

Masterplan Centrum Zevenbergen

Bruisend hart voor een levendige gemeente





Stelt u zich eens voor 2020: de Markt in Zevenbergen op een zonnige zaterdag in augustus. Een zee van gevulde terrasstoelen, drankjes en hapjes op tafel. De week daarvoor zaten ze ook al hier. Een drukte van jewelste rond de finish van de jaarlijkse wielerronde. Nu is voor de kerk een groot podium opgebouwd en spelen jonge lokale bandjes de gehele middag. Zij trekken nieuwsgierige bezoekers uit de winkels langs de Molenstraat en haven naar het bruisende stadsplein.

In de vroege ochtend zijn veel mensen naar Zevenbergen gekomen met de auto, maar ook met de fiets en met de trein; om boodschappen te doen en te winkelen. Tijdens het van winkel naar winkel slenteren spelen hun kinderen veilig op de nieuw ingerichte Markt. Nu de auto's uit het zicht verdwenen zijn is dit echt de huiskamer van de stad geworden; de omwonenden houden een oogje in het zeil. Die auto staat nu veilig in de parkeergarage onder de supermarkt. De meeste mensen laten hun boodschappentassen daarom eerst nog even in de auto staan en nemen de tijd om wandelend via de Hema en Xenos ook de kleinere lokale zaakjes binnen te vallen. Langs de Molenstraat, Ambachtsgang en gloednieuwe Van de Putgang zitten een aantal bijzondere speciaalzaken, waar van ver buiten Zevenbergen mensen komen voor de huisgemaakte bonbons, bijzondere kazen en biologische vleeswaren.

Langs de Noord- en Zuidhaven liggen een aantal bekende kledingzaken, maar ook meerdere kleinere boetiekjes. Rond het water van de heropende Roode Vaart is het bijna altijd druk. Met een tas vol nieuwe kleding blazen mensen even uit op een bankje aan het water en kijken naar de recreanten, die op deze zonnige dag met hun elektrische sloep aanleggen om te lunchen en daarna een bezoek te brengen aan het streekmuseum een stukje verderop langs de haven.

Aan het einde van de dag loopt men langs de supermarkt, doet de boodschappen voor de rest van het weekend, laadt deze in de auto en strijkt nog snel even neer op één van de vele terrasjes. Mensen die met de fiets zijn gekomen blijven eten en ontmoeten hun vrienden om, als het begint te schemeren, de kroeg in te duiken, of naar het nieuwe filmhuis.

Langzaam maar zeker wordt het rustiger op straat, de winkels gaan dicht, maar de lichten van de woningen daarboven gaan aan. Her en der zit men op het balkon of het dakterras na te praten. De oudere bewoners komen elkaar langs de haven tegen op hun rondje met de hond. Zondags verzamelen zij zich weer op de Markt voor de boekenmarkt om daarna een terrasstoel met uitzicht over het water te bemachtigen. Als bewoner heb je immers een streepje voor.

Het lijkt misschien te mooi om waar te zijn, maar onze overtuiging is dat de realiteit van dit zonnige toekomstbeeld aanzienlijk groter is dan u misschien zou denken. De mogelijke terugkeer van het water door het centrum, de plannen van Moerdijk MeerMogelijk en de interesse van partijen om een tweede supermarkt te starten bieden stuk voor stuk interessante mogelijkheden voor de toekomst van het centrum van Zevenbergen. Het is echter wel van groot belang om deze mogelijke ontwikkelingen ook een plek te kunnen geven en vooral goed op elkaar af te kunnen stemmen. Alleen op die manier kan een echte meerwaarde voor Zevenbergen en de gemeente Moerdijk worden gevonden.

De gemeente Moerdijk met al haar uiteenlopende gezichten verdient naar onze stellige overtuiging een bruisend hart en in Zevenbergen liggen juist nu de kansen om dit ook echt handen en voeten te gaan geven. Met het voorliggend Masterplan zet de gemeente een stevige richting uit voor de geleidelijke opwaardering en revitalisatie van het centrum van Zevenbergen. Het schetst een beeld van waar we naar toe willen en welke stappen we moeten nemen om daar te komen; het breed omarmen van dit Masterplan is daarin de eerste noodzakelijke stap.

Het college van Moerdijk

April 2011



INHOUDSOPGAVE

Samenvatting	7	4. Het Masterplan; de hoofdopzet	49
Leeswijzer	9	4.1. Keuzes ten aanzien van fasering en winkelcircuit	50
1. Inleiding	11	4.2. De basis voor het Masterplan bestaat uit	
1.1. Aanleiding; naar een bruisend centrum	11	5 principiële keuzes en ingrepen	53
1.2. Ambities en idealen; naar een doorgaande evolutie van het centrum	11	5. Het Masterplan; de deelgebieden	59
1.3. Het proces; van bouwstenen, naar een visie en het Masterplan	12	5.1. Locatie Stoofstraat/De Langeweg	60
1.4. Wat is een Masterplan?	15	5.2. Locatie Markt/Molenstraat/Doelstraat	62
2. De bouwstenen	17	5.3. De Markt	64
2.1. Historie en ligging	17	5.4. Locaties Zuidhaven/Haveneind/Sint Jorisstraat en Zuidhaven/ Molenstraat/Oude Kerkstraat	66
2.2. Trends; schaalvergroting en concentratie	19	5.5. De haven	68
2.3. De positie van het centrum van Zevenbergen in de regio	21	5.6. Locatie Kristallaan/Sint Jorisstraat/Fabrieksstraat	71
2.4. De verschillende gezichten van het centrum	22	6. Streefbeelden en fasering	73
2.5. Ontwikkelingen	23	6.1. Nadere overwegingen ten aanzien van het parkeren	77
2.6. Belangrijke openbare ruimten	28	6.2. Drie mogelijke routes naar drie verschillende eindbeelden	79
2.7. Ontsluiting en parkeren	30	6.2.1 Route 1: De zoetwaterverbinding hersteld	79
2.8. Winkelen; halter-model versus compact-model	32	6.2.2 Route 2: De haven als groene loper	84
2.9. Recreatie, horeca en wonen	36	6.2.3 Route 3: De haven als groen/blauwe loper	90
2.10. Conclusies 1: De belangrijkste overwegingen	37	6.3. Quickwins	92
2.11. Conclusies 2: De belangrijkste deellocaties	38	7. Uitvoerbaarheid	93
3. Centrumvisie; de scenario's	41	7.1. Maatschappelijke uitvoerbaarheid	93
3.1. Windstil	41	7.2. Financieel-economische uitvoerbaarheid	94
3.2. Lichte bries	42	7.3. Juridische uitvoerbaarheid	96
3.3. Stevige bries	43		
3.4. Frisse wind	46	Colofon	



Het Masterplan is het sluitstuk van de reeks 'Nota van Bouwstenen' (mei 2009), 'Centrumvisie Zevenbergen' (december 2009) en tenslotte het onderhavige 'Masterplan Centrum Zevenbergen'. De aanleiding was 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 belangrijkste conclusies zijn:

- Het **winkelcircuit dient verbeterd te worden**; daarbij dient gekozen te worden voor het (langgerekte) **halter-model of het compacte-model**. Toevoegen van een nieuwe supermarkt als trekker en bronpunt.
- Het centrum heeft met de **Markt en de haven**

twee – in potentie fantastische – openbare ruimten die echter te zeer worden gedomineerd door geparkeerde auto's. Vergaande herinrichting is noodzakelijk.

- Er bestaan twee grote onzekerheden. Dat betreft ten eerste de mogelijke **aanleg van een nieuwe noordelijke rondweg** als vervanging van de functie van De Langeweg en ten tweede het al dan niet doorgaan van een **zoetwaterverbinding**. Planvorming dient in te spelen op deze onzekerheden en plannen moeten op deze punten flexibel zijn.
- Met name de ontwikkeling van de locatie **Markt/Molenstraat/Doelstraat** biedt kansen om de revitalisatie in beweging te brengen.

In de 'Centrumvisie Zevenbergen' zijn scenario's opgesteld. De scenario's kennen een toenemende mate van ingrijpen in het centrum en variëren van **'Windstil' (de minste ingrepen)**, **'Lichte bries'**, **'Stevige bries' tot 'Frisse wind' (het meest vergaande scenario)**. In laatstgenoemd scenario werden nog verschillende varianten onderscheiden;

varianten die betrekking hadden op het compacte of meer langgerekte winkelcircuit en op het al dan niet terugbrengen van water in de haven; realisatie van de zoetwaterverbinding Roode Vaart (**de blauwe looper**) of de aanleg van **een groene looper**. In beide gevallen zou een groot deel van het parkeren op/langs de haven dienen te worden opgeheven. **Er kwam een nadrukkelijke voorkeur naar voren voor het scenario 'Frisse wind'** en meer specifiek voor de variant met de blauwe looper.

In het Masterplan is aangegeven dat het essentieel is nu 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 looper, maar omdat de aanleg daarvan vergaande financiële consequenties met zich meebrengt.

De basis voor het Masterplan wordt gevormd door **vijf principiële keuzes en ingrepen**; dit zijn:

1. Keuze voor een **compacte winkelstructuur**. Het winkelen concentreert zich rond het zuidwestelijke deel van de haven en een nieuwe trekker wordt gerealiseerd op de locatie Markt/Molenstraat/Doelstraat.



2. **Ruim baan voor horeca, recreatie en cultuur.**

De Markt speelt een centrale rol met ruimte voor terrassen, grand cafés, restaurants en evenementen en, waar mogelijk, vrij van (doorgaand) autoverkeer. In het centrumgedeelte tussen Markt en De Langeweg, rond de haven en de Kerkstraat, zal meer de nadruk liggen op de cultuurhistorische en recreatieve kwaliteiten van het centrum.

3. **Meervoudig ruimtegebruik** en het belang van wonen. Een centrum is per definitie een intensief gebruikte plek, met een grote diversiteit van functies en voorzieningen. Het is zeker niet alleen de plek om boodschappen te doen, maar heeft beslist ook een functie als ontmoetingsplek. Daartoe moet ruimte gemaakt worden in de openbare ruimte; met name door het parkeren, waar mogelijk, op te lossen in parkeergarages of op parkeerlocaties op maaiveld iets buiten het centrum op een acceptabele loopafstand. Met het oog op de levendigheid en de sociale

controle dient in het centrum in ieder geval op alle verdiepingen gewoond te worden. Daarmee wordt enerzijds ingespeeld op een toenemende behoefte van bepaalde doelgroepen en anderzijds gebruik gemaakt van bestaande infrastructuur.

4. **Een bereikbaar centrum.** Het centrum van Zevenbergen dient voor alle verkeerssoorten – fietsers, voetgangers en auto's – goed en op een herkenbare manier bereikbaar te zijn. Het realiseren van een nieuwe entree vanaf De Langeweg is gewenst. Dit is uiteraard beter mogelijk bij de aanleg van een noordelijke rondweg. Een verplaatsing en verdere intensivering van de parkeergelegenheid is een belangrijke sleutel en voorwaarde.
5. **Het centrum als verblijfs- en ontmoetingsplek van Zevenbergen.** Deze keuze impliceert met name een vergaande herinrichting van de be-

langrijkste 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.

In het Masterplan is een nadere uitwerking op hoofdlijnen gegeven van een aantal locaties. Niet met de gedachte dat daarmee uitvoeringsgerichte plannen beschikbaar zijn, maar wel met de bedoeling het Masterplan 'gezicht te geven' en enigszins telbaar te maken.

Ondanks genoemde onzekerheden omtrent de aanleg van een noordelijke rondweg en van de realisatie van de zoetwaterverbinding en de betekenis die dat heeft voor het centrum, is het niet noodzakelijk (en natuurlijk ook ongewenst) te wachten op besluitvorming en realisatie daarvan.

Het is – op basis van een strategische aanpak – mogelijk **een route te kiezen waarbinnen op korte**



termijn een substantiële start gemaakt wordt met de revitalisatie van het centrum.

Binnen deze strategie is het mogelijk de locaties Stooftstraat en Markt/Molenstraat/Doelstraat tot ontwikkeling te brengen en vervolgens ook over te gaan tot herinrichting van de Markt.

Op dat moment heeft besluitvorming plaatsgevonden omtrent de rondweg en zoetwaterverbinding en kan, afhankelijk van de betreffende keuzes, de verdere revitalisatie worden verwerkelijk.

Leeswijzer

Het opstellen van het Masterplan is een relatief langdurig proces geweest. Met vele betrokkenen is vorm en inhoud gegeven aan het voorliggende Masterplan.

Om te waarborgen dat bij de nadere uitwerking van de verschillende deelprojecten en belangen de revitalisatie van het centrum van Zevenbergen op

koers blijft, is het van groot belang om niet alleen het eindresultaat van het Masterplan te tonen, maar is het ook zaak om het integrale verhaal te vertellen, van bouwstenen, via de visie, naar ontwikkeling-principes en het Masterplan. Op die manier kunnen ook op termijn alle 'nieuwe' betrokkenen (binnen de politiek, ambtenaren, bewoners, ondernemers en initiatiefnemers) een helder en compleet beeld hebben van het hoe en waarom van de gekozen insteek voor het centrum.

Om die reden is in de hoofdstukken 2 en 3 van dit document ook de 'Nota van Bouwstenen' en de 'Centrumvisie Zevenbergen' nagenoeg integraal opgenomen. Diegenen die op de hoogte zijn van de eerdere stappen in het proces, dan wel slechts geïnteresseerd zijn in het 'eindresultaat' van het planproces, kunnen deze hoofdstukken overslaan.

In de volgende paragraaf is bovendien een samenvatting opgenomen van het totaal.



1.1. Aanleiding; naar een bruisend centrum

Het centrum van Zevenbergen heeft een impuls. Ondernemers geven aan dat er soms een zekere mate van stilstand wordt gevoeld, er vinden minder bestedingen plaats en er is her en der zelfs (tijdelijke) leegstand. Er zijn problemen rondom het parkeren bij het centrum en er is gebrek aan moderne winkelruimte voor grotere zaken. Met de recente komst van de Xenos en vergroting van de Marskramer zijn er ook opstokers voor het centrum, maar over het algemeen bestaat het gevoel dat het centrum levendigheid, gezelligheid en aantrekkingskracht mist. Het centrum van Zevenbergen dient meer te zijn dan een plek om boodschappen te doen en de overtuiging bestaat dat er uitgelezen kansen liggen om dit verder handen en voeten te geven. Het is juist nu noodzakelijk goed na te denken over wat de huidige kwaliteiten werkelijk zijn en welke kwaliteiten gewenst zijn. Zevenbergen biedt bijzondere kansen, maar ze moeten wel verzilverd worden. Stilstand is achteruitgang.

Er is zeker vanuit het centrum zelf een sterke behoefte aan een krachtige impuls. Ambities betreffen het verbeteren van de parkeermogelijkheden en de

ontsluiting, het helder definiëren van het winkelgebied, een logische routing creëren, gezellige en aantrekkelijke verblijfsplekken maken, ruimte voor horeca en evenementen bieden en aandacht geven aan wonen, cultuur en maatschappelijke voorzieningen in het centrum.

Er lopen studies naar de verzilting van het Krammer Volkerak en in het verlengde daarvan het zoeken naar een alternatieve zoetwaterverbinding voor West-Brabant, Tholen en Sint-Philipsland. Een voor de hand liggende en vooralsnog aantrekkelijke optie is het herstellen van de Roode Vaart als doorgaande waterlijn door het centrum van Zevenbergen en derhalve het terugbrengen van het water in de haven, in het hart van het centrum van de stad. Een inspirerende gedachte die een belangrijke kwaliteitsimpuls zou kunnen betekenen voor het centrum. Die tegelijkertijd, in praktische zin, ook een aanzienlijke transformatie noodzakelijk zal maken. Waar moeten immers de bestaande parkeerplaatsen op de haven naartoe, wat betekent het water voor de winkelstraat en hoe moet het centrum dan ontsloten worden?

De overtuiging bestaat dat het herstellen van het water in het centrum van Zevenbergen een belangrijke kans betekent voor het opwaarderen van het gebied. Het herstellen van de Roode Vaart kan een betekenisvolle stap zijn, maar ook als het water niet terug kan worden gebracht moet het centrum van Zevenbergen klaar zijn voor de toekomst en een levendige en bruisende plek worden in het hart van de stad en de gemeente.

1.2. Ambities en idealen; naar een doorgaande evolutie van het centrum

Iedere goede visie begint met een ideaal. Waar willen we naar toe, wat willen we worden, wat staat ons voor ogen? Centraal daarbij staat natuurlijk altijd de overweging wat de mensen in Zevenbergen en de gemeente Moerdijk er aan hebben. Welk maatschappelijk nut dienen we?

In Zevenbergen is het de ambitie om het voorzieningenniveau in het centrum en de stad op peil te houden en aanzienlijk te verbeteren. De achterliggende gedachte is dat men in een stad als Zevenbergen en een gemeente als Moerdijk niet gedwongen moet

worden om de boodschappen buiten de gemeente te moeten doen. Winkelen, boodschappen doen en een terrasje pakken moet binnen de eigen stad kunnen, binnen handbereik voor iedereen, ook voor bijvoorbeeld senioren en jongeren.

Een groeiende en dynamische gemeenschap verdient een levendig hart, een ontmoetingsplek voor iedereen, die ruimte biedt aan de noodzakelijke sociale samenhang. Een plek die om die reden ook meer moet zijn dan alleen een verzameling van winkels. Het hart van Zevenbergen moet bruisen; hier wordt naast winkelen ook gewerkt, gewoond, gerecreëerd en gespeeld. Maatschappelijke en commerciële voorzieningen liggen hier naast elkaar en door elkaar in een boeiende en levendige omgeving. Het centrum is bij uitstek van èn voor iedereen en daarom uitgesproken openbaar en goed bereikbaar met de fiets, het openbaar vervoer, wandelend en met de auto. Het is er prettig om te komen en het nodigt uit om te (ver)blijven.

Een levendig centrum vraagt bovendien om een bepaalde 'dichtheid' en voldoende intensiteit en daarmee om hoogwaardige oplossingen in de openbare ruimte en bebouwing. Iedere vierkante meter wordt optimaal benut en naast dat alles is de uitstraling uitgesproken hoogwaardig. Het centrum is immers

per definitie een plek waar de stad een belangrijk deel van haar identiteit aan ontleent.

Het historische gebied rond de haven en Markt vormt van oudsher het hart van Zevenbergen. De hoofdopzet van het gebied is sinds het ontstaan van de stad niet wezenlijk veranderd, in die zin is het centrum van Zevenbergen een sterk staaltje van duurzaamheid. Maar binnen de duurzame hoofdstructuur van haven, Markt en parallelle straten heeft zich in de loop van de tijd natuurlijk een constante evolutie voorgedaan. Winkels en voorzieningen zijn gekomen en gegaan, de bebouwing is verouderd en vernieuwd, soms meerdere keren en de uitstraling en inrichting van de verschillende openbare ruimten is soms compleet veranderd. Het centrum is zich altijd blijven ontwikkelen en moet dat blijven doen, ook in de toekomst. Zevenbergen staat nooit stil.

Ondanks deze continue evolutie is tussen de oogharen door de karakteristiek van Zevenbergen herkenbaar gebleven. Het DNA van de stad zit hem in de maat, schaal en korrel van de bebouwing, de opbouw van en relaties tussen de belangrijkste openbare ruimten, de aansluiting op de omgeving

en de herkenbaarheid van de verschillende tijdsgedestens in het centrum. Maar ook in karakteristieke gebouwen als de twee kerken en de oude panden rond de Markt.

De opgave in de centrumvisie is om op basis van het DNA van de stad richting te geven aan de verdere evolutie van het centrum en een nieuw hoofdstuk toe te voegen aan de ontwikkeling van het gebied. We vinden het centrum niet opnieuw uit, we voegen er slechts een laag aan toe en zorgen daarmee dat de stad voorbereid is op de toekomst.

De gewenste ontwikkeling van het centrum is derhalve geen revolutie, maar een evolutie. Een Masterplan legt kansen bloot voor de gewenste stapsgewijze transformatie. Het gaat er vooral om de kansen die zich voordoen te onderkennen en te voorkomen dat er in 'de waan van de dag' ontwikkelingen worden ingezet die de gewenste ontwikkelingsrichting op de lange termijn kunnen blokkeren.

1.3. Het proces; van bouwstenen, naar een visie en het Masterplan

Het Masterplan is te beschouwen als een verdere uitwerking en verdieping van de in december 2009



Centrumvisie Zevenbergen

Het Hart rond de haven

vastgestelde Centrumvisie Zevenbergen.

Op basis van dit Masterplan zullen de plannen worden vervaardigd die zijn gericht op realisatie van delen van het geheel.

Het doorlopen proces

De centrumvisie en het Masterplan beschrijven de wensen, ambities en idealen en vertalen deze in een gewenst toekomstbeeld. Het realiseren van dit toekomstbeeld is geen project voor de korte termijn. Visie en Masterplan zetten in op kwaliteit en kwaliteit vraagt om geduld, standvastigheid en een lange adem en tevens om betrokkenheid en overtuiging bij bestuur, politiek, bewoners en ondernemers. Om die reden zijn zowel de scenario's, de centrumvisie als het Masterplan niet vanuit een ivoren toren opgesteld, maar in nauwe samenwerking met alle

betrokkenen binnen de gemeente. Naast een breed samengestelde ambtelijke projectgroep is er, tijdens zowel het opstellen van de visie als het uitwerken van het Masterplan, van gedachten gewisseld met een klankbordgroep, waarin bewoners en ondernemers uit het centrum vertegenwoordigd zijn. Er heeft overleg plaatsgevonden met de betrokken wethouders en met de raadscommissie Fysieke Infrastructuur.

Het doorlopen proces om te komen tot een breed gedragen Masterplan Centrum Zevenbergen bestond grofweg uit vijf opeenvolgende stappen:

Stap 1: De situatie in de vingers krijgen

Om op een zorgvuldige wijze vorm te kunnen geven aan de gewenste toekomst voor het centrum is het

belangrijk om de bestaande situatie goed in de vingers te krijgen. Om die reden is het proces om te komen tot een toekomstvisie gestart met een aantal gedachtewisselingen met betrokken ambtenaren, bestuurders, politici en breed samengestelde klankbordgroep. Het doel was te achterhalen welke randvoorwaarden en uitgangspunten er gelden, maar ook een gevoel te krijgen welke dromen en idealen er leven. Waar willen de betrokkenen in Zevenbergen naar toe, hoe zien zij hun centrum over 10 of 20 jaar?

Parallel aan deze gedachtewisselingen is de bestaande situatie geanalyseerd en is het bestaande beleid bestudeerd. Ook zijn twee quickscans gemaakt; één waarin een distributieplanologisch onderzoek is gedaan naar de winkelstructuur en één waarin nader is gekeken naar de ontsluiting en het parkeren.

De resultaten van deze quickscans vormen, samen met de overige verkregen informatie, een belangrijk fundament voor het opstellen van een toekomstvisie voor dit dynamische gebied. Dit fundament is beschreven en verbeeld in de 'Nota van Bouwstenen'.



Stap 2: Integrale scenario's voor de toekomstige ontwikkeling van het centrum

De volgende stap is het onderzoeken van de potentiële toekomstige ontwikkelingsrichtingen van het centrum geweest. In een aantal ruimtelijke/functionele scenario's werd de bandbreedte van mogelijke ontwikkelingsrichtingen getoond ('Windstil', 'Zachte bries', 'Stevige bries' en 'Frisse wind'), waarbij niet eenzijdig gekeken werd naar bijvoorbeeld alleen de uitstraling van de haven of Markt, maar waarin steeds alle aspecten van het centrum integraal benaderd werden. Het winkelen in het centrum van Zevenbergen kan immers niet los gezien worden van ontsluiting, parkeren, recreëren en wonen. En de invulling van de openbare ruimte van de haven hangt weer samen met de winkelstructuur, de parkeeroplossingen en de ontsluiting. Een integrale benadering is onontbeerlijk.



Stap 3: Uitwerken voorkeursscenario tot centrumvisie Zevenbergen

Op basis van de scenario's heeft een levendige discussie plaatsgevonden met de stuurgroep, de klankbordgroep en de raadscommissie en is het scenario 'Frisse wind' als voorkeursscenario gekozen. Zowel de scenario's als de nadere uitwerking van het voorkeursscenario zijn opgenomen in de 'Centrumvisie Zevenbergen'. De centrumvisie beschrijft de toekomstige gewenste winkelstructuur, de ontsluitingsstructuur, de zoeklocaties voor parkeren en de potentiële (her)ontwikkelingslocaties. Daarnaast worden uitspraken gedaan over de mogelijke invulling(en) van de openbare ruimte, met name de haven en de Markt en de plekken voor de concentratie van horeca en recreatie. De visie beschrijft in die zin een duidelijke richting voor de toekomstige ontwikkeling van het centrum, maar laat daarnaast voldoende ruimte om daar in de nadere uitwerking op verschillende manieren vorm aan te geven. De visie is derhalve geen strak keurslijf, maar geeft

heldere kaders waarbinnen voldoende flexibiliteit blijft om in te kunnen spelen op toekomstige kansen en ontwikkelingen.

Stap 4: Keuze voorkeursscenario 'Frisse wind'

In de gemeenteraad is vervolgens in december 2009 gekozen voor het scenario 'Frisse wind' als meest gewenste ontwikkelingsrichting. In dit besluit werd vooral onderkend dat het zeer gewenst is te zoeken naar een sterke impuls voor het centrum, waarbij zowel de mogelijkheid van water in de haven, als het niet doortrekken van het water als optie open blijven staan.

De gemeenteraad heeft het college opdracht gegeven het scenario 'Frisse wind' nader uit te werken en te onderzoeken op haalbaarheid. In deze nadere uitwerking dient aandacht gegeven te worden aan de mogelijkheden van het scenario 'Stevige bries', waarbij alleen een deel van de haven wordt hersteld.

Stap 5: Uitwerken voorkeursscenario tot Masterplan en ontwikkelstrategie

Binnen de gekozen scenario's 'Frisse wind' en 'Stevige bries' zijn ontwikkelingslocaties benoemd en is nader onderzoek gedaan naar programmatische mogelijkheden, parkeeroplossingen, ontsluitingspotenties en financieel-economische haalbaarheid. De resultaten van dit onderzoek zijn opnieuw besproken met bewoners en ondernemers uit het centrum, alsmede met politieke vertegenwoordigers. Het resultaat van het ingestelde onderzoek en van de besprekingen wordt gevormd door het nu voorliggende Masterplan voor het centrum van Zevenbergen. Met dit plan wordt beoogd een leidraad en raamwerk ter beschikking te hebben dat kan dienen voor de stapsgewijze transformatie/ontwikkeling van de onderscheiden deellocaties in het centrum in de komende tijd.

1.4. Wat is een Masterplan?

Een Masterplan schetst een inspirerend toekomstbeeld, beschrijft de gewenste belangrijke ingrepen en geeft aan op welke manier om te gaan met bestaande karakteristieken. Belangrijke aspecten zijn zaken als de ontsluiting, het parkeren, de

winkelstructuur en verblijfskwaliteit van de openbare ruimte.

Het Masterplan legt een stevig raamwerk vast voor de toekomstige stapsgewijze ontwikkeling, maar is tevens flexibel. De ontwikkeling van een dynamisch gebied als het centrum, met een versnipperd eigendom, veel verschillende belangen en een opeenstapeling van functies vraagt niet om een van te voren vastgelegd en in detail uitgewerkt eindbeeld, maar om heldere hoofdlijnen en een inspirerende ontwikkelingsrichting. Binnen de hoofdlijnen moet ruimte blijven om te kunnen uitwerken en inspelen op de 'noodzaak van de dag'. Het Masterplan is derhalve geen blauwdruk, maar geeft de spelregels voor de toekomstige transformatie en revitalisatie.

Daarbij moet nadrukkelijk in het achterhoofd gehouden worden dat het Masterplan niet in één keer gerealiseerd hoeft te worden en ook niet kan worden. De uiteindelijke ontwikkeling van het Masterplan geschiedt per definitie stapsgewijs en gefaseerd. Als zich de kans voordoet om een onderdeel op te pakken, dan moet deze gegrepen kunnen worden.

Het is belangrijk dat het Masterplan breed gedragen wordt. Om die reden is er intensief overleg geweest met vele belanghebbenden.

Dit overleg heeft belangrijke input geleverd voor het voorliggende plan. Sommige belangen, wensen en idealen zijn tegenstrijdig, in het Masterplan is getracht hier zo goed mogelijk een afstemming in te vinden.

Doel van het Masterplan is het creëren van een stevig fundament voor een bruisende toekomst voor het centrum van Zevenbergen. Daarvoor is in voorliggend document met optimisme een richting uitgezet.

Het Masterplan is geen bestemmingsplan. Binnen de kaders van het Masterplan zullen de verschillende deellocaties stap voor stap worden uitgewerkt. Indien er daadwerkelijk tot ontwikkeling besloten wordt, worden op basis van het Masterplan vervolgens separate bestemmingsplannen in procedure gebracht.

2. De bouwstenen	17
2.1. Historie en ligging	17
2.2. Trends; schaalvergroting en concentratie	19
2.3. De positie van het centrum van Zevenbergen in de regio	21
2.4. De verschillende gezichten van het centrum	22
2.5. Ontwikkelingen	23
2.6. Belangrijke openbare ruimten	28
2.7. Ontsluiting en parkeren	30
2.8. Winkelen; halter-model versus compact-model	32
2.9. Recreatie, horeca en wonen	36
2.10. Conclusies 1: De belangrijkste overwegingen	37
2.11. Conclusies 2: De belangrijkste deellocaties	38

2. DE BOUWSTENEN

2.1. Historie en ligging

Zevenbergen is gelegen in West-Brabant, in het overgangsgedebied tussen Holland en Brabant en tussen Breda, Dordrecht, Rotterdam, Roosendaal en Bergen op Zoom. Het is een veel bevochten strategische plek, het centrum van Zevenbergen draagt daar de littekens nog van. In de Tweede Wereldoorlog is het centrum nog flink beschadigd door bombardementen. Ook daarvoor was het gebied vaak onderdeel van de frontlinie, getuige omliggende vestingsteden als Klundert en Willemstad. Zevenbergen zelf is ontstaan op een aantal verhoogde plekken in de overgang tussen het rivierengebied en Zeeuwse zeekeilandschap. De oorspronkelijke verhoogde ligging in het landschap is nog goed herkenbaar in het centrum; met name de Markt en haven liggen aanzienlijk hoger dan de omgeving. Zevenbergen lag behalve droog ook strategisch, op een kruispunt van routes, met een vruchtbaar ommeland.

Zevenbergen is groot geworden door de handel in zout en turf, later ook door andere handel, scheepvaart en landbouw. De haven en Markt speelden daarin toen al een centrale rol; hier meerden de



Het centrum is bij uitstek een plek voor iedereen in de stad Zevenbergen en in de gemeente Moerdijk. Om er zeker van te zijn dat het fundament compleet en breed gedragen wordt, zijn de resultaten van de inventarisaties en analyses gebundeld in een nota van bouwstenen. Het doel van de nota van bouwstenen is een overzicht te krijgen van de belangrijkste uitgangspunten en overwegingen en tegelijkertijd alle neuzen in dezelfde richting te krijgen wat betreft de ambities en idealen. Op die manier kan gericht toegewerkt worden naar een zorgvuldig onderbouwde leidraad voor de geleidelijke opwaardering van het centrum.

Het centrum is een dynamisch gebied waar veel verschillende aspecten van het stedelijke leven samen komen: wonen, winkelen, werken, recreëren, vervoer, parkeren, verblijven etc. Al deze aspecten worden één voor één behandeld waarbij binnen dezelfde paragraaf gekeken wordt naar de huidige situatie én de kansen, de ontwikkelingspotenties en de randvoorwaarden voor de toekomst. In die zin zijn de bouwstenen steeds tweeledig; enerzijds is de bestaande situatie en geschiedenis van een plek natuurlijk het fundament voor de toekomst, anderzijds moeten we de kansen zien te grijpen om het centrum van Zevenbergen in de toekomst een bruisend hart in de gemeente Moerdijk en de regio te maken.



schepen aan en vond de overslag en verhandeling plaats. Nu nog vormen haven en Markt het hart van het centrum en winkelgebied; ook al is de haven gedempt en biedt deze nu plaats aan de auto. De haven en de Markt vormen van oudsher de twee belangrijkste openbare ruimten in de stad en domineren al eeuwen het stadsbeeld van Zevenbergen. Het zijn deze openbare ruimten die een belangrijke aanzet hebben gegeven voor de huidige structuur van het centrum. De oude kaart van Van Deventer schetst het beeld van Zevenbergen in de 16e eeuw.

Hierop is goed te zien dat de oorspronkelijke opzet nog steeds voor een belangrijk deel de ruimtelijke structuur van het centrum bepaalt. De haven vormt de ruggengraat en direct daaraan gekoppeld vormt de Markt het hart van de stad. De bestaande heldere orthogonale structuur van straten parallel en dwars op de haven kennen hun oorsprong uit de beginperiode van de stad. Lang was Zevenbergen niet meer dan de bebouwing rond het kruispunt van Markt en haven, met langs de uitloper van de Markt, de huidige Stationsstraat,

het voormalige slot Zevenbergen, nu onzichtbaar verstoppt onder een grasveld en tijdelijk parkeerterrein achter de St. Catharinakerk.

De stad is ondertussen aanzienlijk gegroeid, maar de contouren van het centrum zijn sinds die tijd niet wezenlijk veranderd. De toenmalige haven wordt nu ongeveer gevormd door de Sint Jorisstraat, Pastoor van Kessellaan, Neerhofstraat, Prins Hendrikstraat, De Langeweg en de Doctor Ariënslaan. Deze straten vormen nog steeds de herkenbare

overgang tussen centrum en omgeving, al is die omgeving inmiddels natuurlijk verder verstedelijkt. De Hazeldonkse Zandweg vormt nog steeds een belangrijke uitvalsroute en kasteel Zevenbergen mag dan volledig verdwenen zijn, de groene omgeving binnen de stadswal waarin het kasteel was gelegen, is rondom het verzorgingstehuis Sancta Maria en het Julianaplantsoen nog duidelijk herkenbaar.

De meest opvallende historische gebouwen in het centrum zijn de St. Catharinakerk en de St. Bartholomeuskerk aan de Markt en de stellingmolen Fleur aan de Lage Wipstraat.

De strategische positie van Zevenbergen en omgeving is bijna tastbaar in de grootschalige infrastructuur die de gemeente doorkruist, zoals snelwegen, spoor en buisleidingen, in het grootschalige Zeehaven- en Industrieterrein Moerdijk, de Volkeraksluizen en het binnenkort te realiseren Logistiek Park Moerdijk.



2.2. Trends; schaalvergroting en concentratie

De rol van de kleine kernen verandert onmiskenbaar, vooral in de laatste jaren. Onder invloed van internationale trends als bijvoorbeeld schaalvergroting, thuiswinkelen en toenemende mobiliteit is er duidelijk een concentratie van voorzieningen aan de gang, ten gunste van de grotere kernen en ten koste van de kleinere.

Winkelen en uitgaan gebeurt in de grotere stad

(Breda bijvoorbeeld), voor een nieuwe salontafel rijdt men naar de meubelboulevard en de nieuwe televisie wordt besteld via internet.

Deze schaalvergroting en concentratie is in mindere mate ook zichtbaar bij de dagelijkse en maatschappelijke voorzieningen. Hier is de nabijheid van de woning weliswaar van groter belang, maar ook hier is vanuit kostenoverwegingen een vorm van con-



Meer dan ooit bepaalt nu de kwaliteit van het centrum in zijn totaliteit de omvang en de aard van de voorzieningen.

Dit proces is niet omkeerbaar. De gemeente Moerdijk met haar verzameling kleinere kernen zal hierop moeten reageren en anticiperen.

Het gemeentebestuur acht het voor de leefbaarheid wel van cruciaal belang dat binnen de gemeente (c.q. het centrum) een zo compleet mogelijk aanbod aan voorzieningen voorhanden blijft, met name ook voor de minder mobiele mensen in de samenleving.

centralisatie en schaalvergroting ingezet. De bestuurlijke herindeling van 1997 was daar een prominent voorbeeld van, maar ook de schaalvergroting van de supermarkten. In een recent verleden waren nog vijf kleinere supermarkten in het centrum van Zevenbergen gevestigd en op dit moment is er nog maar ruimte voor twee. De totale winkelvloeroppervlakte en de gewenste schaalgrootte/omvang van de winkels is overigens aanzienlijk toegenomen.

De centrumfunctie en aantrekkingskracht van (relatief kleinere) kernen zoals Zevenbergen is niet langer vanzelfsprekend. Lang was de geografische

ligging en het inwonersaantal bepalend voor de omvang en de aard van de voorzieningen. De spreiding van voorzieningen was veel fijnmaziger en de voorzieningen veel kleinschaliger.

Met de toegenomen mobiliteit is de keuzevrijheid aanzienlijk toegenomen. Met de brede beschikbaarheid van de auto doet men elders boodschappen als daar bijvoorbeeld de parkeergelegenheid beter is, het aanbod completer of de sfeer aantrekkelijker. Voor winkelen, 'funshopen' en uitgaan geldt dit nog meer.

Zelfs voor maatschappelijke voorzieningen als zorg en onderwijs is deze trend onmiskenbaar.



2.3. De positie van het centrum van Zevenbergen in de regio

Zevenbergen is in West-Brabant een belangrijke kern; voor wonen, werken, maar ook voor voorzieningen. Binnen de gemeente hebben kernen als Fijnaart en in mindere mate Klundert en Standdaarbuiten ook een rol als centra voor de dagelijkse voorzieningen (onderwijs, zorg, sport, dagelijkse boodschappen), maar Zevenbergen vormt onmiskenbaar de hoofdkern van de gemeente Moerdijk. Het historisch centrum van Zevenbergen is sinds lange tijd de plek waar gehandeld wordt, waar mensen samenkomen, waar zich belangrijke maatschappelijke en commerciële voorzieningen bevinden. Feitelijk was dit al voor de gemeentelijke herindeling het geval. Na de herindeling is Zevenbergen ook het bestuurlijke hart geworden van de omvangrijke gemeente Moerdijk. Met het nieuwe gemeentehuis naast het historische centrum is extra betekenis gegeven aan deze plek.

Zevenbergen is de grootste woonkern van de gemeente met zo'n 15.000 inwoners en direct naast het centrum is, met Huize Zevenbergen en Sancta Maria, een belangrijk cluster van ouderenvoorzieningen, seniorenwoningen en verzorgingstehuis aanwezig. Met grotere winkels zoals de Albert Heijn, de Hema, de Zeeman en de recent geopende Xenos, het ruime aanbod aan kleinere speciaalzaken, hotels, met theater en De Borgh en de aanwezige horeca heeft Zevenbergen het meest complete voorzieningenaanbod binnen de gemeente Moerdijk. Tenslotte is het centrum van Zevenbergen met het nabijgelegen treinstation ook met openbaar vervoer goed bereikbaar en daarmee als bestemming en uitvalsbasis het meest kansrijk. Een goed functionerend centrum is niet alleen belangrijk voor de leefbaarheid en uitstraling van de kern Zevenbergen, maar net zo goed voor de gehele gemeente. Ook de leefbaarheid en aantrekkingskracht van het buitengebied en omliggende dorpen en stadjes als Klundert, Zevenbergschen Hoek, Langeweg, Moerdijk en Noordhoek is er in meer of mindere mate van afhankelijk. En zelfs kernen als Willemstad, Heiningen, Helwijk, Fijnaart en Standdaarbuiten profiteren van het aanvullende

voorzieningenaanbod in het centrum van Zevenbergen, zoals al deze kernen samen met Zevenbergen zelf weer profiteren van de nabijheid van grotere voorzieningenkernen als Breda, Dordrecht en zelfs Rotterdam. In dit fijnmazige netwerk vervult iedere kern een eigen rol, waarbij idealiter de verschillende grotere en kleinere kernen zoveel mogelijk complementair aan elkaar zijn.

Zevenbergen heeft potentie om binnen de gemeente Moerdijk en in de noordwesthoek van Brabant een rol te spelen als sub regionaal verzorgingscentrum, met een uitstraling/achterland dat zich uitstrekt over de gehele gemeente Moerdijk en gedeeltelijk over aangrenzende gemeentes als Halderberge en Drimmelen.

Het 'concurrere' wat dat betreft vooral met omliggende kernen als Steenberg, Oudenbosch en in feite ook met het grotere Etten-Leur. Steden als Breda, Roosendaal en Dordrecht zijn op hun beurt aanvullend aan het voorzieningenniveau in Zevenbergen.



2.4. De verschillende gezichten van het centrum

Binnen het centrum van Zevenbergen zijn verschillende 'identiteiten' te herkennen; openbare ruimten of gebieden met een herkenbaar eigen karakter die gezamenlijk het diverse beeld van het centrum vormen. De verschillende identiteiten zijn in veel gevallen eenvoudig te herleiden vanuit de ontstaansgeschiedenis van de stad. Iedere tijdsperiode heeft zijn sporen nagelaten en bepaalt in die zin mede de opzet en uitstraling van het huidige centrum:

- De voormalige haven is nu een brede winkelstraat met aan weerszijden parkeren en een centraal en autovrij winkelgebied met daarin periodiek de weekmarkt. In de breedte van het profiel en de inrichting van de bestrating is overigens nog steeds de oude functie als haven herkenbaar.
- De Markt met aan de smalle noordzijde horeca en winkels en aan de bredere zuidzijde de twee

kerken en enkele karakteristieke historische woningen.

- Rond de molen, achter de bebouwing langs de Noordhaven, wordt hoofdzakelijk gewoond langs intieme woonstraten. Het beeld wordt hier bepaald door kleinschalige woningen direct langs de straat, met molen Fleur als herkenningspunt.
- De Molenstraat. Het hart van het winkelgebied concentreert zich rond de haven, met het accent ten zuidwesten van de Markt, maar het winkelgebied heeft duidelijk uitlopers langs de haven ten noordoosten van de Markt en rond de Molenstraat. Hoewel de Molenstraat zelf geen intensief aaneengesloten winkelfront is, ademt deze omgeving naast de Markt het meest de sfeer van het winkelgebied. Dit komt door de aanwezigheid van de Albert Heijn, de passage van de

Ambachtsgang en de nadrukkelijke aanwezigheid van de expeditieruimte voor bijvoorbeeld de Hema en de Zeeman.

- De Kerkstraat, het gebied ingeklemd tussen Markt, Zuidhaven en Koningin Wilhelminastraat, wordt wonen gecombineerd met theater de Schuur en enige horeca.
- De voormalige kasteeltuin, het groene, parkachtige gebied, waarin verzorgingstehuis Sancta Maria een prominente plek inneemt, maar waarin ook de bibliotheek en RK basisschool De Neerhof (nog) een plek hebben.
- Het Julianaplantsoen is een historische woonbuurt grenzend aan de Prins Hendrikstraat.

Daarnaast zijn er rond het centrum nog enkele plekken te benoemen die een prominente rol spelen in het gebied:



2.5. Ontwikkelingen

- Ten zuiden van Pastoor van Kessellaan, direct grenzend aan het centrum, liggen bijvoorbeeld het gemeentehuis en De Borgh. Dit zijn belangrijke voorzieningen voor gemeente en stad en zeker van waarde voor het centrum van Zevenbergen. Iets verder naar het zuiden ligt het treinstation Zevenbergen als belangrijk knooppunt voor openbaar vervoer.
- Ten noordoosten van het centrum bevindt zich De Langeweg, een belangrijke doorgaande verkeersroute. Aan de overzijde van deze drukke autoroute loopt het kleinschalige centrum abrupt over in het grootschalige gebied van de voormalige suikerfabriek, gelegen langs de Roode Vaart. Karakteristieke bakstenen fabriekshallen en schoorstenen en de wit-blauwe silo's domineren het beeld en vormen een belangrijke landmark in Zevenbergen en het centrum. In dit gebied is tevens recent nieuwe bedrijvigheid ontwikkeld.

In en rondom de gemeente Moerdijk en de plaats Zevenbergen staan een aantal (grootschalige) ontwikkelingen op stapel die mogelijk een belangrijke invloed gaan hebben op de uitstraling en het functioneren van winkelen, wonen, werken en recreëren in het centrum van Zevenbergen. Sommige van deze ontwikkelingen zijn in dit stadium al redelijk concreet en gelden derhalve als uitgangspunt voor de visie. Andere ontwikkelingen zijn nog in de initiatieffase. Van deze laatste ontwikkelingen is uiteraard nog niet zeker of en in welke vorm deze invloed zullen hebben op het centrum.

Het Masterplan moet daar rekening mee houden en beschrijven welke randvoorwaarden van belang zijn om de kansen, die deze ontwikkelingen met zich mee brengen, te grijpen. Maar visie en Masterplan zijn er niet van afhankelijk. Ook als onverhoopt een ontwikkeling op zich laat wachten of een andere ontwikkeling in gang wordt gezet, moet het Masterplan een bruikbare leidraad vormen. Het belangrijkste vertrekpunt voor visie en Masterplan vormen vooral de idealen die Zevenbergen wenst te realiseren en welke weg het daarvoor denkt te moeten bewandelen. De uiteindelijke invulling van

die weg kan op verschillende manieren. De visie en het Masterplan zijn in die zin meer een kompas dan een vooropgelegd eindbeeld.

Rondwegen

Een aantal wegen rondom het centrum van Zevenbergen wordt onevenredig veel belast met doorgaand autoverkeer. Dit brengt overlast met zich mee en soms een toenemende verkeersonveiligheid. Dit geldt met name op De Langeweg en Prins Hendrikstraat.

Om het doorgaande verkeer uit de stad te kunnen halen is de oostelijke randweg aangelegd en in 2010 in gebruik genomen, waardoor het doorgaand verkeer via de Prins Hendrikstraat niet meer noodzakelijk is en dit een veiligere aanvoerrote voor het centrum kan worden. Tevens wordt op dit moment



Ontwikkelingsvisie Noordrand (2003)

gespeeld met het idee van een noordelijke randweg om de nu zeer drukke De Langeweg te ontlasten. De besluitvorming over een eventuele noordelijke randweg moet nog plaatsvinden, maar het zou een belangrijke kans zijn om de relatie tussen het te herstructureren gebied van de voormalige suikerfabriek en het centrum te verbeteren. Daarnaast ontstaan er goede kansen om het centrum een directe aansluiting te geven op De Langeweg en daarmee een tweede entree te maken. Een mogelijke zuidelijke rondweg is eveneens in onderzoek.

Ontwikkeling van het gebied rond de voormalige suikerfabriek

De suikerfabriek vormt een belangrijk onderdeel van de geschiedenis van Zevenbergen, maar heeft de productieactiviteiten een aantal jaren geleden beëindigd. Nu hebben andere functies bezit genomen van de industriële gebouwen en rondom de fabriekssilo's is het nieuwe bedrijventerrein Koekoek I ontwikkeld. Ook de overige delen van de voormalige suikerfabriek, inclusief de voormalige vloeivelden, komen in aanmerking voor herontwikkeling. Dit vormde de aanleiding om het gehele gebied aan de noord-

zijde van Zevenbergen onder de loep te nemen. In eerste instantie leek bedrijvigheid de meest voor de hand liggende functie in verband met de aanwezige milieucirkels, maar met de gebiedsvisie Moerdijk-Oost van 2007 kwam tevens de optie in beeld om overlastgevendende bedrijven als Caldic en Wolst uit te plaatsen en daarmee binnen het gebied ook andere bestemmingen te ontwikkelen, zoals wonen en (water)recreatie. Vervolgens zijn afspraken daarover vastgelegd in de bestuursovereenkomst Moerdijk MeerMogelijk van juli 2009. Dit biedt een bijzondere mogelijkheid om op zeer korte afstand van het historische centrum van Zevenbergen nieuwe ontwik-



combinatie met aanvoer vanuit het Wilhelminakanaal, of om het centrum heen gekoppeld aan de noordelijke randweg (met of zonder gecombineerde aanvoer vanuit het Wilhelminakanaal). De Roode Vaart wordt daarmee een ‘navelstreng’ in een hoogdynamische omgeving en vormt een uitdagende en integrerende ontwerpogave gekoppeld aan: Waterfront Moerdijk, 4e insteekhaven, knoop Lichtenburg, A16/HSL zone, windmoleninitiatieven, Logistiek Park Moerdijk, Noordelijke omlegging N285 en de Revitalisering van het Centrum van Zevenbergen.

Het ontgraven van de voormalige haven in 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 absoluut een prikkelende gedachte. Het betekent echter wel dat een alternatieve locatie moet worden gevonden voor de weekmarkt en het bestaande parkeren op de haven, zonder dat dit ten koste gaat van de kwaliteit

kelingen te initiëren, die aan de ene kant profiteren van de centrale ligging nabij de voorzieningen, maar die tevens een impuls kunnen betekenen voor het centrum zelf.

Waterpoort en Zuidwestelijke Delta

In het Krammer Volkerak is in de zomer en het najaar vaak sprake van een explosieve groei en sterfte van blauwalgen, met stankoverlast, vis- en vogelsterfte en zwemverboden als gevolg. Onderzoek heeft uitgewezen dat verzilting van het Krammer Volkerak en een beperkte getijdendynamiek de enige oplossing is voor dit probleem. Verzilting van het Kram-

mer Volkerak mag echter alleen plaatsvinden als de beschikbaarheid van zoet water voor de landbouw, de drinkwatervoorziening en de industrie is gewaarborgd. Hiervoor zijn verschillende tracés onderzocht. Op advies van het Bestuurlijk Overleg Krammer Volkerak worden nu een drietal tracés technisch uitgewerkt, waarbij de randvoorwaarden zijn:

- de benodigde hoeveelheid aan te voeren water is 22,5 m³/sec.;
- de aanvoerroute loopt via de Roode Vaart, al dan niet in combinatie met aanvoer vanuit het Wilhelminakanaal;
- de aanvoerroute loopt door het centrum in



van het winkelen. Daarnaast zal het noodzakelijk zijn kritisch te kijken naar een aantal plekken rond de haven. Het paviljoen met daarin lunchroom de Vrijbouter zal niet gehandhaafd kunnen worden en de vraag is wat te doen met de bebouwing tussen Molenstraat en Haveneind en tussen Haveneind en Kristallaan. De voor- en nadelen zullen derhalve zorgvuldig afgewogen moeten worden, waarbij ook financieel-economische aspecten een rol spelen. Het Masterplan centrum Zevenbergen brengt vanuit het centrum zelf de kansen, bedreigingen en randvoorwaarden voor het ontgraven van de voormalige haven in beeld. Dit inzicht kan vervolgens gebruikt worden bij de besluitvorming omtrent het wel of niet doortrekken van de Roode Vaart.

Moerdijk MeerMogelijk

Al jaren wordt er gesproken over uitbreiding van het Zeehaven- en Industrierrein in Moerdijk, gezien de strategische ligging - tussen Rotterdam en Antwerpen - en het feit dat er behoefte is aan meer ruimte



voor bedrijvigheid. De gemeente Moerdijk heeft in juli 2009 een bestuursovereenkomst getekend met provincie en Rijk om er voor te zorgen dat een eventuele ontwikkeling van die bedrijvigheid tegelijkertijd een impuls gaat geven aan de leefomgeving binnen de gemeente. Met de aanleg van een Logistiek Park Moerdijk en een betere benutting van het huidige Zeehaven- en Industrierrein Moerdijk wordt een stevige groei van het aantal arbeidsplaatsen verwacht.

Moerdijk MeerMogelijk kent een aantal plannen die het wonen en leven in de gemeente Moerdijk moeten gaan verbeteren. Eén daarvan is het verplaatsen van bedrijven die dicht tegen de woonkernen staan, zoals aan de noordzijde van Zevenbergen Caldic en Wolst.

Daarnaast gaat de gemeente Moerdijk 825 extra woningen ontwikkelen, boven op de geplande woningbouw. Dit betekent mogelijk ook uitbreidingsbehoefte voor de voorzieningen in het centrum.



Recente ontwikkelingen van het voorzieningenniveau binnen het centrum

Het voorzieningenniveau in het centrum van Zevenbergen is constant in beweging. Er komen winkels bij, er verdwijnen winkels of er vindt verhuizing plaats binnen het centrum of binnen Zevenbergen. De algemene trend is dat er schaalvergroting plaatsvindt, met name bij de grotere warenhuizen en supermarkten.

Met de komst van bijvoorbeeld de Hema (2006) is er een nieuwe trekker bijgekomen in het winkelgebied langs de haven. Daar staat het recente vertrek van supermarkt Super de Boer/Jumbo naar een locatie buiten het centrum tegenover. De locatie is overigens weer ingenomen worden door nieuwe trekkers als de Xenos en de Marskramer. Voor winkelcentra met de omvang van het centrum van Zevenbergen zijn de supermarkten echter zeer belangrijke publiekstrekkingen en een belangrijke voorwaarde voor de levensvatbaarheid van andere winkels. In het verleden waren er vijf (kleine) supermarkten in



in de toekomst een tekort aan parkeerplaatsen in en nabij het centrum ontstaat en tegelijkertijd de verblijfskwaliteit en uitstraling verslechteren. Daarmee kan het voorzieningenniveau van het centrum van Zevenbergen onder druk komen te staan. In het Masterplan moet nadrukkelijk worden ingezet om beide ontwikkelingen naast elkaar te faciliteren en op elkaar af te stemmen, zodat bereikbaarheid en verblijfskwaliteit elkaar in de toekomst versterken, in plaats van beconcurreren.

het centrum van Zevenbergen, maar met de recente ontwikkeling van de nieuwe grote Albert Heijn is het logisch dat er geen ruimte meer is voor een dergelijk aantal. Een minimum van twee supermarkten is echter in het kader van keuzevrijheid en concurrentie zeer gewenst en na de verplaatsing van Super de Boer/Jumbo is straks alleen de recent vernieuwde Albert Heijn nog over in het centrum. In die zin is het vertrek van Super de Boer/Jumbo een aderlating voor de overige winkels en een ontwikkeling waar in de visie en het Masterplan nadrukkelijk op ingespeeld moet worden.

Daarnaast is er met het toenemen van de mobiliteit en het autogebruik een toenemende parkeerdruk in het centrum van Zevenbergen. Een trend die zeker ook de komende jaren zal doorzetten. Aan de ene kant is er in het kader van de bereikbaarheid de noodzaak van een hoger aantal parkeerplaatsen in het centrum, maar tegelijkertijd is er een toenemende behoefte aan hoogwaardige verblijfsruimte en een compact winkelgebied. In de huidige opzet van het centrum, met veel parkeren op maaiveld in de openbare ruimte, is dit soms lastig op elkaar af te stemmen. Zonder ingrepen bestaat het risico dat



2.6. Belangrijke openbare ruimten

In Zevenbergen zijn twee openbare ruimten die van oudsher de ruimtelijke drager vormen van het centrum en die ook vandaag de dag de meest prominente openbare plekken vormen: de haven en de Markt. Het zijn deze ruimten die voor een belangrijk deel de uitstraling en kwaliteit van het centrum bepalen en juist hier speelt de discussie tussen ruimte bieden aan parkeergelegenheid nabij de winkels en de wens tot het verbeteren van de verblijfskwaliteit en uitstraling van het centrum.

De haven

De voormalige haven vormde ooit een doorgaande waterlijn dwars door Zevenbergen heen, geflankeerd door kleinschalige woonpanden en pakhuisen. Met een lange zichtlijn, waardoor een innige relatie ontstond tussen stad en water/landschap. De haven was de ruggengraat van Zevenbergen en de beeldbepaler van het centrum.

Het water in de haven is begin jaren 70 verdwenen, de ruimte is van gevel tot gevel verhard en wordt gedeeltelijk als parkeerruimte gebruikt en gedeeltelijk als marktruimte. In beide gevallen is er geen aangename verblijfsruimte ontstaan. Het profiel is te breed en te stenig en de ruimte tussen de gevels is feitelijk te groot voor een gezellige winkelstraat. De inrichting van de openbare ruimte is op sommige plaatsen enigszins versleten. Er is in deze centrale openbare ruimte van Zevenbergen sterk de behoefte aan een kwaliteitsimpuls om de verblijfskwaliteit en uitstraling van het centrum te verbeteren. Een belangrijk deel van de winkels ligt immers langs deze ruimte en de haven vormt, in ieder geval aan de zuidwestzijde, de hoofdentree van het centrum.

Overigens is naast het water ook de continuïteit van deze lange lijn verdwenen. Door de realisatie van het paviljoen ter hoogte van de Markt bestaat de

voormalige haven nu uit twee separate openbare ruimten.

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

Kansen

De kansen om de uitstraling en verblijfskwaliteit van deze prominente openbare ruimte van Zevenbergen



te verbeteren, liggen niet alleen in het opwaarderen van de inrichting van de openbare ruimte, maar tevens in het zoeken naar mogelijkheden om de oorspronkelijke continuïteit van de ruimte te herstellen. De belangrijkste opgaven liggen wat dat betreft rond het Haveneind en bij paviljoen De Vrijbouter. Daarnaast zal er aandacht dienen te zijn voor de uitstraling van de bebouwing en winkels. Mogelijk is er met de winkeliersvereniging een beleid te maken over bijvoorbeeld reclame-uitingen en de uitstraling van gevels.

Afwegingen

Belangrijke afwegingen die gemaakt moeten worden zijn op welke manier omgegaan dient te worden met de aanwezige weekmarkt en het parkeren. De dominantie van de geparkeerde auto op de haven vormt absoluut geen toegevoegde waarde voor de verblijfskwaliteit, maar heeft wel

degelijk een belangrijke functie voor de aanwezige winkelvoorzieningen. Om de verblijfskwaliteit van deze 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. Eén van de opties is het herstellen van het water, maar er liggen mogelijk ook kansen bij een groene loper, vergelijkbaar met de Voorstraat in Willemstad of het winkelgebied in Etten-Leur. Een aardig detail is dat een deel van de voormalige kademuren van de oude haven nog aanwezig zijn. Daarbij moet wel in het achterhoofd worden gehouden dat ten behoeve van een eventuele zoetwaterverbinding een behoorlijke hoeveelheid water de haven zal moeten kunnen passeren. Dit betekent dat

de waterdoorgang voldoende maat moet krijgen en sporadisch een hogere, doch veilige stroomsnelheid zal hebben.

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. Hier is de levendigheid van het centrum goed voelbaar. Het zuidelijkere deel is aanzienlijk breder, hier wordt het beeld gedomineerd door de twee monumentale kerken en de prachtige 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 mooie omlijsting van deze ruimte.



Kansen

Met de historische bebouwing rondom de markt en de grote bomen, is de Markt, ondanks de aanwezigheid van de auto's, een aangename openbare ruimte dan de haven. Er is niet heel veel verbeeldingskracht voor nodig om de potentie van deze ruimte als echt verblijfsgebied te zien. Met het verplaatsen van de geparkeerde auto's en een herinrichting van de bestrating kan de Markt een prachtig horecaplein worden en eventueel weer ruimte bieden aan de weekmarkt. Mogelijk kan aan de westzijde, langs de Molenstraat de bebouwingswand hersteld worden. Nu domineren een blinde zijgevel en een groot 'gat met parkeerplaatsen' hier het beeld.



Overwegingen

Net als voor de haven geldt, dat de dominante aanwezigheid van het parkeren op de Markt een negatieve uitstraling heeft op de verblijfskwaliteit en dat het verplaatsen van deze parkeerplaatsen een grote impuls kan vormen voor de verblijfskwaliteit en recreatieve waarde van het centrum. Daar tegenover staat natuurlijk de bereikbaarheid van winkels en de nabijheid van parkeerplaatsen. De afweging tussen deze twee belangrijke aspecten zal ook hier weer een prominent onderdeel van de planvorming bepalen. Het natuurlijke hoogteverschil tussen de Markt en de lager gelegen Doelstraat biedt overigens een interessant aanknopingspunt om te onderzoeken of een verdiepte parkeergarage onder de Markt een optie is.



2.7. Ontsluiting en parkeren

Zoals reeds eerder genoemd speelt in de toekomst de afweging tussen parkeren en verblijven een prominente rol in het centrum van Zevenbergen. De verblijfskwaliteit van de openbare ruimte houdt mensen langer in het centrum en is een impuls voor het recreatief winkelen. De autobereikbaarheid en het parkeren nabij winkels is echter cruciaal voor een centrum met de omvang van Zevenbergen. Meer dan grotere centra als Breda en Dordrecht is het centrum van Zevenbergen naast het (recreatieve) winkelen vooral ook gericht op het doen van boodschappen. Cruciaal daarbij is dat op zeer korte afstand van bronpunten, zoals supermarkten, voldoende parkeermogelijkheden aanwezig zijn. Ten aanzien van de ontsluiting en het parkeren gaat het in Zevenbergen in hoofdzaak om een tweetal aspecten:

- Er is behoefte aan een meer logische routing naar het centrum en naar de parkeergelegenheden

den. Bezoekers uit Zevenbergen zelf, maar met name ook bezoekers van buiten Zevenbergen (omliggende kernen, regio) moeten op een heldere en eenvoudige manier naar het centrum toe rijden, een parkeerplaats kunnen vinden, uit kunnen stappen en boodschappen kunnen doen. De parkeerrouting is nu onduidelijk, men moet vanaf De Langeweg helemaal omrijden en het parkeren staat niet altijd helder aangegeven. Het centrum is vanaf de omliggende belangrijke routes, als De Langeweg en de Pastoor van Kessellaan, bovendien niet goed zichtbaar. Het winkelcentrum ligt verborgen vanaf de ontsluitingsroutes.

- Voldoende parkeergelegenheid in de nabijheid van de winkels. De belangrijkste parkeergelegenheid van Zevenbergen ligt nu op de haven, met name aan de zuidwestzijde, nabij het Haveneind. Hier is de bezetting het meest intensief en vindt er veel wisseling plaats door de relatief korte bezoeken aan winkels als Hema en Zeeman. Aan de noordoost-zijde van de haven wordt ook geparkeerd, hier ligt de nadruk iets meer op lang-parkeren, de afstand met de winkels is groter. Daarnaast is er nog een parkeergarage aan de Doelstraat, gekoppeld aan de recent ge-

realiseerde Albert Heijn Parkeergarage is van de Albert Heijn en zijn op hetzelfde moment gerealiseerd en is er parkeergelegenheid op de Markt. Met de huidige omvang van de voorzieningen is de totale parkeercapaciteit in en om het centrum getalsmatig voldoende, zoals blijkt uit de quickscan parkeren. Door het ontbreken van regulering is het echter onevenredig druk in de haven en is er nog vrijstaande restcapaciteit op iets grotere afstand, bijvoorbeeld rond het gemeentehuis en De Borgh. Dit geeft, ondanks de afdoende capaciteit, een gevoel dat er parkeergelegenheid te kort is en creëert een rommelige situatie.

Kansen

Belangrijke kansen liggen allereerst in het onderzoeken hoe de routing en ontsluiting van het parkeren in en om het centrum beter kan. Bewegwijzering speelt daarin een rol, maar ook zal de mogelijkheid onderzocht moeten worden of het mogelijk is het centrum een tweede entree te geven aan de zijde van De Langeweg. Met de aanleg van een noordelijke rondweg is het doorgaande verkeer verdwenen en ontstaan hier mogelijkheden. Daarnaast kan gekeken worden op welke manier het centrum zich beter zou kunnen presenteren aan de belangrijke

wegen, bijvoorbeeld aan de zijde van het Haveneind. Tevens ontstaan er kansen door het lang-parkeren (gedeeltelijk) naar buiten het centrum te verplaatsen (bijvoorbeeld rond het gemeentehuis op ongeveer 300 meter van het winkelgebied of ter plaatse van de suikerfabriek). Met het invoeren van een blauwe zone langs haven en Markt worden de plaatsen in het centrum voor kort-parkeren gereserveerd ten behoeve van het doen van boodschappen. Dit ontlast de openbare ruimte in het centrum enigszins en creëert meer ruimte voor bezoekers van de winkels.

Overweging voor de toekomst

Het handhaven van voldoende parkeermogelijkheden in het centrum, in de nabijheid (maximaal 100 à 200 meter) van het winkelgebied, blijft ook in de toekomst een belangrijke randvoorwaarde voor het functioneren van het centrum van Zevenbergen. Met het verplaatsen van het lang-parkeren naar locaties aan de rand van het centrum komt er iets meer lucht en regulering, maar de verwachting is dat in de toekomst het autogebruik zal toenemen en mogelijk groeit ook het centrum van Zevenbergen verder. Daarmee is de kans aanwezig dat op termijn het centrum 'dichtgroeit'. Daarnaast blijft met de

2.8. Winkelen; halter-model versus compact-model

huidige opzet van het parkeren in de openbare ruimten het spanningsveld aanwezig tussen parkeermogelijkheden en verblijfskwaliteit.

Als het centrum van Zevenbergen de ambitie heeft verder te groeien dan zal er (in ieder geval voor de toekomst) gekeken moeten worden naar mogelijkheden voor dubbel grondgebruik en een intensivering van parkeren en winkelen. De recent gerealiseerde parkeergarage van de Albert Heijn is daar een mooi voorbeeld van.

Kansrijke zoeklocaties zijn de hoek Markt/Molenstraat/Doelstraat, de hoek Stoofstraat/De Langeweg, de hoek Zuidhaven/Haveneind/Sint Jorisstraat en het blok Zuidhaven/Molenstraat/Oude Kerkstraat, ter plaatse van de huidige Hema. Het natuurlijke hoogteverschil in het centrum van Zevenbergen is daarbij een unieke kans, die het niet bij voorbaat noodzakelijk maakt een geheel verdiepte (en daarvoor kostbare) parkeergarage te realiseren.

Tenslotte moet ook de bereikbaarheid met het openbaar vervoer, te voer of per fiets niet vergeten worden, met veilige en aangename routes en goede

mogelijkheden voor stalling van de fiets in het centrum. De basisstructuur van het centrum is wat dat betreft goed en met het ontlasten van het doorgaande snelverkeer op De Langeweg en Prins Hendrikstraat worden de barrières rond het centrum aanzienlijk minder. Bij de mogelijke ontwikkeling van parkeergarages en de herinrichting van de openbare ruimte zal terdege rekening moeten worden gehouden met voldoende stallingruimte voor fietsen.

De winkelvoorzieningen in het centrum van Zevenbergen hebben vooral een functie voor de gemeente zelf en slechts in beperkte mate voor de regio. Zevenbergen is een 'bovenlokaal boodschappencentrum, met een beperkt recreatieve functie'. Het winkelen in Zevenbergen is in die zin grofweg te verdelen in boodschappen doen (voedings- en genotsmiddelen) en duurzame en overige goederen, waar het recreatieve winkelen een onderdeel van is. Het winkelgebied concentreert zich met name rond de haven, tussen de Molenstraat en de Markt en waaiert uit richting De Langeweg. Parallel aan de haven ligt langs de Molenstraat nog de Albert Heijn als een belangrijke trekker en enkele kleinschalige winkels. De Albert Heijn is met de haven verbonden door middel van een passage (Ambachtsgang). Aan de zuidwestzijde van de haven bevinden zich de andere belangrijke trekkers zoals Hema en Zeeman. De noordoostzijde van het winkelgebied mist een grote trekker. Hier ligt enige horeca rond de Markt en enkele winkels langs de Zuidhaven, zoals Mikro Electro. De weekmarkt staat centraal op de haven, midden in het winkelgebied,

de wisselwerking is derhalve goed. Opgespannen tussen de Markt en de voormalige Super de Boer/Jumbo ligt een front van kleinschalige winkelpanden dat het hart van het zogenaamde 'winkelgebied' in Zevenbergen vormt.

Het doen van boodschappen neemt in Zevenbergen een zeer belangrijke plaats in. Supermarkten vormen de belangrijke bronpunten/trekkers voor het centrum, de overige winkels profiteren van de publieksaantrekkende werking van deze supermarkten. In iets mindere mate zijn ook zaken als Hema en Zeeman trekker. Met name voor de supermarkten en het doen van boodschappen is de nabijheid van parkeervoorzieningen cruciaal. Bij de Albert Heijn is dit met een parkeergarage efficiënt opgelost. De voormalige Super de Boer/Jumbo is mede vertrokken van de betreffende locatie. De parkeerplaatsen voor de deur op de haven werden te intensief gebruikt, waardoor er te weinig parkeergelegenheid voor de deur was voor de bezoekers van de supermarkt.

Een goede relatie tussen de entree van de supermarkt, het parkeren en de overige winkels is cruciaal om optimaal te kunnen profiteren van de kruisbe-

stuiving tussen boodschappen doen en winkelen. In die zin is er enige discrepantie in het winkelcircuit. De trekkers concentreren zich sterk aan één zijde (zuid en west), maar aan de noord- en oostzijde van het winkelgebied is er geen echte trekker. Daardoor ontbreekt een logische routing en lijkt het winkelgebied aan de zijde van De Langeweg en richting de Markt een beetje de 'stille achterkant' van het winkelgebied te worden. Het paviljoen tussen de haven en de Markt versterkt dit, het vormt gevoelsmatig het einde van het winkelgebied en staat ook met zijn rug naar de Markt. De winkels en horeca op het noordelijke deel van de haven, aan het oostelijke deel van de Molenstraat en rondom de Markt horen er als het ware niet echt bij.

Het ontbreken van een logisch circuit voor het winkelgebied is ook zichtbaar aan het feit dat Zevenbergen maar op weinig plaatsen een echt continu en aaneengesloten winkelfront kent. Op een stukje van de haven is dit wel het geval, maar door de breedte van het profiel mist ook hier de echte intensiteit die een bruisend winkelhart kenmerkt.

Kansen/bedreigingen

Met het vertrek van Super de Boer/Jumbo naar een locatie buiten het centrum is een belangrijke trek-

ker voor het centrum verdwenen. Dit is slechts ten dele gecompenseerd met de komst van de Xenos. De overtuiging is dat alleen de Albert Heijn niet voldoende is en dat dit ten koste kan gaan van het voorzieningenniveau in het centrum van Zevenbergen. Uit het distributie planologisch onderzoek blijkt echter dat er, rekening houdend met de geplande groei van Zevenbergen, ruimte is voor uitbreiding van winkeloppervlakte voor dagelijkse goederen in Zevenbergen. Dit biedt de kans een nieuwe supermarkt toe te voegen in het centrum. Voor het slagen van deze supermarkt is van belang dat het parkeren op een goede manier wordt opgelost en dat er voldoende vloeroppervlakte beschikbaar is op een prominente plek in het centrum.

Haltermodel versus compact centrum

De supermarkt vormt zoals gezegd voor het centrum als geheel een belangrijk bronpunt en bepaalt sterk de routing en opzet van het winkelgebied. Een goede positionering van zo'n bronpunt, logisch ontsloten, met voldoende parkeren en goed verbonden met de overige winkels kan een aanzienlijke impuls geven aan het winkelen in het centrum van Zevenbergen. Het zoeken naar of ontwikkelen van een goede plek voor de nieuwe supermarkt zal derhalve





Zevenbergen

Quickscan DPO Centrum



een belangrijk onderdeel moeten vormen van de visie- en planvorming.

Naast bevolkingsomvang wordt voor het (recreatief) winkelen in toenemende mate het winkelvloeroppervlakte in een centrum bepaald door de kwaliteit van dat centrum (winkelrouting, parkeren, locatie bronpunten en verblijfskwaliteit openbare ruimte). Met het toevoegen van een supermarkt/bronzpunt liggen derhalve belangrijke kansen/taken voor Zevenbergen om een goed winkelcircuit te maken en een efficiënte parkeeroplossing te creëren. Als vervolgens in het centrum ook meer ruimte voor verblijfskwaliteit kan worden geboden en de uitstraling van openbare ruimte en winkelgebied kan worden verbeterd, dan liggen er mogelijkheden om niet alleen meer winkelvloeroppervlakte te ontwikkelen voor de dagelijkse boodschappen, maar ook het winkelvloeroppervlak van de duurzame goederen op termijn uit te breiden.



Vanuit het DPO-onderzoek komen twee mogelijke principemodellen naar voren als het om het toekomstig winkelcircuit gaat:

Halter-model

Met het toevoegen van een winkeltrekker en parkeerconcentratie op de hoek van De Langeweg en Stooftstraat wordt de haven het langgerekte winkelgebied in Zevenbergen, met de Markt als horecaplein en logisch rustpunt halverwege. Voordeel van dit model is de overzichtelijke structuur rond de haven en de spreiding van parkeren en verkeer over de twee zijden van het centrum. Nadelen zijn de afhankelijkheid van de eventuele aanleg van de noordelijke rondweg (om aan te kunnen sluiten op De Langeweg) en de relatief grote gestrektheid van het toekomstige winkelgebied. Een continue winkelfront is lastig te realiseren in dit model.

Compact-model

Met het toevoegen van een winkeltrekker en parkeerconcentratie op de hoek van de Markt/Molenstraat/Doelstraat ontstaat tussen haven, Markt en rondom de Molenstraat een compact winkelcentrum, 'omringd' door drie trekkers: het intensieve winkelgebied van Hema, Zeeman en Xenos, de Albert Heijn en de nieuwe winkeltrekker/parkeergarage aan de zuidoostzijde. De Markt ligt als horecaplein direct aan dit compacte winkelcircuit en als een logisch onderdeel van de routing.

Voordelen van dit model zijn de intensiteit en nabijheid van de verschillende winkels, horeca en het parkeren en het feit dat snel kan worden ingezet op het creëren van continuïteit in het winkelfront in dit deel van het centrum. Voordeel is ook dat deze structuur relatief snel te realiseren zou zijn, aangezien de huidige winkelstructuur van het centrum al een vergelijkbare opzet laat zien. Nadeel is de grotere druk van het publiek, het verkeer en het parkeren op één zijde van het centrum.



2.9. Recreatie, horeca en wonen

Uiteraard is het winkelen een belangrijke functie in het centrum van Zevenbergen, maar niet de enige. Ook de andere functies dienen aandacht te krijgen. Juist de multifunctionele diversiteit bepaalt immers de kwaliteit en dynamiek in het centrum.

Horeca

Horeca is bijvoorbeeld een belangrijke functie om mensen langer vast te houden in een centrum. Met name horeca die de gehele dag door iets biedt (de formule grand café), heeft in die zin een belangrijke functie. In de zomer brengen terrassen bovendien levendigheid en ondersteunen daarmee het

winkelen. De belangrijkste kansen lijken op de Markt te liggen. Hier is van oudsher al enige concentratie en de centrale ligging en uitstraling maken deze plek zeer geschikt. Het is voor de horeca belangrijk om goede looplijnen te maken met de omgeving, zoals het verzorgingstehuis Sancta Maria, het treinstation, het gemeentehuis en De Borgh.

Evenementen, cultuur en recreatie

Evenementen kunnen tijdelijk een belangrijke trekker vormen voor publiek naar het centrum en kunnen bijdragen aan promotie van de plek. In die zin heeft het de voorkeur om in het centrum zelf

ruimte voor evenementen te maken. De Markt en het gebied rond de voormalige suikerfabriek lijken hiervoor kansrijk.

In het gebied rond de voormalige suikerfabriek liggen in aansluiting op de Rode Vaart ook goede mogelijkheden voor de (verdere) ontwikkeling van bijvoorbeeld watergebonden recreatie. Met een veilige en aangename verbinding met de horeca en het winkelgebied kan dit in de vorm van recreanten nieuwe bezoekers genereren.

Daartoe is parallel aan de opdracht van het Waterschap Brabantse Delta, waarin gewerkt wordt aan het detailontwerp voor de alternatieve zoetwatervoorziening via de Rode Vaart, een onderzoek gestart om inzichtelijk te maken wat de kansen en mogelijkheden zijn om naast de functionele rol als zoetwaterverbinding dit gebied tevens een toeristische, recreatieve meerwaarde te geven. Belangrijk thema hierbij is het ontwikkelen van een recreatieve sluis die doorvaarbaarheid mogelijk moet maken. Resultaten van deze studie worden in april 2011 verwacht.

2.10. Conclusies 1: de belangrijkste overwegingen

Wonen

Tenslotte moet ook het wonen in het centrum niet vergeten worden. Wonen boven winkels en in het centrum is belangrijk voor de levendigheid en sociale controle. Het centrum is bij uitstek een plek waar goede kansen liggen voor senioren en starters, direct nabij de voorzieningen. Het wonen biedt daarnaast de mogelijkheid efficiënt om te gaan met parkeren, in de vorm van dubbelgebruik van plaatsen. Het wonen boven winkels is nu reeds veelvuldig aanwezig in het centrum, maar in de toekomst moet dit worden doorgezet en versterkt. Nadrukkelijk dient daarbij steeds aandacht te zijn voor het beperken van de overlast en het afstemmen van functies als horeca en evenementen met de woonfunctie van het centrum.

Kijkend naar de historie, bestaande situatie, trends en ontwikkelingen, en in het verlengde van het DPO-onderzoek en de quickscan parkeren, komen de volgende belangrijke overwegingen en uitgangspunten naar voren:

- Binnen de gemeente Moerdijk heeft de kern Zevenbergen de belangrijkste kansen om zich verder te ontwikkelen als bovenlokaal voorzieningencentrum. Het centrum van Zevenbergen is op dit moment al meer dan alleen een boodschappencentrum en er liggen nadrukkelijk kansen om ook het (recreatief) winkelen en de horeca verder te stimuleren. In Zevenbergen kunnen deze niet los van elkaar gezien worden.
- Een belangrijke opgave in de toekomst is het verbeteren van het winkelcircuit door het ontwikkelen van een nieuw bronpunt met supermarkt en parkeerconcentratie. In principe zijn twee locaties denkbaar, aan de zijde van de haven/De Langeweg (halter-model) en/of in de buurt van de Markt (compact-model).
- De belangrijkste kansen voor het verbeteren van de kwaliteit van het centrum en de mogelijk-

heden voor recreatief winkelen en horeca liggen in het opwaarderen van de openbare ruimte. Een aspect dat daarbij een centrale rol speelt is de afweging 'verblijfskwaliteit' versus 'parkeren en ontsluiting'. Deze hoeven elkaar niet tegen te werken.

In de toekomst zal gezocht moeten worden naar mogelijkheden om de (cruciale) bereikbaarheid van winkels en voorzieningen te garanderen (ook bij de onvermijdelijke groei van de parkeervraag) en tegelijkertijd voldoende verblijfskwaliteit en recreatieve waarde toe te voegen in het centrum.

- Het aanbod en de positionering van het parkeren zal een belangrijke randvoorwaarde zijn voor de verdere ontwikkeling van het centrum van Zevenbergen. Daarbij is een vorm van dubbel grondgebruik en het ontwikkelen van één of meerdere parkeergarages een zeer voor de hand liggende ingreep.
- De haven zal een andere invulling moeten krijgen om de uitstraling van het centrum te verbeteren. In deze fase is het niet mogelijk om al een exacte invulling vast te leggen, gezien de

onzekerheden omtrent het mogelijk herstellen van de continuïteit van de Roode Vaart. Begin 2012 moet daar een definitieve uitspraak over komen. Ook als het water niet terugkomt in de haven zal een aanzienlijke kwaliteitsimpuls noodzakelijk zijn en met name de verblijfskwaliteit van de haven verbeterd moeten worden.

- De Markt krijgt een functie als horecaplein en verblijfsruimte in het centrum.
- In de komende jaren zal met de planvorming binnen het centrum van Zevenbergen nadrukkelijk rekening gehouden moeten worden met de onzekerheden en kansen die door de verschillende ontwikkelingen zich in en rondom Zevenbergen gaan voordoen. Komt de zoetwaterverbinding door het centrum van Zevenbergen er wel of niet? Wat gebeurt er met de gewenste noordelijke rondweg? Hoeveel gaat de bevolking van Zevenbergen groeien in de toekomst? De ontwikkelingsrichting die gekozen wordt moet voldoende ruimte laten flexibel in te kunnen spelen op deze onzekerheden en ruimte te laten voor verschillende uitkomsten. Ook als bijvoorbeeld het water door het centrum niet doorgaat

zal de gekozen ontwikkelingsrichting realistisch moeten zijn en de reeds ingezette deelontwikkelingen een stap in de goede richting.

2.11. Conclusies 2: de belangrijkste deellocaties

In en om het centrum komen vanuit de inventarisatie en analyse een aantal plekken en locaties naar voren die een belangrijke rol zullen gaan spelen in de toekomstige ontwikkeling van het centrum van Zevenbergen. Hier liggen in de toekomst de belangrijkste kansen voor bijvoorbeeld het verbeteren van de ontsluiting, het uitbreiden en oplossen van het parkeren, het verbeteren van de winkelstructuur, het verbeteren van de uitstraling van de entrees en het opwaarderen van de uitstraling van bebouwing en de verblijfswaarde van de openbare ruimte. Deze plekken en locaties vormen als het ware de bouwstenen voor de op te stellen scenariostudie.

• De haven

De haven vraagt om een nieuwe inrichting waarbij de uitstraling en verblijfskwaliteit van de openbare ruimte en het winkelgebied worden verbeterd en waarin de geparkeerde auto een minder dominante rol speelt. Tegelijkertijd bestaat hier de noodzaak om een antwoord te geven op de als onaangenaam ervaren breedte en 'leegte' van het huidige profiel en kan het herstellen van de continuïteit van de lange lijn een belangrijke kwaliteitsimpuls betekenen.

- **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 mogelijk 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. Mogelijk liggen onder de Markt kansen voor een parkeergarage, gebruikmakend van het aanwezige hoogteverschil.

- **Aansluiting De Langeweg en locatie Stoofstraat**

De entree van het centrum ligt nu bij de haven aan de zijde van het Haveneind. De andere zijde van de haven, aan de kant van De Langeweg, is alleen 'kruip-door-sluip-door' te bereiken en voelt daardoor gevoelsmatig als de achterzijde van het centrum. Met de aanleg van de noordelijke rondweg transformeert De Langeweg tot een stadsstraat en is het mogelijk ook aan deze zijde een prominente entree te maken voor het centrum. Daarmee wordt het centrum logischer bereikbaar en beter verbonden

met de geplande nieuwe ontwikkelingen rond de suikerfabriek. Daarnaast ontstaan er ontwikkelingsmogelijkheden op de locatie tussen de Stoofstraat en De Langeweg, de nieuwe entree van het centrum. Tegelijkertijd de uitstraling te verbeteren.

- **Locatie Markt/Molenstraat/Doelstraat**

Het recent gerealiseerde blok van de Albert Heijn is een mooi voorbeeld van intensief en meervoudig ruimtegebruik waar winkelen, wonen, werken en parkeren zijn gecombineerd, gebruikmakend van het aanwezige hoogteverschil. Naast deze locatie ligt de voormalige Mikro Electro en een parkeerterrein waar rondom heen een soortgelijke ontwikkeling denkbaar is. In de gedachtewisselingen is deze locatie veel genoemd als het gaat om het uitbreiden van de (gebouwde) parkeergelegenheid in en om het centrum.

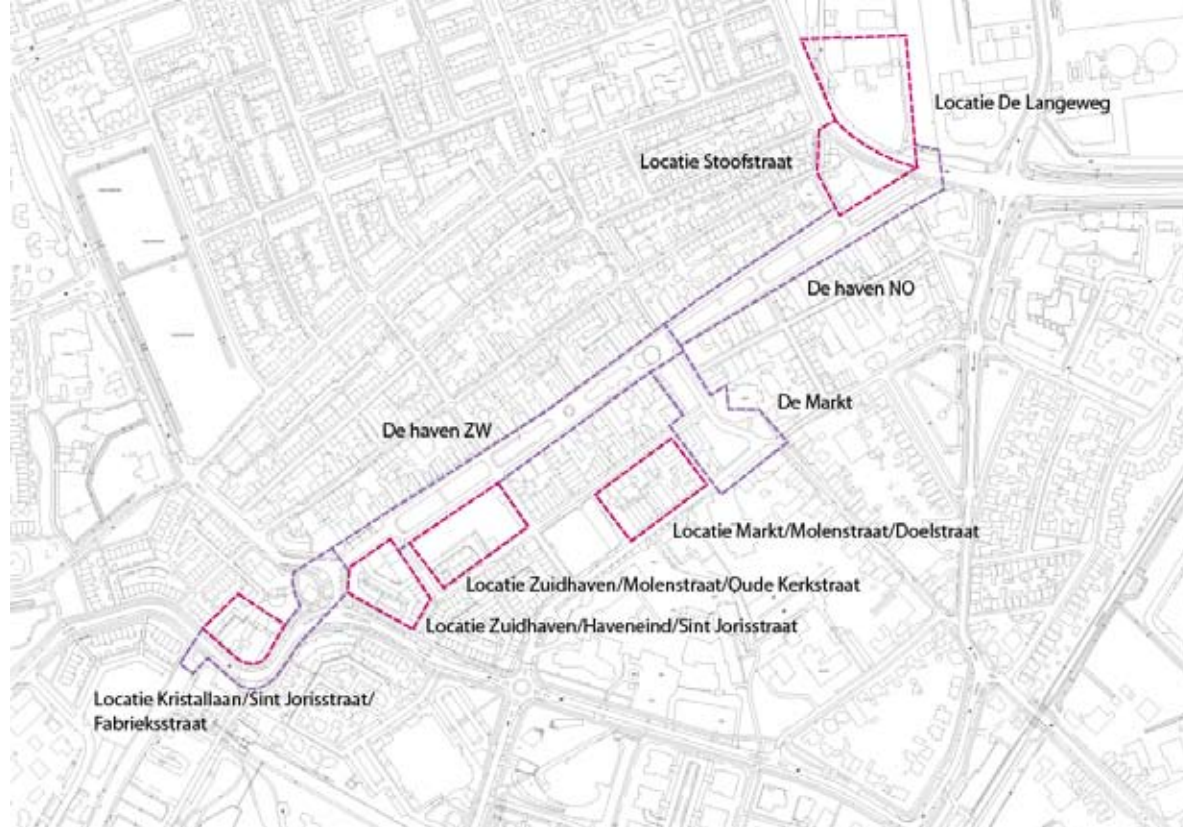
- **Locatie Zuidhaven/Molenstraat/Oude Kerkstraat**

Aan de andere zijde van de haven ligt het blok van de Zeeman en de Hema, waar ook de voormalige

Super de Boer/Jumbo te vinden is. Dit blok heeft architectonisch gezien geen hoogwaardige uitstraling, niet aan de voorzijde in het winkelgebied, maar ook niet aan de achterzijde (met de openbare expeditiestraat). Hier domineren de introverte achterzijden van de winkels het beeld. Op de wat langere termijn liggen op deze locatie mogelijk kansen om midden in het winkelgebied een parkeergarage te realiseren en tegelijkertijd de uitstraling te verbeteren.

- **Locatie Zuidhaven/Haveneind/Sint Jorisstraat**

Ook hier is de architectonische uitstraling niet hoogwaardig en doordat de rooilijn van dit blok naar voren is geplaatst wordt de haven hier 'geknepen'. Daardoor ligt het winkelcentrum in feite enigszins verscholen komend vanaf de Sint Jorisstraat. Een eventueel herstel van de doorgaande waterlijn door het centrum biedt mogelijk interessante kansen om de entree van het winkelcentrum nadrukkelijker zichtbaar te maken en op deze kop een parkeergarage en winkeltrekker te realiseren.



Tenslotte is nog de locatie van het gemeentehuis en De Borgh te noemen. Hier zijn geen nieuwe ontwikkelingen voorzien, maar lijkt in de bestaande situatie wel enige overmaat in de parkeergelegenheid te zijn, zeker in het weekend. Mogelijk kan hier de parkeergarage onder het gemeentehuis worden opgesteld voor langparkeerders in het centrum. Op basis van de bouwstenen en gedachtewisselingen met de verschillende betrokkenen zijn vier verschillende scenario's opgesteld voor de toekomstige transformatie van het centrum van Zevenbergen, met bij twee van deze scenario's nog een aantal varianten. Varianten hebben betrekking op het onderscheid tussen het halter-model en het compact-model en op de keuzemogelijkheid om de zoetwaterverbinding al dan niet te herstellen. De scenario's zijn allen integraal en verschillen met name in het ambitieniveau waarmee de gewenste transformatie van het centrum wordt ingezet. In die zin zijn de scenario's feitelijk ook te beschouwen als afzonderlijke stappen binnen een gefaseerd ontwikkelingsproces, waarbij de verschillende scenario's elkaar min of meer opvolgen.

- **Locaties buiten het centrum**

Buiten het centrum zijn nog drie locaties van belang voor de toekomstige ontwikkeling van het centrum. Allereerst zal de ontwikkeling van het gebied rond de suikerfabriek kansen meebrengen voor wonen in de nabijheid van het centrum, maar liggen er ook mogelijkheden om nabij het centrum watergebonden recreatie (jachthaven) te ontwikkelen en mogelijk parkeergelegenheid of een evenemententerrein. Een goede relatie is derhalve cruciaal en daarin speelt de transformatie van De Langeweg

tot een stadstraat en de ontwikkeling van de locatie Stooftstraat weer een rol.

Een andere potentiële ontwikkelingslocatie nabij het centrum is het gebied tussen het Haveneind en de Kristallaan. Indien de zoetwaterverbinding van de Roode Vaart via het centrum van Zevenbergen hersteld gaat worden, zal hier iets moeten gebeuren en tevens vraagt de locatie Kristallaan/Sint Jorisstraat/Fabrieksstraat om een initiatief. Op deze locatie liggen mogelijk kansen voor wonen.

3. Centrumvisie; de scenario's	41
3.1. Windstil	41
3.2. Lichte bries	42
3.3. Stevige bries	43
3.4. Frisse wind	46

3. CENTRUMVISIE DE SCENARIO'S

3.1. Windstil

Het uitgangspunt in het scenario 'Windstil' is, dat er in principe geen ingrepen worden gedaan en het centrum min of meer blijft zoals het is. De Super de Boer/Jumbo is vertrokken en wordt nu niet meer ingenomen door een andere supermarkt, het parkeren blijft plaatsvinden op de huidige plekken in de openbare ruimte, met name op de Markt, de haven en in de bestaande parkeergarage aan de Doelstraat. De Albert Heijn vormt samen met Hema en Zeeman de trekkers in het zuidwesten van het centrum. Het centrum houdt één hoofdentree: de kop van de haven aan het Haveneind. Rond de noordzijde van de Markt en de haven aldaar concentreert zich de horeca. Ten noorden van de Markt langs de haven is de uitloop van het winkelgebied. Door geen nieuwe ontwikkelingen te initiëren in het centrum ontstaan er in de toekomst verschillende problemen. Het autobezit blijft groeien en er zal een toenemende behoefte zijn aan parkeerplaatsen nabij de winkelveorzieningen. De druk op de openbare ruimte neemt toe, waardoor de verblijfskwaliteit verder zal verslechteren. Veel ondernemers voelen nu reeds een zekere mate van achteruitgang in het centrum. Deze trend zal in dit scenario naar alle



Op basis van de bouwstenen en gedachteselingsen met de verschillende betrokkenen zijn vier verschillende scenario's opgesteld voor de toekomstige transformatie van het centrum van Zevenbergen, met een aantal varianten bij twee van deze scenario's. Varianten hebben betrekking op het onderscheid tussen het halter-model en het compact-model en op de keuzemogelijkheid om de zoetwaterverbinding al dan niet te herstellen. De scenario's zijn allen integraal en verschillen met name in het ambitieniveau waarmee de gewenste

transformatie van het centrum wordt ingezet. In die zin zijn de scenario's feitelijk ook te beschouwen als afzonderlijke stappen binnen een gefaseerd ontwikkelingsproces, waarbij de verschillende scenario's elkaar min of meer opvolgen.

waarschijnlijkheid verder doorzetten. Het vertrek van Super de Boer/Jumbo, en het daarmee verdwijnen van de gewenste tweede supermarkt in het centrum, zijn wat dat betreft exemplarisch. Het is een cliché, maar stilstand is in dit geval achteruitgang. De voorspelling is dat zonder nieuwe ontwikkelingen het winkelvloeroppervlakte uiteindelijk versneld zal teruglopen en het voorzieningenniveau en de leefbaarheid in het centrum zullen verslechteren.



3.2. Lichte bries

In het scenario 'Lichte bries' worden 'relatief eenvoudige' ingrepen voorgesteld met een relatief groot effect voor het centrum. Uitgaande van een versnelde aanleg van een noordelijke rondweg voor Zevenbergen wordt aan de zijde van De Langeweg een tweede hoofdentree gemaakt voor het centrum. Het noordelijk deel van de haven wordt zo een prominenter onderdeel van het winkelgebied.

Er kan een goede aansluiting worden gemaakt op de nieuwe woon- en recreatie ontwikkelingen rond de voormalige suikerfabriek en Rode Vaart. Op de locatie tussen de Stoofstraat en De Langeweg wordt een nieuwe supermarkt gerealiseerd, gecombineerd met een parkeergarage en wonen. Deze supermarkt gaat als een nieuw bronpunt voor het winkelgebied functioneren waardoor het winkelcircuit verbetert.

In de toekomst komt men ook aan de noordzijde het centrum binnen, parkeert de auto en doet boodschappen en/of gaat winkelen rond de haven. Zevenbergen zet daarmee in op een langgerekt winkelgebied langs de haven, lopend vanaf Zeeman en Hema tot aan de nieuwe supermarkt (halter-model). De Albert Heijn is met de winkelstraat verknoopt door de passage en fungeert min of meer als bronpunt voor de zuidwestzijde. Langs de Zuidhaven, op het stuk tussen de Markt en De Langeweg, wordt het winkelfront geleidelijk geïntensiveerd. Langs de Noordhaven wordt nu vooral gewoond, maar mogelijk dat in de toekomst hier kansen liggen voor kleinschalige detailhandel of ateliers/galleries. De openbare ruimte van de haven wordt heringericht met een centrale groene loper, geïnspireerd op bekende voorbeelden uit de omgeving, zoals Etten-Leur en de Voorstraat in Willemstad. De auto krijgt op de groene haven een ondergeschikte rol, maar er blijft op een aantal plekken ruimte voor parkeren. Het centrale deel van de haven blijft zoals nu autovrij. De Markt komt nu centraal in het winkelgebied te liggen en wordt (weer) autovrij en heringericht als

openbaar stadsplein. Hier is ruimte voor de weekmarkt, terrassen en evenementen. Rond de Markt wordt de horeca geconcentreerd als hart van het winkelgebied. Het parkeren dat nu op de Markt plaatsvindt en een gedeelte van het huidige parkeren op de haven krijgt een alternatieve plek in een nieuwe parkeergarage tussen de Stoofstraat en De Langeweg en in een nieuwe parkeergarage naast de Markt in de buurt van de locatie van de voormalige Mikro Electro, langs de Doelstraat. Tevens wordt in het winkelgebied een blauwe zone ingesteld. Voor werknemers en langere bezoeken wordt hiermede het lang-parkeren buiten het centrum, rond gemeentehuis en De Borgh, of rond de locatie van de voormalige suikerfabriek gestimuleerd. In de voorgestelde opzet komt ook theater de Schuur op een meer prominente plek in het centrum te zitten en kan een combinatie gemaakt worden met de te ontwikkelen watergebonden recreatie rond de Roode Vaart.

3.3. Stevige bries

Het scenario 'Stevige bries' gaat nog iets verder en kent twee verschillende opties.

Optie A 'Halter-model'

Optie A gaat net als het scenario 'Lichte bries' uit van een langgerekt winkelcentrum dat is opgespannen tussen twee bronpunten aan weerszijden van de haven bij de twee entrees van het centrum. De Markt wordt autoluw en het stads- en terrassenplein krijgt een centrale plek. Het wezenlijke verschil met het scenario 'Lichte bries' zit met name in de invulling van de haven. Deze krijgt in dit scenario twee verschillende gezichten. Tussen het Haveneind en de Markt wordt ingezet op de groene loper, een brede groenstrook met rondom de winkels. Tussen de Markt en De Langeweg krijgt de haven zijn ware gezicht weer terug. Hier wordt de havenfunctie en, onder de af te waardenen De Langeweg door, de relatie met de Roode Vaart hersteld. Dit deel van de haven gaat dienst doen als recreatieve insteekhaven. Rond het water is ruimte voor winkels, horeca en langs de kade mogelijk watergebonden recreatie. Samen met de nieuw te realiseren supermarkt, op de locatie tussen de Stoofstraat en De Langeweg,



autovrije Markt krijgt een plek in één of meerdere parkeergarages in deze omgeving. Mogelijkheden voor nieuwe parkeergarages liggen op verschillende plekken in het centrum, bijvoorbeeld onder de Markt, langs de Doelstraat en/of onder het te herontwikkelen blok van de voormalige supermarkt van Super de Boer/Jumbo. Het herontwikkelen van dit blok is interessant om de uitstraling van de bebouwing in dit deel van het centrum te verbeteren, de intensiteit van dit gebied te vergroten en op deze centrale plek in het winkelgebied voldoende parkeergelegenheid te realiseren. In de huidige situatie is er meer winkelvloeroppervlakte dan beschikbare parkeergelegenheid op de haven wat een belemmering vormt voor de aanwezige detailhandel. Een herontwikkeling kan dit oplossen en daarmee de plek geschikt maken als volwaardig bronpunt voor het winkelgebied.

Dit biedt mogelijk tevens de aanzet om het blok op de hoek Zuidhaven/Haveneind/Sint Jorisstraat een hoogwaardige winkelfunctie te geven, waarmee het winkelcentrum meer zichtbaar wordt aan de zijde van het Haveneind en de entree van het winkelcentrum minder verborgen komt te liggen.

krijgt daarmee het noordoostelijke deel van het centrum een impuls en gaat als geheel een sterk bronpunt vormen voor het voorzieningencentrum. In deze opzet is de relatie tussen de twee delen van de haven en de relatie tussen haven en Markt van cruciaal belang. Voorgesteld wordt dan ook om het bestaande paviljoen, dat nu min of meer een barrière vormt, op deze cruciale plek in het hart van het centrum, te amoveren.

Parkeren gebeurt in dit scenario in de vorm van een bescheiden aantal langspaarplaatsen rond de haven, aangevuld met de parkeergarage onder de nieuwe supermarkt en een nieuw te realiseren parkeergelegenheid rond de te herontwikkelen locatie van de voormalige suikerfabriek.

Het groene deel van de haven, globaal tussen Zeeman en de Markt, wordt geheel autovrij en daarmee een rustig wandel- en winkelgebied. Het parkeren voor dit deel van de haven en voor de



Stevige bries Compact-model (optie B)

kortsluiting binnen het 'winkelrondje'.

Rond de nieuwe haven wordt vooral ingezet op de aantrekkende werking van het water in de vorm van horeca, watergebonden recreatie en wonen. De gedachte is dat de haven, in combinatie met de horeca op de Markt een (recreatief) bronpunt aan de noordoostzijde vormt, terwijl de twee supermarkten deze rol vervullen aan de zuidzijde. Het te herontwikkelen blok van de Hema met de parkeergarage en de nieuwe winkels daarboven kan de rol van trekker vervullen aan de zuidwestzijde van het winkelgebied.

Optie B 'Compact-model'

Binnen dezelfde uitgangspunten van het scenario 'Stevige bries' is het ook mogelijk om in te zetten op een compact winkelgebied in plaats van een langgerekte winkelstraat tussen het Haveneind en De Langeweg. In een compacte opzet wordt de nieuwe supermarkt niet gerealiseerd op de locatie tussen Stooftstraat en De Langeweg, maar naast de huidige Albert Heijn, op de locatie van de voormalige Mikro Electro, tussen de Doelstraat en de Molenstraat. In

feite kan op deze locatie het recent gerealiseerde blok van de Albert Heijn min of meer als voorbeeld dienen inclusief het parkeren onder het blok. Via een nieuwe passage via de Van de Putgang wordt ook deze supermarktlocatie vervolgens verbonden met het winkelgebied rond de groene haven. In een dergelijke compacte opzet ligt het voor de hand dat de Molenstraat zich meer ontwikkelt als winkelstraat parallel aan de haven. De Markt sluit als horecaplein het 'winkelscircuit', de twee passages vormen de



een doorgaande groene, of gedeeltelijk groene en gedeeltelijk blauwe invulling van de haven kan dit bewerkstelligd worden.

De varianten voor de toekomstige opzet van het winkelcircuit en de invulling van de openbare ruimte van de haven zijn wederzijds met elkaar te combineren.

Binnen het scenario 'Frisse wind' zijn derhalve vier verschillende, min of meer gelijkwaardige opties te onderscheiden:

- optie A: Halter-model met het water hersteld in de haven;
- optie B: Halter-model met de groene loper;
- optie C: Compact centrum met het water hersteld;
- optie D: Compact centrum met de groene loper.

3.4. Frisse wind

Het laatste scenario is een 'Frisse wind' door het centrum van Zevenbergen. Het scenario bouwt nadrukkelijk voort op eerder besproken ingrepen, zoals het opwaarderen van haven en Markt en het verbeteren van het winkelcircuit.

Ook in het scenario 'Frisse wind' zijn er twee opties denkbaar voor de hoofdopzet van het winkelcircuit: het 'halter-model' en het 'compact-model'. Daarnaast zijn er twee verschillende opties denkbaar voor de

invulling van de haven: als doorgaande groene loper en als blauwe loper, waarbij de zoetwaterverbinding door het centrum hersteld wordt.

Uiteraard is het herstellen van de waterlijn door het centrum een zeer inspirerende gedachte en zal een belangrijke kwaliteitsimpuls geven aan de uitstraling en verblijfskwaliteit van het centrum van Zevenbergen, maar het is natuurlijk niet de enige manier om dat voor elkaar te krijgen. Ook met

De winkelstructuur: Halter-model versus Compact-model

Optie A en B gaan uit van het 'halter-model', waarbij de winkelstraat zich voornamelijk langs de haven uitstrekt, opgespannen tussen de twee bronpunten op de uiteinden van de haven. De Markt vormt het scharnierpunt van het centrum, een autovrij horeca- en evenementenplein.

Binnen het halter-model vormt de haven de meest prominente openbare ruimte in het centrum van



kerk en de Kerkstraat. Mogelijk dat deze 'kleur' ook een aanzet kan vormen voor de transformatie van het gebied rondom de voormalige suikerfabriek, met een uitbreiding van de watergebonden recreatie en het zoeken van een interessante functie voor het historische hoofdgebouw met de karakteristieke schoorstenen.

Ook in het 'compact-model' is de haven een prominente openbare ruimte.

De invulling van de haven: blauwe looper of groene looper

Er wordt stevig ingezet op het verbeteren van de kwaliteit van deze openbare ruimte: in de opties A en C door het herstellen van het water, in de andere opties door het realiseren van een doorgaande groene looper.

Zowel bij de blauwe als de groene looper worden in dit scenario drie principiële ingrepen voorgesteld:

1. Het verbeteren van de uitstraling van de openbare ruimte zelf door het autovrij maken en herinrichten van het bestaande profiel.
2. Het verbeteren van de uitstraling van de entrees van de haven en het centrum door de herontwikkeling van de bebouwing op de koppen van de haven, aan de zijde van De Langeweg en aan de zijde van het Haveneind.

Zevenbergen: entree, winkelstraat, ruggengraat en blikvanger van het centrum.

In de opties C en D is gekozen voor het 'compact-model' en komt er een nieuw bronpunt met tweede supermarkt en parkeerconcentratie op de locatie Markt/Molenstraat/Doelstraat. In deze opties concentreert het levendige winkel- en horecagebied zich rond de Markt, Molenstraat en het zuidwestelijke deel van de haven, met interessante doorsteekjes in de vorm van de Ambachtsgang en

Van de Putgang. Op die manier ontstaat een goed beloopbaar winkelgebied, met alles dicht bij elkaar en daarbinnen een optimale kruisbestuiving tussen winkels, horeca en parkeren.

Het deel van de haven in aansluiting op De Langeweg krijgt een meer culturele en recreatieve 'kleur', aansluitend op het bestaande kleinschalige en cultuurhistorische karakter van dit deel van het centrum met theater De Schuur, de heemkundekring,

3. Het herstellen van de continuïteit van de lange lijn. De haven legde in het verleden een heldere en directe relatie tussen stad en ommeland. Met de ontwikkeling van het paviljoen ter plaatse van de Markt, het 'knippen' van de entree aan de zijde van het Haveneind, het appartementen-complex tussen Haveneind en Sint Jorisstraat en het zware profiel van De Langeweg is deze continuïteit feitelijk onderbroken. De haven is nu een opeenvolging van verschillende op zichzelf staande ruimten, wat de helderheid en leesbaarheid van het winkelgebied niet ten goede komt en op cruciale plekken de relaties blokkeert. Zo is de relatie tussen de haven en de Markt door de plaatsing van het paviljoen niet ideaal en ligt vanaf de doorgaande route Sint Jorisstraat/Haveneind/Kristallaan het centrum feitelijk verborgen voor de passerende bezoeker. Met het herontwikkelen van de betreffende locaties kunnen de opgeworpen barrières geslecht worden, de continuïteit van de haven hersteld en de relaties tussen centrum en de rest van de stad verbeterd.

Blauwe loper

In de opties A en C worden de twee losse eindjes van de Roode Vaart als het ware weer verbonden

door het herstellen van de zoetwaterverbinding door het centrum van Zevenbergen. Een inspirerende gedachte en mogelijk een noodzakelijke ontwikkeling in het kader van de verzilting van het Krammer Volkerak. De blauwe ruggengraat van Zevenbergen wordt hersteld en het centrum nestelt zich weer rond het water. Het water vergroot de uitstraling van de openbare ruimte en creëert bijzondere kansen voor recreatie en verblijf, bijvoorbeeld in de vorm van passantenplaatsen langs de kade.

Groene loper

Het principe voor de invulling van de haven blijft in feite hetzelfde als bij de blauwe loper, slechts de invulling van de openbare ruimte verandert: een autoluwe groenstructuur, met royale bomen bepaalt het aanzicht van de haven. Met een groene loper kan uiteraard ook de innige relatie tussen stad en omliggend landschap worden hersteld en de uitstraling van de openbare ruimte van de haven verbeterd. Mogelijk liggen er in een dergelijke variant ook kansen voor recreatieve fiets- of wandelroutes door het centrum.

Een meer dorps voorbeeld is de Voorstraat in Willemstad. Deze vormt een groene lijn tussen het hart rond de koepelkerk en de haven/Hollandsch

Diep. De groenstrook met de grote bomen geeft het brede profiel van de Voorstraat een aangename uitstraling, maat en schaal. Onder de bomen is ruimte gemaakt voor terrasjes en andere activiteiten.

Binnen het scenario 'Frisse wind' zijn er nog verschillende opties en uitwerkingen mogelijk, het is geen blauwdruk voor een eindsituatie. Deze flexibiliteit is noodzakelijk om goed in te kunnen spelen op onzekere ontwikkelingen zoals bijvoorbeeld het wel of niet herstellen van de zoetwaterverbinding of de aanleg van de noordelijke rondweg. Het maakt het scenario bovendien niet afhankelijk van één of twee specifieke ingrepen wat de duurzaamheid en toekomstwaarde van de ontwikkelingsrichting uiteraard ten goede komt.

4. Het Masterplan; de hoofdpzet	49
4.1. Keuzes ten aanzien van fasering en winkelcircuit	50
4.2. De basis voor het Masterplan bestaat uit	
5 principiële keuzes en ingrepen	53
5. Het Masterplan; de deelgebieden	59
5.1. Locatie Stoofstraat/De Langeweg	60
5.2. LocatieMarkt/Molenstraat/Doelstraat	62
5.3. De Markt	64
5.4. Locatie Zuidhaven/Haveneind/Sint Jorisstraat en	
Zuidhaven/Molenstraat/Oude Kerkstraat	66
5.5. De haven	68
5.6. Locatie Kristallaan/Sint Jorisstraat/Fabrieksstraat	71
6. Streefbeelden en fasering	73
6.1. Nadere overwegingen ten aanzien van het parkeren	77
6.2. Drie mogelijke routes naar drie verschillende eindbeelden	79
6.2.1 Route 1: De zoetwaterverbinding hersteld	79
6.2.2 Route 2: De haven als groene loper	84
6.2.3 Route 3: De haven als groen/blauwe loper	90
6.3. Quickwins	92
7. Uitvoerbaarheid	93
7.1. Maatschappelijke uitvoerbaarheid	93
7.2. Financieel-economische uitvoerbaarheid	94
7.3. Juridische uitvoerbaarheid	96

4. HET MASTERPLAN DE HOOFDOPZET

In de gedachtewisselingen met de projectgroep, de klankbordgroep, het college en de raadscommissie in het kader van de toekomstscenario's voor het centrum van Zevenbergen, kwam een nadrukkelijke voorkeur naar boven voor het scenario 'Frisse wind'. Meer specifiek voor de optie waarin de doorgaande zoetwaterverbinding door het centrum wordt hersteld. Daarbij wordt breed onderkend dat deze ontwikkelingsrichting een zaak van de lange adem zal zijn, maar de algemene opinie is dat het centrum een vergaande kwaliteitsimpuls behoeft. Met name de inspirerende gedachte van het water in het hart van Zevenbergen wordt als een grote kans gezien door zowel ondernemers, bewoners als de politiek.

In het verlengde van deze uitgesproken voorkeur is bij de vaststelling van de centrumvisie door de gemeenteraad besloten om het scenario 'Frisse wind' nader uit te werken, inclusief de verschillende opties voor haven en winkelcircuit, en te onderzoeken op met name haalbaarheid en fasering. Daarbij zullen niet alleen praktische aspecten aandacht behoeven - zoals de functionele structuur, programmatische en financieel-economische aspecten, het parkeren en de ontsluiting - maar zal ook verder worden ingezoomd op de mogelijke beeldvorming rond de

haven en de Markt en op de verschillende potentiële ontwikkelingslocaties in en om het centrum.

Het onderzoeken van de financieel-economische haalbaarheid in deze fase van de planvorming is alleen realistisch op hoofdlijnen. Het is immers sterk afhankelijk van factoren als verwervingskosten, medewerking eigenaren, initiatieven ontwikkelende partijen als corporaties en ontwikkelaars, uitgangspunten ten aanzien van bijvoorbeeld betaald parkeren, etc.. Er zijn nog vele 'knoppen om aan te draaien'.

Het is derhalve niet mogelijk (maar ook niet nodig) exact te opbrengsten en investeringen per deellocatie en ontwikkeling te bepalen. Het is wel mogelijk om gevoel te krijgen bij de haalbaarheid van verschillende ontwikkelingen en inzicht te krijgen in de globale kosten voor inrichting van de openbare ruimte. Bij de daadwerkelijke uitwerking van de verschillende locaties zal de haalbaarheid definitief moeten worden aangetoond.

Daarbij is het vervolgens weer goed te realiseren dat ontwikkelingen die nu niet haalbaar lijken, dit op termijn wel kunnen worden, bijvoorbeeld als betrokkenen eigenaren overgaan tot herontwikkeling, of als er een bijdrage komt vanuit hogere overheden.

Op basis van de resultaten van de vingeroefening naar kosten en opbrengsten is een voor de hand liggende fasering en stapsgewijze ontwikkeling opgesteld, inspelend op onzekerheden in het centrum zoals herstel zoetwaterverbinding en noordelijke rondweg. De insteek daarbij is dat het gewenst is om op zeer korte termijn een start te kunnen maken en daarmee een 'signaal af te geven'. Niet nu laten liggen en alles afhankelijk maken van (onzekere) ontwikkelingen, maar zoeken naar mogelijkheden om te starten zonder dat daarmee de keuze voor wel of geen water in de toekomst wordt geblokkeerd. Vooralnog laten we derhalve ruimte voor zowel de groene, blauwe of groen/blauwe loper. Deze keuze zal afhankelijk zijn van de beslissing van het Rijk omtrent het herstellen van de zoetwaterverbinding.

De essentie: Nu kiezen voor de aard van het winkelcircuit en flexibiliteit behouden voor de invulling van de haven

Binnen het scenario 'Frisse wind' zullen de twee varianten voor het winkelcircuit nader worden bekeken; het 'halter-model' en het 'compact-model'. Het Masterplan zal hierin een duidelijke keuze moeten maken op basis van de ruimtelijke mogelijkheden en strategische fasering. Het dient op dit gebied snel helderheid te verschaffen.

Binnen het uit te zoeken scenario 'Frisse wind' zullen naast het herstellen van het water door het centrum (de blauwe loper), ook de verschillende andere varianten voor de invulling van de haven worden meegenomen: de groene loper en de groen/blauwe loper (uit het scenario 'Stevige bries'). Deze opties blijven open tot er een beslissing is genomen omtrent de zoetwaterverbinding, naar verwachting in 2012.

Het resultaat is een Masterplan voor het centrum van Zevenbergen, waarin een beeld wordt gegeven van de ontwikkelingsrichting en ontwikkelprincipes voor de komende jaren en een eerste aanzet voor de invulling van de verschillende deellocaties.

4.1. Keuzes ten aanzien van fasering en winkelcircuit

Het is gewenst om op zo kort mogelijke termijn een feitelijke start te maken met de revitalisatie van het centrum. De signaalfunctie daarvan is zeer belangrijk. Uiteraard dient plaats en aard van een eerste ingreep te passen in het grotere geheel en onafhankelijk te zijn van de beslissing omtrent de zoetwaterverbinding. Waar mogelijk dient zo'n

ingreep beeldbepalend te zijn, model te staan, voor de ambitie in het centrum. Gezocht dient te worden naar mogelijkheden tot ontwikkeling van een (beschikbare) deellocatie waarmee zowel in functioneel als in ruimtelijk opzicht, zichtbaar resultaat geboekt kan worden. Het moet een of meerdere van de gesignaleerde problemen oplossen en een benoemde kans benutten. Waar mogelijk dient een dergelijke ingreep zowel betrekking te hebben op bebouwing als op de kwaliteit van de openbare ruimte; zo'n ingreep zal beslist als een soort vliegwiel voor de algehele revitalisatie werken.

Haalbaarheid en fasering; nadere overwegingen omtrent onderscheiden locaties

In de uitwerking van het scenario 'Frisse wind' kwamen de volgende zaken naar voren ten aanzien van haalbaarheid en fasering van de verschillende deellocaties:

- De locatie Stoofstraat is door strategische verwerkingen beschikbaar en is naar verwachting met een positief resultaat te ontwikkelen. Bovendien is deze locatie onafhankelijk van de invulling van de haven te maken, mits parkeren op eigen terrein wordt opgelost.
- De locatie Markt/Molenstraat/Doelstraat is op

dit moment nog niet beschikbaar, maar hier is wel enige ontwikkelingsruimte in de vorm van de aanwezige parkeerterreinen. Dit is bovendien de belangrijke, centraal gelegen, locatie voor het realiseren van een meer uitgebreide (gebouwde) parkeerconcentratie om de Markt, en eventueel een deel van de haven, parkeerluw te maken. De herontwikkeling van deze plek is niet eenvoudig in verband met de aanwezige woningen, maar lijkt desondanks in de eerste vingeroefeningen realistisch, mits hier serieuze kostendragers kunnen worden gerealiseerd. Een marktverkenning zou dat concreter moeten maken. Gekoppeld aan de herinrichting van de Markt is dit een zeer prominente stap in de beoogde revitalisatie, die door het faciliteren van een deel van het parkeren van de haven tevens een aanzet zou kunnen geven aan het opwaarderen van de openbare ruimte van de haven.

- De locaties Zuidhaven/Haveneind/Sint Jorisstraat en Zuidhaven/Molenstraat/Oude Kerkstraat. De ontwikkeling van deze locaties is sterk afhankelijk van de invulling van de haven, met name omdat het parkeren ten behoeve van de huidige winkels hier nu voor de deur op de haven plaatsvindt. Bij een eventuele herinrichting van de haven (bij-

voorbeeld met water) zullen deze parkeerplekken in de directe omgeving een nieuwe plek moeten krijgen. Het herontwikkelen van één of twee blokken en het realiseren van een gebouwde parkeervoorziening is in dat geval onvermijdelijk. Bij het herstellen van de doorgaande waterlijn door het centrum zal idealiter bovendien de entree van de haven verbreed moeten worden door de rooilijn van het blok Zuidhaven/Haveneind/Sint Jorisstraat terug te plaatsen. In de huidige opzet is de ruimte bij de entree van de haven te smal voor het toevoegen van een haven en het waarborgen van een goede ontsluiting van het centrum.

Een eventuele verwerving van de betreffende blokken op dit moment vraagt een zeer omvangrijke investering. Herontwikkeling in deze fase is alleen realistisch als betrokken eigenaren participeren of er een bijdrage komt van hogere overheden.

Het ligt daarmee voor de hand de transformatie van deze deellocaties af te laten hangen van de beslissing omtrent het herstellen van de zoetwaterverbinding en de herontwikkeling vooralsnog in een latere fase te plannen.

- De herinrichting van de haven tenslotte is

uiteraard afhankelijk van de beslissing over het doortrekken van de zoetwaterverbinding door het centrum van Zevenbergen (staatssecretaris 1e helft 2012). Daarnaast is de herinrichting afhankelijk van de mogelijkheid om een deel van de aanwezige parkeerplaatsen te verplaatsen. Gedeeltelijk kunnen deze naar buiten het centrum (bijvoorbeeld rondom het gemeentehuis en De Borgh), gedeeltelijk zullen deze een plek moeten krijgen in (een) gebouwde voorziening(en) ergens in het centrum. In die zin is de herinrichting van de haven in principe afhankelijk van de herontwikkeling van één of meerdere deellocaties.

Geconcludeerd kan worden dat de ontwikkeling van de locatie Markt/Molenstraat/Doelstraat een soort sleutel vormt; als schakel in de fasering, als locatie-trekker en als 'vervangende' locatie voor (een deel van) het parkeren op de Markt en de haven.

Keuze voor een compact winkelcircuit; nadere overwegingen

In het verlengde van bovenstaande zijn de volgende overwegingen gemaakt ten aanzien van de toekomstige opzet van het winkelcircuit in het centrum van Zevenbergen:

- Een supermarkt en parkeerconcentratie op de locatie Stoofstraat is alleen haalbaar als de noordelijke rondweg is aangelegd. Alleen dan is er immers een noodzakelijke directe ontsluiting voor autoverkeer te maken op De Langeweg en is er bovendien ruimte te vinden voor een volwaardige en goed ingepaste supermarkt met expeditie. De huidige te ontwikkelen locatie is feitelijk iets te krap en op dit moment alleen 'kruip-door-sluip-door' te bereiken voor auto- en expeditieverkeer.
- Vooralsnog zijn er de nodige onzekerheden ten aanzien van de planning van de noordelijke rondweg. Het is om die reden niet mogelijk snel duidelijkheid te verschaffen over de mogelijkheid voor een tweede supermarkt en parkeerconcentratie op deze locatie. De keuze voor situering van een supermarkt op de locatie Stoofstraat (halter-model) is bovendien keuze voor een groeimodel. Om de langere termijn winkelstructuur te realiseren, moet na ontwikkeling van de locatie zelf het volgende nog gebeuren:
 - aanleg rondweg: ontsluiting via entree noordzijde centrum is afhankelijk van tijdspad omlegging N285;

- het van kleur verschieten van het haventracé (van wonen naar detailhandel) over een relatief grote lengte is essentieel voor het halter-model. Gezien de huidige positionering van de detailhandel in het centrum betekent dit een aanzienlijke transformatie.

- De keuze voor supermarkt op locatie Markt/Molenstraat/Doelstraat betekent dat de beoogde winkelstructuur direct gerealiseerd wordt met het ontwikkelen van deze deellootatie, inclusief bijbehorende functies zoals parkeren (inclusief opvang haventracé), wonen en overige commerciële uitbreidingsmogelijkheden. De keuze voor een haltermodel is in die zin te beschouwen als een trendbreuk ten opzichte van de met de ontwikkeling van de Albert Heijn ingezette richting in 2000.
- De behoefte aan snelle impuls op locatie Stoofstraat en duidelijkheid ten aanzien van de locatie van de tweede supermarkt. Het 'halter-model' kent meer onzekerheden dan het 'compact-model' en is meer gevoelig voor ontwikkelingen die de gemeente niet direct in eigen hand heeft.
- Tenslotte is het strategisch handig om de herinrichting van de Markt te koppelen aan het reali-

seren van een nieuwe supermarkt op de locatie Markt/Molenstraat/Doelstraat. Een supermarkt is een zeer belangrijke kostendrager bij herontwikkeling en dit biedt een unieke kans om een centrale parkeerconcentratie te realiseren. Deze overweging sluit, ten aanzien van de mogelijkheden tot het realiseren van vervangende parkeergelegenheid, naadloos aan bij de overwegingen ten aanzien van haalbaarheid en fasering.

Vanuit dit perspectief ligt het voor de hand te kiezen voor het compacte winkelcircuit. In het Masterplan is dit dan ook als uitgangspunt genomen.

4.2. De basis voor het Masterplan bestaat uit 5 principiële keuzes en ingrepen

Navolgende vijf principiële keuzes vormen de basis voor het Masterplan centrum Zevenbergen en tevens de leidraad voor de geleidelijke, stapsgewijze uitwerking en opwaardering van de deelgebieden en van de algehele revitalisatie.

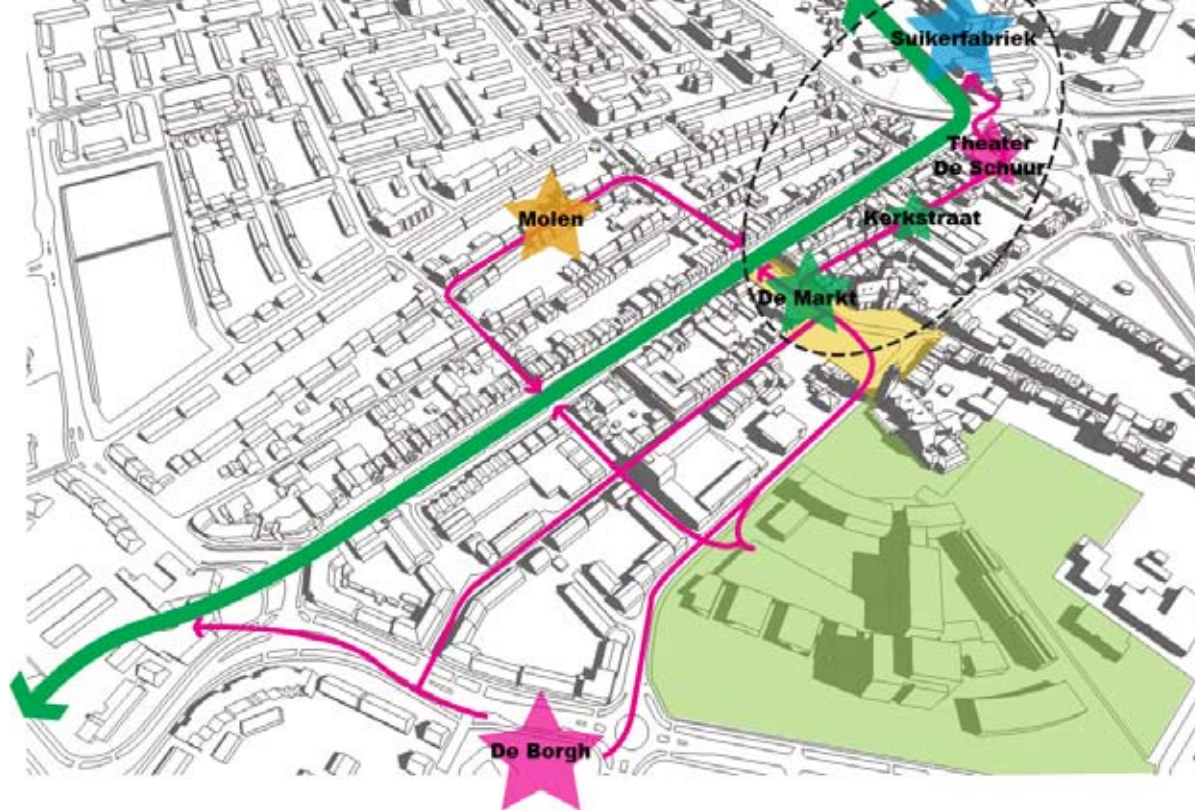
Principe 1: Een compacte winkelstructuur

Uitgangspunt ten aanzien van de toekomstige winkelstructuur is het zogenaamde 'compact-model' waarbij winkelen zich concentreert rond het zuidwestelijke deel van de haven, Molenstraat en Markt. De Markt is de plek voor een verdere concentratie van de horeca, evenementen en weekmarkt. Parkeren wordt zoveel mogelijk in de buurt van de belangrijke winkels gesitueerd. Deze winkels vormen binnen de structuur immers de belangrijkste trekkers. De overige winkels profiteren als het ware van de aanwezigheid van de trekkers. In het zuidwestelijke deel worden twee doorsteken gemaakt tussen de Molenstraat en de haven. De mogelijke uitbreiding van de winkelvloeroppervlakte wordt vooral gerealiseerd op de locatie Markt/ Molenstraat/Doelstraat en rond de Van de Putgang. In een latere fase is nog enige uitbreiding mogelijk



bij de herontwikkeling van winkelconcentraties in bouwblokken aan de zuidwestzijde (bouwblokken Hema en postkantoor). Aan deze zijde gaat het echter primair om vervanging, naast de zeer gewenste verbetering van de parkeeroplossing, de uitstraling en expeditie. Ter ondersteuning van het beeld van de nieuwe entree naar het centrum is met name enige toevoeging mogelijk op hoek Haveneind. De onderlinge nabijheid van winkels en parkeren, horeca, markt en evenementen garanderen een optimale kruisbestuiving en levendigheid in dit gebied. Het overige deel van het centrum blijft gericht op

klein-stedelijk wonen, cultuurhistorie en recreatie. De haven richting De Langeweg is in de huidige situatie een wat stille uitloper van het winkelgebied, met vooral kleinschalige en charmante bebouwing. In de toekomst kan dit gebied geleidelijk verkleuren naar een klein-stedelijk woon- en cultuurgebied met mogelijkheden voor culturele en maatschappelijke functies, dienstverlening en horeca.



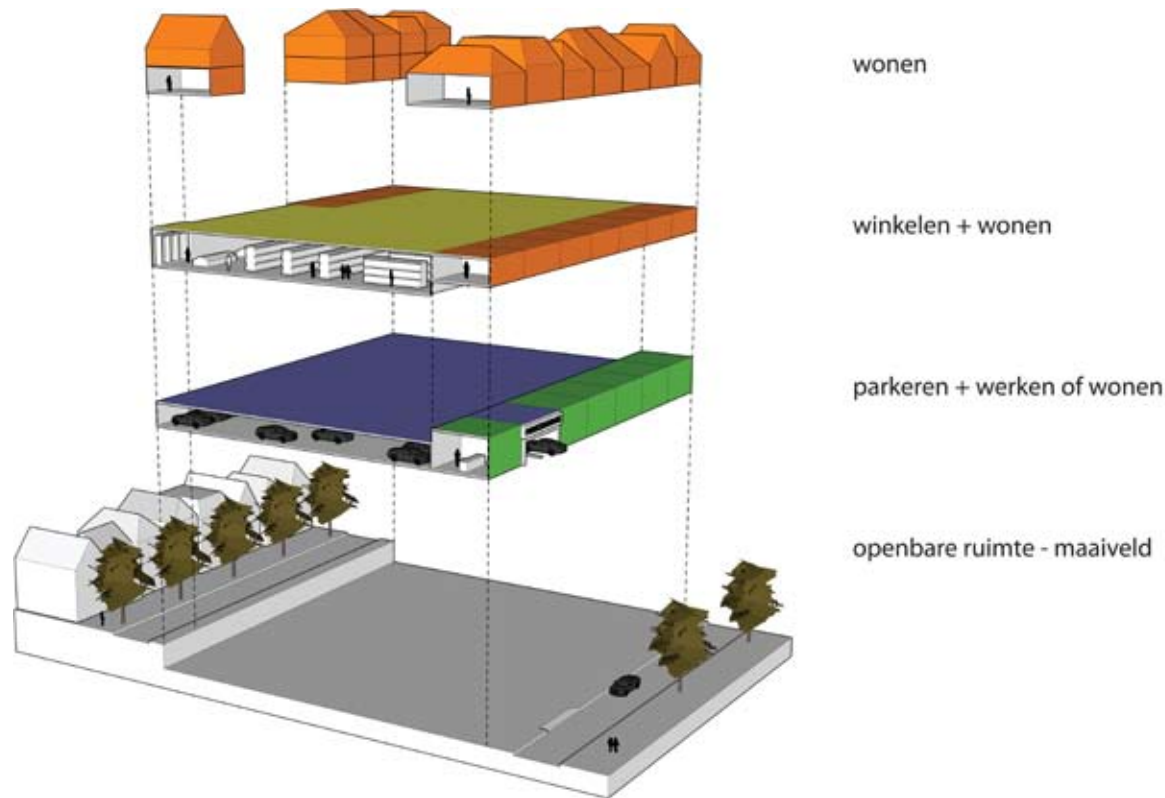
Principe 2: Ruim baan voor horeca, recreatie en cultuur

Het centrum van Zevenbergen is meer is dan alleen een plek om boodschappen te doen. Er is nadrukkelijk ruimte voor winkelen, recreëren en culturele voorzieningen. De Markt speelt hierin een centrale rol met ruimte voor terrassen, restaurants, grand cafés, evenementen en periodiek de gehele weekmarkt. De autovrije Markt wordt weer een echt stadsplein, een multifunctionele ruimte waar van alles georganiseerd kan worden. De aanwezigheid van groen en met name water in de haven vormt

daarbij een krachtige impuls voor de horeca. Daarnaast kan het uitbreiden van de watergebonden recreatie rond bijvoorbeeld de voormalige suikerfabriek, of zelfs binnen het centrum, extra klandizie opleveren. Het centrumgedeelte tussen de Markt en De Langeweg, rond de haven en de Kerkstraat is nu al het meest charmante deel van het centrum, met kleine historische panden en een rustige, historische uitstraling. Ook in de toekomst zal in dit gebied meer de nadruk liggen op cultuurhistorische

en recreatieve kwaliteiten van het centrum, met theater de Schuur, de kerk, Museum Heemkundekring “Willem van Strijen”, atelierruimte, kunsthandel, B&B etc.. Indien de zoetwaterverbinding hersteld wordt kan zelfs onderzocht worden of het mogelijk is passanten hier een plek te geven langs de kade. De verdere gedachtevorming en ontwikkeling van dit deel van het centrum vormt mogelijk ook een aanzet voor de opwaardering van het gebied rond de voormalige suikerfabriek. De industriële omgeving, monumentale oude fabriekspanden en de reeds aanwezige jachthaven op deze plek bieden daartoe inspirerende aanknopingspunten.

Met de herinrichting van de openbare ruimte zou de (wandel)relatie tussen De Borgh, het gemeentehuis, het verzorgingstehuis Sancta Maria, de Markt, theater De Schuur en de haven kunnen worden ondersteund. Daarbij dient aandacht te zijn voor de vormgeving, het veilig kunnen oversteken en een heldere routing. Deze verschillende plekken en functies hebben beslist de potentie de nodige synergie te creëren en de levendigheid van het centrum te vergroten.



Principe 3: Meervoudig ruimtegebruik en het belang van wonen

Een bruisend centrum is per definitie een intensief gebruikte plek, met een grote diversiteit aan functies en voorzieningen. Het richt zich zoals gezegd niet alleen op het boodschappen doen, maar heeft ook een functie als ontmoetingsplek, evenementenplek, uitgaansmogelijkheid, toeristische attractie

en woongebied. Juist de intensiteit en diversiteit aan functies op een relatief bescheiden oppervlakte creëert de gewenste levendigheid en wederzijdse versterking van de verschillende functies. Met het scenario 'Frisse wind' wordt daarom ingezet op het verder verbreden van het voorzieningenaanbod en

intensiveren van het centrum van Zevenbergen. Dit gebeurt, zoals reeds beschreven, door ruimte te maken voor recreatie, horeca en cultuur, door het winkelvloeroppervlakte uit te breiden (voor zowel dagelijkse als niet dagelijkse goederen) en door op een aantal gerichte plekken in te zetten op herontwikkeling en meervoudig ruimtegebruik. Het dubbel gebruiken van de schaarse ruimte is noodzakelijk om binnen de bestaande opzet van het historische centrum ruimte te vinden voor groei en verdere ontwikkeling.

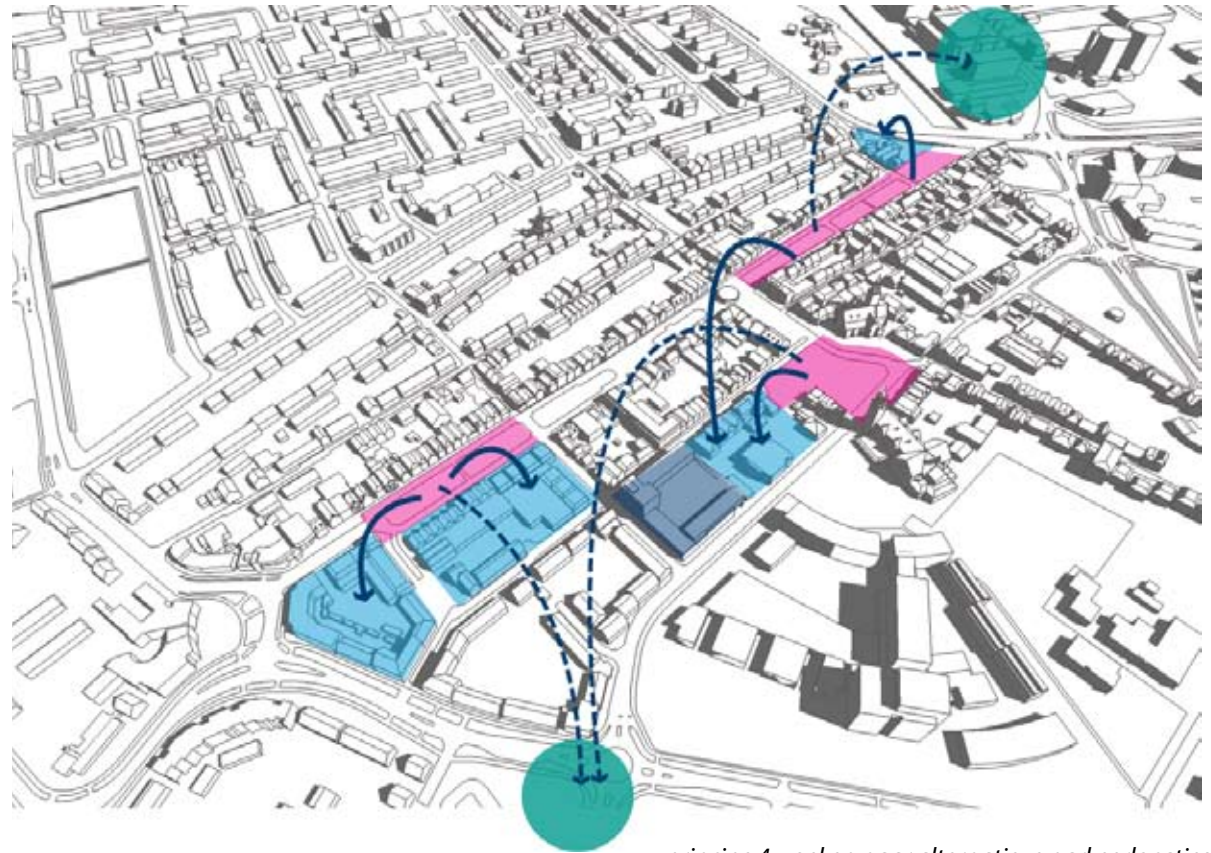
In dat verband is vooral aandacht voor de parkeeroplossing van belang. In toenemende mate zal ingezet moeten worden op gebouwde voorzieningen, om de gewenste groei te kunnen accommoderen in de nabijheid van het centrum (parkeren is van levensbelang voor het voortbestaan en de kwaliteit van centrumvoorzieningen in een kern als Zevenbergen) en tegelijkertijd om ruimte te maken voor een aangenaam verblijfsgebied.

Een andere belangrijke functie in het centrum is wonen. Woningen zijn prima te combineren met winkels in de plint en garanderen levendigheid en sociale controle. Wonen in het centrum voorziet in een toenemende behoefte bij met name jongeren

en senioren om op korte afstand van de voorzieningen te wonen en is bovendien een vorm van dubbel grondgebruik. Woningen in het centrum maken gebruik van bestaande infrastructuur en voorzieningen en zijn goed ontsloten met het openbaar vervoer.

In en om het centrum van Zevenbergen is de woonfunctie van oudsher sterk vertegenwoordigd en het uitgangspunt is om bij toekomstige ontwikkelingen altijd de combinatie te zoeken, bijvoorbeeld in de vorm van woningen boven winkels. Zo wordt gegarandeerd dat na sluitingstijd het centrum niet verlaten is, wat cruciaal is voor de sociale veiligheid. Bijkomend voordeel is de mogelijkheid om bijvoorbeeld parkeervoorzieningen dubbel te gebruiken en daarmee de kans om opbrengsten te genereren die een bijdrage kunnen leveren aan de noodzakelijke investeringen in het centrum.

Randvoorwaarde bij alle nieuwe ontwikkelingen is dat de maat, schaal en korrel van het historische centrum gerespecteerd wordt. Zevenbergen moet natuurlijk wel Zevenbergen blijven.



principe 4: zoeken naar alternatieve parkeerlocaties

Principe 4: Een bereikbaar centrum

Voldoende parkeergelegenheid op korte afstand van de voorzieningen en een goede ontsluiting van deze parkeervoorzieningen zijn belangrijke randvoorwaarden voor de levensvatbaarheid van het centrum. In het huidige centrum wordt met name geparkeerd in de openbare ruimte, op de haven en op de Markt. In de toekomst worden zowel de haven als de Markt autovrij om ruim baan te geven

aan winkelen, wandelen, terrassen en evenementen. Cruciaal daarbij is dat, alvorens bestaande parkeergelegenheid wordt opgeheven, de nieuwe parkeergelegenheid (inclusief een eventueel benodigde uitbreiding) wordt gerealiseerd. Een voor de hand liggende ingreep op de korte termijn is bovendien het invoeren van een blauwe zone. Daarmee wordt een onderscheid gemaakt tussen kort-parkeren voor

bezoekers en lang-parkeren voor werknemers. Deze laatste doelgroep kan immers prima op 300-400 meter van het centrum parkeren, bijvoorbeeld rond het gemeentehuis en De Borgh. De beschikbare parkeerruimte in het centrum is dan met name beschikbaar voor bewoners en korte bezoeken aan de voorzieningen.

Zonder een verplaatsing en verdere intensivering van het parkeren (gebouwde voorzieningen) is er in de nabijheid van de winkels geen ruimte voor nieuwe ontwikkelingen en opwaardering van de kwaliteit van de openbare ruimte. De recente ontwikkeling van het blok van de Albert Heijn en de bijbehorende parkeergarage is een voorbeeld van meervoudig ruimtegebruik in het centrum van Zevenbergen.

De ontsluiting van de verschillende potentiële parkeerlocaties en daarmee het centrum loopt in de toekomst volgens het principe van de 'inrikkers'. De afgewaardeerde De Langeweg en de Prins Hendrikstraat vormen samen met de Sint Jorisstraat, het Haveneind en de Doelstraat de ontsluitingsring rond het centrum. Alle beschreven potentiële parkeerlocaties zijn vanaf deze ring direct bereikbaar.

Het centrumgebied zelf kan op die manier autoluw/autovrij blijven en optimaal worden ingericht als verblijfsgebied. Hier is in principe de auto te gast. Het centrum krijgt drie belangrijke entrees: vanaf het Haveneind, de Markt en vanaf De Langeweg. Alle drie de entrees laten een ander gezicht van het centrum zien:

- Het Haveneind is de belangrijkste entree van het winkelgebied.
- De Markt is binnenkomen op het horeca- en evenementenplein.
- De entree De Langeweg laat het cultuurhistorische gezicht van het centrum zien.

Tenslotte is ook de bereikbaarheid met het openbaar vervoer, wandelend en fietsend een belangrijke randvoorwaarde. Dat betekent veilige en aangepaste routes naar het centrum toe en goede en veilige stallingmogelijkheden in het centrum, bij voorkeur prominent gekoppeld aan de belangrijkste entrees. De basisstructuur van het centrum is wat dat betreft goed en met het ontlasten van het doorgaande snelverkeer op De Langeweg en Prins Hendrikstraat worden de barrières rond het centrum ook aanzienlijk minder. Bij de mogelijke ontwikkeling van parkeergarages en de herinrichting van

de openbare ruimte zal terdege rekening moeten worden gehouden met voldoende stallingruimte voor fietsen.



principe 5: auto ontsluiting centrum met inprikkers

Principe 5: Het centrum als verblijfs- en ontmoetingsplek van Zevenbergen

Het centrum van Zevenbergen vormt het fysieke, maar ook het sociaal-maatschappelijke hart van de stad. Het is dé plek in Zevenbergen waar de sociale cohesie en identiteit van de stad (en de gemeente) vorm krijgt. Met name de Markt en de haven fungeren daarbij als het ware als 'huiskamer', als de plek waar de mensen uit Zevenbergen elkaar ontmoeten en het openbare leven zich afspeelt. Om die reden wordt in het centrum van Zevenbergen sterk

ingezet op het verbeteren van de verblijfskwaliteit en de uitstraling van de openbare ruimte. Zowel de Markt als de haven worden autovrij/autoluw en ook in de andere straten in het centrum is de auto gevoelsmatig te gast. Er wordt ruim baan gegeven aan het wandelen, flaneren, spelen of uitblazen op een terras; binnen het centrum is de auto ongeschikt aan het verblijven. De bestaande heldere structuur van straten vormt een logisch raamwerk

van wandelroutes tussen de verschillende delen van het centrum.

Met name de Markt en de haven hebben in deze visie een kwaliteitsimpuls nodig, aangezien hier voor een belangrijk deel de uitstraling, identiteit en verblijfswaarde van het centrum wordt bepaald. De exacte invulling van de haven (water, groen of een combinatie) kan in een later stadium worden beslist en uitgewerkt.

Uiteraard is er meer nodig dan alleen het herinrichten van de openbare ruimten om een levendig en bruisend centrum te maken. Ook de kwaliteit en diversiteit van de aanliggende functies en voorzieningen spelen daarin een belangrijke rol. Om die reden hebben de belangrijkste voorzieningen zoveel mogelijk een adres aan deze beide openbare ruimten.

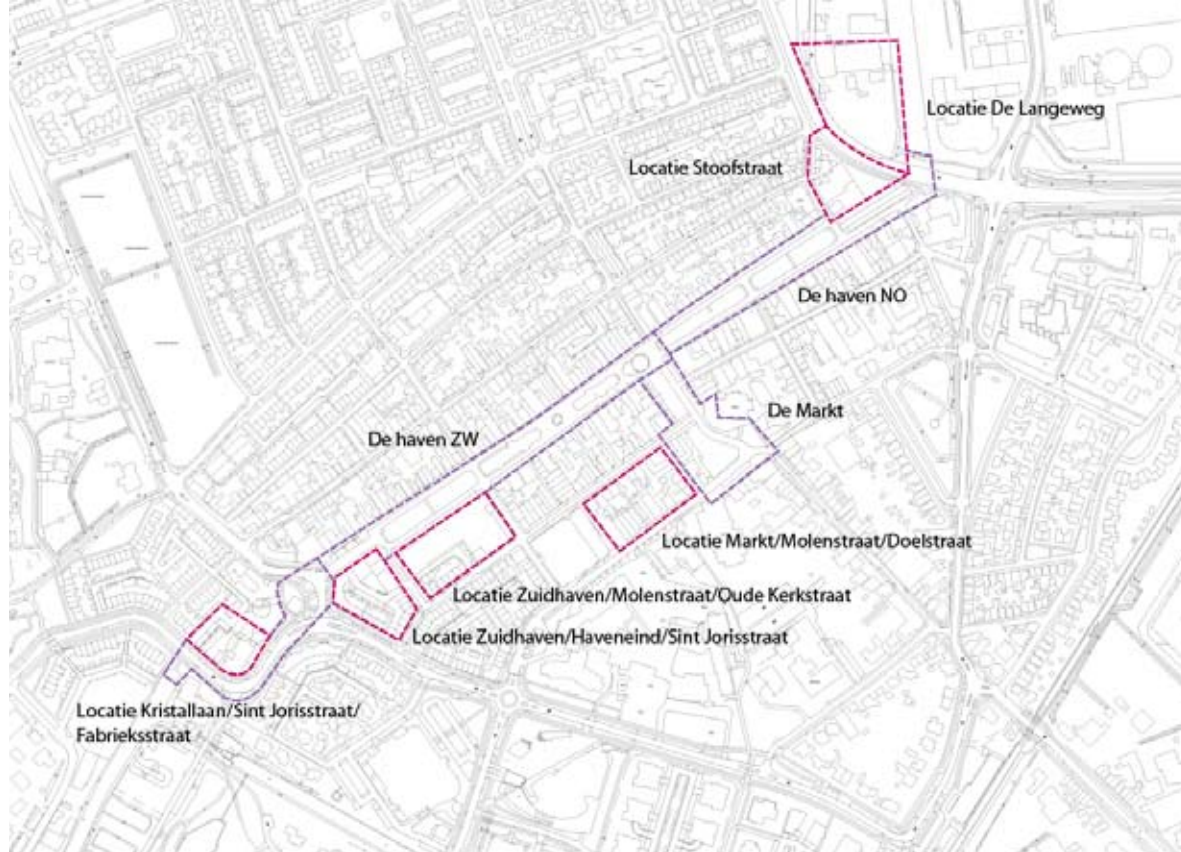
De exacte invulling van de haven kan in deze fase van planvorming nog niet worden bepaald, deze is immers afhankelijk van de beslissing omtrent het wel of niet doortrekken van de zoetwaterverbinding door Zevenbergen. De ambities ten aanzien van de haven zijn echter onafhankelijk van of het uiteindelijk een blauwe, groene of groen/blauwe loper wordt.

5. HET MASTERPLAN; DE DEELGEBIEDEN

Deelgebieden zijn bij uitstek de plekken waar kansen liggen om de revitalisering van het centrum van Zevenbergen daadwerkelijk gestalte te geven volgens de beschreven principes.

De volgende deellocaties worden in dit hoofdstuk nader uitgewerkt.

1. Locatie Stooftstraat/De Langeweg
2. Locatie Markt/Molenstraat/Doelstraat
3. De Markt
4. Locaties Zuidhaven/Haveneind/Sint Jorisstraat en Zuidhaven/Molenstraat/Oude Kerkstraat
5. De haven
6. Locatie Kristallaan/Sint Jorisstraat/Fabrieksstraat



5.1. Locatie Stoofstraat/De Langeweg

In feite bestaat deze locatie uit twee delen. Het betreft allereerst de min of meer driehoekige locatie ingeklemd tussen De Langeweg, Stoofstraat en haven. Zodra de huidige status van De Langeweg is afgewaardeerd, door aanleg van een nieuwe noordelijke rondweg, is ook de locatie aan de 'overzijde' van De Langeweg daar bij te betrekken. Op dat moment kan hier een van de (drie) volwaardige entrees naar het centrumgebied gemaakt worden.

Tot de aanleg van de noordelijke rondweg en het afwaarderen van De Langeweg tot stadsstraat wordt de genoemde driehoekige locatie omslachtig ontsloten vanaf de Stoofstraat, die parallel loopt aan De Langeweg. De huidige invulling is extensief en rommelig, met loodsen en gericht met de gesloten achterzijde naar De Langeweg. De locatie is beschikbaar voor transformatie. Bij de herontwikkeling zijn de volgende randvoorwaarden van belang:

- gezien de beschikbaarheid en de prominente positie in het centrum dient hier een snelle start gemaakt te worden met de transformatie;
- randvoorwaarde is een zodanig ontwerp dat realisatie mogelijk is zonder te hoeven wachten op de eventuele aanleg van de noordelijke randweg;

- realiseren van een blikvanger, als een nieuw icoon voor de entree van het centrum aan deze zijde;
- handhaven stuwput in het verlengde van de Langenoordstraat.

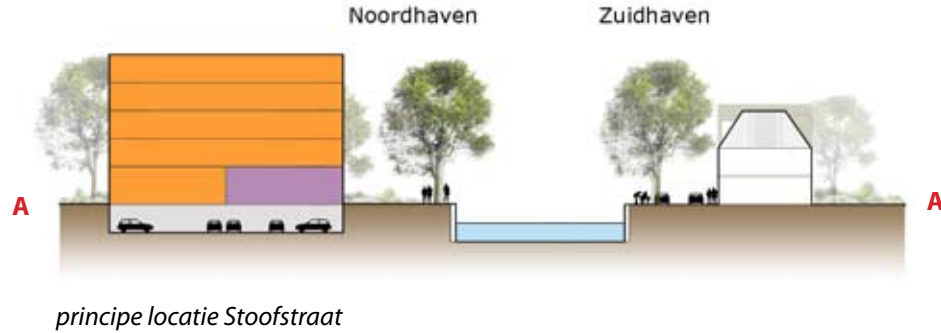
Het beschikbare gebied binnen de trasering van de huidige De Langeweg is, mede vanwege de bijbehorende parkeerbehoefte en de expeditie, te klein om een nieuwe supermarkt in te passen. Ook omdat vooralsnog een directe aansluiting op De Langeweg zou ontbreken, is een supermarkt op deze locatie onmogelijk. Bovendien zou de realisatie van een supermarkt strijdig zijn met de keuze voor het 'compact-model' van het winkelcircuit.

Meer voor de hand ligt een compact woonobject met maximaal ongeveer 25-35 appartementen en maximaal 800 m² commerciële of culturele ruimte in de plint.

Te denken is aan een alzijdig object, ruimte latend voor een goede oriëntatie op dit belangrijke knooppunt. De locatie is immers gelegen in de as van beide zijden van De Langeweg en als knikpunt in de bocht van de haven. Beslist een plek in het nieuwe Zevenbergen dat een tijdloos accent verdient. Bij de

ontwikkeling kan nader worden bestudeerd of het mogelijk is de kerk op de hoek van de Noordhaven en Stoofstraat een meer prominente plek te geven in dit deel van het centrum van Zevenbergen.

Bij de uitwerking dient terdege rekening gehouden te worden met het geluid van verkeer op De Langeweg. Het parkeren dient grotendeels op eigen terrein (garage) opgelost te worden. Wellicht kan het aanwezige hoogteverschil tussen de Noordhaven en de hoek Stoofstraat/Langenoordstraat gebruikt worden voor een slimme oplossing voor een parkeergarage, die vanaf de noordzijde ontsloten kan worden. De begane grond krijgt bij voorkeur een invulling met een levendige functie (restaurant, culturele instelling etc.) en wordt ontsloten vanaf de haven. De woningen erboven kunnen vanaf verschillende zijden ontsloten worden.



Een blik vooruit

Als de noordelijke rondweg wordt aangelegd kan De Langeweg worden afgewaardeerd tot een groene stadsstraat, een inrikker voor de ontsluiting van het centrum. Nader bekeken zal moeten worden of het dan wenselijk is voor de verkeersstructuur om een knip te leggen ter plekke van de locatie Stooftstraat, of dat een afgewaardeerde doorgaande verbinding blijft bestaan voor autoverkeer. In beide gevallen kan het gebied aan de overzijde van De Langeweg een meer intensieve wandel- en fietsrelatie krijgen met het centrum, krijgt de haven hier een directe aansluiting/ontsluiting voor autoverkeer en liggen (zeker op de kop) goede mogelijkheden voor herontwikkeling met wonen aan het water en mogelijk uitbreiding van de watergebonden recreatie.

Met het herinrichten en rechtekken van de flauwe bocht in De Langeweg ontstaat er aan de overzijde ruimte voor een nieuwe ontwikkeling met 35-60 woningen en bijbehorende parkeerplaatsen. Hier zou eventueel nog een parkeergarage gerealiseerd kunnen worden met een overruimte van ± 75 parkeerplaatsen ten behoeve van het centrum. Omdat de ontwikkelingsmogelijkheid van deze locatie afhankelijk is van de realisatie van een noordelijke rondweg, is sprake van een autonome ontwikkeling ten opzichte van het eigenlijke centrumgebied.

5.2. Locatie Markt/Molenstraat/Doelstraat

Deze locatie is te beschouwen als een spil in de revitalisatie van het centrum. Centraal gelegen biedt de locatie vele kansen. Kansen om een supermarkt met appartementen te realiseren en daarmee in een relatief snelle slag een zeer belangrijke stap te zetten in het ontwikkelen van het gewenste compacte winkelcircuit. Maar tevens kansen om opbrengsten te genereren om – naast de ‘eigen’ parkeerbehoefte – vervangende parkeergelegenheid te realiseren voor het huidige parkeren op de naastgelegen Markt en voor een deel van de haven. Deze locatie kan derhalve het vliegwiel in beweging brengen voor de algehele transformatie van het centrum. Het bestaande hoogteverschil en de positionering maken de locatie uitermate geschikt voor de realisatie van een parkeergarage, eventueel zelfs doorlopend onder de Markt.

In de huidige situatie kent de locatie verschillende gezichten: de parkeerterreintjes, het blokje met voormalige Mikro Electro en appartementen en een aantal kleinschalige, dorpse woningen. Gegeven de ligging wordt de locatie momenteel onvoldoende intensief benut.

Ontwikkeling vergt forse investeringen ten aanzien van verwerving. Dat vergt anderzijds omvangrijke kostendragers. Ook om die reden is een koppeling van supermarkt en wonen vanuit strategisch oogpunt aan te bevelen.

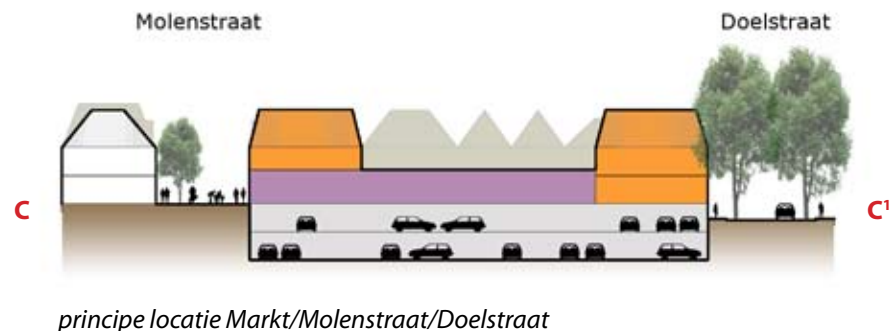
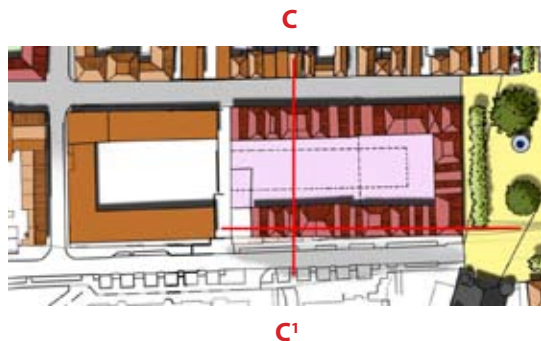
Naast bovengenoemde meer functionele en financiële overwegingen bestaat de wens om de uitstraling van deze prominente plek ingrijpend te verbeteren. De aanwezige parkeerterreinen bieden een ronduit lelijk beeld. Het ‘opvullen’ van de hoek bij Markt en Molenstraat is zeer gewenst om de Markt een betere afronding te geven. Tenslotte is het wenselijk te reageren op de nieuwe ontwikkelingen aan de overzijde van de Doelstraat, rondom Sancta Maria. De locatie zal een hoogwaardig gezicht moeten maken naar het nieuwe pleintje dat gerealiseerd wordt op de locatie van de voormalige bibliotheek.

Er zijn een aantal uitwerkingsvarianten denkbaar op deze plek, waarbij een groter of een kleiner deel van de locatie wordt meegenomen in de herontwikkeling. Onderzocht is onder andere een variant waarbij een kleiner deel van de locatie wordt herontwikkeld, maar de ruimtelijke inpassing en het oplossen van

voldoende parkeren is dan niet goed mogelijk.

De voorkeur gaat dan ook uit naar herontwikkeling van de gehele locatie tussen de Markt/Molenstraat/Doelstraat en Albert Heijn. De supermarkt sluit in een dergelijke nieuwe opzet aan bij de bestaande supermarkt en kan mogelijk de expeditie delen. Aan de zijde van de Markt is ruimte voor aanvullende (meer kleinschalige) winkelruimte in de non-food, een restaurant en horeca. Dit biedt de nadrukkelijk gewenste levendigheid.

Het lijkt voor de hand te liggen vanaf de Doelstraat de parkeergarage in te rijden; het is mogelijk nog een tweede parkeerlaag te realiseren. Er zijn verschillende opties voor het parkeren denkbaar, afhankelijk van de eigen behoefte en de vervangingsvraag. De Doelstraat wordt daarmee een belangrijke route voor het parkeren en de expeditie in het centrum. Een belangrijk voordeel van de Doelstraat is dat het bestaande profiel (eventueel licht aan te passen) en de aanliggende functies daar alle gelegenheid voor bieden, anders dan veel andere smalle straatjes in het centrum van Zevenbergen.



Boven de commerciële laag kunnen in 2 à 3 lagen verschillende soorten appartementen en grondgebonden woningen gerealiseerd worden. De entrees van de woningen dienen waar mogelijk direct aan de straat te liggen. Nader ontwerpend onderzoek is nodig om een goede inpassing aan de zijde van de Doelstraat te realiseren om te voorkomen dat dit een vervelende achterzijde van het parkeren en de supermarkt wordt. Een mogelijkheid is om met de nieuwe woningen de parkeergarage en commerciële ruimte te 'ombouwen', zodat er vanaf maaiveld geen zicht is op de blinde gevels van de garage of op de achterkanten van winkels en hier voldoende sociale controle en levendigheid gewaarborgd wordt. De maat, schaal en korrel van de bebouwing sluit nadrukkelijk aan op de individuele pandenstructuur van Zevenbergen.

De Van de Putgang wordt een nieuwe passage vergelijkbaar met de Ambachtsgang en versterkt daarmee het compacte winkelgebied en de relatie met de haven. Hier is ruimte aanwezig voor kleinere winkels, profiterend van de nabijheid van supermarkt en parkeren.

Indicatief programma:

Op deze locatie kan, indicatief, het volgende programma worden gerealiseerd:

- Commerciële functies: circa 3.000 m² (inclusief circa 1.800 m² supermarkt)
- Woningen: 35-65 appartementen en/of grondgebonden woningen
- Parkeerplaatsen in parkeergarage: 300 parkeerplaatsen (in twee lagen onder bebouwing) tot 500 parkeerplaatsen (ook in twee lagen onder de Markt)

De parkeerbehoefte bedraagt afhankelijk van het exacte programma circa 150 parkeerplaatsen voor de nieuwe functies; waarbij deels rekening is gehouden met een zekere mate van dubbel gebruik. De overige parkeerplaatsen zijn dan te beschouwen als vervanging van bestaande parkeerplaatsen, ter plaatse en/of op de Markt of de haven.

Keuze herstel zoetwaterverbinding:

Bij het herstellen van de zoetwaterverbinding zal de beslissing daaromtrent bij de definitieve uitwerking van deze locatie bekend moeten zijn. Indien gekozen wordt voor herstel van het water dan zal in deze stap een voorschot genomen moeten worden op het opvangen van het parkeren op de haven. De keuze voor de grote parkeergarage ligt dan voor de hand. De ontwikkeling van de locatie Markt/Molenstraat/Doelstraat is een cruciale schakel in het hele ontwikkelingstraject.

5.3. De Markt

De Markt vormt het hart van de levendigheid, de huiskamer van het centrum. Hier komt ruimte om een terrasje te pakken, uit te gaan, carnaval te vieren, start en finish van de lokale wielerronde, kan men even uitblazen na het winkelen, is straattheater, de braderie etc.. Daarnaast krijgt de weekmarkt hier grotendeels een plek. De Markt is de ontmoetingsruimte van het centrum.

Rondom de Markt liggen restaurants, cafés, culturele instellingen, maar ook kleinere winkels en voorzieningen. De Markt zelf is een multifunctionele ruimte, die gelegenheid biedt voor de terrasjes, de markt en de manifestaties. Ook als er geen bijzondere manifestaties zijn, kent de Markt een aangename sfeer en is het een gezellige ruimte. Om dat te bewerkstelligen hoeven we alleen maar door de oogharen te kijken naar de huidige Markt. Hier zijn immers reeds een groot aantal kwaliteiten aanwezig. Het groene karakter door de grote bomen, met de monumentale rode beuk als blikvanger, de oude dorpspomp, de twee monumentale kerken en het nu nog enigszins rommelig toegepaste, maar wel hoogwaardig bestratingsmateriaal. Het beter gebruiken en beter zichtbaar maken van de bestaande kwaliteiten is de

basisgedachte. Nu domineren rijdende en geparkeerde auto's het beeld en beïnvloeden de uitlaatgassen van de auto's het verblijf op het terras op een zonnige dag negatief.

De belangrijkste ingreep betreft het verplaatsen van het parkeren (naar de parkeergarage op de locatie Markt/Molenstraat/Doelstraat) en het doorgaande autoverkeer over de Markt te beperken. Voorgesteld wordt de route voor het autoverkeer vanaf de haven naar de Doelstraat af te sluiten en de ontsluiting van de Stationsstraat eenrichtingsverkeer te laten. 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 allerhande (tijdelijke) stedelijke functies een plek te geven.

Plein kent twee kleuren:

- Een intiem terrassenplein aan de noordzijde, aan de zijde van de herin te richten haven. Eén vloer van gevel tot gevel, niet doorsneden door een inrichting voor het gebruik door auto's. Bestaande

terrassen worden uitgebreid en nieuwe toegevoegd. De bestaande Lindes druipen ernstig en blokkeren het zonlicht. Ze worden vervangen door bomen die meer zonlicht toelaten maar wel het groene karakter van de plek waarborgen.

- Op het zuidelijke deel van de Markt is ruimte voor meer omvangrijke evenementen en voor het belangrijkste deel van de weekmarkt. Toevoeging van een terras is natuurlijk prima. Hier zijn mogelijkheden voor verschillende grotere bomen, met de monumentale rode beuk als blikvanger in het midden. Daarbij dient gezocht te worden naar een zodanige indeling dat de bomen mooi verspreid staan, maar niet een functionele indeling van het plein blokkeren, bijvoorbeeld voor de weekmarkt of voor een podium.

Ook kan de relatie tussen de kerken, het plein, de centrale waterpomp en het markante hoogteverschil tussen Doelstraat en Markt met de Bartholomeuskerk, als hoogste punt, weer zichtbaar gemaakt worden. Deze terreinhoogte biedt tevens mogelijkheden om bij de latere uitwerking een deel van



het parkeren onder het plein te realiseren, waarbij bijvoorbeeld een markante entree de aanwezige terreinhoogte zichtbaar maakt. Het plein moet vooral een groene uitstraling houden, dat geeft de plek een bepaalde mate van intimiteit. De inrichting moet vooral eenvoudig 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. Nader onderzoek dient aan te tonen of de bestaande bomen op het plein daarvoor geschikt zijn en gehandhaafd

kunnen worden. Zo niet, dan kan ingezet worden op het terugplanten van grote bomen. Het is betekenisvol om het plein ook bij herplanten gelijk een groene en intieme uitstraling te geven.

Aan de noordzijde ontmoet het plein de vaart en wordt tevens het terrassenplein gerealiseerd. Het terrassenplein presenteert zich mogelijk door een verhoogde of onderscheidende vloer, zodat een duidelijk kader wordt gesteld en de structuur helder blijft. Men heeft vanaf het terrassenplein zowel contact met het marktplein als met de vaart. Beide sferen en invloeden zijn hier voelbaar. Omgekeerd zal de invloed van het terrassenplein als vitale

dorpskern ook voelbaar zijn op het marktplein en de haven.

De huidige inrichting kent een veelvoud van bestratingstypen en meubilair. Er is echter ook veel duurzaam materiaal, zoals de kinderhoofdjes op het marktplein, te vinden. Waar mogelijk worden deze materialen hergebruikt binnen de nieuwe opzet van het plein.

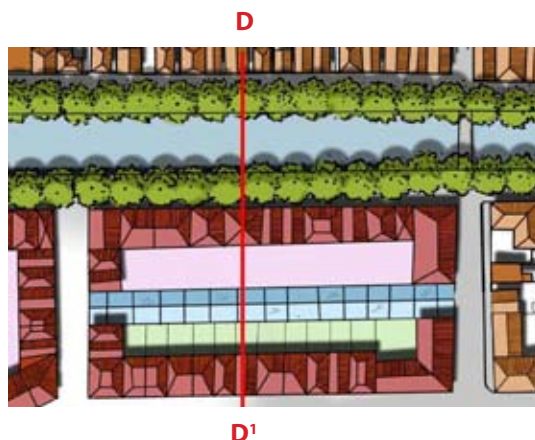
5.4. Locaties Zuidhaven/Haveneind/Sint Jorisstraat en Zuidhaven/Molenstraat/Oude Kerkstraat

De herontwikkeling van deze plek is vooral wenselijk vanuit ruimtelijk-esthetische achtergronden. Beide blokken hebben geen fraaie uitstraling en het zuidelijke blok (Zuidhaven/Haveneind/Sint Jorisstraat) blokkeert het zicht op de haven en het winkelgebied vanaf de entree van het centrum. De bestaande rooilijn is te ver naar voren opgeschoven.

Ook de aanwezige expeditiestraat aan de achterzijde van beide blokken is geen ideale oplossing. Een afgesloten, inpandige expeditiestraat verdient in een centrumgebied beslist de voorkeur.

De locatie is de ideale plek voor een tweede parkeerconcentratie in het toekomstige centrum van Zevenbergen; deze is immers direct ontsloten vanaf de Sint Jorisstraat.

De herontwikkeling is, gezien het huidige intensieve gebruik en de hoge verwervingskosten die dat met zich meebrengt, op dit moment geen haalbare zaak. Beter is deze naar de langere termijn te schuiven en te wachten op initiatieven uit de markt of van de huidige eigenaren c.q. gebruikers. Alleen als de



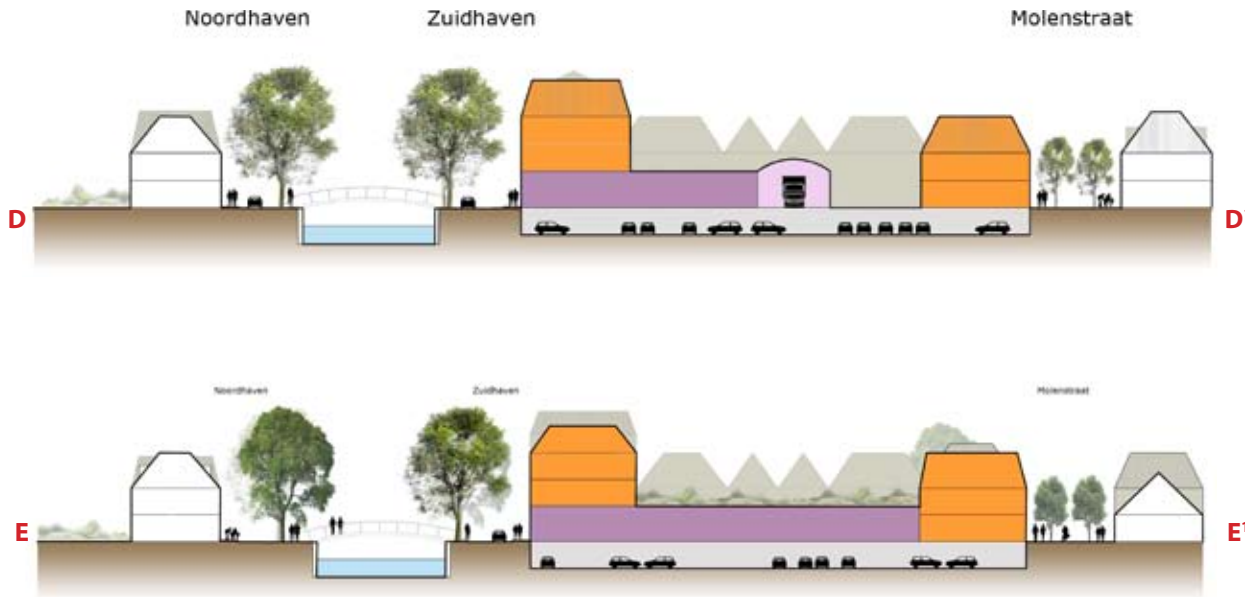
zoetwaterverbinding wordt hersteld is in ieder geval het oppakken van de locatie Zuidhaven/Haveneind/Sint Jorisstraat een noodzaak. Dan zullen immers de intensief gebruikte parkeerplaatsen op de haven in deze directe omgeving een nieuwe plek moeten krijgen.

De bestaande winkels kunnen niet functioneren zonder adequate parkeerfaciliteiten. Om ruimte te maken voor de waterloop dient tevens de entree verbreed te worden; de huidige verspringende rooilijn biedt daartoe te weinig ruimte.

Indien de zoetwaterverbinding wordt hersteld, is het meest logisch dat gestart wordt met herontwikkeling van het zuidelijke blok (Zuidhaven/Haveneind/Sint Jorisstraat). Op deze locatie kan dan een nieuwe



publiekstrekker met wonen worden gerealiseerd op een parkeergarage, waarin tevens ruimte komt voor een deel van de bestaande parkeerplaatsen op de haven. De entree van de parkeergarage zou bij voorkeur vanaf de Sint Jorisstraat plaatsvinden, zodat autoverkeer niet het winkelgebied in hoeft. Daarnaast kan voor deze locatie gezocht worden naar mogelijkheden om kort- en langparkeren te scheiden en een deel van het parkeren, voor bijvoorbeeld werknemers, in de omgeving van het gemeentehuis een plek te geven.



Indicatief programma:

Op de locatie Zuidhaven/Haveneind/Sint Jorisstraat kan, indicatief, het volgende programma worden gerealiseerd:

- commerciële functies: maximaal 1.700 m²;
- woningen: 25-55 appartementen en/of grondgebonden woningen;
- parkeerplaatsen in parkeergarage: 90 parkeerplaatsen (in 1 laag onder bebouwing) tot 180 parkeerplaatsen (in 2 lagen onder bebouwing). De parkeerbehoefte bij herontwikkeling

zal afhankelijk van het exacte programma een omvang hebben van circa 120-140 parkeerplaatsen. Worden daar de parkeerplaatsen van het te amoveren programma van af getrokken dan is een toevoeging van circa 50 parkeerplaatsen noodzakelijk. Waarbij deels rekening is gehouden met een zekere mate van dubbelgebruik. De overige parkeerplaatsen zijn dan te beschouwen als vervanging van op te heffen bestaande parkeerplaatsen (ter plaatse van de haven).

De locaties Zuidhaven/Haveneind/Sint Jorisstraat en Zuidhaven/Molenstraat/Oude Kerkstraat kunnen het beste gezien worden als een autonome en door de markt op te pakken ontwikkeling; de gemeente faciliteert. Op de haven kunnen, op ondergeschikte wijze, circa 25 parkeerplaatsen worden gehandhaafd.

5.5. De haven

De haven is naast de Markt de meest prominente ruimte in het centrum. De belangrijkste entrees van het centrum (vanaf Haveneind en De Langeweg) zijn eraan gekoppeld. Het grootste gedeelte van het winkelcircuit ligt aan de haven en het vormt ten slotte een (potentieel fantastische) royale openbare ruimte.

Historische afbeeldingen geven een haven weer die (uiteraard) gedomineerd wordt door water. Sierlijke kademuren vormen linten door het dorp en verbinden bijzondere plekken aan het water. Een langgestrekte ruimte, versterkt door een aaneenschakeling van individuele gevels en bomen, met een eenduidige verharding. Rust, eenvoud en ruimte voeren hier de boventoon.

Tegenwoordig wordt de haven vooral gedomineerd door geparkeerde auto's. Met het dempen van de haven is ruimte gekomen voor de weekmarkt en parkeren, maar is de bijzonder aantrekkelijke identiteit van deze belangrijke openbare ruimte verdwenen. Niet alleen het blik van geparkeerde auto's, maar ook de leegte en hardheid van het huidige profiel bepalen het beeld. De openbare ruimte van

de haven mist aan de ene kant een zekere intimiteit en sensibele onderscheid van kade, water en kade is verdwenen en omdat de reeks royale bomen die de haven vroeger maat en schaal gaven eveneens verdwenen zijn.

In het verleden is getracht het verdwijnen van het water te compenseren door de haven op te delen in verschillende afzonderlijke ruimtes, door het realiseren van het paviljoen ter plaatse van de Markt en het 'knijpen' van de haven bij de entree van het Haveneind. Helaas moet geconstateerd worden dat het gevolg van deze ingrepen is dat daarmee de haven ook haar karakteristieke continuïteit heeft verloren en dat de relatie tussen Markt en haven en tussen de belangrijke Sint Jorisstraat en haven is verslechterd.

Uiteraard is de feitelijke keuze ten aanzien van de herinrichting van de haven afhankelijk van beslissingen van het Rijk omtrent het daadwerkelijk verzilten van het Krammer Volkerak en het al dan niet benutten van de Roode Vaart als alternatieve zoetwaterverbinding.

Onafhankelijk van of de haven een groen, blauw of groenblauw karakter krijgt zal bij de toekomstige

herinrichting worden ingezet op het herstellen van de intimiteit en helderheid van het historische profiel aan de ene kant en continuïteit van deze prominente openbare ruimte aan de andere kant. Doel is vooral de ooit aanwezige rust, eenvoud en ruimte te herstellen.

Een belangrijke eerste stap is het parkeren minder dwingend te maken door een gedeelte van het parkeren van de haven elders in het centrum te situeren.

Vervolgens kan, als de kans zich voordoet, het paviljoen worden gesloopt c.q. verplaatst. Zodra de locatie Zuidhaven/Haveneind/Sint Jorisstraat kan worden herontwikkeld dient de rooilijn bij de entree van de haven aan het Haveneind teruggelegd te worden in lijn met de oorspronkelijke rooilijn.

In concreto zijn bij de herinrichting drie varianten mogelijk:

1. *Blauwe loper*

Met het herstellen van de zoetwaterverbinding wordt de oude haven door het centrum in ere hersteld. Nieuwe kades, geïnspireerd op de historie met kleine verspringingen in de kademuur ter hoogte van bruggen en trappen, zullen worden aangelegd. Markante bruggen als ontmoetingsplek, met zicht over het water en zicht op het verleden. Het water wordt maximaal zichtbaar gemaakt en incidenteel ook bereikbaar. De bestrating straalt rust uit. Er kan in beperkte mate geparkeerd worden langs het water tussen de bomen. De verschillende verkeersstromen delen de ruimte, waarbij Delftse stoepen zorgen voor een goede en eenduidige aansluiting op de woningen en winkels.

De nieuwe haven zal alleen voor kleine bootjes bereikbaar zijn, maar zal desalniettemin een belangrijke bijdrage leveren aan het levendig maken van de haven. In het gedeelte nabij De Langeweg kunnen de mogelijkheden worden bestudeerd om ook ruimte te bieden voor enkele grotere schepen en passanten.





2. Groene loper

Indien wordt gekozen voor een groene invulling zal deze vooral bestaan uit een esplanade met verbijzonderingen op de kruispunten. Een groene verhoogde loper, waar ruimte beschikbaar is voor het dorp om zich te presenteren en te profileren. Hier is, onder een langgerekt groen bladerdek, ruimte voor kunst en cultuur. Ruimte om te rusten, maar ook ruimte om te verbinden, te inspireren en te spelen. Door het licht verhogen van deze loper, zal het een sterk bindend element voor de haven worden met een eigen karakter en een waardige tegenhanger van de blauwe variant, waarbij water deze rol inneemt.



Groene loper



Groen/blauwe loper

3. Groen/blauwe loper

Deze variant is een combinatie van beide voornoemde opties, met een groene loper aan de zijde van het Haveneind en een blauwe loper aan de zijde van De Langeweg. Het omslagpunt ligt ter hoogte van de Markt; op deze kruising zijn beide sferen karakteristiek en goed te ervaren. Het water geeft levendigheid aan het cultuurhistorische deel van het centrum; het groen is te beschouwen als een praktische invulling in de haven als winkelstraat. De terrassen op de Markt profiteren in feite van beide werelden.



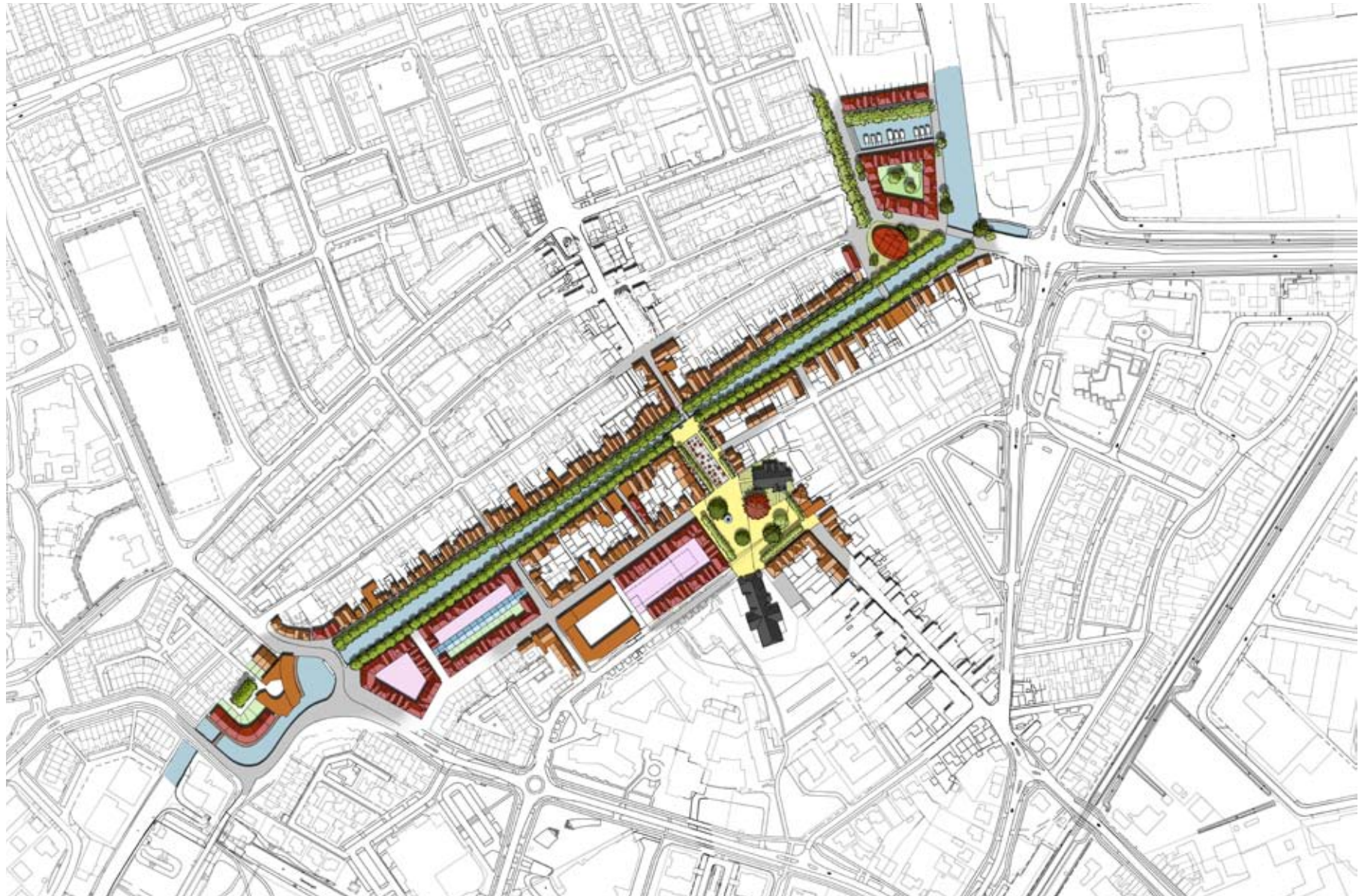
5.6. Locatie Kristallaan/Sint Jorisstraat/ Fabrieksstraat

Ook de herontwikkeling van deze locatie is voor een deel afhankelijk van het wel of niet doorgaan van de zoetwaterverbinding door Zevenbergen. Echter, het belang voor het revitaliseren van het centrum is hier minder groot. Deze locatie kan als een zelfstandige ontwikkeling aan de rand worden beschouwd. Het ligt voor de hand op deze plek in te zetten op wonen en eventueel kantoren en dienstverlening. In feite is alleen de locatie Kristallaan/Sint Jorisstraat/Fabrieksstraat in potentie een herontwikkelingslocatie. Het bestaande appartementencomplex met voormalige politiebureau functioneert prima op deze plek. Het doortrekken van het water krijgt idealiter een plek in het huidige openbare profiel, parallel aan de Kristallaan en vervolgens aansluitend op de Roode Vaart. Daarmee kan de locatie van Kristallaan/Sint Jorisstraat/Fabrieksstraat autonoom

worden ingevuld.

De ontwikkeling zal zorg moeten dragen voor parkeren op eigen terrein.

De zoetwaterverbinding hersteld; naar een blauwe loper door het centrum.



6. MOGELIJKE EINDBEELDEN EN FASERING

De ontwikkeling van het centrum van Zevenbergen is in belangrijke mate afhankelijk van een aantal externe ontwikkelingen. Vooral het wel of niet herstellen van de zoetwaterverbinding in het kader van de verzilting van het Krammer Volkerak en de aanleg van de noordelijke rondweg en afwaardering van De Langeweg zijn cruciaal.

Daarnaast zijn binnen de stapsgewijze ontwikkeling van het centrum natuurlijk nog verschillende keuzes te maken.

Welke keuzes er uiteindelijk ook vallen, de ontwikkeling zal altijd stapsgewijs plaatsvinden en de volgtijdelijkheid van verschillende ontwikkelingsstappen ligt in feite voor een belangrijk deel al vast. Het herstellen van de waterloop door het centrum is bijvoorbeeld alleen mogelijk als er eerst parkeerplaatsen elders in het centrum wordt gerealiseerd om de huidige parkeerplaatsen op de haven op te vangen. En zoals reeds eerder aangegeven, kan bijvoorbeeld de locatie Stooftstraat niet als supermarkt ontwikkeld worden als de noordelijke rondweg niet is aangelegd.

Daarmee is het onmogelijk en ook niet wenselijk om in deze fase reeds één vastomlijnd en doorgevend eindbeeld te presenteren. Het Masterplan

zal vooralsnog bestaan uit een aantal mogelijke ontwikkelingsroutes met bijbehorende volgtijdelijke stappen en keuzes en een bijbehorend eindbeeld/streefbeeld.

Er zijn drie mogelijke ontwikkelingsroutes te onderscheiden die in zekere zin samenvallen met de beschreven scenario's in de centrumvisie. De belangrijkste overweging is het wel of niet herstellen van de zoetwaterverbinding door het centrum:

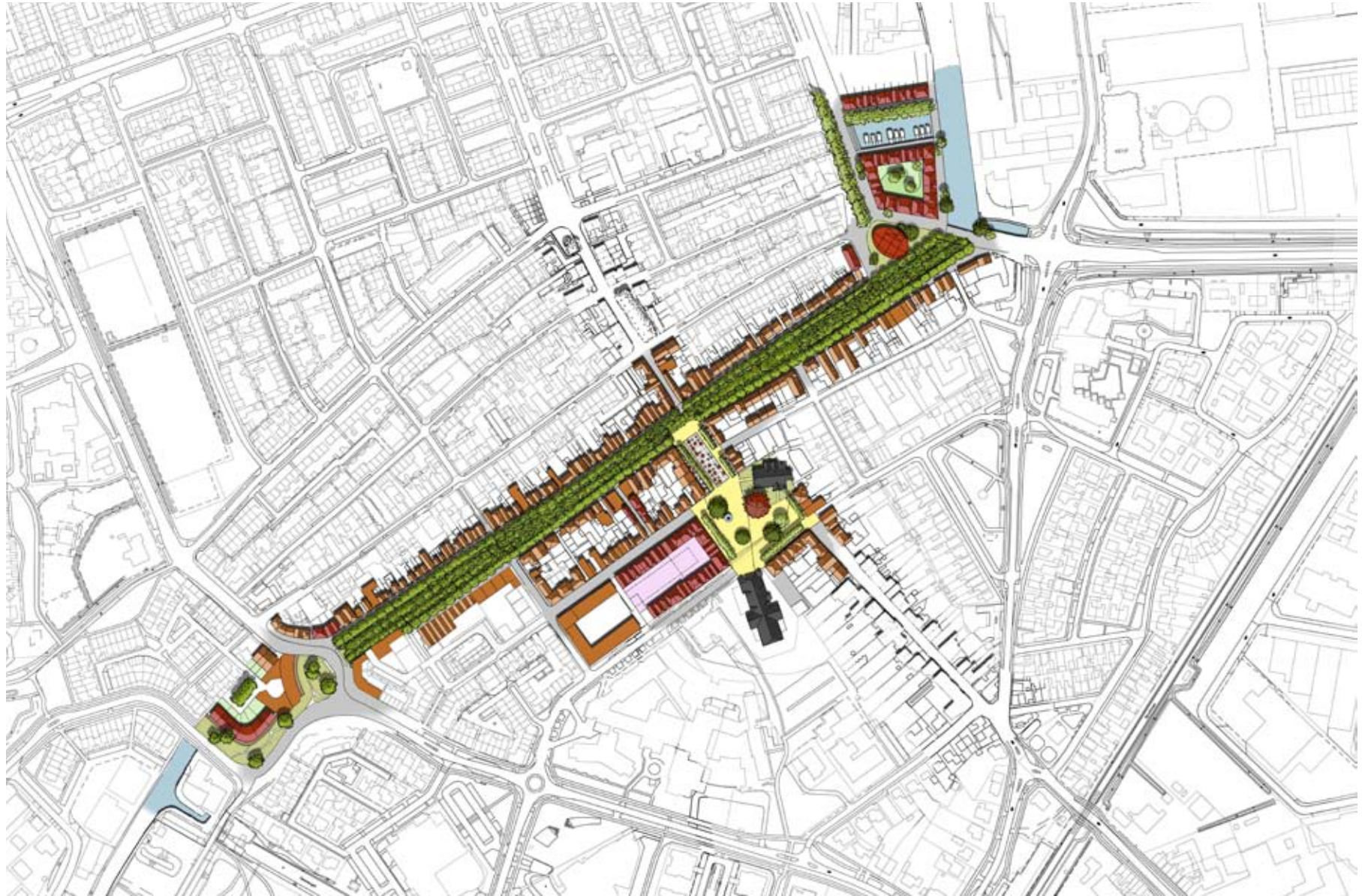
1. De zoetwaterverbinding hersteld; naar een blauwe loper door het centrum.
2. De zoetwaterverbinding niet hersteld; de haven als groene loper.
3. De zoetwaterverbinding niet hersteld; de groen/blauwe loper, de haven gedeeltelijk hersteld.

Vanwege de samenhang tussen de aanleg van de zoetwaterverbinding en de oplossingsrichtingen voor het parkeren zijn in de volgende paragraaf (paragraaf 6.1.) de belangrijkste overwegingen ten aanzien van het parkeren opgenomen.

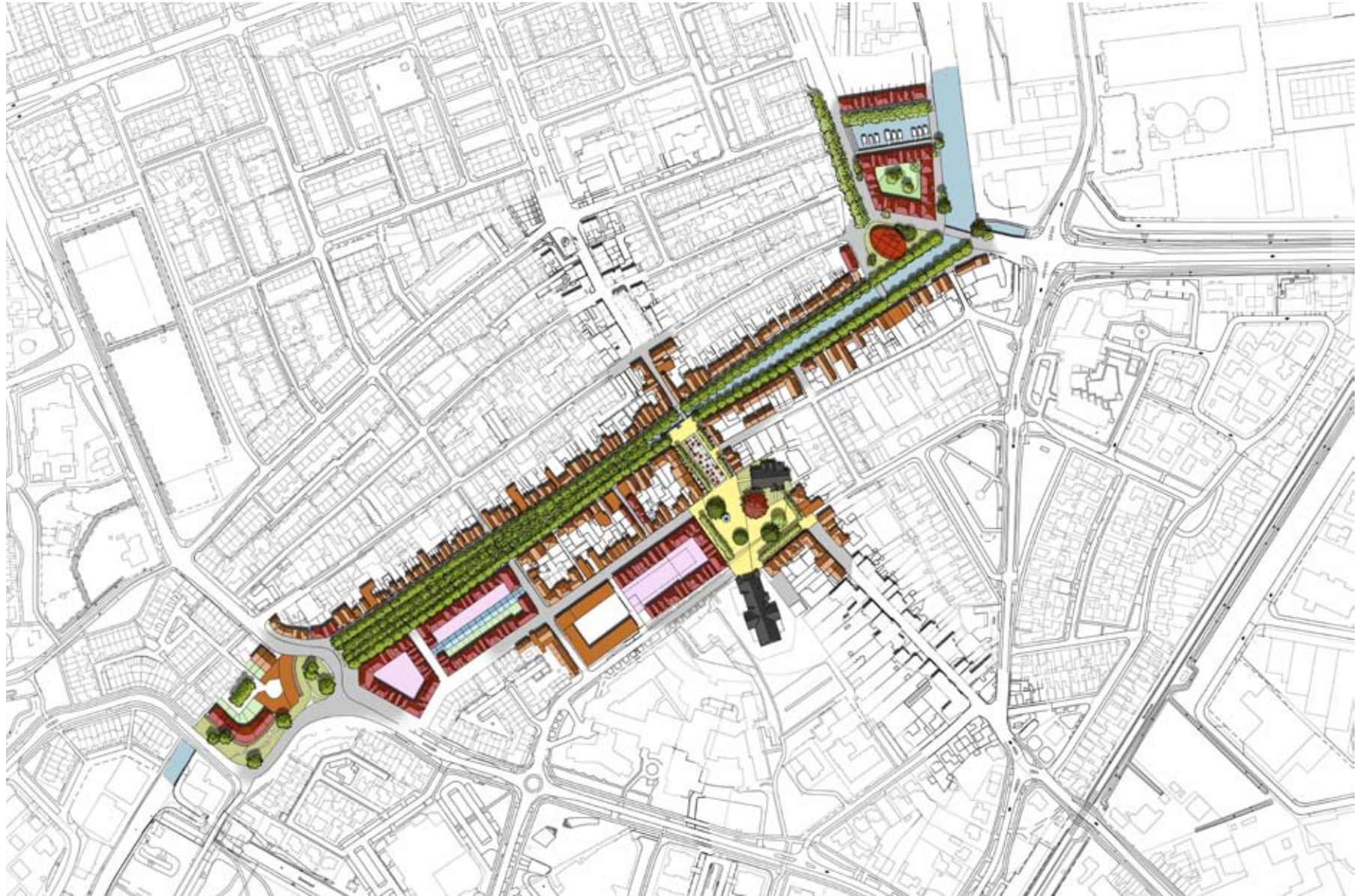
In paragraaf 6.2. zijn vervolgens drie mogelijke routes naar bovengeschetste scenario's/eindbeelden geschetst. Daarmee wordt in zekere zin ook 'bewezen' dat het enerzijds niet mogelijk is nu reeds een

eindbeeld te kiezen, maar dat dit anderzijds ook niet noodzakelijk is.

De zoetwaterverbinding niet hersteld; de haven als groene loper

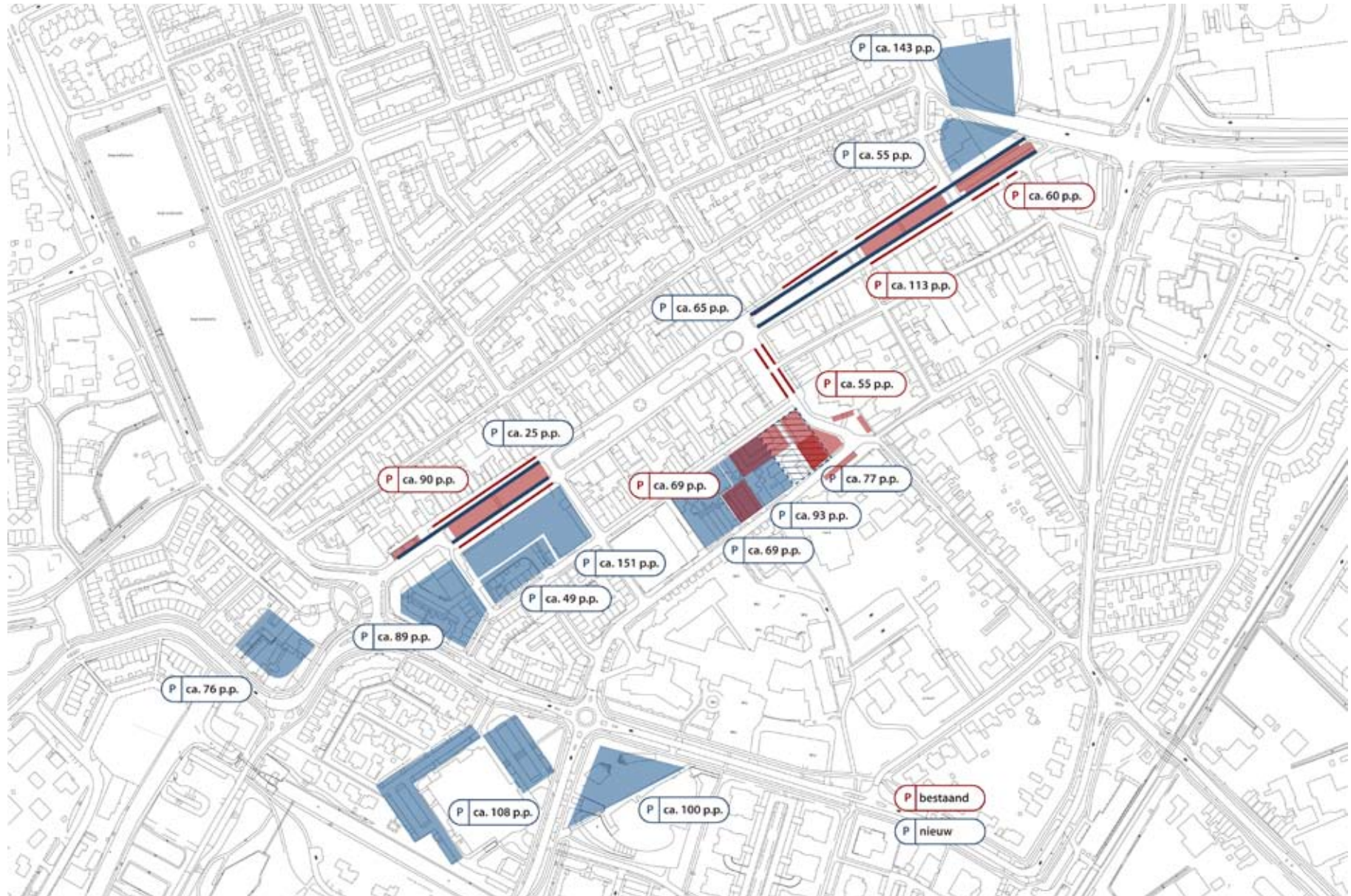


De zoetwaterverbinding niet hersteld; de groen/blauwe loper, de haven gedeeltelijk hersteld.



potentiele nieuwe locaties parkeren

bestaand parkeren maaiveld



6.1. Nadere overwegingen ten aanzien van het parkeren

De rode draad in de stapsgewijze revitalisering en ontwikkeling van het centrum van Zevenbergen is het parkeren. De mogelijkheid om in de nabijheid van winkels en woningen in het centrum te kunnen parkeren, is van groot belang voor bezoekers, bewoners en ondernemers. Zonder voldoende parkeergelegenheid heeft het centrum geen toekomst.

Centraal in het scenario 'Frisse wind' staat het verder intensiveren van het centrum van Zevenbergen met wonen en commerciële functies en tegelijkertijd het ruimte maken voor wandelen, winkelen en verblijven in de openbare ruimte. Het inzetten op dubbel grondgebruik en op het realiseren van parkeergarages is in dat verband onvermijdelijk.

Het oplossen van de parkeervraag wordt daarmee leidend in de herontwikkeling, zowel in het licht van de fasering als voor wat betreft de investeringen. De ontwikkeling van parkeergarages vormt naast de noodzakelijke verwervingen de grootste potentiële kostenpost. De realisatie van gebouwde parkeervoorzieningen zal bovendien vooruit moeten lopen op de herinrichting van de openbare ruimte. Eerst

moet het parkeren een andere plek krijgen, voordat de Markt en de haven kunnen worden aangepakt.

Het oplossen van het parkeervraagstuk vraagt een strategische en kostenbewuste insteek:

- Waar mogelijk gebruik maken van het aanwezige hoogteverschil in het maaiveld binnen het centrum. Een geheel verdiepte parkeergarage is aanzienlijk kostbaarder dan een parkeergarage die zich min of meer op maaiveld bevindt.
- Waar mogelijk inzetten op een relatief omvangrijke openbare parkeergarage, bij voorkeur groter dan 200 tot 300 parkeerplaatsen. Deze zijn eenvoudiger exploitabel te maken, efficiënter te ontwikkelen en duidelijker in het gebruik voor bezoekers.
- Waar mogelijk de parkeergarage koppelen aan een trekker, zoals een supermarkt. Hier ligt immers de grootste parkeervraag en mogelijk is de ontwikkelende partij te betrekken in de ontwikkeling of exploitatie.
- Uitgangspunt bij de ontwikkelingen is een parkeergarage waarin de toegevoegde parkeer-

behoefte vanwege het nieuwe programma in zijn geheel wordt gefaciliteerd.

Parkeerregulering

Er kan een globaal onderscheid gemaakt worden in de parkeervraag voor het centrum:

- Bezoekers voor winkels zoals bijvoorbeeld een supermarkt dienen in het centrum direct onder de betreffende winkeltrekker te parkeren (maximaal 250 meter).
- Bezoekers die de intentie hebben om langer te blijven zijn bereid iets verder te lopen, mits de aantrekkelijkheid van het centrum dat de moeite waard maakt (300 meter).
- Werknemers van de verschillende ondernemingen in het centrum hoeven niet specifiek in het centrum te parkeren, maar kunnen op enige afstand staan (500 meter). In de huidige situatie is er geen regulering en blokkeren werknemers de gehele dag een deel van de potentiële parkeerplaatsen voor bezoekers in het centrum.
- Het uitgangspunt blijft dat de bewoners van het centrum kunnen blijven parkeren in de buurt van

hun woning (maximale loopafstand 150 meter). Parkeerplaatsen in de openbare ruimte in het centrum blijven derhalve noodzakelijk, naast de mogelijkheid voor bewoners om in een parkeergarage te kunnen staan.

Om te garanderen dat bewoners een plek in de nabijheid van hun woning kunnen vinden en om ervoor te zorgen dat de parkeerplaatsen in het centrum ook optimaal gebruikt kunnen worden door de bezoekers is het invoeren van een vorm van parkeerregulering wenselijk/noodzakelijk. Dit kan aanvankelijk met bijvoorbeeld het invoeren van een blauwe zone voor de haven en Markt en een vergunningensysteem voor het gehele centrum. Door daarnaast parkeergelegenheid aan te bieden net buiten het centrum (bijvoorbeeld in de parkeergarage onder het gemeentehuis) worden lang-parkeerders naar buiten het centrum geleid en ontstaat in het centrum iets meer lucht.

Onderzocht wordt of het invoeren van een vergunningensysteem voor bewoners, gekoppeld aan betaald parkeren een effectief middel is:

- Het kan helpen in het stimuleren van bezoekers om gebruik te maken van (nieuwe) parkeergarages en het (gratis) parkeren buiten het centrum

en voorkomt daarmee het zogenaamde carousel-rijden.

- Het maakt het mogelijk effectief de plekken in het centrum in de openbare ruimte te reserveren voor bewoners.
- Het kan een belangrijke bijdrage leveren aan de ontwikkelingskosten van een parkeergarage.

Het invoeren van betaald parkeren is uiteraard een politieke keuze die afhankelijk is van verschillende overwegingen. De invoering hoeft ook niet abrupt te gebeuren, maar kan geleidelijk plaatsvinden, waarbij bijvoorbeeld eerst de blauwe zone wordt ingevoerd en de nieuw te ontwikkelen parkeergarage gratis is. Na verloop van tijd kan stapsgewijs het betaald parkeren worden ingevoerd.

Andere mogelijkheden liggen bijvoorbeeld in de koppeling van een supermarkt en parkeergarage waarbij bezoekers van de supermarkt een uur gratis parkeren. Deze regeling geldt nu al voor de Albert Heijn en de bijbehorende parkeergarage aan de Doelstraat.

In de berekening van de parkeerbalans is overigens geen rekening gehouden met de autonome groei van het parkeren. In deze fase is gekeken naar een

globale opzet van het bestaande parkeren. Een meer gespecialiseerd parkeeronderzoek is noodzakelijk om een meer gedetailleerd inzicht te krijgen

In het huidige centrum zijn drie grote clusters te onderscheiden, met ieder een eigen doelgroep en potentiële locatie om ze naar toe te verplaatsen:

- Zuidwestelijke haven: 90 parkeerplaatsen vooral voor bezoekers van de winkels langs de haven, maar daarnaast ook voor bewoners. Van deze plaatsen dienen er, bij een eventuele herinrichting, in ieder geval ongeveer 65 verplaatst te worden. Er kunnen hier als langsparkeren dan circa 25 parkeerplaatsen voor bewoners gehandhaafd blijven. De enige locatie om de te verplaatsen parkeerplaatsen te realiseren betreft de herontwikkeling locatie Zuidhaven/Haveneind/Sint Jorisstraat of het blok Zuidhaven/Molenstraat/Oude Kerkstraat met op dit moment o.a. de Hema.
- Noordoostelijke haven: meer voor bewoners en lang-parkeerders. Ongeveer 175 parkeerplaatsen, waarvan er bij een herinrichting circa 100 verplaatst zullen moeten worden. Een gedeelte van deze te verplaatsen parkeerplaatsen wordt gebruikt door lang-parkeerders, zoals perso-

neel. Deze zouden naar buiten het centrum verplaatst kunnen worden, bijvoorbeeld rond gemeentehuis/De Borgh, of bij een herontwikkeling in het gebied rond de suikerfabriek en tussen De Langeweg en Roode Vaart. Dit gaat in totaal om ongeveer 50 parkeerplaatsen. Op de haven zelf blijven dan vooral de parkeerplaatsen voor bewoners. De overige 50 parkeerplaatsen die verplaatst moeten worden kunnen een plek krijgen in de te ontwikkelen parkeergarage op de locatie Markt/Molenstraat/Doelstraat.

- Markt: de bestaande 125 parkeerplaatsen worden gebruikt door een combinatie van het winkelend publiek en de bezoekers van horeca. Daarnaast parkeren ook hier bewoners en personeel van het verzorgingstehuis. In beginsel dienen deze plaatsen bij herontwikkeling allemaal verplaatst te worden naar de te ontwikkelen nieuwe parkeergarage Doelstraat. Mogelijk kan een klein gedeelte naar de 'eigen' locatie Sancta Maria worden verplaatst.

6.2. Drie mogelijke routes naar drie verschillende eindbeelden

6.2.1. Route 1: de zoetwaterverbinding hersteld

In 2012 valt de beslissing om de zoetwaterverbinding door het centrum van Zevenbergen wel of niet te herstellen. Hogere overheden zullen dan een bijdrage moeten leveren aan de benodigde herontwikkeling van de openbare ruimte en het oplossen van de parkeerbehoefte die zich nu op de haven bevindt. Het centrum van Zevenbergen krijgt een ingrijpende revitalisering waarbij met name de haven en de Markt tot verblijfsruimte en blikvanger worden opgewaardeerd. Rode draad in deze route is het zoeken naar een alternatieve locatie voor het parkeren in het centrum, dat zich nu op de haven en Markt concentreert. Op de haven, langs het water van de nieuwe zoetwaterverbinding, blijft ruimte voor een bescheiden hoeveelheid parkeerplaatsen, voornamelijk voor de bewoners. De rest van het parkeren en het parkeren op de Markt zal elders in en om het centrum een plek moeten gaan krijgen.

Stap 1: Blauwe zone in het centrum

In het centrum is alleen nog kort-parkeren voor de winkels en lang-parkeren voor bewoners. Lang-parkeren voor bijvoorbeeld werknemers wordt verplaatst naar een locatie buiten het centrum.

Stap 2: Ontwikkeling locatie Stoofstraat

De wens is snel een eerste aanzet te geven voor de verbetering van de uitstraling van deze entree. Het is daartoe niet nodig te wachten tot een eventuele aanleg van de noordelijke randweg. Binnen de omsluiting van de huidige De Langeweg wordt een compact woonobject met circa 30 appartementen en maximaal 800 m² commerciële ruimte gerealiseerd. Parkeren is grotendeels op eigen terrein (garage) op te lossen.

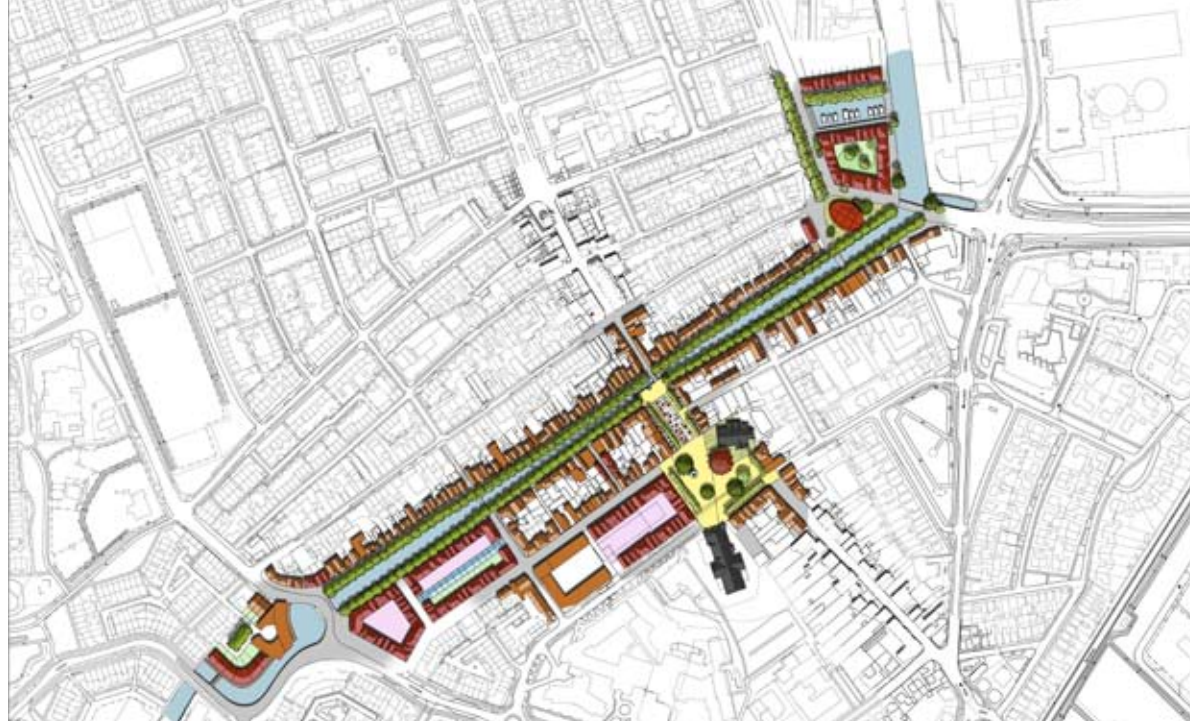
Stap 3: Ontwikkeling locatie Markt/Molenstraat/Doelstraat

De locatie tussen de Markt/Molenstraat/Doelstraat en Albert Heijn wordt herontwikkeld, waarmee ruimte wordt gemaakt voor de tweede belangrijke supermarkt in het centrum. Het compacte winkelcircuit wordt vervolmaakt en een belangrijke gebouwde parkeerconcentratie wordt gerealiseerd op een centrale plek in het centrum. Binnen deze

parkeergarage is ruimte voor de benodigde parkeerplaatsen voor de nieuwe supermarkt en nieuwe woningen, maar zullen tevens de 'te verplaatsen' parkeerplaatsen van de Markt en een deel van het parkeren van de noordelijke haven een plek krijgen. Op die manier wordt tevens de randvoorwaarde geschapen voor de herinrichting van de Markt en wordt letterlijk ruimte gemaakt voor de door te trekken zoetwaterverbinding.

Keuze herstel zoetwaterverbinding:

Indien gekozen wordt voor herstel van de zoetwaterverbinding dan zal in deze stap een voorschot genomen moeten worden op het opvangen van het parkeren op de haven. De keuze voor de grote parkeergarage ligt dan voor de hand. Ook wordt er gezocht naar andere locaties in of nabij het centrum, waarbij parkeren wellicht op maaiveld gerealiseerd kan worden. Hierbij dient uiteraard rekening gehouden te worden met acceptabele loopafstanden. De ontwikkeling van de locatie Markt/Molenstraat/Doelstraat is een cruciale schakel in het hele ontwikkelingstraject. In dat verband is hier een financiële bijdrage van hogere overheden voor de hand liggend en noodzakelijk.



Stap 4: Herinrichting Markt

Na het aanleggen van de (grote) nieuwe parkeergarage Doelstraat en de realisatie van eventuele aanvullende parkeervoorzieningen buiten het centrum kan met de herinrichting van de Markt begonnen worden.

Stap 5: Ontwikkeling locatie Zuidhaven/Haveneind/Sint Jorisstraat

Het herstellen van de doorgaande zoetwaterverbinding door het centrum kan alleen maar plaatsvinden als het bestaande woon-/winkelblok op de kop van de haven wordt herontwikkeld. De rooilijn zal terug-

geplaatst moeten worden om naast de nieuwe haven voldoende ruimte te laten voor een volwaardige entree aan deze zijde. Daarnaast zal het parkeren ten behoeve van de belangrijke winkeltrekkers aan deze zijde van het centrum (Hema, Zeeman etc.) ook in de directe omgeving teruggebracht moeten worden. Voordat de waterloop door het centrum hersteld kan worden, zal dus in ieder geval het blok op de hoek herontwikkeld moeten worden en een parkeergarage dienen te worden gerealiseerd. In het kader van de te herstellen zoetwaterverbinding is hier een financiële bijdrage van hogere overheden onontbeerlijk.

Stap 6: Herinrichting haven met nieuwe waterverbinding

Als de parkeerplaatsen op de haven een alternatieve locatie hebben gekregen in en om het centrum en het blok Zuidhaven/Haveneind/Sint Jorisstraat is herontwikkeld, kan de herinrichting van de haven en de aanleg van de zoetwaterverbinding aanvangen. Idealiter is dan ook bekend of er een noordelijke randweg gaat komen en wordt er eventueel een tweede entree gemaakt aan de zijde van De Langeweg.

In deze stap zal de horecagelegenheid bij de kruising haven/Markt verplaatst moeten worden en het gebied rond het Haveneind/Sint Jorisstraat/Kristallaan ook heringericht.

Autonome ontwikkelingen

Onafhankelijk van het eindbeeld kan een aantal locaties worden aangepakt/herontwikkeld:

Herontwikkeling/revitalisering locatie Zuidhaven/ Molenstraat/Oude Kerkstraat

Onafhankelijke ontwikkeling: aan de markt overlaten. Indien de kans zich voordoet, wordt aange-stuurd op de aanleg van een parkeergarage. Een parkeergarage is naar verwachting belangrijk om de opvang van de autonome groei van het parkeren in

het centrum te faciliteren. Andere wensen op deze plek zijn het intensiveren van het programma (meer woningen), het verbeteren van de uitstraling van de architectuur en het beter oplossen van de expeditie. Afhankelijk van het tijdstip kan onderzocht worden of op deze locatie een deel van de te verplaatsen parkeerplaatsen kan worden ondergebracht.

Ontwikkeling overzijde De Langeweg

Hier liggen bijzondere mogelijkheden voor wonen aan het water. Deze ontwikkeling is echter pas realiseerbaar na aanleg van de noordelijke rondweg.

Ontwikkeling locatie Kristallaan/Sint Jorisstraat/ Fabrieksstraat

Alhoewel deze locatie onafhankelijk te realiseren is, is het gewenst bij het ontwerp inspiratie te zoeken vanuit de gedachte dat de zoetwaterverbinding gerealiseerd zou kunnen worden.



Route 1: de zoetwaterverbinding hersteld Inspiratie ontwikkeling locatie Stoofstraat/De Langeweg na aanlegging N285





Route 1: de zoetwaterverbinding hersteld Inspiratie ontwikkeling locatie Zuidhaven/Haveneind/Sint Jorisstraat

6.2.2. Route 2: de haven als groene loper

Het is denkbaar dat in 2012 de beslissing valt dat de zoetwaterverbinding (voorlopig) niet door het centrum van Zevenbergen komt te lopen. Desondanks gaat de gemeente dan trachten de uitstraling van de haven en de Markt ingrijpend te verbeteren door een herinrichting van de openbare ruimte en het verplaatsen van (een significant deel) van het

parkeren. Daarbij wordt niet ingezet op het herstellen van het water door het centrum, maar wordt de haven een royale groene loper, waarbij enige ruimte blijft voor parkeren, met name voor bewoners. De rest van het parkeren krijgt elders in en om het centrum een nieuwe plek. De eerste te nemen stappen (1 t/m 4) in dit traject zijn identiek aan route 1.

Het verschil betreft de herontwikkeling van het blok Zuidhaven/Haveneind/Sint Jorisstraat . De gemeente gaat deze herontwikkeling niet actief faciliteren, maar zet hier in op een autonome ontwikkeling op de wat langere termijn, waarbij initiatieven van de betrokken eigenaren worden afgewacht. Vooruitlopend daarop wordt wel alvast gestart met het

herinrichten van het deel van de haven ten noorden van de Markt, waarmee dit cultuurhistorische deel van het centrum een impuls gaat krijgen.

Stap 1: Blauwe zone in het centrum

In het centrum is alleen nog kort-parkeren voor de winkels en lang-parkeren voor bewoners. Lang-parkeren voor bijvoorbeeld werknemers wordt verplaatst naar een locatie buiten het centrum.

Stap 2: Ontwikkeling locatie Stooftstraat

De wens is snel een eerste aanzet te geven voor de verbetering van de uitstraling van deze entree. Het is daartoe niet nodig te wachten tot een eventuele aanleg van de noordelijke randweg. Binnen de omsluiting van de huidige De Langeweg wordt een compact woonobject met circa 30 appartementen en maximaal 800 m² commerciële ruimte gerealiseerd. Parkeren is grotendeels op eigen terrein (garage) op te lossen.

Stap 3: Ontwikkeling locatie Markt/Molenstraat/Doelstraat

De locatie tussen de Markt/Molenstraat/Doelstraat en Albert Heijn wordt herontwikkeld, waarmee ruimte wordt gemaakt voor de tweede belangrijke



supermarkt in het centrum. Het compacte winkelcircuit wordt vervolmaakt en een belangrijke gebouwde parkeerconcentratie wordt gerealiseerd op een centrale plek in het centrum. Binnen deze parkeergarage is ruimte voor de benodigde parkeerplaatsen voor de nieuwe supermarkt en nieuwe woningen, maar zullen tevens de 'te verplaatsen' parkeerplaatsen van de Markt en een deel van het parkeren van de noordelijke haven een plek krijgen. Op die manier wordt tevens de randvoorwaarde geschapen voor de herinrichting van de Markt en wordt letterlijk ruimte gemaakt voor de groene loper.

Stap 4: Herinrichting Markt

Na het aanleggen van de (grote) nieuwe parkeergarage Doelstraat en de realisatie van eventuele aanvullende parkeervoorzieningen buiten het centrum kan met de herinrichting van de Markt begonnen worden.

Stap 5: Herinrichting noordoostelijke haven

De herinrichting van de haven naar een groene loper hoeft niet in één keer te gebeuren, wat bij het herstellen van de zoetwaterverbinding door het centrum natuurlijk onvermijdelijk is. Met de ontwikkeling van de nieuwe parkeergarage op de



Route 2: de haven als groene loper Inspiratie ontwikkeling locatie Stoofstraat/De Langeweg na aanlegging N285

Doelstraat en het verplaatsen van het lang-parkeren voor bezoekers buiten het centrum, ligt het voor de hand aan te vangen met het noordoostelijk deel van de haven, aan de zijde van De Langeweg. Op dit moment ligt de nadruk daar meer op lang-parkeren voor bezoekers en parkeren voor bewoners. De plaatsen voor bezoekers kunnen een plek krijgen op een locatie net buiten het centrum en/of in de nieuwe garage bij de Doelstraat. De bewonersparkeerplaatsen zullen gehandhaafd worden en meegenomen in de nieuwe groene inrichting van dit deel van de haven. Idealiter is in deze stap ook bekend of er een noordelijke randweg gaat komen en wordt er eventueel een tweede entree gemaakt aan de zijde van De Langeweg.

Stap 6: Ontwikkeling locatie Zuidhaven/Haveneind/Sint Jorisstraat

Deze stap vangt pas aan bij initiatieven vanuit de markt en betreft het faciliteren van parkeergelegenheid voor dit deel van de haven en winkels en het openleggen van de bestaande entree.

Stap 7: Herinrichting zuidwestelijke haven met groene loper

Nu de parkeergelegenheid voor de winkels langs dit deel van de haven is gewaarborgd, kan met de herinrichting worden gestart. Overigens zou hierbij ook bekeken kunnen worden of het mogelijk is reeds eerder een eerste aanzet te doen voor een herinrichting van dit deel van de haven. Daarbij moet deze herinrichting natuurlijk zo worden gekozen dat later, als de parkeerplaatsen een andere plek hebben gekregen, de nieuwe inrichting kan voortbouwen op deze eerste stap.

Autonome ontwikkelingen

De autonome ontwikkelingen in deze route en de te hanteren randvoorwaarden zijn dezelfde als bij route 1; te weten:

- herontwikkeling/revitalisering het blok Zuidhaven/Molenstraat/Oude Kerkstraat, het blok van o.a. de Hema;
- ontwikkeling overzijde De Langeweg;
- ontwikkeling locatie Kristallaan/Sint Jorisstraat/Fabrieksstraat.





Route 2: de haven als groene loper Inspiratie ontwikkeling Inspiratie ontwikkeling locatie Zuidhaven/Haveneind/Sint Jorisstraat

6.2.3. Route 3: De haven als groen/blauwe looper

Het is denkbaar dat in 2012 de beslissing valt dat de zoetwaterverbinding (voorlopig) niet door het centrum van Zevenbergen komt te lopen. Desondanks gaat de gemeente dan trachten het oorspronkelijke karakter van de haven te herstellen. Daarbij wordt vooralsnog aangenomen dat het volledig doortrekken van de zoetwaterverbinding 'op eigen kracht' niet haalbaar is, maar wordt gestreefd naar het herstellen van het noordoostelijk deel van de haven, in aansluiting op De Langeweg. Het andere deel van de haven zal worden heringericht/vergroend, waarbij (in eerste instantie) ruimte blijft voor het parkeren, zodat de herinrichting van de haven niet afhankelijk is van de kostbare herontwikkeling van de locatie Zuidhaven/Haveneind/Sint Jorisstraat. Dit wordt daarmee een autonome ontwikkeling, die tevens aan de markt kan worden overgelaten. De te nemen stappen in dit traject zijn min of meer identiek aan die van route 2.

Stap 1: Blauwe zone in het centrum

In het centrum is alleen nog kort-parkeren voor de winkels en lang-parkeren voor bewoners. Lang-parkeren voor bijvoorbeeld werknemers wordt verplaatst naar een locatie buiten het centrum.

Stap 2: Ontwikkeling locatie Stooftstraat

De wens is snel een eerste aanzet te geven aan de verbetering van de uitstraling van deze entree. Het is daartoe niet nodig te wachten tot een eventuele aanleg van de noordelijke randweg. Binnen de omsluiting van de huidige De Langeweg wordt een compact woonobject met circa 30 appartementen en maximaal 800 m² commerciële ruimte gerealiseerd. Parkeren is grotendeels op eigen terrein (garage) op te lossen.

Stap 3: Ontwikkeling locatie Markt/Molenstraat/Doelstraat

De locatie tussen de Markt/Molenstraat/Doelstraat en Albert Heijn wordt herontwikkeld, waarmee ruimte wordt gemaakt voor de tweede belangrijke supermarkt in het centrum. Het compacte winkelcircuit wordt vervolmaakt en een belangrijke gebouwde parkeerconcentratie wordt gerealiseerd op een centrale plek in het centrum. Binnen deze parkeergarage is ruimte voor de benodigde parkeerplaatsen voor de nieuwe supermarkt en nieuwe woningen, maar zullen tevens de 'te verplaatsen' parkeerplaatsen van de Markt en een deel van het parkeren van de noordelijke haven een plek krijgen. Op die manier wordt tevens de randvoorwaarde

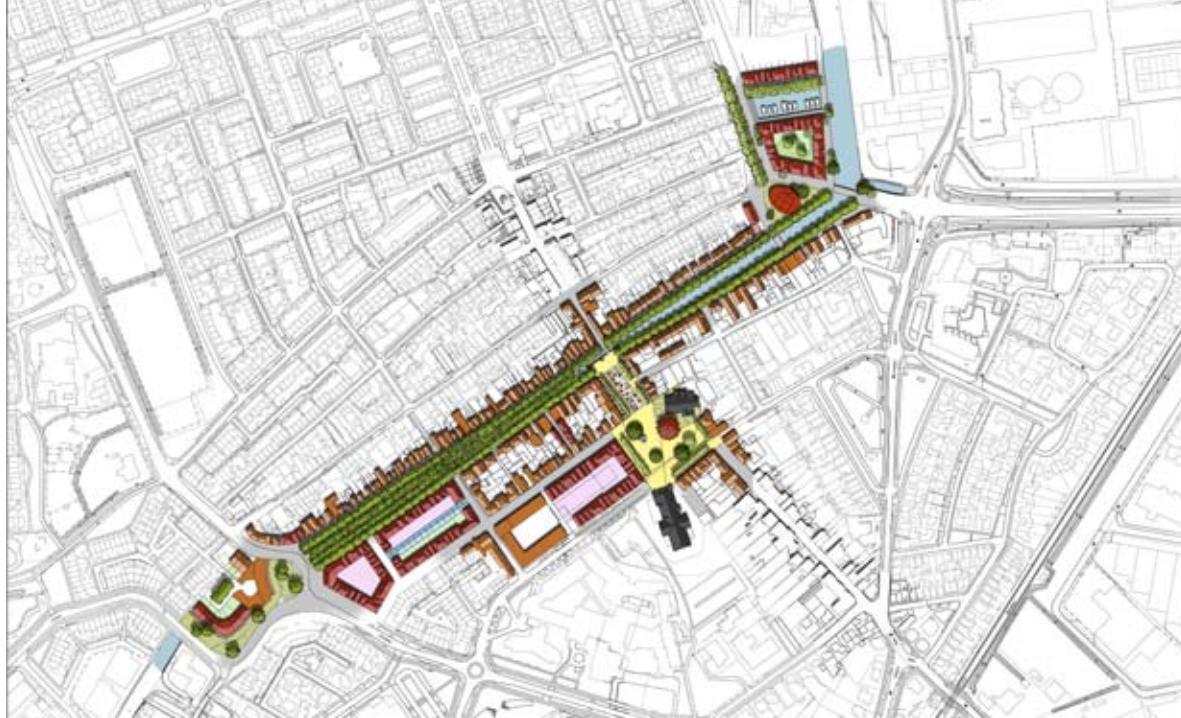
geschapen voor de herinrichting van de Markt en wordt letterlijk ruimte gemaakt voor de groene looper en de insteekhaven.

Stap 4: Herinrichting Markt

Na het aanleggen van de (grote) nieuwe parkeergarage Doelstraat en de realisatie van eventuele aanvullende parkeervoorzieningen buiten het centrum kan met de herinrichting van de Markt begonnen worden.

Stap 5: Herinrichting noordoostelijke haven

Als de parkeerplaatsen op het noordoostelijke deel van de haven een alternatieve locatie hebben gekregen in en om het centrum, kan de herinrichting van de haven aanvangen. Idealiter is dan ook bekend of er een noordelijke randweg gaat komen en wordt er eventueel een tweede entree gemaakt aan de zijde van De Langeweg. In deze stap zal de haven deels gegraven worden en de kades heringericht.



Autonome ontwikkelingen

De autonome ontwikkelingen in deze route en de te hanteren randvoorwaarden zijn dezelfde als bij route 1 en 2; te weten:

- herontwikkeling/revitalisering het blok Zuidhaven/Molenstraat/Oude Kerkstraat, het blok van o.a. de Hema;
- ontwikkeling overzijde De Langeweg;
- ontwikkeling locatie Kristallaan/Sint Jorisstraat/Fabrieksstraat.

Stap 6: Herinrichting zuidwestelijke haven met groene loper en parkeren

Deze stap is eventueel ook om te wisselen met stap 5, of zelfs met stap 2, 3 en 4. Een overweging om eerst de noordoostelijke haven te herstellen kan zijn dat daarmee de mogelijkheid om toch de hele waterlijn door te trekken nog even open blijft staan. Mogelijk dat een halve haven daarvoor nog als vliegwiel kan fungeren.

Mocht uiteindelijk de overtuiging zijn dat het toch niet binnen afzienbare tijd gaat gebeuren, dan kan dit deel van de haven alsnog als groene loper worden ingericht, waarbij vooralsnog het parkeren op de haven blijft bestaan, gecombineerd met een

betere uitstraling/inrichting en meer groen. Op die manier wordt de herinrichting onafhankelijk van de (kostbare) herontwikkeling van het blok Zuidhaven/Haveneind/Sint Jorisstraat en kan relatief snel gestart worden met een opwaardering. Bij een eventuele latere herontwikkeling van het betreffende blok kan alsnog een deel van het parkeren uitgeplaatst worden.

Bij de inrichting van dit deel zal de toekomstige optie van een echte haven nooit geblokkeerd moeten worden.

6.3. Quickwins

Uiteraard is gewenst zo snel mogelijk te starten met een substantiële start van de uitvoering van het Masterplan. Dan valt met name te denken aan de bovenomschreven stappen 2 en 3; de herontwikkeling van de locaties Stoofstraat en Markt/Molenstraat/Doelstraat. Dan ligt immers de weg open om ook een begin te maken met de herinrichting van de openbare ruimte van de Markt en de haven. Omdat de planvorming die vooraf gaat aan daadwerkelijke realisatie nog enige tijd in beslag zal nemen, is het gewenst te zoeken naar 'kleinere' mogelijkheden om uit te stralen dat er serieus werk gemaakt wordt van de (dan besloten) revitalisatie. Het is gewenst gebruik te maken van het momentum dat aanwezig is vanwege het gecreëerde draagvlak.

Gedacht kan worden aan de volgende zaken:

1. Instellen blauwe zone centrum (stap 1 in alle routes);
2. Gestalte geven aan het terrassenbeleid voor de Markt;
3. Invulling pand Super de Boer/Jumbo;
3. Instellen 'tijdelijke' afsluiting van de doorgaande route voor auto's over de Markt.

Inmiddels worden voorbereidingen getroffen om deze acties te effectueren.

7.1. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Het centrum van Zevenbergen is bij uitstek een plek voor iedereen, voor zowel de mensen uit Zevenbergen als uit de rest van de gemeente. Het heeft zelfs enige regionale uitstraling en is daarmee dé openbare ontmoetingsplek voor de gemeente.

Bewoners, ondernemers, eigenaren en gebruikers zijn allemaal belangrijke participanten in het tot stand komen van de gewenste transformatie en opwaardering.

Om die reden is door de gemeente bewust gekozen voor een interactief proces waarbij breed gecommuniceerd is naar de buitenwacht en visie en plan interactief zijn opgesteld.

De planvorming is stap voor stap tot stand gekomen, waarbij in verschillende verbanden politiek, ambtenaren, ondernemers en bewoners betrokken zijn geweest en belangstellenden zijn geïnformeerd.

De buitenwacht is in het tot stand komen van het Masterplan op twee manieren betrokken:

- Belangstellenden zijn geïnformeerd via de website en de media.
- Via een breed samengestelde klankbordgroep zijn sleutelfiguren uit het maatschappelijke mid-

denveld, ondernemers en bewoners actief bij de planvorming betrokken. Meerdere keren tijdens planvorming is er over de tussenproducten van gedachten gewisseld en is de input gebruikt voor de verrijking van de plannen.

Een overzicht van de deelnemers van de klankbordgroep Masterplan Centrum Zevenbergen is opgenomen in de colofon.

Op die manier is een breed draagvlak gecreëerd onder direct betrokkenen en belangstellenden.

Daarbij zijn ook college en gemeenteraad tussentijds geïnformeerd en is ook deze input gebruikt voor het verder brengen van de plannen.

Met de vaststelling is de eerste stap gezet in de stapsgewijze transformatie van het centrum van Zevenbergen. Op basis van het Masterplan kan vervolgens per locatie de verdere ontwikkeling en uitwerking ter hand worden genomen. Het doel is om ook daarbij actief bewoners en ondernemers te blijven betrekken. Periodiek zal de stand van zaken worden gecommuniceerd op de website om de plannen levend te houden.

Bij de locatie-gebonden uitwerking zal vervolgens actief worden geparticipeerd met direct en indirect betrokkenen. Mogelijk dat daarbij wederom met klankbordgroepen zal worden gewerkt. Bij sommige ontwikkellocaties ligt een meer directe samenwerking met ontwikkelende partijen in publiek-private samenwerking voor de hand.

7.2. Financieel-economische uitvoerbaarheid

Om gevoel te krijgen bij het realiteitsgehalte van dit Masterplan, zijn financiële verkenningen verricht voor de ontwikkelingen van de verschillende deellocaties. In algemene zin geldt dat parkeren een cruciale rol speelt in deze verkenningen.

Deellocatie Stoofstraat (korte termijn)

Op basis van de verrichte exploitatieberekeningen kan geconcludeerd worden dat dit een rendabele ontwikkeling is. Naar aanleiding van het verwachte positieve exploitatieresultaat is reeds in 2010 overgegaan tot strategische verwervingen op deze deellocatie, waardoor deze nu gereed is om daadwerkelijk in ontwikkeling te brengen. Na het doorlopen van de benodigde planologische procedure kan de grondpositie met beoogd programma in de markt worden gezet. Het positieve exploitatieresultaat kan worden benut voor het ontwikkelen van minder rendabele deellocaties.

Deellocatie Markt/Molenstraat/Doelstraat (middellange termijn)

Dit betreft een relatief complexe ontwikkeling. Om

de locatie beschikbaar te maken voor het beoogde programma dienen circa 15 panden verworven te worden. Indien dit niet op minnelijke wijze lukt, kan het publiekrechtelijk instrumentarium (waaronder onteigening) worden ingezet. De verwervingskosten zijn niet gering en het opbrengstpotentieel van het beoogde vastgoedprogramma is afhankelijk van de marktsituatie. Met name de supermarkt op deze locatie fungeert als belangrijke kostendrager, maar de exacte waarde ervan is nog een onduidelijke factor. De invloed van het toe te passen parkeerregime in de beoogde parkeergarage is bovendien van wezenlijke invloed op de kostenzijde van de exploitatie (zie kader).

Om meer inzicht te krijgen in de uitvoerbaarheid van deze ontwikkeling zal een nadere marktverkenning plaats dienen te vinden. Op basis van de uitkomsten hiervan kan een besluit over het daadwerkelijk oppakken van deze ontwikkeling worden genomen.

Openbare ruimte Markt (middellange termijn)

De herinrichting van de Markt volgt logischerwijs op de realisatie van de deellocatie Markt/Molenstraat/Doelstraat. Eventueel kan een deel van de herinrichting naar voor worden gehaald, bijvoorbeeld wanneer de verruimde terrasmogelijkheden een succes blijken te zijn. De kosten voor herinrichting zijn in principe voor de gemeente. Afhankelijk van het te bepalen ambitieniveau is hiervoor een krediet benodigd. De kosten voor herinrichting lopen grofweg uiteen van € 100,-- (sober) tot € 175,-- (luxe) per vierkante meter. De totale herinrichting beslaat circa 6.000 m²

Openbare ruimte haven (middellange termijn)

De herinrichting van het haventracé is pas aan de orde wanneer duidelijkheid ontstaat over de zoetwatervoorziening voor West-Brabant, Tholen en Sint-Philipsland. Besluitvorming hierover op rijksniveau wordt voorzien in de eerste helft van 2012. De kosten voor het doortrekken van de Roode Vaart bedragen tientallen miljoenen. Deze zullen in principe door de Rijksoverheid dienen te worden ge-

dragen. Wanneer het water niet terugkeert, kan er door middel van een groene invulling op andere wijze een kwaliteitsimpuls aan deze openbare ruimte worden gegeven. Ook hier geldt dat de kosten samen hangen met het te bepalen ambitieniveau. De totale herinrichting beslaat circa 15.000 m².

*Deellocatie Zuidhaven/Molenstraat/Oude kerkstraat
(lange termijn)*

Dit betreft een relatief complexe ontwikkeling, gelet op eigendomsposities en verkennende exploitatieberekeningen. Deze ontwikkeling wordt niet op korte termijn beoogd en een actieve gemeentelijke rol ligt op voorhand niet voorhanden. Het initiatief voor de beoogde kwaliteitsimpuls ligt in eerste instantie bij de (markt)partijen in het gebied zelf.

*Deellocatie Zuidhaven/Haveneind/Sint Jorisstraat
(lange termijn)*

Deze ontwikkeling wordt niet op korte termijn beoogd en een actieve gemeentelijke rol is op voorhand niet beschikbaar. Het initiatief voor de beoogde kwaliteitsimpuls ligt in eerste instantie bij

de (markt)partijen in het gebied zelf.

Deze insteek verandert echter wanneer het besluit wordt genomen tot de terugkeer van het water in de volle lengte van Kop Roode Vaart Zuid tot Kop Roode Vaart Noord. De rooilijn van dit vastgoedblok zal moeten worden teruggebracht tot de oorspronkelijk positie. De totale ontwikkeling van deze deellocatie komt dan in een stroomversnelling. Dit vergt de aankoop van meerdere panden, waarvoor een bijdrage van hogere overheden noodzakelijk is.

Deellocatie Kristallaan/Sint Jorisstraat/Fabrieksstraat

Deze ontwikkeling is pas aan de orde wanneer de kazerne zijn functie verliest. Er kan een onderscheid worden gemaakt in ontwikkelingsmogelijkheden met en zonder water. Er kan een relatie worden gelegd met het aangrenzende appartementencomplex en achtergebied. Door de gemeentelijke eigendomspositie kan t.z.t. een bescheiden positief financieel resultaat worden verwacht.



Investering pp in garage € 25.000,-- bij gratis parkeren
Investering pp in garage € 12.500,-- bij betaald parkeren tegen € 0,75 per uur
kostenreductie; bij garage van 200 pp x € 12.500,-- = € 2,5 miljoen

7.3. Juridische uitvoerbaarheid

In juridische zin biedt dit Masterplan niet de basis om de beoogde ontwikkelingen te kunnen realiseren. Wanneer er tot daadwerkelijke realisatie wordt besloten, zal er een noodzakelijke planologische onderlegger dienen te worden gecreëerd. Het meest voor de hand liggend is het inzetten van de instrumenten “projectbesluit” of “bestemmingsplan” die de beoogde ontwikkelingen faciliteren. Het opstellen en in procedure brengen van bestemmingsplannen is de stap die volgt op het besluit om een bepaalde deellocatie daadwerkelijk op te pakken. Deze procedures vinden hun juridische basis in de Wet ruimtelijke ordening en de Algemene Wet Bestuursrecht. Na afronding van deze procedures dient vervolgens vergunning te worden verkregen voor de feitelijke bouw van het beoogde vastgoed. In al deze procedures is inspraak en rechtszekerheid voor bewoners, omwonenden en andere belanghebbenden op publiekrechtelijke wijze geborgd.

De verwerving van de benodigde eigendommen kan op minnelijke wijze geschieden door gemeente en/of ontwikkelende partijen. De gemeente heeft wat betreft verwerving ook de mogelijkheid haar

publiekrechtelijk instrumentarium in te zetten, waaronder het gemeentelijk voorkeursrecht en onteigening.

Op het moment dat deellocaties in exploitatie worden genomen en een nadere uitwerking dient plaats te vinden zal tevens nader onderzoek moeten plaatsvinden naar de technische uitvoerbaarheid.

Op voorhand zijn een aantal zaken te benoemen welke mogelijk specifieke aandacht verdienen bij de stapsgewijze uitwerking:

- Geluidsbelasting wegverkeer;
- Bodemsanering;
- Ondergrondse infrastructuur; riolering, kabels en leidingen;
- Civieltechnische randvoorwaarden;
- Beheer openbare ruimte.

Bovenstaande zaken zijn in het kader van het Masterplan in globale zin meegewogen en bekeken, bij een meer gedetailleerde uitwerking zullen deze nadrukkelijk onderzocht dienen te worden en waar nodig een invloed hebben op de aard en opzet van de uitwerking. Het verdient de voorkeur deze zaken

integraal en aan de voorkant van het uitwerkings-traject mee te nemen, aangezien sommige aspecten mogelijk belangrijke financiële gevolgen kunnen hebben.

COLOFON

Stuurgroep

Ada Grootenboer	Wethouder
Louis Koevoets	Wethouder
Marty Braat	Adviseur water en groen
Joost Frijters	Projectleider

Ambtelijke projectgroep

Axel Dees	Communicatieadviseur
Barry Oudhuis	Adviseur wonen
Bianca te Selle	Adviseur economie en toerisme
Eric Vinken	Adviseur stedenbouw
Frank Boomaars	Planeconoom/projectcontroller
Hans van Merrienboer	Adviseur openbare ruimte
Karen van den Ouweland	Adviseur mobiliteit
Marty Braat	Adviseur water en groen
Maurice Roks	Adviseur vergunningen
Saskia Kleinjan	Projectmedewerkster
Joost Frijters	Projectleider

Klankbordgroep

Bestaande uit vertegenwoordiger(s) van:

- **Ondernemersvereniging Zevenbergen**

- **Horeca Zevenbergen**

- **Inwoners centrum** (Haveneind, Kerkstraat, Langenoordstraat, Markt, Molenstraat, Noordhaven, Zuidhaven)

- **Stadsraad Zevenbergen**

- **Woningbouwvereniging Brabantse Waard**

KuiperCompagnons

Martijn Niehof	Projectleider en stedenbouwkundige
Huub Niesen	Stedenbouwkundige en architect
Dennis Ezendam	Ontwerper landschap en inrichting
Marjan van Capelle	Ontwerper landschap en inrichting
Marjan Veen	Grafische vormgeving