

Compositie 5 stedenbouw bv

Boschstraat 35 - 37

4811 GB Breda

telefoon 076 – 5225262

fax 076 – 5213812

email info@c5s.nl

internet www.c5s.nl

kvk Breda 20083802

Gemeente Moerdijk

Bestemmingsplan

“Haven - Markt in Zevenbergen”

Projectnummer: 140292

Datum: november 2015

Gemeente Moerdijk

Bestemmingsplan

“Haven - Markt in Zevenbergen”

Inhoud

1. Toelichting
 2. Bestemmingsplanregels
 3. Verbeelding
- id.nr. : NL.IMRO.1709.HavenZVB-BP40
d.d. : 24-11-2015

Status: vastgesteld

Toelichting

INHOUD

1	INLEIDING	3
1.1	Aanleiding en doel	3
1.2	Ligging plangebied	3
1.3	Vigerend bestemmingsplan	3
1.4	Leeswijzer	4
2	GEBIEDSVISIE EN PLANBESCHRIJVING	5
2.1	Zevenbergen	5
2.2	Het plangebied	5
2.3	Gemaakte afweging	7
2.4	De keuze voor opnieuw een blauwe loper en een nieuwe invulling van de Markt	9
2.5	Verkeer en parkeren	10
3	JURIDISCHE PLANBESCHRIJVING	12
3.1	Inleiding	12
3.2	Plansystematiek	12
3.3	Bestemmingsplanregels	13
4	BELEIDSKADERS	16
4.1	Rijksbeleid	16
4.2	Provinciaal beleid	17
4.3	Gemeentelijk beleid	19
5	PLANOLOGISCH RELEVANTE (MILIEU)ASPECTEN	25
5.1	Inleiding	25
5.2	Toetsing Besluit m.e.r.	25
5.3	Ladder van duurzame verstedelijking	27
5.4	Bodem	28
5.5	Waterhuishouding	29
5.6	Cultuurhistorie	32
5.7	Archeologie	33
5.8	Flora en fauna	36
5.9	Bedrijven en milieuhinder	38
5.10	Externe veiligheid	39
5.11	Luchtkwaliteit	40
5.12	Geluid	42
5.13	Kabels en leidingen	43
6	MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID	45
6.1	Achtergrond	45
6.2	Inspraak	45
6.3	Overleg ex artikel 3.1.1 Bro	45
6.4	Inspraak	45
6.5	Zienswijzen	46
6.6	Burgerparticipatie	46

7	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	47
7.1	Inleiding	47
7.2	Toepassing Grondexploitatiewet	47
7.3	Economische uitvoerbaarheid	47

1 INLEIDING

1.1 AANLEIDING EN DOEL

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.

De herontwikkeling van de betreffende openbare gronden past niet binnen het vigerende bestemmingsplan “Centrum Zevenbergen” aangezien niet het gehele plangebied bestemd is voor openbare functies in de vorm van verkeer en verblijfsfuncties (zie ook paragraaf 1.3).

1.2 LIGGING PLANGEBIED

Het plangebied omvat het nieuwe Haventracé dat loopt van het kruispunt van de Zuidhaven en de provinciale weg naar het einde van de huidige watergang aan de Generaal Allenweg, de Kristallaan en een gedeelte van de Molenstraat. Ook de Markt maakt onderdeel uit van het plangebied.

1.3 VIGEREND BESTEMMINGSPLAN

Voor onderhavig plangebied is zoals reeds eerder aangegeven het bestemmingsplan ‘Centrum Zevenbergen’ (vastgesteld op 17 december 2003) vigerend.

In het vigerende bestemmingsplan “Centrum Zevenbergen” is het tracé van het toekomstige water grotendeels gelegen in de bestemming ‘Verkeer - Verblijf’. Hoewel waterhuishoudkundige voorzieningen toegestaan zijn binnen deze bestemming acht de gemeente het wenselijk een nieuwe bestemming ‘Verkeer - Verblijfsgebied’ te koppelen aan het tracé, te meer om op deze manier ook flexibiliteit te creëren voor het toestaan van evenementen, de aanleg van bruggen en andere (technische)voorzieningen. Daarnaast bevindt zich halverwege het tracé een bestemmingsvlak met de bestemming ‘Gemengd gebied’. Deze gronden zijn momenteel bebouwd en in gebruik als horeca. Deze bebouwing zal in het kader van de ontwikkeling gesloopt worden. Het gebruik van gronden met de bestemming ‘Gemengd gebied’ voor water is niet toegestaan. Tot slot zal ook de Markt meegenomen worden in het nieuwe op te stellen bestemmingsplan. Hierdoor valt de gehele te herstructureren openbare ruimte in één bestemmingsplan.

Uit de bovenstaande omschrijving blijkt dat de herontwikkeling van het haventracé in het centrum van Zevenbergen niet passend is in het vigerende bestemmingsplan “Centrum Zevenbergen”. Om de ontwikkeling mogelijk te maken dient derhalve een nieuw bestemmingsplan opgesteld te worden.



Vogelvlucht van het centrum van Zevenbergen met globale plangrens

1.4 LEESWIJZER

In het hierop volgende hoofdstuk 2 wordt een omschrijving gegeven van de bestaande situatie van het plangebied en de planontwikkeling binnen het plangebied. Hoofdstuk 3 betreft de juridische planbeschrijving waarin de opzet en inhoud van de planregels en de verbeelding toegelicht worden. De planologisch relevante milieuaspecten worden per aspect behandeld in hoofdstuk 5 van onderhavige toelichting. In dit hoofdstuk is tevens een toetsing aan het Besluit m.e.r. opgenomen. De laatste twee hoofdstukken gaan in op de uitvoerbaarheid van het plan, hierbij aandacht geschonken aan de maatschappelijke uitvoerbaarheid en het verloop van de procedure in hoofdstuk 6 en de economische uitvoerbaarheid in hoofdstuk 7.

2 GEBIEDSVISIE EN PLANBESCHRIJVING

2.1 ZEVENBERGEN

Het plangebied is gelegen binnen de kern Zevenbergen, welke de grootste kern binnen de gemeente Moerdijk vormt en deze kern kent dan ook het meest uitgebreide voorzieningenniveau.

De stedenbouwkundige structuur van Zevenbergen is opgebouwd rondom de historische kern die ter plaatse van de haven bestaat uit een rechthoekig patroon van evenwijdig aan elkaar lopende straten. Op grotere schaal is een waaivormig patroon van straten te onderscheiden die uitkomen bij het station. De kern is daarbij kleinschalig en gevarieerd van karakter met individuele bebouwing in gesloten straatwanden. De latere woonwijken en bedrijventerreinen zijn als duidelijk herkenbare gebiedseenheden hieromheen ontwikkeld. Hierdoor heeft de stad een concentrische gebiedsopbouw met concentraties van wonen aan de noord- en westzijde en bedrijvigheid aan de noord- en oostzijde. Opvallend is de beperkte ruimtelijke ontwikkeling (Bosselaar) aan de zuidzijde van Zevenbergen. Tegen de bestaande wijk Bosselaar wordt momenteel de wijk Bosselaar-Zuid gerealiseerd.

Vanaf de noordzijde wordt Zevenbergen ontsloten door de provinciale rondweg (N285-De Langeweg) die aansluit op de A17 en verder in oostelijke richting op de A16. Vanaf deze provinciale weg wordt via de westelijke randweg het grootste gedeelte van de bebouwde kom ontsloten. Deze randweg vloeit in de wijk Molengors over in de stedelijke binnenring: de Kristallaan, Sint Jorisstraat, Pastoor van Kessellaan, Stationslaan en de Prins Hendrikstraat. Ter hoogte van de Blokweg wordt deze binnenring aangesloten op de N285 (De Langeweg). Inmiddels is de verkeersstructuur van Zevenbergen aangepast en is een nieuwe oostelijke randweg ontwikkeld welke het doorgaande verkeer van en naar de steden Breda en Etten-Leur een snellere verbinding biedt en het centrumgebied van Zevenbergen ontlast van doorgaand verkeer.

2.2 HET PLANGEBIED

De haven

De voormalige haven vormde ooit een doorgaande waterlijn dwars door Zevenbergen heen, geflankeerd 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 voor de demping

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 middengebiet 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.



De haven in de bestaande situatie

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 verreezen 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 en definitief verdwenen.

De Markt

De Markt vervult in de bestaande situatie een minder prominente rol in Zevenbergen dan de haven, waar het levendige kernwinkelgebied is gesitueerd. Het deel van de

Markt grenzend aan de haven biedt aan de noordoostzijde plaats aan enige horeca en terrassen.

Het zuidelijkere deel is aanzienlijk breder, hier wordt het beeld gedomineerd door de twee monumentale kerken en een monumentale Beuk. Rond dit deel van de Markt zijn verder verschillende (historische) woningen te vinden en verspreid over de gehele Markt staan grote bomen die een groen bladerdek creëren en het rustieke karakter van deze plek versterken. Hier vormt de 'rust' een contrast met de dynamiek van de haven.

Ondanks het feit dat ook op dit deel van de Markt de geparkeerde auto het beeld domineert, is de uitstraling van deze openbare ruimte aangenaam. Historische woningen, monumentale bomen en de twee monumentale kerken creëren een omlijsting van deze ruimte.



De Markt in de bestaande situatie

2.3 GEMAAKTE AFWEGING

In het kader van de herstructurering van de openbare ruimte was de belangrijkste afweging die gemaakt moest worden op welke manier omgegaan dient te worden met de aanwezige weekmarkt en het parkeren in relatie tot de gewenste kwaliteitsimpuls voor het centrum van Zevenbergen. De dominantie van de geparkeerde auto op de haven vormt geen toegevoegde waarde voor de verblijfskwaliteit, maar heeft wel degelijk een belangrijke functie voor de aanwezige winkelvoorzieningen. In totaal gaat het om circa 160 parkeerplaatsen in het gehele haventracé die elders ondergebracht moeten worden.

Om de verblijfskwaliteit van de centrale openbare ruimte te verbeteren zal het parkeren opgelost moeten worden, maar ook nadrukkelijk gezocht moeten worden op welke manier er meer kwaliteit in deze ruimte kan ontstaan. De haven is tegelijkertijd voordeur en woonkamer van het centrum van Zevenbergen; met name op deze plek wordt het beeld en de uitstraling van het centrum bepaald.



Uitsnede van het Masterplan 'Centrum Zevenbergen'



Impressie van de nieuwe haven

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. 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 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.

Om te komen tot een oplossing voor de te op te vangen parkeerplaatsen zijn enkele locaties aangewezen om te voorzien in de benodigde parkeervoorzieningen ter vervanging van de bestaande parkeerplaatsen in het haventracé. Deze locaties zijn te vinden ter plaatse van de vrijkomende locatie 'Kasteeltuin' aan de Neerhofstraat en ter plaatse van het gemeentehuis, de sporthal De Borgh en het NS-station.

Voor de locatie 'Kasteeltuin' is eveneens een nieuw bestemmingsplan opgesteld, ter plaatse is nu basisschool 'De Neerhof' nog aanwezig maar deze zal verhuizen waardoor de locatie vrijkomt voor herontwikkeling. Op deze locatie wordt ruimte geboden aan minimaal 160 parkeerplaatsen en vijf bouwkavels voor vrijstaande woningen. Op de overige locaties vindt geen herstructurering plaats, op deze locaties wordt gebruik gemaakt van de bestaande parkeervoorzieningen.

De Markt

De Markt is van oudsher de centrale openbare ruimte van de stad en heeft het in zich dit weer te worden. Daarvoor is geen rigoureuze ingreep noodzakelijk. Met het verplaatsen van de geparkeerde auto's en een herinrichting van de 'pleinvloer' ontstaat een aangenaam verblijfsgebied onder de bomen waar ruimte is voor een breed scala aan activiteiten, zoals terrassen, de weekmarkt en evenementen.

Het beter gebruiken en beter zichtbaar maken van de bestaande kwaliteiten is de basisgedachte. De belangrijkste ingreep betreft het verplaatsen van het parkeren en het doorgaande autoverkeer over de Markt te beperken. Daarmee wordt de pleinruimte 'opgespannen' tussen de gevels en krijgen alle omliggende panden een plekje 'aan het plein'. De Markt wordt daarmee een echte verblijfsplek en biedt door de omvang voldoende ruimte om allerlei (tijdelijke) stedelijke functies een plek te geven.

Het plein zal vooral een groene uitstraling houden, dat geeft de plek een bepaalde mate van intimiteit. De inrichting moet vooral eenvoud en rust uitstralen, één vloer waarop en waaraan alles gebeurt. Op deze vloer worden de bomen gepresenteerd.

Beeldbepalende monumentale bomen worden in het bijzonder uitgelicht. De bomen verzachten de wanden, werpen een spel van schaduwen op de vloer en veraangenamen het klimaat.

Aan de noordzijde ontmoet het plein de vaart en wordt tevens het terrassenplein gerealiseerd.



Impressie van de nieuwe situatie van de Markt

2.5 VERKEER EN PARKEREN

Zoals reeds aangegeven heeft het terugbrengen van het water in het centrum van Zevenbergen tot gevolg dat er in totaal circa 160 parkeerplaatsen verplaatst moeten gaan worden. Hiervoor is de locatie van de kasteeltuin specifiek vrij gemaakt ontwikkeld. Voor deze locatie is op 4 juni 2015 het bestemmingsplan 'Kasteeltuin – Neerhofstraat' vastgesteld.

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 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.

In het gemeentelijke parkeerbeleid dat is vastgesteld op 8 oktober 2015 is onder andere vastgelegd wat de maximale te overbruggen afstanden zouden moeten zijn voor bezoekers, vanaf de parkeerplaats tot aan bepaalde functies. 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.

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: bijlage 3, parkeerbeleid gemeente Moerdijk, 8 oktober 2015)

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. De nieuwe parkeeropzet voor het centrum van Zevenbergen past hiermee wel degelijk binnen het parkeerbeleid.

3 JURIDISCHE PLANBESCHRIJVING

3.1 INLEIDING

Dit hoofdstuk bespreekt de wijze waarop het ruimtelijk en functioneel beleid voor het plangebied in het bestemmingsplan is vertaald. Bij het opstellen van de juridische regeling heeft het uitgangspunt centraal gestaan dat er een regeling geboden wordt die de ontwikkeling van het plangebied mogelijk maakt.

3.2 PLANSYSTEMATIEK

Het bestemmingsplan bestaat uit (bestemmings)planregels en een verbeelding, vergezeld van een toelichting. De planregels en de verbeelding vormen het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan.

De *verbeelding* heeft de rol van visualisering van de bestemmingen. De verbeelding omvat de gronden die voor de ontwikkeling van het plan van belang zijn. De keuze van de bestemmingen en de situering van de bestemmingsvlakken is gebaseerd op de huidige ruimtelijke situatie en de gewenste functies. Voorts sluit de opzet van de verbeelding aan op de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP 2012).

De *bestemmingsplanregels* regelen hoe de betreffende gronden mogen worden gebruikt en bebouwd. De bestemmingen zijn zo opgenomen dat voldoende rechtszekerheid bestaat voor omwonenden en andere gebruikers van het gebied en de omliggende gebieden.

De bestemmingsplanregels bestaan uit vier hoofdstukken, te weten:

- Inleidende regels;
- Bestemmingsregels;
- Algemene regels;
- Overgangs- en slotregels.

In de *toelichting* wordt gemotiveerd waarom sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Ondanks het feit dat de toelichting geen onderdeel uitmaakt van het juridisch plangedeelte, fungeert de toelichting wel als interpretatiekader voor de uitleg van de regels, indien hierover interpretatieverschillen blijken te bestaan.

3.3 BESTEMMINGSPLANREGELS

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Begrippen (artikel 1)

In dit artikel worden begrippen gedefinieerd, die in de regels worden gehanteerd. Bij de toetsing aan het bestemmingsplan moet worden uitgegaan van de in dit artikel aan de betreffende begrippen toegekende betekenis.

Wijze van meten (artikel 2)

In dit artikel wordt aangegeven hoe de hoogte en andere maten, die bij het bouwen in acht genomen dienen te worden, gemeten moeten worden.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Dit hoofdstuk omvat de op de afzonderlijke bestemming gerichte regels en omvat bij onderhavig bestemmingsplan het volgende artikel:

Verkeer – Verblijfsgebied (artikel 3)

Het gehele plangebied is bestemd met deze bestemming. Op deze gronden zijn alleen gebouwen ten behoeve van nutsvoorzieningen toegestaan.

Leiding – Riool (artikel 4)

In het plangebied is een afvalwaterleiding gelegen. Ten behoeve van de bescherming van deze leiding is aan weerszijden een zone opgenomen waar beperkingen worden gesteld aan het bouwen.

Waarde – Archeologie 1 en Waarde – Archeologie 2 (artikel 5 en 6)

De voor 'Waarde – Archeologie' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor de bescherming van de historische kern van Zevenbergen (archeologisch monument). De ter plaatse van deze dubbelbestemming geldende beschermingsregels ('Waarde – Archeologie 1' of 'Waarde – Archeologie 2') zijn afhankelijk van de aanwezige waarden.

Waterstaat – Waterkering (artikel 7)

De Provinciale weg is gelegen op een waterkering. Ter bescherming van deze waterkering is een dubbelbestemming opgenomen welke regels stelt aan werkzaamheden welke het functioneren van de kering aan kunnen tasten.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Dit hoofdstuk omvat vijf artikelen:

Anti-dubbeltelregel (artikel 8)

Om misbruik van de bouwregels te voorkomen, is in dit artikel bepaald dat gronden, die al eens als berekeningsgrondslag voor een bestemmingsplan hebben gediend, niet nogmaals als zodanig kunnen dienen.

Algemene bouwregels (artikel 9)

In dit artikel wordt onder andere vastgelegd dat bestaande maten, die meer bedragen dan in de bouwregels is voorgeschreven, als ten hoogste toelaatbaar aangehouden mogen worden.

Algemene gebruiksregels (artikel 10)

In dit artikel zijn algemene regels opgenomen ten aanzien van het strijdig gebruik.

Algemene aanduidingsregels (artikel 11)

Ter plaatse van de aanduiding 'Vrijwaringzone – molenbiotoop' gelden aanvullende regels ten aanzien van de bouwmogelijkheden. Dit ter bescherming van het functioneren van de ter plaatse aanwezige molenbiotoop.

Ter plaatse van de aanduiding 'geluidszone - industrie' geldt in afwijking van het bepaalde in hoofdstuk 2, dat nieuwe geluidsgevoelige objecten als bedoeld in de Wet geluidhinder slechts zijn toegestaan indien de geluidsbelasting vanwege het industrieterrein Schansdijk / De Koekoek op de gevels van deze objecten niet hoger is dan de daarvoor geldende voorkeursgrenswaarde of een verkregen hogere grenswaarde.

Algemene wijzigingsregels (artikel 12)

Het bevoegd gezag kan op basis van dit artikel de in het plan opgenomen bestemmingen wijzigen ten behoeve van overschrijding van bestemmingsgrenzen, voor zover zulks van belang is voor een technisch betere realisering van bestemmingen of bouwwerken dan wel voor zover zulks noodzakelijk is in verband met de werkelijke toestand van het terrein.

Overige regels (artikel 13)

Deze regels omvatten een beschrijving van de uitsluiting van de aanvullende werking van de bouwverordening.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Dit hoofdstuk omvat twee artikelen:

Overgangsrecht (artikel 14)

Dit artikel betreft het overgangsrecht met betrekking tot gebruik van onbebouwde gronden en bouwwerken dat afwijkt van het bestemmingsplan op het moment dat dit rechtskracht verkrijgt. Dit gebruik mag worden voortgezet. Wijziging van het afwijkend gebruik is slechts toegestaan indien de afwijking hierdoor wordt verkleind. Daarnaast zijn overgangsregels opgenomen ten aanzien van het bouwen. Een bouwwerk dat afwijkt van de bouwregels van het bestemmingsplan op het moment dat dit rechtskracht verkrijgt, mag gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd, of na een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd. De afwijking mag daarbij naar aard en omvang niet worden vergroot. Daarvan mag eenmalig bij een omgevingsvergunning worden afgeweken tot maximaal 10% van de inhoud van het bouwwerk. Het overgangsrecht is niet van toepassing op bouwwerken die reeds in strijd waren met het voorgaande geldende bestemmingsplan.

Slotregel (artikel 15)

De regels kunnen worden aangehaald onder de naam: Regels van het bestemmingsplan 'Haven - Markt'.

4 BELEIDSKADERS

4.1 RIJKSBELEID

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, 2012

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, welke is vastgesteld op 14 maart 2012, is de opvolger van de Nota Ruimte. In de nieuwe structuurvisie, welke diverse rijksnota's vervangt, staan de plannen van het Rijk voor ruimte en mobiliteit. Zo wordt beschreven in welke infrastructuurprojecten het Rijk de komende tijd wil investeren en op welke wijze de bestaande infrastructuur beter benut kan worden. Provincies en gemeenten krijgen in de plannen meer bewegingsvrijheid op het gebied van ruimtelijke ordening.

In de structuurvisie formuleert het Rijk drie hoofddoelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

1. Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
2. Het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
3. Het waarborgen van een leefbare en veilige leefomgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Voor de drie rijksdoelen worden door het Rijk de onderwerpen van nationaal belang benoemd. Hiermee geeft het Rijk aan waarvoor het verantwoordelijk is en waarop het resultaten wil boeken. Het onderhavige bestemmingsplan kent geen gebieden of ontwikkelingen die relevant zijn met trekking tot één van de bovengenoemde onderwerpen.

Besluit en ministeriële regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Barro, Barro)

Voor het juridisch borgen van de nationale belangen uit de SVIR heeft het Rijk, op basis van de Wet ruimtelijke ordening (Wro), twee besluiten waarmee dat mogelijk is. Deze twee besluiten zijn verschillend van aard (procesmatig versus beleidsmatig):

Het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Het Bro stelt vanuit de rijksverantwoordelijkheid voor een goed systeem van ruimtelijke ordening juridische kaders aan de processen van ruimtelijke belangenafweging en besluitvorming bij de verschillende overheden (o.a. nationaal belang 13 uit de SVIR). De 'ladder van duurzame verstedelijking' is in 2012 opgenomen in het Bro. Op de procesmatige vereisten waaraan dit bestemmingsplan moet voldoen wordt teruggekomen in het hoofdstuk over de planologische en milieuhygiënische uitvoerbaarheid.

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Dit geeft de juridische kaders die nodig zijn om het vigerend ruimtelijk rijksbeleid te borgen. Het Barro is vastgesteld op 22 augustus 2011 en in werking getreden op 30 december 2011. Op 1 oktober 2012 is een wijziging van het Barro vastgesteld. Het kabinet heeft in de

genoemde SVIR vastgesteld dat voor een beperkt aantal onderwerpen, bv. voor defensie en waterveiligheid, de bevoegdheid om algemene regels te stellen moet worden ingezet. Het gaat daarbij om het beschermen van de nationale belangen. Deze algemene regels, vastgelegd in het Barro, werken zoveel mogelijk direct door op het niveau van de lokale besluitvorming. Slechts daar waar een directe doorwerking niet mogelijk is, is gekozen voor indirecte doorwerking via provinciaal medebewind. Naar aanleiding van een advies van de Raad van State voorziet het Barro ook in een bij dit besluit behorende ministeriële regeling (Rarro). In deze regeling is de begrenzing opgenomen van de gebieden uit een aantal titels uit het Barro waarvoor een reservering of een vrijwaring geldt. De aanduiding van deze gebieden is opgenomen in het Barro.

Onderhavig plan heeft geen raakvlakken met de onderwerpen zoals gesteld in het Barro en Rarro. Voor een toetsing aan de 'ladder van duurzame verstedelijking', welke onderdeel uitmaakt van het Bro, wordt verwezen naar paragraaf 5.3 van onderhavige toelichting.

4.2 PROVINCIAAL BELEID

Structuurvisie Ruimtelijke Ordening (SVRO), 2010, partiële herziening 2014, 2014

Op 7 februari 2014 hebben Provinciale Staten de SVRO, partiële herziening 2014 vastgesteld.

Er is bewust niet gekozen om een geheel nieuwe visie op te stellen. Dit omdat de bestaande structuurvisie recentelijk is vastgesteld en de visie en sturingsfilosofie voor het overgrote deel nog actueel zijn. Op onderdelen vindt er bijsturing plaats. Deze bijsturing heeft geen gevolgen voor de ontwikkelingsmogelijkheden van woningen in dorpskernen. Derhalve blijft het uitgangspunt zorgvuldig ruimtegebruik. Bij ruimtelijke afwegingen betekent dat eerst gekeken wordt naar mogelijkheden voor intensivering of hergebruik op of binnen bestaand bebouwd gebied. De provincie wil nieuw ruimtebeslag zoveel mogelijk voorkomen. Bij ontwikkelingen buiten bestaand bebouwd gebied wil de provincie dat de initiatiefnemer zorgt voor een investering in het landschap om daarmee het verlies aan omgevingskwaliteit te beperken.

Het plangebied is gelegen in bestaand stedelijk gebied en meer specifiek in 'kernen in het landelijk gebied'. Voor deze gebieden geldt met name het accent dat de provincie in het ruimtelijk beleid legt op zorgvuldig ruimtegebruik; de provincie wil de groei en de spreiding van het stedelijk ruimtebeslag afremmen. Dit betekent dat het voorkomen van verdere aantasting van het buitengebied centraal staat. Dit houdt in dat het accent op inbreiden en herstructureren ligt. Het aansnijden van nieuwe ruimte voor verstedelijking is pas aan de orde, als gebleken is dat de bouwopgave voor wonen en werken niet binnen bestaand bebouwd gebied kan worden gerealiseerd, ook niet in andere kernen of op andere bedrijventerreinen binnen de betreffende gemeente, wat betreft wonen, en binnen de betreffende landelijke regio, wat betreft werken. Als toch nieuw ruimtebeslag nodig is, kan dit alleen daar waar, gelet op de ruimtelijke kwaliteiten binnen dat gebied, verantwoorde uitbreidingsmogelijkheden liggen. Ruimtelijke karakteristieken en kwaliteiten worden dus meer bepalend voor de wijze

waarop de (economische) dynamiek in de landelijke regio's haar plek krijgt. Dit heeft tot gevolg dat de bouwmogelijkheden per kern verschillen en dat niet iedere gemeente een nieuw bedrijventerrein of iedere kern een nieuwe woonwijk kan ontwikkelen.

Het onderhavige plan zorgt niet voor nieuw ruimtebeslag aangezien de gronden momenteel al in gebruik zijn voor openbare (verkeerskundige) doeleinden en dit gebruik ook voortgezet wordt. Het gaat enkel om de herstructurering/ nieuwe inrichting van het openbare gebied. Het plan voldoet daarmee aan het beleid uit de Structuurvisie Ruimtelijke Ordening.



Uitsnede Themakaart 'Stedelijke ontwikkeling' Verordening ruimte 2014

Verordening ruimte 2014, 2014

Op 7 februari 2014 en 14 maart 2014 hebben Provinciale Staten de Verordening ruimte 2014 vastgesteld. Deze Verordening is per 18 maart 2014 in werking getreden.

Op de afbeelding is te zien dat het plangebied gelegen is binnen bestaand stedelijk gebied en meer specifiek in 'kernen in landelijk gebied'. Het plan wordt getoetst aan de bijbehorende regels uit de Verordening ruimte 2014.

Artikel 3.1 Zorgplicht voor ruimtelijke kwaliteit

In de Verordening ruimte 2014 wordt in artikel 3.1 sub 1 aangegeven dat de toelichting bij een bestemmingsplan dat voorziet in een ruimtelijke ontwikkeling een verantwoording bevat dat:

- a. het plan bijdraagt aan de zorg voor het behoud en de bevordering van de ruimtelijke kwaliteit van het daarbij betrokken gebied en de naaste omgeving;
- b. toepassing is gegeven aan het principe van zorgvuldig ruimtegebruik.

In sub 2 wordt aangegeven dat het principe van zorgvuldig ruimtegebruik voor ruimtelijke ontwikkelingen in ieder geval inhoudt dat ingeval van stedelijke ontwikkeling toepassing is gegeven aan artikel 3.1.6, tweede lid, van het Besluit ruimtelijke ordening (ladder voor duurzame verstedelijking).

Sub 1 en sub 2:

Onderhavig plan betreft herbestemming van enkele de openbare gronden in het centrum van Zevenbergen. De betreffende gronden zijn reeds grotendeels bestemd voor verkeer- en verblijfsdoeleinden en doormiddel van onderhavig plan worden de gebruiksmogelijkheden verruimd ten behoeve van de herstructurering van de openbare ruimte. Het is dus niet noodzakelijk om in het kader van onderhavig plan zogenaamde 'nieuwe' nog niet stedelijke gronden aan te wenden. Derhalve is (juridisch gezien) geen sprake van een nieuw ruimtebeslag, hetgeen conform het uitgangspunt zorgvuldig ruimtegebruik is. Er is sprake van herstructurering en wordt er binnen de grenzen van het stedelijk gebied gebleven. Dit alles onderstreept het feit er in het kader van onderhavig plan sprake is van zorgvuldig ruimtegebruik.

Sub 3:

Een toetsing aan de ladder voor duurzame verstedelijking vindt plaats in paragraaf 5.3 van onderhavige toelichting.

Artikel 4.2 Stedelijke ontwikkeling

Bestemmingsplannen die voorzien in een stedelijke ontwikkeling zijn uitsluitend gelegen in bestaand stedelijk gebied.

Onderhavig plangebied is gelegen in het bestaand stedelijk gebied, nader aangeduid als 'kernen in het landelijk gebied' en is derhalve passend in dit artikel.

4.3 GEMEENTELIJK BELEID

Strategische visie Moerdijk 2030, 2009

Op 10 december 2009 heeft de gemeenteraad van de gemeente Moerdijk unaniem de "Strategische visie Moerdijk 2030" vastgesteld. In deze visie voor de (middel)lange termijn geeft de gemeente richting aan de ontwikkelingen in de samenleving en aan de positie van de gemeente in de regio, waarbij de gemeente ambitieus is, maar wel realistisch.

Doel

De strategische visie voor de gemeente Moerdijk heeft tot doel te komen tot een:

1. ontwikkelingsrichting voor de lange termijn;
2. kapstok en referentiekader voor integraal afgestemd gemeentelijk beleid;
3. duidelijke missie die kan worden uitgedragen naar buurgemeenten, provincie en rijk.

De strategische visie maakt het mogelijk om op langere termijn een consistent beleid te voeren, en nieuwe ontwikkelingen snel te combineren met al ingeslagen richtingen, waarmee de gemeente Moerdijk een integraal beleid kan voeren en beter kan anticiperen op veranderingen in de maatschappij, wet of wensen.

Uitwerking

De strategische visie bevat een aantal fundamentele keuzes voor de gewenste toekomstrichting van de gemeente Moerdijk. De strategische visie bevat een aantal nieuwe randvoorwaarden op hoofdlijnen en voor de langere termijn. De strategische visie bevat de missie van de gemeente Moerdijk op weg naar 2030 en een strategie om deze te bereiken. Het is de rode draad voor het totale beleid van de gemeente Moerdijk. De missie luidt:

“Moerdijk is in 2030 een gemeente die, gelegen op de as Rotterdam-Antwerpen én als hoogwaardig logistiek centrum van West-Brabant, voor al haar inwoners een leefbare woonomgeving biedt met werkgelegenheid in de nabijheid. Een gemeente met rust, ruimte, recreatie en toeristische mogelijkheden in het westelijke deel en dynamiek, bedrijvigheid en bovenlokale voorzieningen, geconcentreerd in de kern Zevenbergen en het haven- en industrieterrein Moerdijk in het oostelijke deel van de gemeente. Een gemeente waarin de kernen hun eigenheid bewaard hebben, maar ook duidelijk één gemeente vormen. Een gemeente met een sociaal gezicht, waar zorg en basisvoorzieningen dichtbij zijn en de menselijke maat geldt. Een gemeente die op een bewonersgerichte, innovatieve, efficiënte en effectieve wijze wordt bestuurd.”

Behoud van de kwaliteiten van de kleine kern als leefomgeving

Keuze:

De kernen van Moerdijk hebben in 2030 allen nog steeds hun eigenheid ze vormen een netwerk waardoor ze met elkaar duidelijk de gemeente Moerdijk zijn. De leefbaarheid in de kernen is goed, de sociale cohesie is sterk en de menselijke maat is leidend.

Toelichting:

Binnen een gemeente met zoveel verschillende kernen is het van groot belang dat er een samenhang is tussen de onderlinge kernen waarbij alle kernen profiteren van het feit dat ze onderdeel uitmaken van een groter geheel zonder dat daarbij de eigenheid van die kernen verloren gaat. De gemeente speelt daar op in door een goede combinatie te maken van kerngericht en gemeentebreed beleid. Zij neemt de leiding, is de verbindende factor en neemt de bevolking als belangrijkste speler daarin mee.

Er zijn goede en veilige auto, fiets en openbaar vervoerverbindingen tussen de kernen die aansluiten op verbindingen met de omgeving. Elk kern beschikt over de basisfuncties en al het overige is eenvoudig en snel bereikbaar en/of beschikbaar.

De kernen zijn levendig, er gebeurt meer dan alleen wonen. Het sociale gezicht van de kernen is sterk ontwikkeld en verankerd in het verenigingsleven.

Naast maatschappelijke voorzieningen zijn er commerciële voorzieningen en bedrijfsruimten, innovatieve en (nieuwe) vormen van meervoudig ruimtegebruik zijn hierbij benut. Elke kern heeft een eigen specifieke menging van wonen en werken die past bij het karakter. Het behoud van de specifieke kwaliteiten van de kern als leefomgeving staat centraal met als resultaat een gezond woon-, werk- en leefklimaat in de gemeente. Bedrijven die niet in de woonomgeving passen, maar wel in zekere

mate kerngebonden zijn worden ondergebracht op lokale bedrijfsterreinen nabij de kernen.

Positie in de regio

Over de positie van de gemeente Moerdijk in de regio wordt aangegeven dat de gemeente in 2030 een gemeente is die, gezien haar positie als belangrijk industrie- en woongebied in West-Brabant, een strategische rol speelt in de regio en kiest voor een niet-vrijblijvende regionale samenwerking met enkele publieke en/of private partners op strategisch, tactisch en operationeel niveau, vanuit het principe: 'lokaal, wat lokaal kan en regionaal, wat regionaal moet'.

Onderhavig plan betreft de herstructurering/ herinrichting van de bestaande openbare ruimte. De belangrijkste verandering hierbij is het terugbrengen van het water in de haven. Deze totaalontwikkeling zorgt voor een kwaliteitsverbetering van het centrum van Zevenbergen. Het terugbrengen van het water zorgt voor een dusdanige kwaliteitsverbetering in het centrum van Zevenbergen dat gesteld kan worden dat het woon- en leefklimaat van het centrum van Zevenbergen verbeterd zal worden.

Structuurvisie Moerdijk 2030, 2011

Op 9 juni 2011 heeft de gemeenteraad van de gemeente Moerdijk de "Structuurvisie Moerdijk 2030" vastgesteld. Deze visie, welke een hoog abstractieniveau kent, is een ruimtelijke vertaling op hoofdlijnen van de missie uit de Strategische Visie 2030. Daarnaast vormt de structuurvisie een ruimtelijk afwegingskader voor toekomstige gemeentelijke plannen, waaronder bestemmingsplannen en exploitatieplannen. De visie vormt de basis voor gebiedsontwikkeling en geeft aanleiding tot kerngericht werken. De in de strategische visie geschetste maatschappelijke trends komen terug in de structuurvisie.

Over Zevenbergen wordt gesteld dat dit de hoofdkern vormt van de gemeente met een regionaal voorzieningenniveau met niet-dagelijkse voorzieningen en grootschalige accommodaties.

Herstructurering haven Zevenbergen

Ten aanzien van de herontwikkeling van het haventracé wordt het volgende aangegeven in de structuurvisie:

Het ontgraven van de voormalige haven als regionale zoetwaterader door het centrum van Zevenbergen kan een belangrijke impuls vormen voor de verblijfskwaliteit van de openbare ruimte en voor de recreatieve waarde van het centrum en is in die zin een prikkelende gedachte. Het betekent echter wel dat een alternatieve locatie moet worden gevonden voor de weekmarkt en het bestaande parkeren op de Noord-/Zuidhaven, zonder dat dit ten koste gaat van de kwaliteit van het centrum van Zevenbergen. Daarnaast zal het noodzakelijk zijn kritisch te kijken naar een aantal plekken rond de Noord-/Zuidhaven.

Onderhavig bestemmingsplan voorziet in de juridische regeling voor het terugbrengen van het water in de haven en de algehele herstructurering van het openbaar gebied van het centrum van Zevenbergen. Hiermee wordt invulling gegeven aan de ambitie

en visie van de gemeente zoals deze omschreven is in de Structuurvisie. Ten aanzien van het parkeren is in paragraaf 2.4 van onderhavige toelichting reeds een toelichting gegeven over hoe de bestaande parkeerplaatsen ter plaatse van het haventracé opgevangen zullen worden.

Nota bouwstenen (2009), Centrumvisie Zevenbergen (2009) en Masterplan centrum Zevenbergen (2011)

Het Masterplan is het sluitstuk van de reeks 'Nota van Bouwstenen' (mei 2009), 'Centrumvisie Zevenbergen' (december 2009) en tenslotte het 'Masterplan Centrum Zevenbergen'.

De aanleiding voor het opstellen van deze beleidsdocumenten is gelegen in de constatering dat de kwaliteit van het centrum in velerlei opzichten terugloopt in combinatie met de overtuiging dat er kansen zijn tot ingrijpende verbeteringen. Alle documenten zijn tot stand gekomen in een dialoog en samenwerking met verschillende betrokkenen. In de 'Nota van Bouwstenen' wordt de basis gelegd voor het Masterplan. Gebaseerd op een uitgebreide inventarisatie van de bestaande situatie is het te beschouwen als een zoektocht naar kansen, randvoorwaarden en ontwikkelingspotenties.

De centrumvisie en het Masterplan beschrijven de wensen, ambities en idealen en vertalen deze in een gewenst toekomstbeeld. Aangezien het masterplan het slotstuk betreft waarin de 'Nota van Bouwstenen' en de 'Centrumvisie Zevenbergen' nagenoeg integraal zijn opgenomen wordt in het vervolg van deze paragraaf alleen nog ingegaan op het Masterplan.

In het Masterplan is aangegeven dat het essentieel is om ten tijde van het opstellen van het Masterplan te kiezen voor de aard van het winkelcircuit en flexibiliteit te behouden ten aanzien van de invulling van de haven. Niet omdat getwijfeld wordt aan de kwaliteit van een blauwe loper, maar omdat de aanleg daarvan vergaande (financiële en ruimtelijke) consequenties met zich meebrengt.

De basis voor het Masterplan wordt gevormd door vijf principiële keuzes en ingrepen. De vijfde en laatste keuze (Frisse wind) omvat de keuze om het centrum als verblijfs- en ontmoetingsplek van Zevenbergen een stevige kwaliteitsimpuls te geven. Deze keuze omvat een vergaande herinrichting van de belangrijkste openbare ruimtes (Markt en haven) in combinatie met de intensivering van functies en activiteiten. De auto wordt ondergeschikt; is te gast in een gebied waarvan de inrichting primair is gericht op wandelen, flaneren en/of uitblazen op een terras. Dit scenario voorziet ook in het terugbrengen van het water in de haven van Zevenbergen.

De gemeente heeft gekozen voor dit vijfde scenario en kiest hiermee nadrukkelijk voor kwaliteit. Onderhavig bestemmingsplan voorziet in de juridische regeling om het vijfde scenario uit het Masterplan mogelijk te maken.

Parkeerbeleid, 2015

Het parkeerbeleid van de gemeente Moerdijk dateert van 8 oktober 2010. Dit beleid bestaat uit een nota met het beleidskader, een nota met parkeernormen en een uitvoeringsprogramma. De basisuitgangspunten van het voorgaande beleid (Parkeerbeleidsplan 2010-2013, 2009) zijn gelijk gebleven.

In het parkeerbeleid wordt aangegeven dat het centrum van Zevenbergen een bovenlokale functie vervult. In het centrumgebied komt wonen, werken en winkelen samen. Voor het economische functioneren van het centrum en het versterken van de concurrentiepositie wordt ingezet op datgene waar Zevenbergen sterk in is: boodschappen doen, aangevuld met een aantal kwalitatief goede winkels. Het parkeerbeleid dient hierop aan te sluiten. Dit betekent dat in het centrumgebied de prioriteit ligt bij bezoekers en bewoners die vlakbij hun bestemming kunnen parkeren. Bovendien dienen de parkeerplaatsen voor bezoekers gratis beschikbaar te zijn, om zo te kunnen concurreren met de omliggende centra. Langparkerende werkers zullen soms wat verder van hun bestemming moeten parkeren.

Onderhavig plan voorziet onder andere in de verplaatsing van in totaal circa 160 parkeerplaatsen vanuit het Haven-Markt gebied naar de Kasteeltuin. Derhalve is relevant te bepalen wat de uitgangspunten zijn ten aanzien van de maximale loopafstanden die bezoekers vanaf een parkeerplaats van bepaalde functies willen afleggen.

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: bijlage 3, parkeerbeleid gemeente Moerdijk, 8 oktober 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. In paragraaf 2.5 van onderhavige toelichting is reeds aantoonbaar gemaakt dat onderhavig plan past binnen de beleidsuitgangspunten van het gemeentelijke beleid ten aanzien van de loopafstanden.

5 PLANOLOGISCH RELEVANTE (MILIEU)ASPECTEN

5.1 INLEIDING

Ten behoeve van de voorgenomen realisatie van de beoogde ontwikkeling dient conform art. 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening onderzoek te worden gepleegd naar een aantal uitvoeringsaspecten. Met het bouwplan wordt aangesloten op de al op het perceel gerealiseerde ruimtelijke en functionele structuur, zoals de ontsluitingsstructuur, groenstructuur en de waterhuishouding. In hoofdstuk 2 zijn deze in hun samenhang toegelicht.

Hieronder wordt verslag gedaan van de uitkomsten van het gepleegde onderzoek. Externe onderzoeksrapporten zijn als (separate) bijlagen gevoegd bij dit bestemmingsplan. Achtereenvolgens worden behandeld:

- toetsing Besluit m.e.r.;
- ladder van duurzame verstedelijking;
- bodem;
- waterhuishouding;
- cultuurhistorie
- archeologie;
- flora en fauna;
- bedrijven en milieuhinder;
- externe veiligheid;
- luchtkwaliteit;
- geluid;
- kabels en leidingen.

5.2 TOETSING BESLUIT M.E.R.

Toetsingskader

Per 1 april 2011 is het Besluit m.e.r gewijzigd. De belangrijkste aanleidingen hiervoor zijn de modernisering van de m.e.r wetgeving in 2010 en de uitspraak van het Europese Hof van 15 oktober 2009 (HvJ EG 15 oktober 2009, zaak C-255/08 – Commissie vs. Nederland). Uit deze uitspraak volgt dat de omvang van een project niet het enige criterium mag zijn om wel of geen m.e.r.- (beoordeling) uit te voeren. Ook als een project onder de drempelwaarde uit lijst C en D zit, kan een project belangrijke nadelige gevolgen hebben, als het bijvoorbeeld in of nabij een kwetsbaar natuurgebied ligt. Gemeenten en provincies moeten daarom per 1 april van 2011 ook bij kleine bouwprojecten beoordelen of een m.e.r.-beoordeling nodig is. Achterliggende gedachte hierbij is dat ook kleine projecten het milieu relatief zwaar kunnen belasten en ook bij kleine projecten van geval tot geval moet worden beoordeeld of een MER nodig is. Een m.e.r.-beoordeling is een toets van het bevoegd gezag om te beoordelen of bij een project belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden. Wanneer uit de toets blijkt dat er belangrijke nadelige milieugevolgen

kunnen optreden moet er een m.e.r.-procedure worden doorlopen. Met andere woorden dan is het opstellen van een MER nodig.

Beoordeling noodzakelijkheid m.e.r.-beoordeling

Om te bepalen of een m.e.r.-beoordeling noodzakelijk is, dient bepaald te worden of de ontwikkeling de drempelwaarden uit lijst D van het Besluit m.e.r. overschrijdt, of de ontwikkeling in een kwetsbaar gebied ligt en of er belangrijke milieugevolgen zijn.

Onderhavig plan betreft herstructurering en herinrichting van de openbare ruimte van een deel van het centrum van Zevenbergen. De ontwikkeling dient getoetst te worden aan de activiteiten D3.1, D4 en D 11.2 uit de Bijlage bij het Besluit m.e.r. Deze activiteiten betreffen de aanleg van een binnenvaartweg, een haven voor de binnenscheepvaart en een stedelijk ontwikkelingsproject. Voor deze activiteiten is direct een m.e.r. beoordeling noodzakelijk als het om de volgende werkzaamheden gaat:

Activiteit	m.e.r. beoordeling noodzakelijk wanneer de activiteit betrekking heeft op	m.e.r. beoordeling noodzakelijk
<u>D3.1</u> de aanleg, wijziging of uitbreiding van een binnenvaartweg	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een binnenvaarweg die; 1. kan worden bevaren door schepen met een laadvermogen van 900 ton of meer of 2. een oppervlakte van 25 hectare of meer heeft.	Nee, plan blijft onder de aangegeven grenzen
<u>D4</u> de aanleg, wijziging of uitbreiding van: a. een haven voor de binnenscheepvaart; b. een zeehandelshaven c. Een visserijhaven of; d. de wijziging of uitbeiding van een met het land verbonden en buiten een haven gelegen pier voor lossen en laden, met uitzondering van pieren voor veerboten.	In gevallen waarin: a. de aanleg betrekking heeft op een haven die bevaarbaar is voor schepen met een laadvermogen van 900 ton of meer of; b. de wijziging of uitbreiding betrekking heeft op een oppervlakte van 100 hectare of meer.	Nee, plan blijft onder de aangegeven grenzen
<u>D11.2</u> De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op: 1. Een oppervlakte van 100 hectare of meer. 2. Een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen	Nee, plan blijft onder de aangegeven grenzen

	omvat, of 3. Een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m ² of meer.	
--	--	--

Geconcludeerd kan worden dat de ontwikkeling ver beneden de drempelwaardes ligt zoals opgenomen in het Besluit m.e.r..

In onderdeel A van de bijlage bij het Besluit m.e.r is bepaald wat verstaan wordt onder een gevoelig gebied. Als gevoelig gebied zijn gebieden aangewezen die beschermd worden op basis van de natuurwaarden, landschappelijke waarden, cultuurhistorische waarden en waterwingebieden. Uit het onderhavige hoofdstuk, waaraan de resultaten van de toetsing juncto art. 3.1.6 Bro worden weergegeven, blijkt dat het plangebied niet ligt in of nabij een gebied dat beschermd wordt ten gevolge van de natuurwaarden. Het plan ligt daarnaast zodanig ver verwijderd van de Ecologische Hoofdstructuur, een Vogel- of Habitatrichtlijngebied of overig beschermd natuurgebied dat van externe werking geen sprake kan zijn. In paragraaf 5.6 van onderhavig bestemmingsplan wordt verantwoord dat het plan geen belemmeringen veroorzaakt ten aanzien van eventuele cultuurhistorische waarden ter plaatse.

Het plangebied behoort niet tot een waterwinlocatie, waterwingebied of grondwaterbeschermingsgebied. Ook behoort het plangebied niet tot een gebied waarbinnen een Rijksmonument ligt of een Bèlvéderegebied. Tevens is er geen sprake van een landschappelijk waardevol gebied. In dit hoofdstuk zijn de verschillende milieueffecten beschouwd, zoals geluid en luchtkwaliteit. Hieruit blijkt dat er door de ontwikkeling inderdaad geen sprake zal zijn van nadelige milieugevolgen.

Conclusie

Zoals beschreven in de voorafgaande alinea's zijn er geen 'belangrijke nadelige milieugevolgen' te verwachten en daarom is het niet noodzakelijk een m.e.r.-beoordeling uit te voeren.

5.3 LADDER VAN DUURZAME VERSTEDELIJING

Toetsingskader

Nationaal belang 13, zoals geformuleerd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, vraagt om een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten. Dit moet met behulp van de ladder van duurzame verstedelijking worden onderbouwd. Deze verplichte toetsing is vastgelegd in het Barro. Het Barro verwijst naar het Bro; geformuleerd is dat deze toetsing een procesvereiste is bij alle nieuwe ruimtelijke besluiten en plannen ten aanzien van bijvoorbeeld kantoorlocaties en woningbouwlocaties. Gemotiveerd dient te worden hoe een zorgvuldige afweging is gemaakt ten aanzien van het ruimtegebruik. De toetsing aan de ladder van duurzame verstedelijking werkt volgens drie stappen:

1. beoordeling door betrokken overheden of beoogde ontwikkeling voorziet in een regionale en gemeentelijke behoefte voor bedrijventerreinen, kantoren, woningbouwlocaties, detailhandel en andere stedelijke voorzieningen;

2. indien er een vraag is aangetoond, beoordeling door betrokken overheden of deze binnen bestaand stedelijk gebied kan worden gerealiseerd door locaties voor herstructurering of transformatie te benutten;
3. indien herstructurering of transformatie binnen bestaand stedelijk gebied onvoldoende mogelijkheden biedt, beoordelen betrokken overheden of de ontwikkeling zo kan worden gerealiseerd dat deze passend multimodaal ontsloten is of als zodanig wordt ontwikkeld.

Beoordeling

Onderhavig plan betreft enkel de herinrichting en herstructurering van de bestaande openbare ruimte. Een dergelijke ontwikkeling hoort niet bij de type ontwikkelingen waarvoor een concrete toetsing aan de Ladder van duurzame verstedelijking noodzakelijk is.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat onderhavig niet getoetst hoeft te worden aan de Ladder van duurzame verstedelijking.

5.4 BODEM

Toetsingskader

Het landelijk beleid gaat uit van het principe dat de bodem geschikt dient te zijn voor de beoogde functie. Met andere woorden, de bodemkwaliteit mag geen onaanvaardbaar risico opleveren voor de gebruikers van de bodem. De gewenste functie bepaalt als het ware de gewenste bodemkwaliteit. Voor alle bestemmingen waar een functiewijziging of herinrichting wordt voorzien, dient de bodemkwaliteit door middel van een bodemonderzoek in beeld te worden gebracht. Indien op grond van historische informatie blijkt dat in het verleden bodembedreigende activiteiten hebben plaatsgevonden, dan dient een volledig verkennend bodemonderzoek te worden uitgevoerd. Op basis van de onderzoeksresultaten kan vervolgens worden nagegaan of er vervolgmaatregelen getroffen moeten worden, zoals een nader onderzoek of eventueel een (functiegerichte) sanering.

Beoordeling

In september 2014 is door Grontmij een milieuhygiënisch vooronderzoek uitgevoerd (zie bijlage 1).

Doel van het milieuhygiënisch vooronderzoek is het nagaan of in of in de nabijheid van de onderzoekslocatie bodembedreigende activiteiten plaatsvinden of hebben plaatsgevonden waardoor verontreinigende stoffen in de bodem zijn terecht gekomen. Op basis van deze informatie moet blijken of en zo ja welke onderzoeksstrategie gehanteerd zal moeten worden tijdens het eigenlijke uit te voeren bodemonderzoek.

Uit het uitgevoerde onderzoek blijkt dat voor verschillende deelgebieden in het plangebied een vervolg onderzoek noodzakelijk is. Hiervoor is de rapportage van het bodemonderzoek, per locatie een onderzoekshypothese opgenomen. Deze onderzoeken worden in een later stadium uitgevoerd.

Noemenswaardig is dat, daar waar er niet gegraven zal worden ten behoeve van het tracé, het gebruik van de gronden onveranderd blijft en er derhalve geen belemmeringen zijn ten aanzien van het aspect bodem. De af te voeren gronden vanuit het tracé worden op basis van de daarvoor geldende regels en normen afgevoerd.

Conclusie

Niet is de verwachting dat het aspect bodem geen belemmering gaat vormen in het kader van onderhavig plan. In het kader van ontwerp bestemmingsplan worden aanvullende bodemonderzoeken uitgevoerd.

5.5 WATERHUISHOUDING

Toetsingskader

Beleid waterschap Brabantse Delta

Het waterschap Brabantse Delta is verantwoordelijk waterbeheerder in de Gemeente Moerdijk. Het waterschap heeft de grondslag van haar beheer opgenomen in het waterbeheersplan 2010-2015, wat is afgestemd op Europees, nationaal en provinciaal beleid. Speerpunten uit het waterbeheerplan zijn veiligheid, droge voeten, voldoende water, gezonde natuur, schoon water, genieten van water en het waterschap als calamiteitenorganisatie. Het waterschap heeft in een toetsingskader RO "De ruimte blauw geordend" aangegeven wat de ruimtelijke consequenties zijn van het waterbeleid. Het nieuwe waterbeheerplan (voor de periode 2016-2021) heeft begin 2015 ter inzage gelegen en zal eind 2015 definitief worden vastgesteld.

Daarnaast heeft het waterschap nog toegespitst beleid en beleidsregels op de verschillende thema's/speerpunten uit het waterbeheersplan en heeft het waterschap sinds 1 maart 2015 een nieuwe Keur. De Keur bevat gebods- en verbodsbepalingen met betrekking tot ingrepen die consequenties hebben voor de waterhuishouding en het waterbeheer. Een bijbehorende legger geeft aan waar de bepalingen gelden, waar de waterstaatswerken liggen, aan welke afmetingen en eisen die moeten voldoen en wie onderhoudsplichtig is. Veelal is voor deze ingrepen een watervergunning van het waterschap benodigd.

Gemeentelijk waterplan Moerdijk

Het waterplan Moerdijk 2009-2015 verwoordt de gezamenlijke visie van gemeente en waterschap op water binnen de gemeentelijke ontwikkelingen. Het waterplan heeft geen wettelijke status maar is een afspraak tussen gemeente en waterschap. In het waterplan is een concreet maatregelenprogramma opgenomen voor de komende vijf jaar met een doorzicht tot 2027, de peildatum van de Kaderrichtlijn Water. Verdeeld over een aantal thema's is in het waterplan een beeld geschetst van het toekomstig watersysteem in Moerdijk. Belangrijke uitgangspunten daarbij zijn dat:

- water geen gevaar oplevert;
- het watersysteem geschikt is voor de functies die het moet vervullen;
- alle elementen van het watersysteem in samenhang worden beschouwd;
- water een grotere rol krijgt in ruimtelijke ontwikkelingen;
- iedereen zijn steentje bijdraagt.

Per relevant thema zijn de volgende toekomstbeelden geformuleerd:

- Ten aanzien van waterkwantiteit: Het beschermingsniveau tegen wateroverlast wordt opgehoogd tot minder dan 1 maal per 2 jaar vanuit de riolering en 1 maal per 100 jaar vanuit het oppervlaktewater (tenzij anders bepaald), conform de stedelijke wateropgave. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen op deze beschermingsniveaus ontworpen.
- Ten aanzien van water in bebouwde leefomgeving: Bij alle ruimtelijke veranderingen wordt water als mede ordenend principe meegenomen. Door water te combineren met groen wordt de natuur in het bebouwd gebied versterkt en vormt het een verbinding met het landelijk gebied. De afvoer van regenwater uit het stedelijk gebied vindt plaats via een vastgestelde waterstructuur.
- Ten aanzien van afvalwater en afkoppelen: Bij herinrichtingen en rioolvervangingen worden kansen voor het afkoppelen van verhard oppervlak benut. Afkoppelen geschiedt op een verantwoorde wijze, waarbij verontreiniging van de bodem wordt geminimaliseerd door het treffen van bronmaatregelen en monitoring. De afgekoppelde hoeveelheid levert een belangrijke bijdrage aan de beperking van wateroverlast en reductie van de vuillast op het oppervlaktewater.

Beoordeling

Project heropenen Roode Vaart

Dit bestemmingsplan is specifiek opgesteld om de realisatie van het project heropenen Roode Vaart in het centrum van Zevenbergen mogelijk te maken. Dit is een gezamenlijk project van de gemeente Moerdijk, de provincies Noord-Brabant en Zeeland, Waterschap Brabantse Delta en het ministerie van Infrastructuur & Milieu. De afspraken over de bekostiging en realisatie van het project zijn opgenomen in de Samenwerkingsovereenkomst (SOK) Roode Vaart die door partijen op 21 november 2013 is ondertekend.

Doelstelling van het project is het weer verbinden van het Hollandsch Diep met het rivierenstelsel Mark/Dintel/Vliet zodat via deze route extra zoet water kan worden aangevoerd. In eerste instantie zal worden voorzien in een aanvoerdebiet van 3,5 m³/s, waarmee het waterbeheer vanwege een tweede inlaatmogelijkheid voor West-Brabant kan worden geoptimaliseerd.

Bij een zout Volkerak-Zoommeer is de Roode Vaart van cruciaal belang als de alternatieve zoetwateraanvoer voor West-Brabant en de eilanden Tholen en Sint Philipsland. Het aan te voeren water is onder meer noodzakelijk voor de landbouw, voor tegendruk ter voorkoming van het indringen van zout water bij de mondingen van de Dintel en de Steenbergse Vliet en voor het tegengaan/wegspoelen van zoute kwel. Bij een zout VZM moet 10 m³/s kunnen worden aangevoerd.

De Roode Vaart wordt bij de herinrichting van het centrum in Zevenbergen al gedimensioneerd op dit maximaal debiet van 10 m³/s. De zoetwatermaatregel Roode Vaart is als een nadrukkelijk voorwaarde ("eerst het zoet, daarna het zout") gesteld voor het zout maken van het VZM, zoals is opgenomen in de Ontwerp Rijksstructuurvisie (van eind 2014).



Uitsnede Cultuurhistorische Waardenkaart 2010
(Provincie Noord-Brabant)

 = plangebied

Cultuurhistorische Waardenkaart

-  Monument
-  Indicatieve Archeologische waarden
-  Monumentale bomen
-  Overige bouwkunst
-  Zichtrelaties (lijn)
- Zichtrelaties (vlak)
 -  Eendenkooi
 -  Molenbiotoop
 -  Schootsveld
- Historische geografie (lijn)
 -  Zeer hoog
 -  Hoog
 -  Redelijk hoog
-  Historische stedenbouw
-  Historisch groen
-  Historische geografie (vlak) buiten de...

Door de keuze voor het tracé van de oorspronkelijke Roode Vaart, die begin jaren '70 van de vorige eeuw gedempt is, ontstaat de kans om in het centrum van Zevenbergen het open water terug te brengen. In het nu stenige profiel van het centrum is de ruimte die het water vroeger innam nog duidelijk herkenbaar. Dit is een zeer aantrekkelijke basis om de totale centrumontwikkeling op te baseren. Naast de kans voor de stedelijke ontwikkeling, biedt de aanvoerroute voor zoetwater ook nadrukkelijk meekoppelkansen voor natuur en recreatie.

Nadere uitwerking en conclusie

Gemeente Moerdijk en waterschap Brabantse Delta doorlopen een gezamenlijk proces om tot nadere detaillering en technische uitwerking van het project te komen. In dit proces komen onderwerpen aan de orde zoals werkwijze en fasering, maar ook inhoudelijke thema's zoals doorvaarbaarheid, watergebruik, hydrologische neutraliteit, veiligheid, materiaalgebruik en waterbeheer & onderhoud. Deze uitwerking vindt plaats in lijn met het relevant beleid van gemeente en waterschap en resulteert in de gezamenlijk op te stellen notitie waterhuishoudkundige aspecten Roode Vaart.

5.6 CULTUURHISTORIE

Toetsingskader

Per 1 januari 2012 is de Modernisering Monumentenzorg (MoMo) in werking getreden. Als gevolg van de MoMo wijzigt de Bro (artikel 3.1.6, lid 2). Wat eerst voor alleen archeologie gold, geldt nu ook voor al het cultureel erfgoed.

In de toelichting van het bestemmingsplan dient een beschrijving te worden opgenomen hoe met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden.

De opsteller en vaststeller van het bestemmingsplan is daarmee dus verplicht om breder te kijken dan alleen naar het facet archeologie. Ook de facetten historische (steden)bouwkunde en historische geografie dienen te worden meegenomen in de belangenafweging. Hierbij gaat het om zowel beschermde als niet formeel beschermde objecten en structuren.

In de provincie Noord-Brabant dienen in het kader van het behoud van waardevolle cultuurhistorische elementen en archeologische vindplaatsen, bestemmingsplannen te worden getoetst aan de provinciale Cultuurhistorische Waardenkaart. Hierop staan de bepalende cultuurhistorische elementen aangeven.

Beoordeling

Op de Cultuurhistorische Waardenkaart van de provincie is terug te zien dat het gehele centrum van Zevenbergen is aangemerkt als gebied met een hoge stedenbouwkundige waarde. De Noordhaven en Zuidhaven zijn aangewezen als historische geografische lijnen met een hoge waarden. Tevens zijn diverse gebouwen aangewezen als rijksmonument of als een gebouw met een overige bouwkundige waarde. Op de Markt wordt een monumentale boom aangeduid.

Onderhavig bestemmingsplan omvat de juridische regeling om de herinrichting en herstructurering van het openbare gebied van het haventracé en de Markt mogelijk te maken. Een belangrijk onderdeel van deze ontwikkeling betreft het terugbrengen van het water in de haven. Gesteld kan worden dat hiermee recht gedaan wordt aan de oorspronkelijke functie van de haven, waarmee tevens een stukje cultuurhistorie nieuw leven in geblazen wordt.

Alle aan het openbare gebied grenzende bebouwingsstructuren en bouwwerken blijven behouden en onaangetast, evenals de monumentale boom op de Markt (welke overigens buiten het plangebied gelegen is). Op basis hiervan kan gesteld worden dat er met onderhavig plan geen afbreuk gedaan wordt aan de bestaande cultuurhistorische waarden in het plangebied.

Conclusie

Er geen belemmeringen ten aanzien van aspect cultuurhistorische waarden.

5.7 ARCHEOLOGIE

Toetsingskader

Conform de landelijke wet- en regelgeving betreffende archeologie is het bewaren van archeologische waarden in situ (in de bodem) het uitgangspunt. Nederland heeft namelijk in 1992 het Verdrag van Valetta/Malta getekend waarin behoud van archeologische waarden in situ voorop staat. Daarnaast is het van belang dat men reeds vroeg in de ruimtelijke ordening al rekening houdt met archeologie om verrassingen te voorkomen en om de archeologische informatie te benutten als inspiratiebron bij de voorgestane ontwikkeling.

De gemeente Moerdijk heeft al voor de planvorming het archeologisch potentieel van de locatie in beeld gehad en is zich bewust van de zorgplicht voor het erfgoed die bij de gemeente ligt. Om invulling te geven aan die zorgplicht heeft de gemeente, destijds nog op grond van de gemeentelijke Erfgoedverordening 2012 en de Cultuurhistorische Waardenkaart 2010 van de provincie Noord-Brabant, uitvoerig archeologisch onderzoek laten uitvoeren ter hoogte van het bestemmingsplangebied. Het plangebied bevindt zich voor het grootste gedeelte namelijk in de historische stadkern van Zevenbergen; een beleidszone waarbij er vanuit kan worden gegaan dat archeologische resten aanwezig zijn.

Historie en bodem; een nieuw beeld

In het kader van de ontwikkelingen rondom de Roode Vaart is in opdracht van de gemeente Moerdijk alle beschikbare historische en archeologische data verzameld. Ook is deze dataset, waar nodig, voor het bestemmingsplan aangevuld met nieuw onderzoek ter hoogte van onder andere de kasteeltuin, de haven en de markt. Voor de resultaten per deellocatie wordt verwezen naar het betreffende onderzoeksrapport dat als bijlage 2 bij dit bestemmingsplan is gevoegd. Hieronder volgt een korte samenvattende synthese van het onderzoek. Deze synthese is van belang om de historie van de kern Zevenbergen te begrijpen maar ook om de gemaakte beleidskeuzes in onderhavig bestemmingsplan nader te in kunnen kaderen.

De ondergrond van Zevenbergen wordt gevormd door het West-Brabantse pleistocene dekzand. Hierop is nog een (bijzonder) dik veenpakket aanwezig dat waarschijnlijk basisveen betreft. Dit basisveen moet tussen 1000 en 1200 na Chr. de ontginningsbasis zijn geweest waarop de prestedelijke nederzetting van Zevenbergen is ontstaan. De locatie, vorm en omvang van deze prestedelijke kern is (nog) niet vastgesteld, maar verondersteld mag worden dat deze kern binnen de latere stedelijke ommuring en waarschijnlijk ergens tussen de kruising van Havengebied met de Markt ligt. In de groei van de prestedelijke nederzetting naar een stad namen de Zevenbergenaren de moeite om op sommige plaatsen het maaiveld binnen de stad met meer dan 3,5 meter op te hogen om te kunnen blijven leven, werken en recreëren binnen de prille stad. Hieruit blijkt dat Zevenbergen, en waarschijnlijk niet in het minste de landroute naar de haven en de haven zelf, een interregionale vervoers- en handelsfunctie had voor zichzelf en haar achterland. De grenzen van dit achterland zijn nog nooit in beeld gebracht maar verondersteld mag worden dat dit het gehele oude land van Breda besloeg, gelegen tussen het huidige Breda en Bergen op Zoom. Daarbij zal de handel in turf, als stedelijke brandstof, het voornaamst zijn geweest. Vanaf de dertiende eeuw is er in dit gedeelte van West-Brabant een duidelijke ontginningsgolf zichtbaar, vooral geïnitieerd vanuit het graafschap Holland. Diverse adellijke families trokken destijds naar het land van Breda om fortuin te maken. De heren van Zevenbergen hebben hierin waarschijnlijk hun oorsprong. Gezien de niet afnemende voorspoed van de nederzetting zijn de Zevenbergenaren er ook in geslaagd de afname van de turfhandel in de veertiende en vijftiende eeuw te counteren en nieuwe inkomstenbronnen hiervoor in de plaats te krijgen.

Wat nog onduidelijk is en nader historisch onderzoek vereist, is de herkomst van het veronderstelde allodiale goed van de heren van Zevenbergen. Het is bekend dat dit er is geweest en dat het de basis heeft gevormd voor het latere kasteel van de heren van Zevenbergen. De relatie tussen dit grondbezit en het ontstaan van haven, stad en markt is op dit moment niet duidelijk. Met zekerheid kan gesteld worden dat deze drie elementen een wederkerige relatie hebben gehad maar het is te vroeg om te veronderstellen dat één van de drie per definitie vooraf gaat aan de andere twee.

Haven

De laatmiddeleeuwse haven van Zevenbergen vormde een verbinding tussen de turfvaarten in het westen en de rivier de Mark in het oosten. In diverse opzichten vormde de haven daarmee de economische levensader van Zevenbergen. Het havenkanaal zou tot in de achttiende eeuw functioneren en daarna middels een aantal sluizen worden afgesloten.

Het laatmiddeleeuwse havengebied van bestaat uit een aantal afzonderlijke elementen waarvan archeologische resten aanwezig kunnen zijn: de havengeul, aan weerszijden begrensd door een kademuur, een kade en de rooilijn van de bebouwing langs de kade. Ook is er een standaardmolen aan deze westelijke kop van de haven aanwezig en kan er sprake zijn van een of meer scheepswerven.

Booronderzoek heeft inderdaad aangetoond het vrijwel zeker is dat in de zone achter de bestaande kademuur en onder de bestaande bestrating van de noord- en zuidhaven (meerdere) oudere kademuren, oudere maaiveldniveaus, archeologische

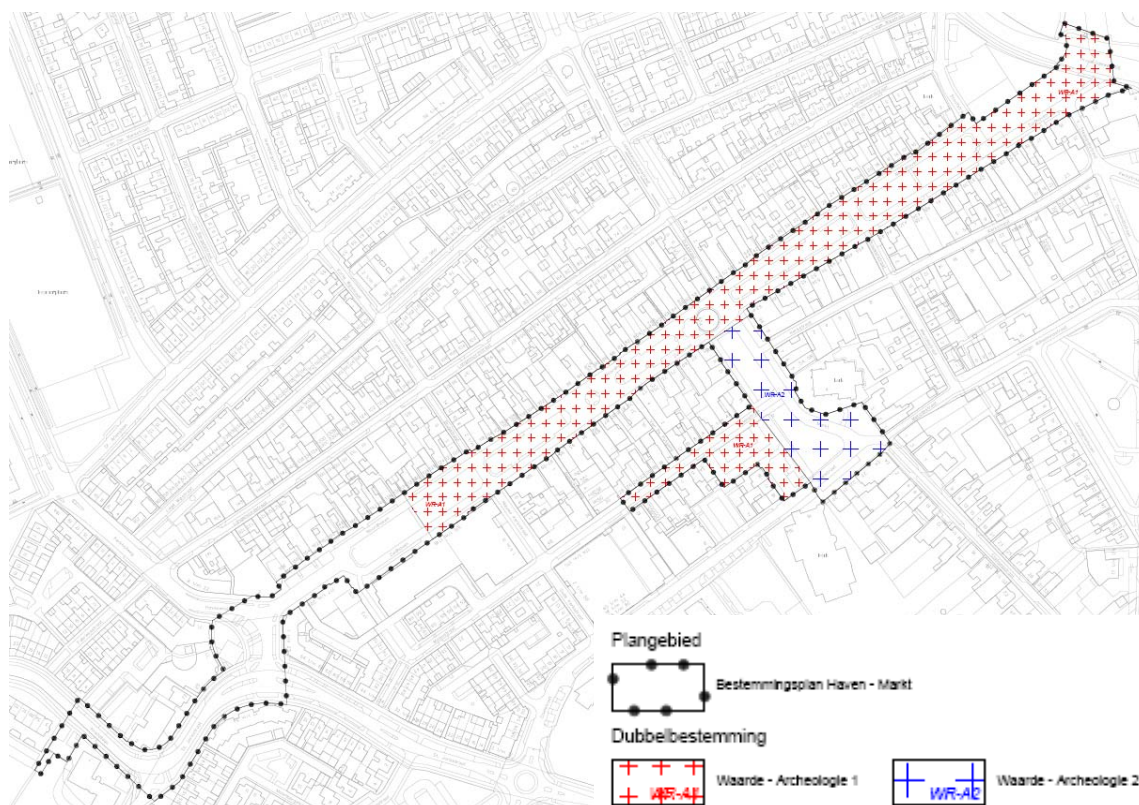
resten van (bij)gebouwen en opslagplaatsen in hout- of steenbouw en andere havengerelateerde infrastructuur aanwezig zijn. De bovenste bodemlagen zijn echter aangetoond verstoord door aanwezige kabels en leidingen en door de sloop van een deel van de meest recente kademuren.

Uit het archeologisch vooronderzoek blijkt dat ter plaatste van de bestaande havenbak zelf geen archeologische vindplaatsen meer worden verwacht; de waterbodem is tijdens het gebruik goed schoongehouden; eventuele resten van gezonken objecten, zullen daarbij zijn opgeruimd of weggespoeld.

Ook blijkt uit het onderzoek dat het meest westelijke deel van het bestemmingsplangebied kan worden vrijgesteld van het aspect archeologie.

Voor het deel ten westen van de haven (zie afbeelding) en de bestaande havenbak zijn er geen belemmeringen voor wat betreft het aspect archeologie.

Voor de zone rondom de havenbak, namelijk de Noordhaven en de Zuidhaven mogen bodemingrepen plaatsvinden die kleiner zijn dan 50 m² en niet dieper gaan dan 80 cm –Mv. Indien deze grenzen worden overschreden, dan vindt een archeologisch onderzoek plaats. Ter bescherming van de archeologische resten is voorzien in de dubbelbestemming 'Waarde-Archeologie 1'.



Het plangebied met de dubbelbestemmingen 'Waarde - Archeologie 1' en 'Waarde - Archeologie 2' weergegeven

Markt

Ook aan de Markt heeft bureau- en booronderzoek aangetoond dat er verschillende archeologisch relevante lagen aanwezig zijn. Ter bescherming van de archeologische resten aldaar is voorzien in twee dubbelbestemmingen 'Waarde – Archeologie 1' en 'Waarde – Archeologie 2'.

In de regels van de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 2' zijn bodemingrepen tot 65 cm –Mv die kleiner zijn dan 50 m². Als deze grenzen worden overschreden, dan vindt archeologisch vervolgonderzoek plaats.

Archeologisch vervolgonderzoek

In het kader van alle bodemingrepen die tezamen voorzien zijn binnen het voorliggende bestemmingsplangebied, maakt de gemeente Moerdijk in samenspraak met haar archeologische deskundige een Programma van Eisen dat voorziet in de veiligstelling van het archeologisch erfgoed tijdens de uitvoering van de werkzaamheden.

5.8 FLORA EN FAUNA

Toetsingskader

De Nederlandse natuurwetgeving valt uiteen in gebiedsbescherming en soortbescherming. De gebiedsbescherming is geïmplementeerd in de Natuurbeschermingswet 1998 en omvat de beschermde natuurmonumenten alsmede de gebieden met de status Vogel- en/of de Habitatrichtlijngebied. Globaal kan gesteld worden dat de gebiedsbescherming gericht is op de bescherming van de waarden waarvoor een gebied is aangewezen. Deze bescherming is gebiedsspecifiek, maar kent wel de zogenaamde externe werking. Dat wil zeggen dat ook handelingen buiten het beschermde gebied niet mogen leiden tot verlies aan kwaliteit in het beschermde gebied.

Op 1 april 2002 is daarnaast de Flora- en faunawet in werking getreden. De soortbescherming is opgenomen in de Flora- en faunawet. Deze bescherming geldt overal in Nederland, ook in de beschermde gebieden. De soortbescherming kent geen externe werking. Projecten worden getoetst aan de directe invloed op beschermde waarden binnen de grenzen van het projectgebied. De wet regelt de bescherming van wilde dier- en plantsoorten. Ook omvat de wet de bescherming van Habitatrichtlijnsoorten buiten de aangewezen Natura 2000 gebieden welke zijn beschermd in bijlage IV. In de wet zijn de voormalige Jacht- en Vogelwet opgenomen. Volgende de Flora- en faunawet mogen beschermde dier- en plantsoorten niet worden verwond, gevangen, opzettelijk worden verontrust of gedood. Voortplanting of vast rust- of verblijfplaatsen mogen niet worden beschadigd, vernield of verstoord. Beschermde planten mogen op geen enkele wijze van hun groeiplaats worden verwijderd of vernield. Ook legt de wet de zorgplicht van de burger voor de flora en fauna vast. Er zijn vrijstellingsbepalingen, onder andere in verband met de jacht en de schadebestrijding. Afwijkingen van de verbodsbepalingen zijn mogelijk indien geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de soort. Sinds 23 februari 2005 is het Vrijstellingsbesluit van kracht. Met dit besluit is geregeld dat voor algemeen voorkomende soorten een vrijstelling geldt bij ruimtelijke ingrepen en

geen ontheffing mee aangevraagd hoeft te worden. Wel blijft de algemene zorgplicht van kracht.

Conform de Flora- en faunawet is de initiatiefnemer bij ruimtelijke ingrepen verplicht op de hoogte te zijn van mogelijke voorkomende beschermde natuurwaarden binnen het projectgebied. Vanuit de kennis dienen plannen en projecten getoetst te worden aan eventuele strijdigheid van de verbodsbepalingen uit de Flora- en faunawet.

Beoordeling

Door Aveco De Bondt is in april 2014 een quickscan flora en fauna uitgevoerd (zie bijlage 3).

Beschermde soorten

Het merendeel van de soorten die in het plangebied kunnen voorkomen, zijn beschermd volgens het lichte beschermingsregime van de Flora- en faunawet (tabel 1). Het gaat hier om soorten zoals de bruine kikker, gewone pad, egel, (spits)muizen, konijn en mol. Voor deze soorten geldt dat als het plan leidt tot aantasting van vaste rust- en verblijfplaatsen en leefgebieden er geen ontheffing noodzakelijk is. Aantasting van verblijfplaatsen en leefgebieden van deze soorten is mogelijk op basis van een vrijstelling, zonder dat er sprake is van procedurele consequenties. Wel is het noodzakelijk dat men rekening houdt met de zorgplicht; dit betekent onder andere zo veel mogelijk werken buiten het kwetsbare seizoen en gefaseerd werken zodat dieren de kans krijgen te vluchten.

Een aantal van de soorten die in de omgeving voorkomen is strikter beschermd (tabel 2 en 3). Voor deze soorten geldt dat als de activiteit leidt tot aantasting van vaste rust- en verblijfplaatsen er in de meeste gevallen een ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet noodzakelijk is. De te slopen bebouwing en de te kappen bomen zijn niet geschikt als vaste rust- en verblijfplaats voor vleermuizen of in gebruik door jaarrond beschermde vogelsoorten. Bij de ingrepen is de kans op de verstoren van vleermuizen en overige strikt beschermde soorten daarom niet aan de orde. Echter, men bij de herinrichting en het nieuwe gebruik de verlichting af te stemmen op eventueel aanwezige vleermuizen in de aangrenzende bebouwing. Dit geldt voor de toepassing van openbare verlichting en tijdelijke verlichting bij terrassen.

Er bestaat de kans dat algemene vogels, huismus en gierzwaluw in de nabijheid van werkvakken broeden. Werkzaamheden die uitgevoerd worden tijdens het broedseizoen kunnen leiden tot verstoren van broedgevallen van vogels. Alle vogels zijn tijdens het broeden beschermd waardoor werkzaamheden tijdens het broedseizoen kunnen leiden tot overtreding van de Flora- en faunawet. Voor de te verwachten soorten betreft dit de periode maart t/m augustus. Werkzaamheden binnen deze periode zijn mogelijk indien zeker is dat géén in gebruik zijnde nesten worden verstoord. Geadviseerd wordt dan ook de werkzaamheden waar mogelijk uit te voeren buiten de periode maart t/m augustus. Werkzaamheden binnen deze periode worden bij voorkeur uitgevoerd onder ecologische begeleiding.

Beschermde gebieden

In het kader van gebiedsbescherming is gekeken of de toekomstige ontwikkelingen leiden tot negatieve effecten op beschermde natuurgebieden. Er is gekeken naar de effecten op gebieden beschermd middels de Natuurbeschermingswet 1998 (NB-wet) en de Ecologische Hoofdstructuur (EHS).

Gezien de grote afstand tot gebieden beschermd in het kader van de NB-wet (> 6km), het feit dat de gebieden gelegen zijn aan een zeer druk vaarwater, en de aard van de ingrepen, zijn op voorhand geen negatieve effecten te verwachten. Met de plannen worden geen significante negatieve effecten verwacht op instandhoudingsdoelstellingen van aangewezen natuurwaarden.

De Ecologische Hoofdstructuur dat het dichtste bij het plangebied ligt omvat delen ruim (> 1,5 km) buiten de bebouwde kom van Zevenbergen, ondermeer nabij de Mark. Er is geen sprake van fysieke aantasting of externe werking dat invloed kan hebben op de wezenlijke waarden en kenmerken van de EHS.

Een vergunning in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 en een 'nee-tenzij' toets in het kader van de EHS is niet nodig.

Conclusie

Uit het onderzoek is gebleken dat er geen belemmeringen zijn ten aanzien van het aspect flora en fauna.

5.9 BEDRIJVEN EN MILIEUHINDER

Toetsingskader

Milieuzonering is het aanbrengen van een noodzakelijke ruimtelijke scheiding tussen milieubelastende en milieugevoelige functies ter bescherming of vergroting van de kwaliteit van de leefomgeving. Milieuzonering beperkt zich in het algemeen tot de milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie: geur, stof, geluid en gevaar. Voor een verantwoorde inpassing van bedrijvigheid in haar fysieke omgeving of van gevoelige functies nabij bedrijven, heeft de VNG van de publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' in 2009 een geheel herziene uitgave opgesteld. Deze publicatie is geraadpleegd ten behoeve van dit advies.

Beoordeling

Onderhavig plan voorziet enkel in de herinrichting en herstructurering van de bestaande openbare ruimte. Een dergelijke ontwikkeling is niet relevant in het kader van het aspect bedrijven en milieuzonering. Wel is de geluidzone van het industrieterrein Schansdijk / De Koekoek opgenomen op de verbeelding.

Conclusie

Het aspect bedrijven en milieuzonering is niet relevant in het kader van onderhavig plan en derhalve zijn er geen belemmeringen.

5.10 EXTERNE VEILIGHEID

Toetsingskader

Het aspect externe veiligheid kan relevant zijn vanwege bedrijven (inrichtingen) die met gevaarlijke stoffen werken en vanwege het transport van gevaarlijke stoffen over weg, water en spoor en door buisleidingen.

Bedrijven

Het Bevi (Besluit externe veiligheid inrichtingen) verplicht het bevoegd gezag inzake de Wet algemene bepaling omgevingsrecht (Wabo) en de Wet ruimtelijke ordening (Wro), in deze de gemeente en de provincie, afstanden aan te houden tussen gevoelige objecten en risicovolle bedrijven. Het Bevi heeft onder meer tot doel om bij nieuwe situaties toetsing aan de risiconormen te waarborgen. In de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi) zijn standaardafstanden opgenomen (voor ondermeer LPG-tankstations) waarbij wordt voldaan aan de grenswaarden van het plaatsgebonden risico (PR).

Het Bevi is van toepassing op vergunningsplichtige risicovolle bedrijven en de nabijgelegen al dan niet geprojecteerde (beperkt) kwetsbare objecten. In artikel 2, lid 1 van het Bevi is opgesomd wat wordt verstaan onder risicovolle bedrijven. Voor de toepassing van het Bevi, wordt een nieuw ruimtelijk besluit gezien als een nieuwe situatie.

Transport

Beoordeling van de risico's veroorzaakt door het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor, water en weg dient plaats te vinden aan de hand van de circulaire "Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen, 31 juli 2012", waarin grens- en richtwaarden voor het plaatsgebonden risico en richtlijnen voor de toepassing van de rekenmethodiek en de verantwoording van het groepsrisico (GR) zijn opgenomen.

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen langs transporten die deel uitmaken van het Basisnet Weg, Water en/of Spoor kan de berekening van het plaatsgebonden risico achterwege blijven. Hiervoor gelden namelijk de afstanden die in bijlage 2, 3 en 4 van de circulaire zijn opgenomen.

Op deze afstanden mag het plaatsgebonden risico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen niet meer bedragen dan 10^{-6} per jaar. Voor het Basisnet Weg geldt dat daar waar in de tabel van bijlage 2 van de circulaire de afstand '0' is vermeld het plaatsgebonden risico vanwege het vervoer op het midden van de weg niet meer mag bedragen dan 10^{-6} per jaar.

Op basis van het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) moet voor sommige transportassen rekening worden gehouden met het Plasbrandaandachtsgebied (PAG). Het PAG is een bij regeling van Onze Minister vastgesteld gebied langs, op of boven een basisnetroute. In het Bevt is onder andere beschreven aan welke voorwaarden het bouwen binnen een PAG moet voldoen.

Indien binnen het invloedsgebied¹ van een transportas nieuwe ontwikkelingen zijn voorzien en er een overschrijding van de oriënterende waarde (OW) van het groepsrisico of een toename van het groepsrisico optreedt, dient bij de vaststelling van het ruimtelijke besluit, het groepsrisico te worden verantwoord. Volgens de circulaire gelden geen beperkingen voor het ruimtegebruik voor het gebied dat verder ligt dan 200 m van de transportas.

Ten aanzien van de verantwoording dient niet alleen het invloedsgebied van de maatgevende vervoersklasse (GF3: brandbaar gas) voor het groepsrisico te worden beschouwd, maar ook de effectafstand die wordt gegenereerd door overige stoffen die over het wegvak worden vervoerd.

Zodoende kan het invloedsgebied verder reiken dan 200 meter. Indien dat het geval is en het invloedsgebied reikt tot over het plangebied, moeten wel maatregelen worden overwogen bijvoorbeeld in het kader van zelfredzaamheid.

Beoordeling

Onderhavig plan voorziet enkel in de herinrichting en herstructurering van de bestaande openbare ruimte. Een dergelijke ontwikkeling is niet relevant in het kader van het aspect bedrijven en milieuzonering.

Conclusie

Het aspect externe veiligheid is niet relevant in het kader van onderhavig plan en derhalve zijn er geen belemmeringen.

5.11 LUCHTKWALITEIT

Toetsingskader

Het wettelijke kader voor de luchtkwaliteit is gegeven in de volgende documenten:

- de Wet tot wijziging van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen), hierna te noemen de Wm;
- het 'Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)', hierna te noemen het Besluit nibm;
- de 'Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)', hierna te noemen de Regeling nibm;
- de 'Regeling projectsaldering luchtkwaliteit 2007';
- de 'Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007';
- het 'Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)'.

Voor de kwaliteit van de buitenlucht gelden de in bijlage 2 van de Wm opgenomen grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide (NO₂), stikstofoxiden, zwevende deeltjes (PM₁₀), lood, koolmonoxide en benzeen. De grenswaarden van de genoemde stoffen zijn reeds ingegaan, met een uitzondering: voor stikstofdioxide (NO₂) gaat de grenswaarde in op 1 januari 2015.

¹ Invloedsgebied: Dit is het gebied waarin personen nog worden meegeteld voor de berekening van het groeprisico. Dit gebied wordt bepaald door de berekening van het grootst mogelijke ongeval waar nog bij 1% van de blootgestelde personen dodelijk letsel optreedt.

Voor de kleinere fractie van de zwevende deeltjes, die met PM_{2,5} wordt aangeduid, zal de grenswaarde (een jaargemiddelde concentratie van 25 µg/m³) op 1 januari 2015 ingaan.

Tot 1 januari 2015 blijft het toetsen aan die grenswaarde buiten beschouwing bij de uitoefening van een bevoegdheid of toepassing van een wettelijk voorschrift (zie Wm artikel 5.16, lid 2 een opsomming van deze bevoegdheden en wettelijke voorschriften). Dit is ongeacht of een besluit van vóór 1 januari 2015 ook na de genoemde datum gevolgen voor de luchtkwaliteit heeft of kan hebben (zie Wm bijlage 2 voorschrift 4.4, lid 2).

Een besluit om een ruimtelijke ontwikkeling toe te staan betreft de uitoefening van een bevoegdheid als bedoeld in artikel 5.16, tweede lid, van de Wm die gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit. In artikel 5.16 Wm is bepaald dat in bepaalde categorieën van gevallen, die niet in betekenende mate bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit, geen directe toetsing aan de grenswaarden hoeft plaats te vinden. In het 'Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' en de 'Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' zijn deze categorieën van gevallen aangewezen.

Zo kan een woningbouwlocatie onder de in deze regelgeving aangewezen categorieën vallen, namelijk indien een dergelijke locatie, in geval van één ontsluitingsweg, netto niet meer dan 1.500 woningen omvat. Daarbij is door het ministerie van VROM, zo blijkt uit het rapport 'Bepaling van IBM planomvang op basis van herziene uitgangspunten' van december 2006, uitgegaan van gemiddeld 2,6 voertuigbewegingen per woning per weekdag. Een toename van de verkeersintensiteit met maximaal 3.900 voertuigbewegingen per weekdag (1.500 woningen * 2,6 voertuigbewegingen per woning per weekdag) draagt dus niet in betekenende mate bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit.

Beoordeling

Met de herinrichting van de openbare ruimte wordt het centrum van Zevenbergen autoluw gemaakt. Een deel van de bestaande parkeerplaatsen worden teruggebracht in het plangebied, voor het restant van de te verwijderen parkeerplaatsen wordt de locatie ter plaatse van de 'Kasteeltuin' ontwikkeld tot parkeerterrein. Gesteld kan worden dat er hierdoor sprake is van een verplaatsing van de verkeer- en parkeerbewegingen en er dus over het gehele centrum van Zevenbergen gezien geen verslechtering van de luchtkwaliteit plaatsvindt.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat er wat betreft de luchtkwaliteit geen belemmering is voor de realisatie van onderhavig plan.

5.12 GELUID

Toetsingskader

Wegverkeerslawaa

Op basis van artikel 76 van de Wet geluidhinder (Wgh) dienen bij de vaststelling van een bestemmingsplan, wijzigingsplan of uitwerkingsplan als bedoeld in art. 3.6 lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) de waarden als bedoeld in art. 82 t/m 85 van de Wgh in acht te worden genomen, indien dat plan gelegen is in een zone rondom een weg als bedoeld in art. 74 lid 1 Wgh en (het betreffende onderdeel van) dat plan mogelijkheden biedt voor:

- de realisatie van woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en van geluidsgevoelige terreinen (functies zoals genoemd in art. 1 Wgh en art 1.2 Bgh – het Besluit geluidhinder zoals gewijzigd op 4 april 2012);
- de aanleg van een nieuwe weg en/ of een reconstructie van een bestaande weg;
- functiewijzigingen van een niet-geluidsgevoelige functie in een geluidsgevoelige functie (bijvoorbeeld via afwijkings- of wijzigingsbevoegdheid).

De onderzoekszone voor wegen zoals bedoeld in art. 74 lid 1 Wgh is afhankelijk van de hoeveelheid rijbanen. Onderstaande tabel geeft hier een overzicht van:

	Stedelijk	Buitenstedelijk
Aantal rijstroken	Aantal meter aan weerszijden van de weg	
5 of meer	350 m	600 m
3 of 4	350 m	400 m
1 of 2	200 m	250 m

Artikel 74 lid 2 Wgh regelt dat indien de bovengenoemde ontwikkelingen zijn gelegen binnen een als 'woonerf' aangeduid gebied of in een zone nabij wegen waarvoor een maximum snelheidsregime van 30 km/u geldt, de betreffende waarden niet in acht hoeven te worden genomen.

Uit een akoestisch onderzoek moet blijken of, indien sprake is van een van de bovengenoemde ontwikkelingen binnen een zone als bedoeld in art. 74 lid 1 Wgh, deze binnen de waarden valt zoals deze voor diverse typen ontwikkelingen is vastgelegd in de Wgh. De grenswaarde voor de toelaatbare etmaalwaarde van de equivalente geluidbelasting van wegen binnen zones langs wegen is voor woningen 48 dB. In bijzondere gevallen is een hogere waarde mogelijk; Burgemeester en Wethouders zijn binnen de grenzen van de gemeente en onder voorwaarden bevoegd tot het vaststellen van een hogere waarde voor de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting.

Spoorweglawaa

Een geluidzone is een aandachtsgebied dat zich aan weerszijden van een spoorweg uitstrekt en waar een onderzoeksplicht van toepassing is in het kader van de Wgh,

indien daarbinnen sprake is van, onder andere, oprichting of wijziging van gevoelige bestemmingen (waaronder woningen en onderwijsgebouwen). De ruimte boven en onder een spoorweg behoort eveneens tot de zone van een spoorweg.

De omvang van de geluidszone (het planologisch aandachtsgebied) langs een spoorweg is afhankelijk van het feit of de spoorweg is aangegeven op de geluidplafondkaart of de zonekaart. De locatie is gelegen in de kern van Zevenbergen, gemeente Moerdijk. Ten zuiden van het gebied ligt de spoorlijn Rotterdam-Roosendaal. Deze spoorlijn heeft een geluidszone van 600 meter.

Beoordeling

Het aspect spoorweglawaai is niet relevant in het kader van onderhavig plan.

Onderhavig plan voorziet enkel in de herinrichting en herstructurering van de bestaande openbare ruimte, een dergelijke ontwikkeling is op zichzelfstaand niet relevant voor het aspect wegverkeerslawaai. Daar er veel minder ruimte is voor de auto in het tracégebied zullen de intensiteiten in het plangebied afnemen, hetgeen akoestisch gezien een verbetering is van het woon- en leefklimaat ter plaatse. Aangezien de bestaande parkeerplaatsen aan het haventracé deels elders worden gerealiseerd naar de locatie van de Kasteeltuin zullen de verkeers- en parkeerintensiteiten ter plaatse van deze locatie wel toenemen. Een uitgevoerd akoestisch onderzoek ter plaatse van de locatie kasteeltuin heeft aangetoond dat er geen sprake is van een verslechtering van het woon- en leefklimaat.

Conclusie

Het aspect akoestiek vormt geen belemmeringen in het kader van onderhavig plan.

5.13 KABELS EN LEIDINGEN

In het noordoostelijk deel van het plangebied is de aanwezige rioolpersleiding beschermd met een dubbelbestemming en daaraan verbonden regels. Verder zijn er in het plangebied geen planologisch relevante kabels en leidingen gelegen die voor belemmeringen zouden kunnen zorgen.

6 MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

6.1 ACHTERGROND

In 2011 heeft de gemeenteraad akkoord gegeven op het “Masterplan Centrum Zevenbergen”. Dit plan beschrijft een ingrijpende metamorfose van het centrum van Zevenbergen. Meest opvallende ingreep is de terugkeer van het water in de haven, waar de raad in oktober 2012 voor gekozen heeft. Een heropende haven speelt een belangrijke rol in de zoetwataanvoer voor de regio West-Brabant, Sint-Philipsland en Tholen. De gezamenlijke overheden hebben een ‘altijd goed’-oplossing gevonden waarbij de Roode Vaart opnieuw door het centrum van Zevenbergen stroomt vanaf de suikerfabriek tot aan het Haveneind. Daar gaat het water via een duiker verder. De terugkeer van het water was altijd de hoogste ambitie in het Masterplan.

6.2 INSPRAAK

In het kader van de gemeentelijke inspraakverordening zal het bestemmingsplan voor de duur van zes weken ter inzage worden gelegd.

6.3 OVERLEG EX ARTIKEL 3.1.1 BRO

In het kader van het bestuurlijk vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro, is het voorontwerpbestemmingsplan toegezonden aan de volgende overlegpartners:

1. Provincie Noord-Brabant;
2. Waterschap Brabantse Delta;
3. Brandweer Midden en West Brabant.

Vanuit de Provincie Noord-Brabant en de brandweer Midden en West Brabant zijn geen inhoudelijke overlegreacties ingediend, welke aanpassingen aan het bestemmingsplan tot gevolg hebben gehad.

Het waterschap Brabantse delta is in het kader van dit project een samenwerkingspartner van de gemeente Moerdijk en derhalve ook nauw betrokken bij de verdere uitwerking van het plan. Derhalve is dit plan niet apart als voorontwerp aangeboden aan het waterschap.

6.4 INSPRAAK

Het voorontwerp van het bestemmingsplan Haven-Markt in Zevenbergen heeft vanaf 25 januari tot en met 25 maart 2015 ter inzage gelegen. Tevens is op 2 februari 2015 een inspraakavond gehouden, waar het voorontwerpbestemmingsplan nader is toegelicht en waar de mogelijkheid is geboden om mondeling in te spreken. Het verslag van deze avond is als bijlage bij de ‘Commentaarnota overleg en inspraak ex. artikel 3.1.1 Bro’ gevoegd.

Er zijn géén inspraakreacties ingekomen. De aangebrachte ambtshalve wijzigingen zijn omschreven in de 'Commentaarnota overleg en inspraak ex. artikel 3.1.1 Bro' welke als bijlage 4 in de bijlagenbundel is bijgevoegd aan onderhavige toelichting.

6.5 ZIENSWIJZEN

Onderhavig bestemmingsplan heeft van 3 september tot en met 14 oktober 2015 ter visie gelegen. Gedurende deze periode zijn 3 zienswijzen ingediend. Een samenvatting en beantwoording van deze zienswijzen is opgenomen in de 'Commentaarnota Overleg ex. artikel 3.1.1. Bro en Nota van zienswijzen' welke als bijlage 7 in de bijlagenbundel is bijgevoegd aan onderhavige toelichting.

6.6 BURGERPARTICIPATIE

Een concrete verdere uitwerking van de buitenruimte 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.

7 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

7.1 INLEIDING

In dit hoofdstuk wordt de economische uitvoerbaarheid beschreven. Indien het bestemmingsplan voorziet in de uitvoering van werken door de gemeente moet de financieel-economische uitvoerbaarheid hiervan worden aangetoond. Er wordt nader ingegaan op de grondexploitatie en de koppeling met het exploitatieplan.

7.2 TOEPASSING GRONDEXPLOITATIEWET

De Wet ruimtelijke ordening maakt het vaststellen van een exploitatieplan verplicht voor een aantal bouwactiviteiten wanneer de bouw planologisch mogelijk wordt gemaakt in een bestemmingsplan, een wijziging van een bestemmingsplan, een projectbesluit of een projectafwijkingbesluit. De bouwplannen waarbij een exploitatieplan verplicht is staan in artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening. Dit betreft onder meer plannen voor de bouw van een of meer woningen en de bouw van een of meer andere hoofdgebouwen. Bovendien is een exploitatieplan nodig als locatie-eisen (aan openbare ruimte of woningcategorieën) gesteld moeten worden en/of het bepalen van een tijdvak of fasering noodzakelijk is.

Geen exploitatieplan is nodig indien het verhaal van de kosten van grondexploitatie anderszins verzekerd is en er geen fasering of tijdvak behoeft te worden vastgelegd én geen locatie-eisen (aan openbare ruimte of woningbouwcategorieën) hoeven te worden vastgesteld. Recent is de Wet ruimtelijke ordening gewijzigd, waardoor voor onbenutte bouwruimte die al opgenomen was in een bestemmingsplan dat nog op basis van de oude Wet op de Ruimtelijke Ordening was opgesteld en vastgesteld en bij de herziening van dat bestemmingsplan na 1 juli 2008 geen andere bestemmingsregeling is vastgesteld, geen exploitatieplan hoeft te worden vastgesteld.

7.3 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Met de vaststelling van het Masterplan door de gemeenteraad van Moerdijk is in juni 2011 de koers voor de noodzakelijke revitalisering van het centrum van Zevenbergen uitgestippeld. Dit is haalbaar te maken door substantiële bijdragen van het Waterschap Brabantse Delta, de provincies Noord-Brabant en Zeeland en de Rijksoverheid.

Met het besluit van de gemeenteraad van 25 oktober 2012 is gekozen voor de terugkeer van het water in het centrum van Zevenbergen. Vervolgens is door genoemde partijen op 21 november 2013 een samenwerkingsovereenkomst (SOK) gesloten, waarin nadere afspraken zijn uitgewerkt over de planning, rolverdeling, financiering en risicoverdeling.

Moerdijk investeert zelf in de randvoorwaarden om de terugkeer van het water mogelijk te maken. Daarom wordt onder meer de aansluitende openbare ruimte en het marktplaatsplein heringericht, in lijn met de ambitie uit het eigen Masterplan. Ook moet de gemeente de parkeercapaciteit vervangen die verloren gaat op de Haven. Dat geld wordt besteed aan de deellocatie Markt/Molenstraat/Doelstraat, de herinrichting van de openbare ruimte rond de haven, en op de Markt, en aan de ontwikkeling van de Kasteeltuin. Daar zit geen geld voor de terugkeer van het water in.

Op nadrukkelijk verzoek van de gemeenteraad is daarbij aandacht besteed aan het afdekken van gemeentelijke risico's. De verschillende betrokken overheden zijn bereid om het noodzakelijk geachte projectbudget aan de gemeente Moerdijk ter beschikking te stellen om te investeren in de Roode Vaart als robuuste zoetwatervoorziening.

De gemeente voert momenteel onderhandelingen over de verwerving van de nog niet bij de gemeente in eigendom zijnde percelen en zal, indien nodig, ter realisering van dit bestemmingsplan een onteigeningsprocedure voorbereiden en voeren, indien de gemeente er niet of niet tijdig in zou slagen om de benodigde gronden minnelijk te verwerven.

Gelet op het bovenstaande is de economische uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan verzekerd.