoeve van verkeersruimte (al dan niet voor langzaam verkeer) is het middengebied van het plangebied van gevel tot gevel verhard en deze wordt gedeeltelijk als parkeerruimte gebruikt en gedeeltelijk als marktruimte. In beide gevallen is er geen aangename verblijfsruimte ontstaan. Het profiel is breed en stenig en de ruimte tussen de gevels is groot. De inrichting van de

openbare ruimte is op sommige plaatsen enigszins gedateerd. Er is in deze centrale openbare ruimte van Zevenbergen sterk de behoefte aan een kwaliteitsimpuls om de verblijfskwaliteit en uitstraling van het centrum te verbeteren. Een belangrijk deel van de winkels ligt immers langs deze ruimte en de haven vormt, in ieder geval aan de zuidwestzijde, de hoofdentree van het centrum. Overigens is naast het water ook de continuïteit van deze lange lijn verdwenen. **Een continuïteit die ook al eerder verloren is gegaan door ontwikkelingen ten zuidwesten en ten noorden van het centrum.** Door de realisatie van het paviljoen ter hoogte van de Markt bestaat de voormalige haven nu uit twee separate openbare ruimten, **waardoor de monotonie van de te lange, stenige ruimte nog enigszins wordt doorbroken.**
Ook aan de zuidwestzijde van de haven is nieuwbouw verrezen waarbij de rooilijn naar voren is geplaatst en de ruimte als het ware wordt 'geknepen'. Ter plaatse van het Haveneind is midden op de voormalige loop van de haven een appartementengebouw geplaatst, die de haven een harde beëindiging geeft; de naam 'Haveneind' is in die zin zeer toepasselijk. Aan de noordoostzijde loopt de haven ruimtelijk gezien nog over in Roode Vaart, maar wordt deze doorsneden door de drukke De Langeweg. **De voormalige suikerfabriek en de bedrijven aan de andere zijde van de Roode Vaart hadden begin 20e eeuw de innige relatie tussen stad en landschap al verstoord.** Aan de zuidzijde is de ruimtelijke relatie tussen Roode Vaart en haven volledig **en definitief** verdwenen.

In hoofdstuk 2.4 staat de volgende tekst:

2.4 DE KEUZE VOOR OPNIEUW EEN BLAUWE LOPER EN EEN NIEUWE INVULLING VAN DE MARKT

De haven

In het Masterplan voor het centrum van Zevenbergen (zie ook paragraaf 4.3) zijn vijf verschillende scenario's omschreven welke tot een verbetering van het centrum van Zevenbergen kunnen leiden. Het terug brengen van het water in de haven is één van deze scenario's. Kijkend naar een kwaliteitsverbetering voor op de lange termijn is op basis van kwaliteit gekozen voor dit scenario.
Met het herstellen van de zoetwaterverbinding wordt de oude haven door het centrum in ere hersteld. Nieuwe kades, geïnspireerd op de historie met kleine verspringingen in de kademuur ter hoogte van bruggen en trappen, zullen worden aangelegd. Markante bruggen als ontmoetingsplek, met zicht over het water en zicht op het verleden. Het water wordt maximaal zichtbaar gemaakt en incidenteel ook bereikbaar. De bestrating straalt rust uit. Er kan in beperkte mate geparkeerd worden langs het water tussen de bomen. De verschillende verkeersstromen delen de ruimte, waarbij Delftse stoepen zorgen voor een goede en eenduidige aansluiting op de woningen en winkels.
De nieuwe haven zal alleen voor kleine bootjes bereikbaar zijn, maar zal desalniettemin een belangrijke bijdrage leveren aan het levendig maken van de haven. In het gedeelte nabij De Langeweg kunnen de mogelijkheden worden bestudeerd om ook ruimte te bieden voor enkele grotere schepen en passanten.

Tekstvoorstel

De haven

In het Masterplan voor het centrum van Zevenbergen (zie ook paragraaf 4.3) zijn vijf verschillende scenario's omschreven welke tot een verbetering van het centrum van Zevenbergen kunnen leiden. Het terug brengen van het water in de haven is één van deze scenario's. **Gelet op de mogelijkheid om de door de provincie Noord Brabant en het Waterschap gewenste zoetwaterverbinding te combineren met de kwaliteitsverbetering van het centrum, is** gekozen voor dit scenario.
Met het herstellen van de zoetwaterverbinding wordt de oude haven door het centrum **min of meer** in ere hersteld. Nieuwe kades, geïnspireerd op de historie met kleine verspringingen in de kademuur ter hoogte van bruggen en trappen, zullen worden aangelegd. Markante bruggen als ontmoetingsplek, met zicht over het water en zicht op het verleden.
Het water wordt zichtbaar gemaakt en incidenteel ook bereikbaar. De bestrating straalt rust uit. Er kan in beperkte mate geparkeerd worden langs het water tussen de bomen**, al gaat dat dan wel ten koste van de zichtbaarheid van het water.** De verschillende verkeersstromen delen de ruimte, waarbij Delftse stoepen zorgen voor een goede en eenduidige aansluiting op de woningen en winkels.

In het gedeelte nabij De Langeweg kunnen de mogelijkheden worden bestudeerd om ook ruimte te bieden voor enkele grotere schepen en passanten.

Vervolg op de brief van	*Bestemd voor*	*Bladnummer*
21 september 2015		3

Hebt u nog vragen?
Belt u dan gerust. U kunt mij bereiken via onze Klantenservice op telefoonnummer 088 462 3700. Mailen kan natuurlijk ook: klantenservice@achmearechtsbijstand.nl. Ik wil u vragen altijd ons zaaknummer R211123936 te vermelden.

Met vriendelijke groet,

Mevr. mr. M.P.C. Peters
jurist

A.J. Stoop
Doctor Arienslaan 59
4761 EJ Zevenbergen,

MOERDIJK
Afd.
14 OKT. 2015
Nr:

12 oktober 2015

14

Aan: de gemeenteraad van Moerdijk

Betreft: ZIENSWIJZE ontwerpbestemmingsplan HAVEN-MARKT

Geachte leden van de gemeenteraad,

Hierbij breng ik mijn zienswijze in tegen het ontwerpbestemmingsplan "Haven-Markt". Deze zienswijze is een vervolg op het stuk dat ik afgelopen 31 augustus per e-mail toezond aan centrumontwikkelingzevenbergen.nl. Met dit stuk, onder de titel "Zo kan het allemaal ook", gaf ik gehoor aan de oproep die de gemeente afgelopen juli aan de burgers deed om een inspraakreactie te geven. Overigens ontving ik van de gemeente nooit enige respons op mijn inspraakreactie; wel werd nog binnen twee dagen na het sluiten van de inspraaktermijn het ontwerpbestemmingsplan al ter inzage gelegd.

Inleidende beschouwing

In genoemd stuk deed ik op grond van eigen analyse van de ontwikkelingen rond de herinrichting van Haven en Markt een aantal aanbevelingen om deze kwestie anders te gaan benaderen.
Omdat ik mij in principe op een professionele manier met de onderhavige materie kan bezighouden nam ik eerder niet deel aan de voor de doorsnee burger gearrangeerde voorlichtingsbijeenkomsten en werkgroepen. Mij was trouwens al opgevallen dat de voorlichtingscampagne toch vooral ook een promotiecampagne was. De informatie van het type waar ik zelf iets mee had aangekund vond ik nogal schamel. Een groot deel van het voorlichtingsmateriaal bestond dan ook uit impressies. Daarbij bleek het echter om indrukken te gaan die niet zozeer weergegeven als wel gewekt werden.

Ik heb voorts geconstateerd dat kennelijk juist die burgers, die het meest ver zijn gegaan in hun goedgelovigheid ten aanzien van die gewekte indrukken, in een voorlichtingsfilmpje ten tonele zijn gevoerd. Wat de indruk zou kunnen wekken dat vrijwel iedereen in Zevenbergen zou staan te juichen over de aangekondigde ontwikkelingen binnen het centrumgebied. Wat ik als eigen indruk echter weer kan geven is dat aanzienlijke delen van de plaatselijke bevolking de aangekondigde plannen juist met veel reserve en scepsis, en nu al een overheersend gevoel van teleurstelling, tegemoet zien.

Eigenlijk is het een open deur om te stellen dat een, bijkomende, investering van 20 miljoen euro in het centrumgebied van Zevenbergen kansen kan bieden tot een betere ontwikkeling van in eerste instantie het centrumgebied zelf en vervolgens de kern Zevenbergen als geheel.

Het is dan wel zaak om op een goede manier op de nieuw geboden aanleidingen in te spelen.

De ervaring van de vele sceptici heeft wellicht daar mee te maken dat van zo'n inspelen nog altijd bitter weinig te merken valt. Zelf ben ik deze problematiek als volgt gaan beoordelen:

Provincie, Rijk en Waterschap willen de Roode Vaart gaan gebruiken voor het transport van zoet water. In feite kan de Roode Vaart worden opgevat als een aquaduct. Het waterpeil ligt immers boven het maaiveld van het omringende land. Men is voor het transport van het water dus aangewezen op heel de Roode Vaart, dus inclusief het indertijd gedempte deel door het centrum van Zevenbergen.

De vraag wordt dan hoe het zit met de combinatie van de functies van waterloop en die van scheepvaartroute.

In de Roode Vaart tussen Zevenbergen en de Insteekhaven aan het Hollands Diep wordt het waterpeil hoger gehouden dan in het verleden het geval was. Hieruit valt wellicht op te maken dat men dit gedeelte beschikbaar wil (gaan) hebben voor de moderne binnenscheepvaart, om wat voor reden ook. Het gedeelte ten zuiden van Zevenbergen is daarentegen vooral nog geschikt voor recreatievaart. In dit gedeelte zal, behalve dan misschien bij een extreem hoge waterstand in de Mark, het waterpeil lager, en dus anders, zijn dan in het noordelijke deel.

Al met al heeft het dus totaal niet voor de hand gelegen om ten behoeve van de pleziervaart door het centrum een doorvaartroute te willen gaan creëren.
Toch bestaat de indruk dat men van gemeentewege tot het uiterste is blijven gaan om het idee van scheepvaart in het centrum overeind te houden. En als er dan toch niet meer inzit dan dat er met kleine bootjes heen en weer gevaren zou kunnen worden naar de oude suikerfabriek dan heb ik zoiets opgeblazen zien worden tot een enorme verworvenheid

Dat evengoed niemand, een enkeling met afwijkende gedragskenmerken misschien daargelaten, zich ooit geroepen gaat voelen om hier, op deze publieke locatie, wat te komen ronddobberen vormt kennelijk nog altijd geen aanleiding om de bakens wijselijk te gaan verzetten.
Dat dit alsnog gaat gebeuren lijkt mij echter wel strikt noodzakelijk en tegelijk ook dringend gewenst.
Waar het om gaat is dat het werkelijke uitgangspunt ook wordt aangehouden als richtsnoer.
Dit uitgangspunt is dat er door het centrum van Zevenbergen een waterloop moet komen waar water doorheen kan stromen van de noordelijke deel naar het zuidelijke deel van de Roode Vaart.
De daartoe aan te leggen waterloop moet dan een doorsnede krijgen die toereikend is voor de doorstroom van 10 m3 water per seconde.

Voorts is voor de waterloop, uit stedebouwkundig oogpunt, een open ligging over de volle lengte in principe de fraaiste en wellicht ook beste oplossing.

Bij dit alles moet de aanleg van de waterloop niet onnodig duur gaan worden.

De kosten hebben te maken met enerzijds de aanleg van de waterloop en anderzijds de compensatie van het verlies van voorzieningen die zich nu nog bevinden op het grondoppervlak dat op termijn zal worden ingenomen door de aan te leggen waterloop.
Zo'n compensatie zal onder meer aan de orde zijn bij het gebouw met terras van "De Entree", bij het wegdek van kruisende wegen waarin nu wellicht bruggen in moeten worden opgenomen maar ook bij de parkeerruimte die elders, maar wel in de nabijheid, zal moet worden ondergebracht.

Ter plaatse van het Haveneind staat op de vroegere bedding van de Roode Vaart nu een deel van een groot appartementengebouw.
De sloop van dit hele gebouw zou een buitenproportionele kostenpost betekenen. Ik neem aan dat dit in belangrijke mate heeft bijgedragen in de keuze voor slechts een gedeeltelijk open waterloop.
Het is echter wel zo dat hier met slechts een kleine verschuiving ten opzichte van de oorspronkelijke loop van de Roode Vaart de ruimte ten behoeve van de nieuwe waterloop kan worden vrijgemaakt door sloop van het blokje van drie woningen pal ernaast. De kosten die dit met zich meebrengt lijken mij te overzien, vooral wanneer ze worden afgewogen tegen de meerwaarde van deze oplossing.

Op grond van welke berekeningen het genoemde bedrag van 20 miljoen euro overeen werd gekomen weet ik niet. Mij is ook niet duidelijk of de gemeente dit bedrag te besteden krijgt of dat de externe partijen zelf de aannemers gaan uitbetalen, na ook zelf de aanbesteding te hebben uitgeschreven.
Mijns inziens hoort de bepaling van dit bedrag echter wel gebaseerd te zijn op een oplossing met louter een waterloop die over de volle lengte in de open lucht door het centrum stroomt.

Mij is zeer duidelijk gebleken dat het concept van zo'n waterloop door het centrum tot veel betere ontwikkelingsmogelijkheden c.q. "kansen" leidt dan het concept waarbij zo'n waterloop vooral ook nog moet gaan dienen als voorziening voor eventuele scheepvaart.

Daar komt dan nog bij dat hoe smaller men de waterloop kan houden, hoe interessanter zoiets het centrumgebied kan maken. Ten eerste omdat daarmee optimaal zichtbaar wordt gemaakt hoeveel water er door het centrum stroomt. Bovenop dit informatieve aspect komt dan nog de fascinerende werking die snelstromend water op mensen kan hebben, temeer als ze die vanaf korte afstand kunnen gewaarworden. Zelf denk ik hierbij aan een breedte van de waterloop van ongeveer 4 meter. Bij een diepte van ongeveer 1 meter zal dit voor elke kubieke meter water die per seconde passeert 1 km/u aan snelheid betekenen. De stroomsnelheid zou dan uiteen kunnen lopen van 3,5 km/u (de snelheid van een wandelaar) tot 10 km/u (de snelheid van een jogger) bij het maximale debiet.
Een waterloop waarvan de breedte wordt teruggebracht tot amper 4 meter breed legt ook een kleiner beslag op de beschikbare ruimte. Het voordeel daarvan is dat er aan de Noord- en Zuidhaven aanzienlijk meer grondoppervlak beschikbaar zal zijn voor andere functies zoals parkeervoorziening, wandelroute, verblijfsruimte etc.

Het aspect van de waterkering

Een aspect dat ik zelf nog niet ben tegengekomen in enig gemeentelijk stuk, als bijvoorbeeld het Masterplan, is het gegeven dat in het noordelijke deel van de Roode Vaart het water hoger staat dan in het zuidelijke, in de Mark uitmondende, deel, en dat dit ook zo zal blijven. Niettemin is dit aspect belangrijk doordat het de noodzaak van een waterkering met zich meebrengt. Te denken valt daarbij aan de meest eenvoudige oplossing: die van een dam waar het door de noordelijke Roode Vaart aangevoerde water overheen kan stromen. Daarbij mag de bovenzijde van de dam niet al te veel komen te liggen beneden het in het noordelijk deel van de Roode Vaart aan te houden waterpeil.
Zelf schat ik het wenselijke hoogteverschil in op circa 10 centimeter.
Om dan per seconde 10 kubieke meter water over deze dam te kunnen laten stromen zal deze behoorlijk breed moeten zijn. Te denken valt aan een de orde van grootte van 20 meter. Daarbij lijkt de dam mij zonder bezwaar ook in een gebogen, geknikte of schuine lijn te mogen worden aangelegd.

Tot dusverre was kennelijk steeds het uitgangspunt dat de waterkering in de buurt van de Kristallaan aangelegd ging worden. Met het situeren van de waterkering nabij de

Steelandstraat en Stoofstraat zou immers elke mogelijkheid komen te vervallen dat zelfs de kleinste bootjes daar nog langs kunnen varen.

Toch geeft het ontwerpbestemmingsplan de mogelijkheid aan van een waterkering op deze plaats. Ik neem aan dat dit verband houdt met de optie om het ondergrondse gedeelte van de waterloop te gaan aanleggen in de vorm van een geboorde tunnel.

Voor mij is het evident beter om de waterkering aan te gaan leggen ter hoogte van de Stoofstraat, en daarbij in de open lucht, dan ter hoogte van de Kristallaan waar dat ook nog eens ondergronds plaats gaat vinden. Het gegeven van een brede dam waar overal het water overheen stroomt kan zo'n uniek schouwspel bieden dat het toch wel heel bizar zou zijn om dat onder de grond te gaan stoppen. Zonder een waterkering nabij de Stoofstraat was het al onwaarschijnlijk dat er op dat punt een noemenswaardig aantal bootjes voorbij zou gaan komen. Dat zoiets technisch zelfs totaal onmogelijk wordt bij een waterkering juist al op deze plaats gaat dan eigenlijk ook nauwelijks iets uitmaken.

Als de gemeente zich in het verleden sterk heeft gemaakt voor een oplossing met over de volle lengte van het centrum een open ligging van de waterloop, dan heb ik dat helaas gemist. Tot nu toe ligt er een plan voor met een open liggen ligging over ongeveer tweederde van de lengte. Stedebouwkundig gezien is dit een zeer zwakke oplossing. Niet alleen betekent het een armoedige oplossing zonder enige allure, de zwakte houdt ook in dat de oplossing vatbaar is nog voor nog verdere afbrokkeling.

Als er genoegen kan worden genomen met een ondergrondse ligging over 250 à 300 meter, waarom zoiets dan ook niet over een lengte van circa 400 meter?

Het lijkt dus zeer wel mogelijk dat de waterloop al vanaf de Brugstraat ondergronds gaat.

Hoe dan ook zal er een oplossing moeten komen voor de parkeergelegenheid ten westen van dit punt bij de Brugstraat. Deze is niet alleen van belang voor de daar gevestigde winkels maar ook voor de bewoners van de daarboven gelegen appartementen. Toch is mij nog niets bekend van maatregelen ter compensatie van de parkeergelegenheid die verloren zal gaan bij terugkeer daar van het water. Als dit zo blijft zal er dus het nodige voor te zeggen kunnen zijn om hier alles maar gewoon bij het oude te gaan laten, dus om de waterloop al ter hoogte van de Brugstraat ondergronds te laten gaan.

Al dit soort zaken voeren mij tot de constatering dat het doorlopen planvormingsproces van dien aard is geweest dat er met alle geboden mogelijkheden tot stedebouwkundige verbetering c.q. stadsherstel in het gebied van Noord- en Zuidhaven eigenlijk nauwelijks iets gedaan zal blijken te zijn. Dit is een ontwikkeling die ik als totaal onnodig ervaar en dus ook buitengewoon teleurstellend vind. Vandaar dat ik in navolgend bezwaar maak tegen het ontwerpbestemmingsplan, en dit bezwaar aansluitend ook nader zal onderbouwen en verantwoorden.

Formulering van het bezwaar, in algemene zin

Uiteraard kan mijn bezwaar alleen zaken gelden die in het ontwerpbestemmingsplan op tekening zijn aangegeven. In die zin geeft dit plan bijvoorbeeld geen aanleiding om bezwaar te gaan maken tegen het nieuw te bouwen winkelcomplex in het oostelijke deel van het blok Molenstraat-Markt-Doelstraat. Geruchten doen trouwens al de ronde dat de bouw van dit complex ook helemaal niet meer doorgaat.

Mijn bezwaar geldt dan ook voornamelijk het plan voor de Haven en wat daarvan in hoofdlijnen in het ontwerpbestemmingsplan al is aangegeven.
Mijn stellige overtuiging is dat dit plan conceptueel, en daardoor al in zijn principes, niet in orde is.
Ik heb dan ook geprobeerd te achterhalen hoe dit plan in feite ontstaan moet zijn.
De ontstaansversie van het plan lijkt mij de schets te zijn geweest die staat afgebeeld in het Masterplan op pagina 72, als illustratie (wellicht) van het scenario "Blauwe Loper". Bij het opstellen en publiceren van het Masterplan was niet officieel bekend of dit scenario daadwerkelijk gevolgd zou gaan worden of juist een van de twee andere scenario's die eveneens met een planschets geïllustreerd waren.
Mij komt het heel duidelijk voor dat er niet al te veel inspanningen zijn gedaan om te komen tot de op pagina 72 afgebeelde ontwerpschets. De schets gaat uit van de meest stereotiepe oplossing waar men maar mee kon komen aanzetten. Een verantwoording daarvan, op grond van een gedegen formulering van de ontwerpopgave, is in het wel erg korte paragraafje niet opgenomen. Toch had dit mijns inziens ook in dit nog premature stadium beslist al het geval moeten zijn.
Er is dus geen probleemstelling en de problemen die duidelijk werden bij het maken van de ontwerpschets werden weggewerkt door simpelweg alle bebouwing die in de weg stond van de kaart te vegen. Een punt van overweging is kennelijk nog wel geweest of het complex waarin vroeger het politiebureau was gevestigd ook "uit de weg" moest worden geruimd. In de perspectiefschets is deze bebouwing al wel weggelaten maar in de plattegrondschets blijkt het complex alsnog te worden gespaard door de waterloop een nogal curieuze zwieper over de Kristallaan te laten maken.
Overigens valt voor de lezers van de paragraaf en ontwerpschets nergens uit op te maken of destijds de auteurs eigenlijk wel op de hoogte waren van de toch zeer bepalende waterstaatkundige condities.

Kennelijk is het bureau dat het Masterplan heeft opgesteld inmiddels niet meer bij de planvorming en – beoordeling betrokken. De destijds, kennelijk alleen maar in de gauwigheid, vervaardigde planschets voor de Blauwe Loper variant uit het Masterplan is echter wel gaan dienen als grondslag voor de verdere planvorming in het gebied Haven, ook al moet toch overduidelijk zijn geweest dat deze planschets veel te ver buiten de realiteit stond om als geheel uitvoerbaar te zijn.
Maar niettemin trad er kennelijk iets in werking dat tot de keuze heeft geleid om desondanks het geschetste plan te gaan uitvoeren, zij het "dan maar" tot aan het punt "waar het schip strandt".
Deze keuze kan ik eigenlijk alleen maar bestempelen als volstrekt onverantwoord. Een inhoudelijke verantwoording lijkt er mij de facto ook nooit geweest te zijn.
Het failliet van de op deze keuze gebaseerde benadering van het Havenproject zal nog schrijnender in beeld komen als ook nog de waterkering gesitueerd gaat worden in de buurt van de Steelandstraat.
Het zal dan gewoon geen enkele zin meer kunnen hebben om binnen het centrum nog voorzieningen aan te brengen voor zelfs maar de meest bescheiden vormen van scheepvaart.

Tegen deze gang van zaken en de gevolgen daarvan maak ik ernstig bezwaar.
Het punt lijkt mij vooral te zijn dat wat slechts een bijzaak zou mogen zijn een hoofdrol is gaan spelen.
De hoofdzaak is echter de taak die het Rijk de Provincies en het Waterschap aan de Gemeente hebben opgedragen en waar zij ook de gelden voor beschikbaar hebben gesteld: namelijk om ervoor te zorgen dat er binnen het centrum een voorziening wordt gerealiseerd ten behoeve van het transport VAN water van het noordelijke deel naar het zuidelijke deel van de Roode Vaart.
Of deze voorziening ook gaat dienen voor enig transport OVER water valt niet onder deze opgave.
Wel zou dit een doelstelling kunnen zijn die de Gemeente zelf bij het uitvoeren van de opdracht kan nastreven. Mijns inziens zijn er echter veel belangrijkere doelstellingen om na te streven, te weten het versterken van de stedebouwkundige structuur en samenhang, en voorts het herstel of de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit. Deze doelstellingen zijn temeer opportuun omdat met de demping destijds van de Haven juist die stedebouwkundige samenhang en ruimtelijke kwaliteit ernstig werden aangetast.

Wat de scheepvaart, c.q. transport over water, betreft: daar was in de Zevenbergse Haven ook geruime tijd voor de demping al geen enkele sprake meer van. Dit kon vooral zo zijn doordat het economisch belang van deze vorm van transport er al lang teloor was gegaan.
Dat dit in de toekomstige situatie de scheepvaart door het centrum van Zevenbergen, ditmaal in de vorm van plezier, wel van enig belang zou kunnen zijn is voor mij niet evident. Dit heb ik al toegelicht in mijn al genoemde e-mail aan centrumontwikkelingzevenbergen.nl.

Een belangrijk punt is dat een waterloop die alleen maar geschikt hoeft te zijn voor het transport VAN water lang niet zo breed moet zijn als de gereconstrueerde haven die door de gemeente wordt voorgesteld. Wellicht bedraagt het verschil circa 8 meter. Dit maakt het ook mogelijk om de waterloop over de volle lengte door het centrum te manoeuvreren en daarbij nagenoeg hetzelfde parcours te volgen als de Haven van voor de demping. De sloop van bebouwing kan beperkt blijven tot die van het blokje van drie panden naast het complex van het voormalige politiebureau. Ook zal de forse overschrijding van de rooilijn door het gebouw van De Pelikaan gecorrigeerd moeten worden. Parkeervoorzieningen zullen verplaatst moeten worden. Al deze removeringen blijken echter met elegante oplossingen gecompenseerd te kunnen worden.
Tegenover al deze kosten zal kunnen opwegen dat de aanleg van de waterloop met eenvoudiger middelen gerealiseerd kan worden. Damwandprofielen zullen nergens nodig hoeven te zijn en een boortunnel, volgens mij nog altijd een dure oplossing, kan ook helemaal achterwege blijven.
Hoewel de waterloop slechts circa 4 meter breed is kan deze toch een sterk beeld opleveren en de basis vormen voor een heldere structuur van heel het Havengebied, van het Steelandhuis tot aan het gebouw waarin momenteel Brabantse Waard is gevestigd.

Het is dan ook onbegrijpelijk dat deze eigenlijk meest voor de hand liggende mogelijkheid om aan de Haven vorm te geven nooit door het gemeentelijk apparaat werd opgepakt.

Wellicht kan deze mogelijkheid op verschillende manieren tot een goed resultaat worden uitgewerkt. Voor mij volstaat echter om u er daar slechts één van te laten zien.

Verantwoording van de opvatting en het concept

De aanwezigheid straks van een waterloop door het centrum van Zevenbergen die in feite fungeert als een aquaduct is in feite een zeer bijzonder gegeven dat binnen Nederland wellicht zelfs uniek is.
Er zal daarbij bovendien sprake zijn van een aanzienlijk debiet dat kan oplopen tot 10 m3 / seconde. Dit is maar een fractie minder dan de capaciteit van het befaamde Owens Valley Aqueduct dat inmiddels ruim een eeuw geleden werd aangelegd als de zoetwater levensader van Los Angeles.
Dit vele water gaat al spektakel opleveren waar het over de waterkering stroomt. Er is ook wat voor te zeggen om het stromen van het water ook voorbij het punt van de waterkering zichtbaar te houden, door het dus tegen een relatief hoge snelheid door het centrum te laten stromen. Dit zal mogelijk zijn bij een relatief kleine doorsnede van de waterloop, die wordt verkregen door de waterloop ondiep dan wel smal te maken. Omdat dit laatste bovendien ruimtebesparend is wordt daarvoor gekozen.
Om de mensen het snelle stromen van het water zo intens mogelijk te kunnen laten ervaren, zodat ze bijvoorbeeld het water ook kunnen hóren, komt er pal naast de waterloop, liefst over de volle lengte, een wandelpad. Dit laaggelegen pad begint dan bij het gebouw van Brabantse Waard om te eindigen bij de waterkering nabij de Steelandstraat en Stoofstraat, het hoogtepunt wellicht van de wandeling.
Samen zullen het wandelpad en de waterloop circa 7 meter breed worden, wat overigens in het verleden ook de doorgangsbreedte onder de beide bruggen was.
Het wandelpad komt aan de zijde van de Zuidhaven te liggen opdat het met trappen ook toegankelijk is vanaf de Markt en het winkelgebied langs de Zuidhaven.

Aan de Noordhavenzijde van het water is een talud, onverhard en met begroeiing, de meest voor de hand liggende oplossing. Voor de wandelaars langs de waterstroom vormt dit de prettigste aanblik. Gunstig is natuurlijk ook dat de toepassing van taluds zorgt voor forse besparing in de aanlegkosten. Daarentegen is het wel zo dat op de bodem van de waterloop verharding noodzakelijk is om bodemerosie (vanwege de stroming) te voorkomen. Zo'n steenachtige bodem kan overigens een goed middel zijn om de helderheid (en zuiverheid) van het stromende water zichtbaar te maken.

Waterloop en wandelpad volgen nauwkeurig de rooilijn van de bebouwing aan de Noordhaven. Het straatprofiel van de Noordhaven zal dan overal gelijk zijn, qua breedte en meestal ook qua opbouw. Dit betekent dat er aan de Zuidhavenkant juist een grote variëteit (mogelijk) zal zijn. De gevelafstand tussen de bebouwing van de Noordhaven en die van de Zuidhaven loopt immers uiteen van 23 tot 35 meter. Binnen deze marge van 12 meter zal het mogelijk zijn om met de ruimte te spelen, onder meer om daarmee tegemoet te kunnen komen aan sommige specifieke behoeften.

Het concept zorgt dus enerzijds voor een heldere ruimtelijke structuur over heel de Haven maar maakt anderzijds dus ook een rijke verscheidenheid en afwisseling mogelijk.

Verantwoording van de ruimtelijke indeling.

Het straatprofiel van de Noordhaven kan worden opgebouwd op een manier die vrij gebruikelijk is, tot in de Amsterdamse grachtengordel toe. *(Zo is op Google streetview te zien dat dit ook opgaat voor de beroemde Gouden Bocht in de Herengracht waar onder meer Hammerstein Advocaten gevestigd is.)*
Het gaat om een trottoir van 2 meter, een rijweg van 4 meter en een parkeerstrook van 3 meter breed. Vaak wordt de rijweg hoofdzakelijk door fietsers gebruikt, als onderdeel van een doorgaande route. Het autoverkeer, meestal in slechts één richting, blijft beperkt tot de weinige auto's die er ook worden geparkeerd. De parkeerstrook ligt aan de waterkant, waar de uitstappende passagier(s) ongeveer een meter de ruimte hebben om uit de auto te stappen.
De totale breedte van dit straatprofiel bedraagt circa 9 meter. De beneden liggende waterloop is samen met het wandelpad ernaast circa 7 meter breed. Het talud tussen de Noordhaven en de waterloop zal horizontaal gemeten circa 2 meter breed zijn. Samen zijn het straatprofiel van de Noordhaven, het talud en de waterloop met wandelpad dus circa 18 meter breed. Dit is een soort basismaat

Na aftrek van deze basismaat blijft er aan in te delen ruimte nog over:
Bij Euronics ca 17 meter, bij Hartmann Juweliers ca 9 meter, bij Luyten verfhandel ca 6 meter, bij Het Kruivat ca 10 meter, bij Marskramer ca 17 meter, bij Brainwash kapperszaak ca 5 meter.

Op sommige plekken kan deze ruimte worden aangewend om, wellicht in combinatie met een toegangstrap, het beneden gelegen wandelpad uit te breiden met een plek waar bankjes en ook bomen kunnen komen te staan.
Het laag gelegen gebied aan het water kan daarmee net zo bijzonder gaan worden als de zo bekende verlaagde oevers van de Oude Gracht in Utrecht. In Zevenbergen kan deze speciale ruimte ook nog gaan doorlopen onder de bruggen door en een groot continu geheel vormen .

Het grootste deel van de extra ruimte zou echter op het straatniveau van de Zuidhaven kunnen worden aangewend voor de meest uiteenlopende zaken zoals ruimte voor gestoken parkeren, staplekken voor ambulante handel, al dan niet overdekte rijwielstallingruimte, terrasruimte, of zelfs bebouwing die net zoals vroeger met de voet in het water maar in het lager gelegen gebied staat.

Punt is hoe dan ook dat er op deze manier in het Havengebied nauwelijks nog een vierkante meter van het oppervlak onbenut hoeft te worden gelaten.

Verantwoording van het verkeerskundige aspekt

Een gunstige omstandigheid bij de nieuwe centrumontwikkeling is dat de oorspronkelijk oost-west georienteerde verkeersstructuur van het centrum binnen afzienbare tijd niet meer hoeft te worden doorsneden door een aantal noord-zuidverbindingen zoals de Provinciale Weg, de Kerkhofweg en de Kristallaan. Deze wegen zullen hun functie in het interlokale verkeer op niet zo lange termijn voor een groot deel kwijtraken. Ook in de ontwerpschets op pagina 72 van het Masterplan blijkt al op deze ontwikkeling te zijn geanticipeerd.
Zoals al opgemerkt zal de aanleg van de waterloop door het westelijk deel van de Haven de noodzaak van vervangende parkeergelegenheid met zich meebrengen. Een goede locatie daarvoor is de grote open ruimte waarin nu nog de Kerkhofweg (c.q. het Haveneind) aansluit op de Kristallaan.
Mijn voorstel is om daar een verdiept aangelegde parking aan te leggen. Deze parking zou kunnen komen te liggen op hetzelfde niveau als het wandelpad dat daar langs het water loopt, of zelfs nog iets daarboven. Van een dure kelderconstructie hoeft dus geen sprake te zijn, zoals dat trouwens bij de parking van de Albert Heijn, direct gelegen aan de Doelstraat, evenmin het geval is.
De aan te leggen parking zou bestemd kunnen worden voor de bewoners van de appartementen in de directe omgeving, met inbegrip van eventuele toekomstig te bouwen woningen aan de Noordhaven. Tevens kunnen er bergingen in worden ondergebracht van bewoners in het complex waarin vroeger het politiegebouw zat. Deze bewoners hebben hun bergingen nu nog in het gebied achter de brandweerkazerne, maar de komst van de waterloop zou de aanwezigheid van die bergingen daar ongewenst maken.
Bovenop deze verdiept aangelegde parking zou ook nog een parkeerdek kunnen worden gebouwd, voor het winkelende publiek en eventuele andere bezoekers van het centrumgebied.
De ingang tot de verdiepte parking kan verlopen via de buitenbocht van de Kristallaan die al begint in de Sint Jorisstraat. De uitgang kan worden aangelegd in het verlengde van de ingangsroute en komt uit, en dus tegelijk ook weer boven, op de voorplek van de brandweerkazerne.

Vanaf de Kerkhofweg zal de Haven niet langer meer te bereiken zijn. Het verkeer van de Kerkhofweg naar het centrum zal een route gaan volgen daar waar nu het laatste deel van het Suikerpad loopt. Men zou het ook zo kunnen omschrijven dat de Dr.Ariënslaan hier wordt doorgetrokken en dat de Kerkhofweg daar op aansluit. Dat daardoor de snelheid er wordt uitgehaald lijkt mij geen probleem meer, zeker met het oog op de te verwachten ingrijpende wijzigingen van de verkeerssituatie.
Ik bepleit ook een kleine omlegging van de Kristallaan, die via de toerit tot de Huizersdijk voert over de Roode Vaart om daarna, via nog een klein stukje Allenweg, terug in het huidige spoor te komen. Een brug van de Kristallaan over de Roode Vaart zou er hoe dan ook moeten komen. Deze zal echter lang niet zo'n wijde en daardoor kostbare overspanning hoeven te hebben als de recent gebouwde brug in de Zuidelijke Randweg.

Deze omlegging maakt het mogelijk om heel het gebied van het Huizersblok toe te voegen aan het verkeersluwe en dus ook voetgangersvriendelijke gebied dat de Haven straks kan gaan worden. Verder is het zo dat er in de gedeelten van de Kristallaan en ook de Kerkhofweg waar het doorgaande verkeer van af is gehaald ruimte vrij komt voor vervangende en nog extra parkeergelegenheid.

Het verkeersluw gemaakte deel van de Kristallaan maakt het ook mogelijk om daar een goede en veilige aansluiting te maken van het omgelegde Suikerpad, toch wel de hoofdfietsroute in westelijk Zevenbergen, op de daar aan weerszijden van de Kristallaan gelegen fietspaden. Vlak vòòr de daar aan te leggen fiets- en voetgangersbrug kan deze hoofdfietsroute ook aansluiten op de Noordhaven die in de nieuwe situatie immers tot aan de Kristallaan zal doorlopen.
De circa 4 meter brede rijweg van de Noordhaven kan immers gelden als vooral een fietspad dat slechts incidenteel moet worden gedeeld met een daar rijdende of parkerende auto.

De Noordhaven is dus vooral een fietsroute die door heel het centrum voert en daarbuiten voortzettingen heeft in een aantal fietsroutes naar de woonwijken. Er kunnen echter ook vlotte aansluitingen komen op de interlokale fietsroutes zoals de Allenweg, de Huizersdijk en de Schansdijk. Al bij al zal het fietsen van en naar het centrum er nog aantrekkelijker en plezieriger op worden..
Het belang van het fietsen zal mijns inziens in de toekomst alleen maar blijven toenemen, vooral als zich ook nog de e-bikes, 1-assige tweewielers en monowheels bij de rijwielen komen aansluiten.

Uit het voorgaande blijkt wel dat het heel wat voeten in de aarde heeft om ook in het westelijke deel van het Havengebied een betere verkeerskundige situatie tot realiseren. Dat daarbij ingrepen moeten worden gedaan buiten de in het ontwerpbestemmingsplan aangegeven plangrenzen is begrijpelijk. Enerzijds omdat de daarvoor benodigde ruimte er binnen die plangrenzen gewoon niet is, anderzijds omdat het ook gaat om de benadering van en de toegang tot het Havengebied.

Verantwoording tegenover particulieren

Aangezien ik geen ambtenaar in functie ben is er voor mij een hoge drempel geweest om voorstellen in te dienen die een grote impact hebben op een aantal particulieren, hoezeer ik er verder ook van overtuigd ben dat voor de Zevenbergse bevolking als geheel deze voorstellen erg gunstig zijn.
Ik heb er dan ook veel aan gedaan om uit te zoeken hoe ook deze particulieren er uiteindelijk op vooruit kunnen gaan en hoe daarbij de overlast die ze moeten ondervinden minimaal blijft.

Het gaat ten eerste om de bewoners van de drie woningen tussen de huisartsenpraktijk en het appartementencomplex boven het voormalige politiebureau. Of deze woningen ook bij dit complex horen is mij niet bekend. Het is wel zo dat deze woningen hun berging hebben in hetzelfde ensemble waarin ook bergingen van de appartementen zijn ondergebracht.
Voor deze bewoners stel ik voor dat voor hen, in goed overleg, woningen worden gerealiseerd aan de overkant van de straat op het parkeerterreintje tussen de Langenoordstraat en de Lage Wipstraat.
Het verkleinen van dit parkeerterreintje lijkt mij toelaatbaar omdat er op dit deel van de Kerkhofweg circa 16 parkeerplaatsen nieuw kunnen worden aangelegd. De mogelijkheid daartoe ontstaat door het verdwijnen daar van het drukke doorgaande verkeer.

Ook het onderkomen van De Pelikaan zou hier niet kunnen blijven. Dit komt doordat het gebouw de rooilijn van de Noordhaven met ruim 6 meter overschrijdt. Dat de gemeente Zevenbergen dat destijds heeft toegelaten, of zelfs geëntameerd, kwam wellicht omdat men de gevel van dit gebouw wilde laten werken als pleinwand van de grote open ruimte daar, zonder succes overigens.
Het gebouw werd destijds gebouw als filiaal van de Rabobank. De Pelikaan gebruikt dit gebouw als reiswinkel en wellicht ook als hoofdkantoor.
Mijn voorstel is om De Pelikaan aan te bieden om het onderkomen te verplaatsen naar de open hoek op de Markt die daar al weer meer dan 70 jaar geleden ontstond door een oorlogsbombardement.
Hoe dan ook lijkt het mij gewenst dat dit "gat in de Markt" eindelijk eens ingevuld gaat worden.
Een reiswinkel annex kantoor lijkt mij een functie die goed overeenkomt met het karakter van dit gedeelte van de Markt. De parkeerruimte die ik in de e-mail die ik inzond als inspraakreactie zou hier ook goed van pas kunnen komen voor het personeel van De Pelikaan. Deze ruimte wordt begrensd door de (denkbeeldig doorgetrokken) westelijke rooilijn van het noordelijke deel van de Markt. Deze parkeerruimte komt op het niveau van de Doelstraat en is van daaruit ook toegankelijk. Vanaf de Molenstraat gezien heeft de parking een verdiepte ligging.

Behalve dat het door De Pelikaan te verlaten perceel aan de Noordhaven al plaats biedt aan de bouw van woningen, wellicht van appartementen, kan het dat eveneens doen aan de Langenoordstraat.

Verantwoording van het recreatieve en toeristische aspect

Het stromen van (helder zoet) water door het centrum van Zevenbergen is een gegeven dat het waard is om goed in de verf te worden gezet. Vandaar ook mijn pleidooi om veel zorg te gaan besteden aan de vormgeving van de waterloop door het centrum, al te beginnen bij de waterkering.
Deze waterkering zou meer horen te zijn dan een betonnen rand waar het water overheen stroomt om daarna een aantal decimeters naar beneden te storten. Veel beter lijkt mij een stenen wal die voorbij de rand waar het water overheen stroomt slechts heel flauw naar beneden afloopt. Dit zou zo kunnen gaan over een afstand van tientallen meters waarbij de breedte van deze helling geleidelijk afneemt. Op die manier wordt er een trechtervormige overgang gevormd die doorgaat tot aan de waterloop in de vorm dus van een "grote stenen goot" die vervolgens het water tot in de Roode Vaart voert..

Het wandelpad dat al vanaf de Kristallaan (want eigenlijk in de tegengestelde richting) langs deze brede goot c.q smalle waterloop voert zou dan pal naast deze flauwhellende trechtervormige cascade omhoog kunnen lopen tot op straatniveau, in de omgeving van het Steelandhuis.

Op deze plaats hoort mijns inziens een speciale ruimte te komen die met bebouwing wordt afgesloten. Een soort remake van "De Entree" lijkt mij hier bijzonder op zijn plaats. Een terras dat de mensen uitzicht biedt over heel de wandelroute die ze zojuist hebben afgelegd, en dus ook over de cascade. Een verschil met de huidige "Entree" is wellicht dat het op de nieuwe plek wenselijk is om er ook nog een aantal panoramaflats bovenop te plaatsen. Een markante visuele begrenzing van het centrum die in staat is om de eveneens cilindervormige suikersilo's op de achtergrond te houden.
Punt is echter wel dat dit gebouw er pas kan komen nadat de Noordelijke Randweg is geopend en het overbodig geworden deel van het wegdek van de (dan) oude provinciale weg is opgebroken.

Aan het wandelpad langs de waterloop zal bijzonder zijn dat het de mensen in staat stelt om met de neus pal bovenop het snelstromende te staan. Een borstwering zou wellicht om veiligheidsredenen hier toch al noodzakelijk zijn, en mogelijk ook om waterhuishoudkundige redenen. Een stenen onderste deel van de borstwering laat het bovendien toe om het niveau van het wandelpad even laag te maken als de waterspiegel, of zelfs nog lager.
Door het ruisende water en het aanwezige groen lijkt het wandelgebied werkelijk een oase.
Mij komt het voor dat er genoeg Zevenbergenaren zullen zijn die hier graag af en toe een wandeling komen maken. Het zal ook plezierig kunnen zijn om daar ergens op een bankje te kunnen gaan zitten. Zeker ook voor pauzerend winkelpersoneel of voor winkelend publiek dat van buitenaf komt, en uiteraard voor de bewoners van de appartementen in de omgeving.

De vraag is of deze recreatieve waarde ook een toeristische waarde inhoudt. Dit lijkt mij een vraag voor de deskundigen op dat gebied. Wellicht zal daarbij ook van belang zijn of, en hoeveel, er ten behoeve van het toerisme extra in de entourage geinvesteerd wordt.
Een veilige aanname lijkt mij dat niet zo heel veel mensen er speciaal voor naar Zevenbergen zullen willen komen maar dat ze er, als ze toch in de buurt zijn, wel een kijkje en wat foto's willen nemen.

Daarbij valt eerst te denken aan de categorie van fietstoeristen.
Bij de verantwoording van het verkeerskundig aspect gaf ik al aan hoe er in de toekomst doorgaande fietsroutes over de Noordhaven kunnen komen te lopen. Momenteel is het nog zo dat fietstoeristen die via Zevenbergen gaan voornamelijk om het centrum heen rijden. Dat zal in de toekomst dus niet meer zo hoeven te zijn. Fietstoeristen zijn er in diverse categorieën. Mij is opgevallen dat een daarvan bestaat uit Belgische al wat oudere fietstoeristen die in een groot collectief en goed geëquipeerd op weg gaan, onder meer met een goed gevulde portemonnee.

Het lijkt mij dan ook een goed idee om ervoor proberen te zorgen dat de fietsroutes van en naar de regio Antwerpen en verder via Zevenbergen worden geleid.

Een ander aspect van de door mij gesuggereerde stroomversnelling in het centrum is dat daarmee het hele watermanagementsproject op een speciale manier aanschouwelijk en inzichtelijk wordt gemaakt. Het centrum van Zevenbergen lijkt mij dan ook een goede entourage om speciaal geïnteresseerden in deze materie, tot aan buitenlandse delegaties toe, te gaan ontvangen.

Verantwoording van het financiele aspect

De vraag is uiteraard hoe het voorliggende alternatief zich in financieel opzicht verhoudt tot het plan dat de gemeente zelf voor ogen heeft.
Deze vraag kan op zich al op twee verschillende manieren worden geformuleerd:
Enerzijds welk plan het minste geld gaat kosten om te worden uitgevoerd en anderzijds welk plan de gunstigste verhouding tussen kosten en baten heeft, waarbij er vaak ook nog een vertaalslag voor nodig is om aan bepaalde baten een getalswaarde te geven.
Duidelijk is wel dat bij het voorliggende alternatief het geld aan totaal andere zaken uitgegeven gaat worden dan bij het plan van de Gemeente het geval zal zijn.

Bij het alternatief is het onvermijdelijk dat er in de omgeving van het Haveneind voor circa 2 miljoen euro aan opstallen moeten worden gesloopt. Daar krijgt men voor terug dat de waterloop over de volle lengte van het centrum in een open ligging kan worden uitgevoerd.

Bij het alternatief moeten er buiten de in het ontwerpbestemmingsplan aangegeven plangrenzen wegomleidingen worden uitgevoerd. Dit brengt met zich mee dat de rijweg van de Dr. Arienslaan, uitgevoerd in klinkers, met circa 250 wordt doorgetrokken tot bij het benzinestation.
Dit is ook het punt vanaf waar de Kristallaan over de toerit van de Huizersdijk geleid gaat worden. Het is daarbij wellicht beter om het wegdek van de toerit te gaan asfalteren. Voorbij de toerit moet dan de Kristallaan nog met circa 130 meter worden verlengd om, aan de overzijde van de Roode Vaart, bij de brandweerkazerne weer aan te sluiten op het bestaande tracé.
Met deze maatregelen wordt dan wel bereikt dat het westelijk deel van de Haven volledig van doorgaand autoverkeer gevrijwaard wordt. Zelfs van een sluiproute kan daar geen sprake meer zijn.
De omleiding van de Kristallaan is er onder meer omwille van de mogelijkheid om de fietsers uit westelijk Zevenbergen op een veilige en prettige manier naar de Noordhaven te kunnen laten rijden.
Deze omleiding brengt ook met zich mee dat het Huizersblok en omgeving deel kunnen gaan uitmaken van het voetgangersgebied van de Haven.
De omleiding van de Kerkhofweg, over de verlengde Dr. Ariënslaan, maakt het ook mogelijk om de grote open ruimte bij het Haveneind te bestemmen tot parkeergelegenheid. Dit is gewoon een kwestie van noodzaak als in het westelijk deel van het centrum, ten koste van veel bestaande parkeerruimte, de haven wordt opengelegd.
Tegenover al deze extra, maar ook zinvolle uitgaven, kan komen te staan dat de aanleg van de waterloop door het centrum aanzienlijk goedkoper zal kunnen plaatsvinden
Behalve daar waar zich in het verleden de twee bruggen bevonden kan in principe de hele noordelijke oever worden uitgevoerd als onbegroeid talud. Aan de zuidelijke kant kunnen het beste wel kademuren worden toegepast maar deze komen dan niet in het water te staan maar op het plateau van het verlaagd aangelegde wandelpad. Deze kademuren hoeven dus niet veel hoger te zijn dan circa 2 meter. Een simpele plaatfundering zal voor deze kademuren, die extra stevig kunnen worden gemaakt door een geknikte uitvoering, wellicht voldoende zijn. Bij deze kademuren lijkt het mij ook helemaal geen probleem om daarin de stukken metselwerk te verwerken die amper 20 jaar geleden werden opgericht bij de toenmalige herinrichting van de Haven en de Markt.

Voor de waterloop zelf valt er te denken aan een constructie in de vorm van een stenen bak van 4 meter breed en wellicht 1 tot 1,5 meter diepte onder de waterspiegel. Ook hier hoeven er geen hoge eisen te worden gesteld aan de fundering. Een constructie met betonnen keerwanden als basis ligt wellicht het meest voor de hand. Consultatie van een waterbouwkundige zal dit definitief moeten uitwijzen.

Behalve dat het hier steeds om goedkope constructiemethoden gaat zal er ook weinig overlast zijn voor de omwonenden of de ondernemingen ter plaatse. In principe krijgt men alleen nog direct te maken met de stratenmakers en van hen hoeft geen bouwschade verwacht te worden.
Doordat de basisbreedte van waterloop en aangrenzend wandelpad slechts 7 meter is hoeven in principe de bruggen ook niet breder te zijn. Er is veel voor te zeggen om voor de bruggen lichte constructies van staal toe te passen. De twee historische bruggen waren trouwens ook van staal, of ijzer wellicht.

Mij lijkt dat een overkluisde waterloop duurder is in de aanleg dan een open waterloop, al helemaal als daarbij het principe van een boortunnel wordt toegepast.
Al met al kan bij de alternatieve oplossing de besparing in de aanlegkosten aanzienlijk zijn.
Het is echter niet mijn competentie om daar specifieke bedragen bij te noemen.

Wel lijkt het mij legitiem om te stellen dat bij door de gemeente zo verdedigde plan het geld toch vooral uitgegeven gaat worden aan zaken waar het centrum uiteindelijk helemaal niets aan heeft.
Ik meen daarentegen een van de wellicht meerdere mogelijkheden te hebben dat het wel degelijk mogelijk is om met dit geld erbij het centrum er substantieel op vooruit te laten gaan, een dat in een veelheid van opzichten.

Formulering van de bezwaren in specifieke zin

Los daarvan dat ik van mening ben dat de gemeenteraad geen genoegen hoeft te nemen met wat voor plan dan ook waar de ontwikkeling het centrum eigenlijk helemaal niet mee gediend is specificeer ik nog mijn bezwaren tegen het ontwerpbestemmingsplan.
Dit is eerst en vooral dat voor de waterloop een tracé wordt aangegeven dat ten zuiden van de huidige brandweerkazerne komt te liggen. Het is immers veel beter om een tracé aan te geven dat de brandweerkazerne juist aan de noordzijde passeert, zoals het historische tracé dat trouwens ook deed. Vandaar mijn verzoek om de mogelijkheid daartoe in het ontwerpbestemmingsplan op te nemen.

In principe moet ik bezwaar maken tegen het bestendigen van de forse overschrijding van de rooilijn door het gebouw waarin thans reisbureau De Pelikaan gevestigd is. Vandaar mijn verzoek om de rooilijn van het westelijke deel van de Noordhaven door te trekken ook bij dit pand.

Tegen deze achtergrond moet ik ook verzoeken om op de Markt de door mij beschreven open hoek die door oorlogsverwoestingen ontstond te bestemmen voor bebouwing, niet hoger dan de omliggende bebouwing, met een voor genoemd reisbureau adequate bestemming.
Tegen dezelfde achtergrond verzoek ik u om een deel van het eveneens in gemeentebezit zijnde open terrein tussen Langenoordstraat, Kerkhofweg en Lage Wipstraat te bestemmen voor de bouw van een drietal woningen.

Tot slot moet ik nog verzoeken om ook juridisch mogelijk te maken dat de in het bovenstaande beschreven omleidingen van de Kerkhofweg c.q. Dr Ariëenslaan desgewenst gerealiseerd worden.

Verzoek om persoonlijk gehoord te worden

Gelet op de complexiteit van de materie maak ik graag gebruik van de mogelijkheid om persoonlijk door u gehoord te worden.
Ik wil u daarbij verzoeken om de aanwezigheid en beschikbaarheid van een plattegrond van het plangebied en omgeving.
Ook de aanwezigheid van een computer met beeldscherm waarop ik u desgewenst op internet aanwezig fotomateriaal kan tonen zou ik zeer op prijs stellen

Hoogachtend,

Ir. A.J. Stoop

gemeente Moerdijk

MOERDIJK
Afd.
13 OKT. 2015
Nr:

ONTVANGSTBEVESTIGING

ONTVANGEN VAN

Naam : Stoop

Voorna(a)m(en) : Antonius Johannes

Geb. op/te : 26 juli 1954 te Zevenbergen

Adres : Doctor Ariënslaan 59
4761 EJ Zevenbergen

het/de volgende document(en):
Zienswijze ontwerpbestemmingsplan Haven-Markt

Datum ontvangst 13 oktober 2015

Naam ambtenaar : M. Dettmeijer

Handtekening ambtenaar: