



# Centrumvisie Zevenbergen

Het Hart rond de haven



# Centrumvisie Zevenbergen

Het Hart rond de haven  
gemeente Moerdijk/KuiperCompagnons

oktober 2009

252.300.01



**KuiperCompagnons**

Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw, Architectuur, Landschap  
City & Regional Planning, Urban Design, Architecture, Landscape





# INHOUDSOPGAVE

<b>INHOUDSOPGAVE</b>	<b>3</b>	<b>3 DE SCENARIO'S</b>	<b>47</b>
<b>1 INLEIDING</b>	<b>5</b>	3.1 Windstil	47
1.1 Aanleiding en voorgeschiedenis	5	3.2 Lichte bries	49
1.2 Ambities en idealen; naar een doorgaande evolutie van het centrum	7	3.3 Stevige bries	51
1.3 Het doorlopen proces	9	3.4 Frisse wind	55
<b>2 DE BOUWSTENEN</b>	<b>11</b>	<b>4 Scenario 'Frisse wind' nader bekeken</b>	<b>59</b>
2.1 Historie en de geest van de plek	13	4.1 Naar een zorgvuldige keuze voor de toekomst van het centrum	59
2.2 De verschillende gezichten van het centrum	15	4.2 Principes	60
2.3 Ontwikkelingen	17	4.3 Openbare ruimte	69
2.4 Belangrijke openbare ruimten	27	4.4 De potentiële ontwikkellocaties	72
2.5 Ontsluiting en parkeren	33	4.5 En nu verder; stapje voor stapje naar een nieuw centrum	73
2.6 Winkelen	37	<b>GEBRUIKTE INFORMATIEBRONNEN</b>	<b>75</b>
2.7 Recreatie, horeca en wonen	41		
2.8 Conclusie: de belangrijkste overwegingen	43		
2.9 Conclusie: de belangrijkste bouwstenen	44		



# 1 INLEIDING

## 1.1 Aanleiding en voorgeschiedenis

De gemeente Moerdijk gaat een dynamische periode tegemoet waarin keuzes moeten worden gemaakt die een belangrijke rol zullen gaan spelen in de toekomstige ontwikkeling van de gemeente en de verschillende kernen. Eén van deze mogelijke ontwikkelingen is bijvoorbeeld het herstellen van de Roode Vaart als belangrijke waterloop tussen Hollandsch Diep en de Mark, een ontwikkeling die samenhangt met de gewenste verzilting van het Krammer-Volkerak. Het is nog allerminst zeker of de Roode Vaart ook daadwerkelijk in ere zal worden hersteld en op welke manier; de beslissing hieromtrent hangt samen met vele overwegingen die vaak het schaalniveau van de gemeente Moerdijk ontstijgen.

Echter, het herstellen van de Roode Vaart kan met name voor het centrum van Zevenbergen vergaande gevolgen hebben. Sinds het begin van de jaren zeventig is de haven in Zevenbergen gedempt en daarmee is de verbinding tussen het noordelijke deel en het zuidelijke deel van de Roode Vaart afgesneden. De voormalige haven wordt nu gebruikt als winkelstraat, parkeerruimte en marktplaats en heeft in die vorm een belangrijke functionele betekenis voor het voorzieningencentrum. Het herstellen van de haven en daarmee de continuïteit van de Roode Vaart

is een inspirerende gedachte voor Zevenbergen, maar kan niet los worden gezien van zaken als de winkelstructuur en bereikbaarheid van het centrum en vraagt derhalve om een integrale toekomstvisie op het centrum als geheel.

Overigens zijn er meer redenen om dit moment aan te grijpen om eens zorgvuldig naar het centrum van Zevenbergen te kijken en te bepalen waar we naar toe zouden willen met deze belangrijke plek in de gemeente Moerdijk. Een aantal jaren geleden is bijvoorbeeld de visievorming opgestart voor het gebied rond de voormalige suikerfabriek. De gedachte is om in dit gebied in te zetten op meer woningbouw en de relatie met het centrum te verbeteren door het verplaatsen van het doorgaande verkeer van de De Langeweg. Ook deze ontwikkeling kan een impuls betekenen voor het centrum, die vraagt om een integrale visie op het gebied van de voormalige suikerfabriek en de aansluiting op het centrum.

Tenslotte wordt binnen de gemeente Moerdijk het huidige centrum van Zevenbergen niet als uitgesproken aantrekkelijk ervaren en is er een toenemende druk op de openbare ruimte/verblijfskwaliteit aan de ene kant en het parkeren aan de andere kant. Bij zowel politiek als ondernemers is er de overtuiging dat het centrum achteruit

gaat, dat winkels vertrekken en de leefbaarheid verslechtert.

De gemeente heeft de ambitie om deze achteruitgang om te buigen en Zevenbergen op de kaart te zetten als voorzieningencentrum voor de gemeente Moerdijk en binnen de regio. Om daarin een richting te geven is een visie nodig op de toekomstige ontwikkeling van het centrum. Wat voor centrum willen wij worden en hoe moeten we daar komen?

De gemeente onderkent dat een kwaliteitsslag noodzakelijk is en wil in nauwe samenwerking met alle betrokkenen een visie opstellen waarin aan de hand van een aantal scenario's de mogelijke ontwikkelingsrichtingen voor het centrum worden verkend. De centrumvisie beschrijft kansen, ideeën en ambities en zet een richting uit voor de korte en middellange termijn.

Hoe ziet de toekomst er uit voor het centrum van Zevenbergen, welke zaken willen we koesteren, waar is verbetering noodzakelijk, hoe kunnen we aansluiten op de nieuwe ontwikkelingen in de omgeving en de kansen grijpen die zich aandienen? De visie zal nadrukkelijk in moeten zetten op kwaliteit en dient daarbij zorgvuldig onderbouwd te worden en door iedereen omarmd. Er liggen nu unieke kansen om het centrum van Zevenbergen een fundamentele kwaliteitsimpuls te geven, maar daarvoor is een krachtige en breed gedragen visie onontbeerlijk.



PiSTE  
VAN DER HAN

HANS ANDERS  
HANS ANDERS

HANS ANDERS

HANS ANDERS

VAN DER HAN

Com  
bril 10



## 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 de ambitie om het voorzieningenniveau in het centrum en de stad 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 lig-

gen 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 ruimtes 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 ruimtes, de aansluiting op de omgeving en de herkenbaarheid van de verschillende tijdsgesloten 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 dit 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. De visie is dan ook geen blauwdruk voor het toekomstige centrum, maar beschrijft een richting, een leidraad voor de gewenste toekomstige stapsgewijze transformatie. Het gaat er daarbij vooral om de kansen die zich in de toekomst voordoen te kunnen onderkennen en grijpen 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 doorlopen proces

De centrumvisie beschrijft de wensen, ambities en idealen en vertaalt deze in een mogelijk toekomstbeeld. Het realiseren van dit toekomstbeeld is geen project voor de korte termijn. De visie zet in op kwaliteit en dit, vraagt om geduld, standvastigheid en een lange adem. Daarnaast is betrokkenheid en overtuiging bij bestuur, politiek, bewoners en ondernemers onontbeerlijk. Om die reden is de centrumvisie niet vanuit een ivoren toren opgesteld, maar in nauwe samenwerking met alle betrokkenen binnen de gemeente. Naast een breed samengestelde ambtelijke projectgroep is er uitvoerig van gedachten gewisseld met een klankbordgroep, waarin bewoners en ondernemers uit het centrum vertegenwoordigd zijn. Ook heeft er intensief overleg plaatsgevonden met de betrokken wethouders en met de raadscommissie Fysieke Infrastructuur.

Het doel is het ontwikkelen van een breed gedragen visie die het mogelijk maakt de neuzen dezelfde richting op te krijgen en dat voor langere tijd te houden.

Het doorlopen proces om te komen tot een breed gedragen centrumvisie bestond grofweg uit drie 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 het een aantal gedachtewisselingen met betrokken ambtenaren, bestuurders, politici en ondernemers. 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.

#### 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. In een aantal ruimtelijk/functionele scenario's wordt de bandbreedte van mogelijke ontwikkelingsrichtingen getoond, waarbij niet eenzijdig gekeken wordt naar bijvoorbeeld alleen de uitstraling van de haven of Markt, maar waarin steeds alle aspecten van het centrum integraal benaderd worden. 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 derhalve 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. Uiteindelijk zal er een voorkeursscenario gekozen worden dat wordt opgewerkt tot een ruimtelijk en functionele visie voor de toekomstige ontwikkelingsrichting van het centrum van 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.



## 2 DE BOUWSTENEN

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 is, zijn de resultaten van de inventarisaties en analyses gebundeld in een soort nota van bouwstenen. Deze nota is in voorliggend hoofdstuk 2 integraal meegenomen. Het doel is een overzicht te krijgen van de belangrijkste uitgangspunten en overwegingen en tegelijkertijd alle neuzen in dezelfde richting te krijgen voor wat betreft de ambities en idealen. Op die manier kan gericht toegewerkt worden naar een aantal mogelijke toekomstscenario's voor het centrum.

Het centrum is een dynamisch gebied waar veel verschillende aspecten van het stedelijk leven samen komen: wonen, winkelen, werken, recreëren, vervoer, parkeren, verblijven, et cetera. Al deze aspecten worden één voor één behandeld waarbij tegelijkertijd gekeken wordt naar de huidige situatie én de kansen, ontwikkelingspotenties en 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.

Daarbij kunnen natuurlijk niet alle kansen die zich voordoen ook gelijk te gelde worden gemaakt. Sommige zaken vragen meer tijd en/of investeringen en kunnen pas op langere termijn gerealiseerd worden. Het belangrijkste is dat we ervoor zorg dragen dat in de 'waan van de dag' geen barrières worden opgeworpen die het later grijpen van deze kansen zou kunnen blokkeren.



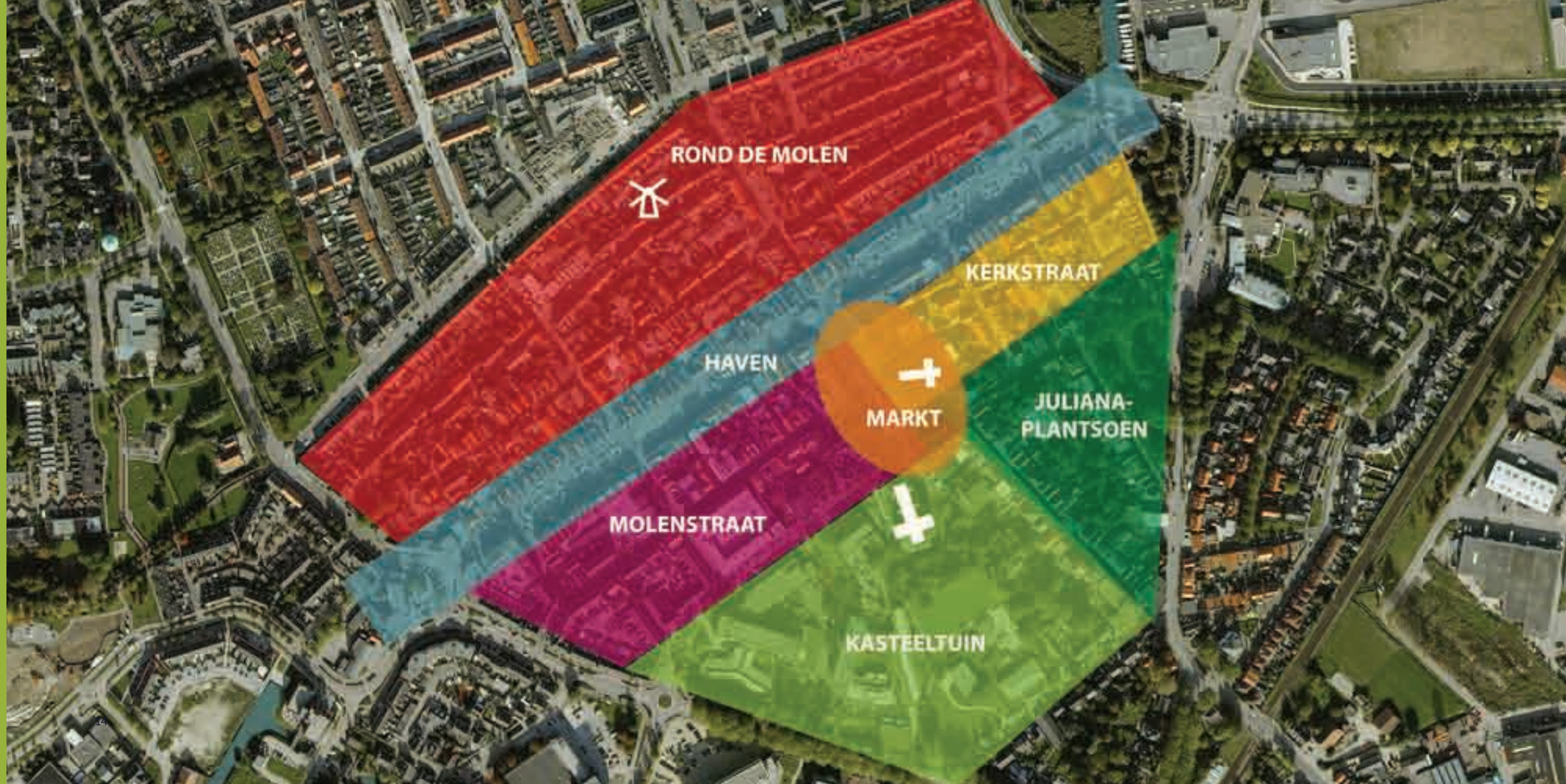


### 2.1 Historie en de geest van de plek

Zevenbergen is een stad met een lange geschiedenis. De stad is ontstaan langs het water van de huidige Roode Vaart, min of meer op de kruising met de Markt. De haven en de Markt vormen derhalve van oudsher twee belangrijke openbare ruimten die al eeuwen het stadsbeeld van Zevenbergen domineren en ook een belangrijke aanzet hebben gegeven voor de huidige structuur. 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 het karakter en 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 hebben tevens hun oorsprong in deze periode.

De contouren van het centrum zijn sinds die tijd niet wezenlijk veranderd, de toenmalige stadsgracht 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 vandaag de dag natuurlijk verder verstedelijkt, toen Zevenbergen vooral na de Tweede Wereldoorlog haar vleugels uitsloeg. De Hazeldonkse Zandweg vormt nog steeds een belangrijke uitvalsroute en kasteel Zevenbergen mag dan nu 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.





ROND DE MOLEN



KERKSTRAAT

HAVEN



MARKT

JULIANA-  
PLANTSOEN

MOLENSTRAAT



KASTEELTUIN



## 2.2 De verschillende gezichten van het centrum

Binnen het centrum van Zevenbergen zijn verschillende 'identiteiten' te herkennen; openbare ruimtes of gebieden met een herkenbaar eigen karakter die gezamenlijk het diverse beeld van het centrum vormen. De verschillende identiteiten zijn in veel gevallen eenvoudig terug 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 heeft 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 vormt het hart van het winkelgebied en con-

centreert 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 passages van de Ambachtgang en de Van de Putgang en de nadrukkelijke aanwezigheid van de expeditieruimte voor bijvoorbeeld Super de Boer, Hema en Zeeman.

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

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

- Ten zuiden van Pastoor van Kessellaan, direct grenzend aan het centrum, liggen bijvoorbeeld het gemeentehuis en multifunctioneel centrum 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 station Zevenbergen als belangrijk knooppunt voor het openbaar vervoer.
- Ten noordoostoosten van het centrum bevindt zich de 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-blaauwe silo's domineren het beeld en vormen een belangrijk landmark in Zevenbergen en het centrum. In dit gebied is tevens recent nieuwe bedrijvigheid ontwikkeld.



### 2.3 Ontwikkelingen

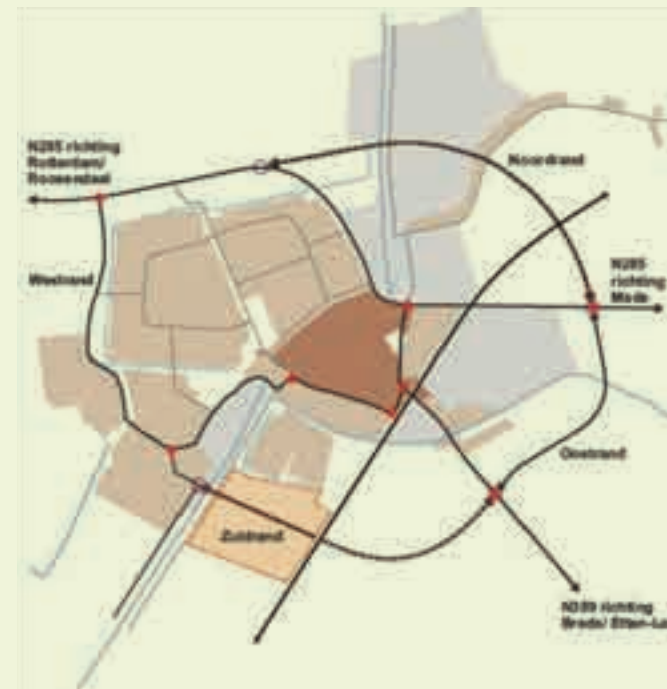
In en rondom de gemeente Moerdijk en de plaats Zevenbergen staan een aantal (grootschalige) ontwikkelingen op stapel die mogelijk een belangrijke invloed gaan hebben op de uitstraling en het functioneren van winkelen, wonen, werken en recreëren in het centrum van Zevenbergen. Sommige van deze ontwikkelingen 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 het nog niet zeker of en in welke vorm deze invloed zullen hebben op het centrum. De op te stellen visie moet er rekening mee houden en waar mogelijk de randvoorwaarden beschrijven die noodzakelijk zijn om de kansen die deze ontwikkelingen met zich mee brengen te grijpen. Maar de visie moet er niet van afhankelijk zijn. Ook als onverhoopt een ontwikkeling op zich laat wachten of andere ontwikkeling in gang wordt gezet moet de vastgestelde visie een bruikbare leidraad vormen. Het belangrijkste vertrekpunt voor de visie vormt daarom niet de mogelijke ontwikkelingen, maar 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 is 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 snelverkeer. Dit brengt overlast met zich mee en soms een toenemende verkeersonveiligheid. Dit geldt met name op de De Langeweg en Prins Hendrikstraat.

Om het doorgaande verkeer uit de stad te kunnen halen is op dit moment de oostelijke randweg in aanleg, waardoor het doorgaand verkeer via de Prins Hendrikstraat niet meer noodzakelijk is en dit een veiligere aanvoerroute voor het centrum kan worden. Tevens is op dit moment de noordelijke randweg in voorbereiding 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 kansen om het centrum een directe aansluiting te geven op de De Langeweg en daarmee een tweede entree te maken.

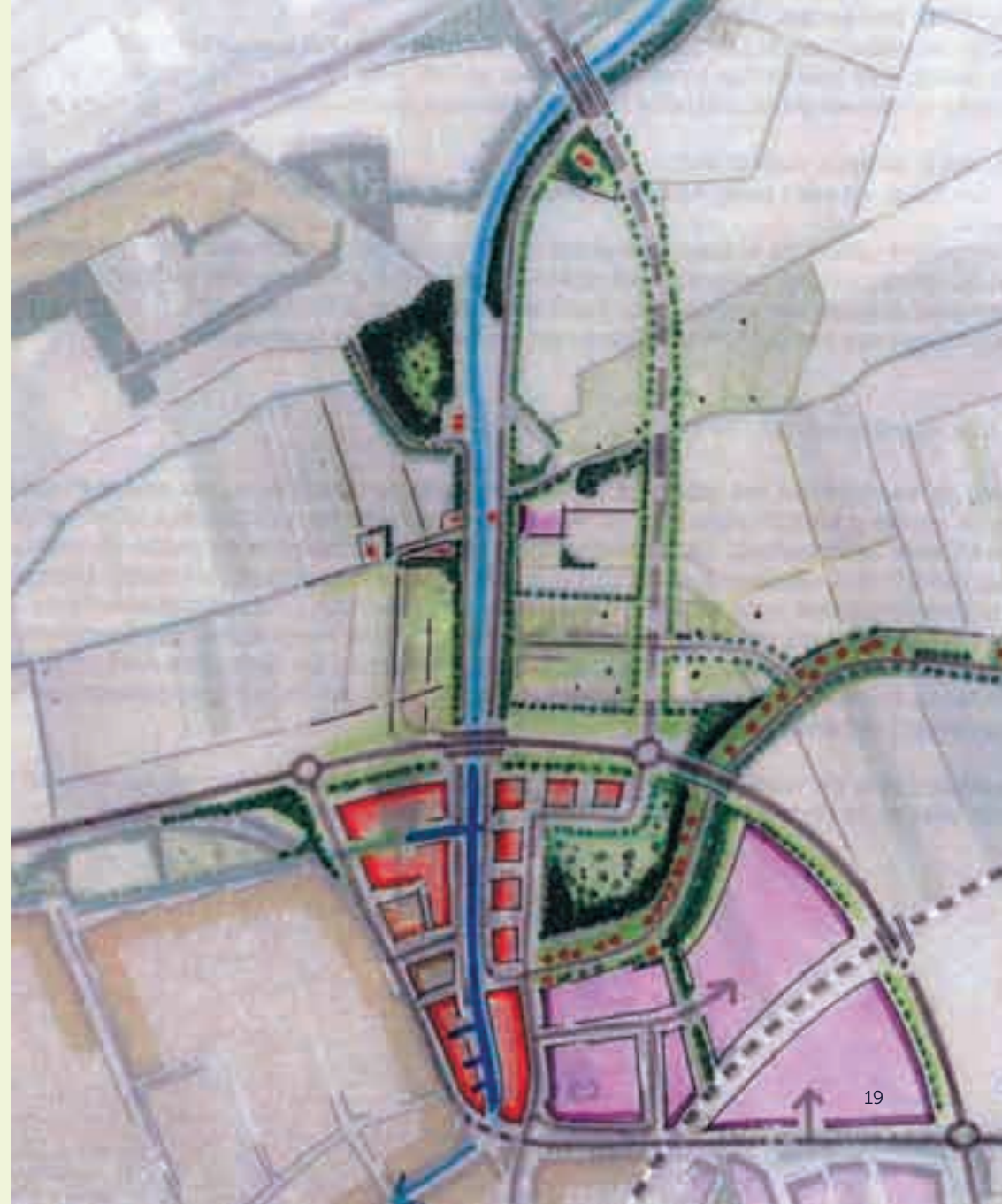
Een mogelijke zuidelijke rondweg is in onderzoek.





### **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 noordzijde 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 Moerdijk MeerMogelijk kwam tevens de optie in beeld om overlastgevende bedrijven als Caldic en Wolst uit te plaatsen en daarmee binnen het gebied ook andere bestemmingen te ontwikkelen, zoals wonen en (water)recreatie. Over de uitplaatsing van Caldic is ondertussen een overeenkomst gesloten. Caldic zal uiterlijk op 1 januari 2016 verplaatst zijn. Dit biedt een bijzondere mogelijkheid om op zeer korte afstand van het historische centrum van Zevenbergen nieuwe ontwikkelingen 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.





**zoetwaterverbinding?**

### **Blauwe Visie en mogelijk te herstellen zoetwaterverbinding Roode Vaart**

Zoals in de inleiding reeds is genoemd loopt er een onderzoek naar de mogelijkheid om de gedempte haven in het centrum van Zevenbergen weer te ontgraven en de Roode Vaart vervolgens te gebruiken als zoetwateraanvoer naar het Mark-Vlietsysteem, als gevolg van het te vormen rijksbesluit het Krammer-Volkerak te verzilten om de waterkwaliteit hiervan te verbeteren. In het verlengde daarvan vindt er parallel aan het opstellen van de centrumvisie ook een onderzoek plaats naar de recreatieve en ecologische mogelijkheden voor de Roode Vaart; de Blauwe Visie. Daarin wordt bijvoorbeeld gedacht aan waterrecreatie direct ten noorden van de De Langeweg, op de huidige locatie van de passantenplaatsen. Tevens worden de profielen en debieten water verkend, die door het centrum kunnen. Dit als doel om inzicht te krijgen in de mogelijkheden van de Roode Vaart als alternatieve zoetwaterverbinding.

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 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 de financieel-economische aspecten een rol spelen. De op te stellen centrumvisie zal vanuit het centrum zelf de kansen, bedreigingen en randvoorwaarden voor het ontgraven van de voormalige haven in beeld moeten gaan brengen. Dit inzicht kan vervolgens gebruikt worden bij de besluitvorming omtrent het wel of niet doortrekken van de Roode Vaart en de Blauwe Visie.







### **Moerdijk MeerMogelijk**

Al jaren wordt er gesproken over uitbreiding van het industrieterrein in Moerdijk, gezien de strategische ligging - tussen Rotterdam en Antwerpen - en het feit dat er behoefte is aan meer ruimte voor bedrijvigheid. De gemeente is in overleg met provincie en Rijk om ervoor te zorgen dat een ontwikkeling van die bedrijvigheid tegelijkertijd een impuls gaat geven aan de leefomgeving binnen de gemeente. Op 16 juli 2009 heeft de raad ingestemd met het bestuursakkoord Moerdijk MeerMogelijk. Met de aanleg van een logistiek park en een betere benutting van het huidige industrieterrein wordt een stevige groei van het aantal arbeidsplaatsen verwacht.

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

Zevenbergen Caldic en Wolst. Dit maakt Zevenbergen veiliger en bovendien komt er daarmee ruimte voor woningen en natuur, bijvoorbeeld in het gebied rond de voormalige suikerfabriek. Daarnaast is één van de plannen, om binnen de gemeente Moerdijk 825 extra woningen te ontwikkelen, boven op de geplande woningbouw. Dit betekent mogelijk ook uitbreidingsbehoefte voor de voorzieningen in het centrum. De op te stellen visie zal hier rekening mee moeten houden.





### **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 de stad. De algemene trend is dat er schaalvergroting plaatsvindt, met name bij de grotere warenhuizen en supermarkten. Met de komst van bijvoorbeeld de Hema is er een nieuwe trekker bij gekomen in het winkelgebied langs de haven. Daar staat de op handen zijnde verplaatsing van supermarkt Super de Boer naar een locatie buiten het centrum tegenover. Voor winkelcentra met de omvang van het centrum van Zevenbergen zijn de supermarkten zeer belangrijke publiekstrekkingen en een belangrijke voorwaarde voor de levensvatbaarheid van andere winkels. In het verleden waren er vier (kleine) supermarkten in 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 is straks alleen de recent vernieuwde Albert Heijn nog over in het centrum. In die zin is de verplaatsing van Super de

Boer een aderlating voor de overige winkels en een ontwikkeling waar in de visie zeker op in gespeeld zal moeten worden.

Daarnaast is er met het toenemen van de mobiliteit en het auto-gebruik 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 toenemend 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 is het risico dat 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 de visie zal nadrukkelijk gezocht moeten worden hoe Zevenbergen beide ontwikkelingen naast elkaar kan faciliteren en op elkaar afstemmen, zodat bereikbaarheid en verblijfskwaliteit elkaar in de toekomst versterken, in plaats van beconcurreren.





## 2.4 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 pakhuizen. Een lange zichtlijn ook, 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 ook 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 verzezen 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 appartementsgebouw verzezen, die de haven een harde beëindiging geeft; de naam 'Haveneind' is in die zin zeer toepasselijk. Aan de noordoostzijde loopt de haven ruimtelijk gezien nog over in Roode Vaart, maar wordt deze doorsneden door de drukke De Langeweg. Aan de zuidzijde is de ruimtelijke relatie tussen Roode Vaart en haven op het moment volledig verdwenen.

### 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 lunchroom 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 reclameuitingen en de uitstraling van gevels. Tevens is het welstandsbeleid een middel om de uitstraling van de bebouwing te beïnvloeden.



#### *Afwegingen:*

Belangrijke afwegingen die gemaakt zullen 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. Een gedachte is om de doorgaande lijn van de oorspronkelijke haven weer te herstellen en een prominente 'loper' voor het centrum te maken. Dit kan vervolgens een 'groene loper' worden, vergelijkbaar met de Voorstraat in Willemstad of het winkelgebied in Etten-Leur, maar mogelijk ook een 'blauwe loper' met het herstellen van de waterverbinding door het centrum.

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 hoge stroomsnelheid zal hebben en hogere waterstanden.



In dat verband dient ook de functie van de haven als parkeerlocatie in ogenschouw te worden genomen. Een groene loper is eventueel te combineren met een parkeergarage. De combinatie met de blauwe loper is lastiger.







### **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 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 kerken creëren een mooie omlijsting van deze ruimte.

### *Kansen:*

Met de historische bebouwing rondom 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 ook meer ruimte bieden aan de weekmarkt. Mogelijk kan aan de westzijde, langs de Molenstraat de bebouwingwand 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 visievorming moeten worden. 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 geen optie is. Het (grotendeels) handhaven van de monumentale bomen is daarbij natuurlijk een harde randvoorwaarde.



Globale inventarisatie parkeren

## 2.5 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 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. 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 De Langeweg helemaal omrijden en het parkeren staat niet altijd helder aangegeven. Het centrum is vanaf

de omliggende belangrijke routes als de De Langeweg en de Pastoor van Kessellaan bovendien niet goed zichtbaar. Het winkelcentrum ligt verborgen vanaf de ontsluitingsroutes.

- Voldoende parkeergelegenheid in de nabijheid 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 Super de Boer en de naastgelegen winkels als Hema en Zeeman. Aan de noordoostzijde 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 gerealiseerde Albert Heijn 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 onder het gemeentehuis en rond multifunctioneel centrum De Borgh. Dit geeft ondanks de voldoende 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 De Langeweg. Met de eventuele 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). Door het invoeren van een blauwe zone langs haven en Markt kunnen de plaatsen in het centrum voor kort-parkeren worden 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 á 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 verder 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 huidige opzet van het parkeren in de openbare ruimtes 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 en Albert Heijn is daarvan een mooi voorbeeld.

Gedachten die de revue gepasseerd zijn tijdens de gedachteswisselingen waren de locatie van de Markt, de voormalige locatie van Micro Electro langs de Doelstraat, de hoek Stoofstraat/De Langeweg/haven, onder de haven, of de hoek haven/Molenstraat/Haveneind. Het natuurlijke hoogteverschil in het centrum van Zevenbergen is daarbij een unieke kans, die het mogelijk maakt op een goede manier een gebouwde parkeervoorziening in te passen op maaiveld of halfverdiept. Dit vergt aanzienlijk minder investering dan een geheel verdiepte parkeergarage.

Tenslotte moet ook de bereikbaarheid met het openbaar vervoer, wandelen en fietsen niet vergeten worden, net als 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 De Langeweg en Prins Hendrikstraat worden de barrières rond het centrum ook aanzienlijk minder.



**Functiekaart**

 Wonen	 Bureaupunt
 Gemeentelijk gebied	 Bibliotheek
 Kennisgebied	 Station
 Horeca	
 Kerk	
 School	
 Verrecreatieve	
 Gemeenteruimte	
 Multifunctioneel	



## 2.6 Winkelen

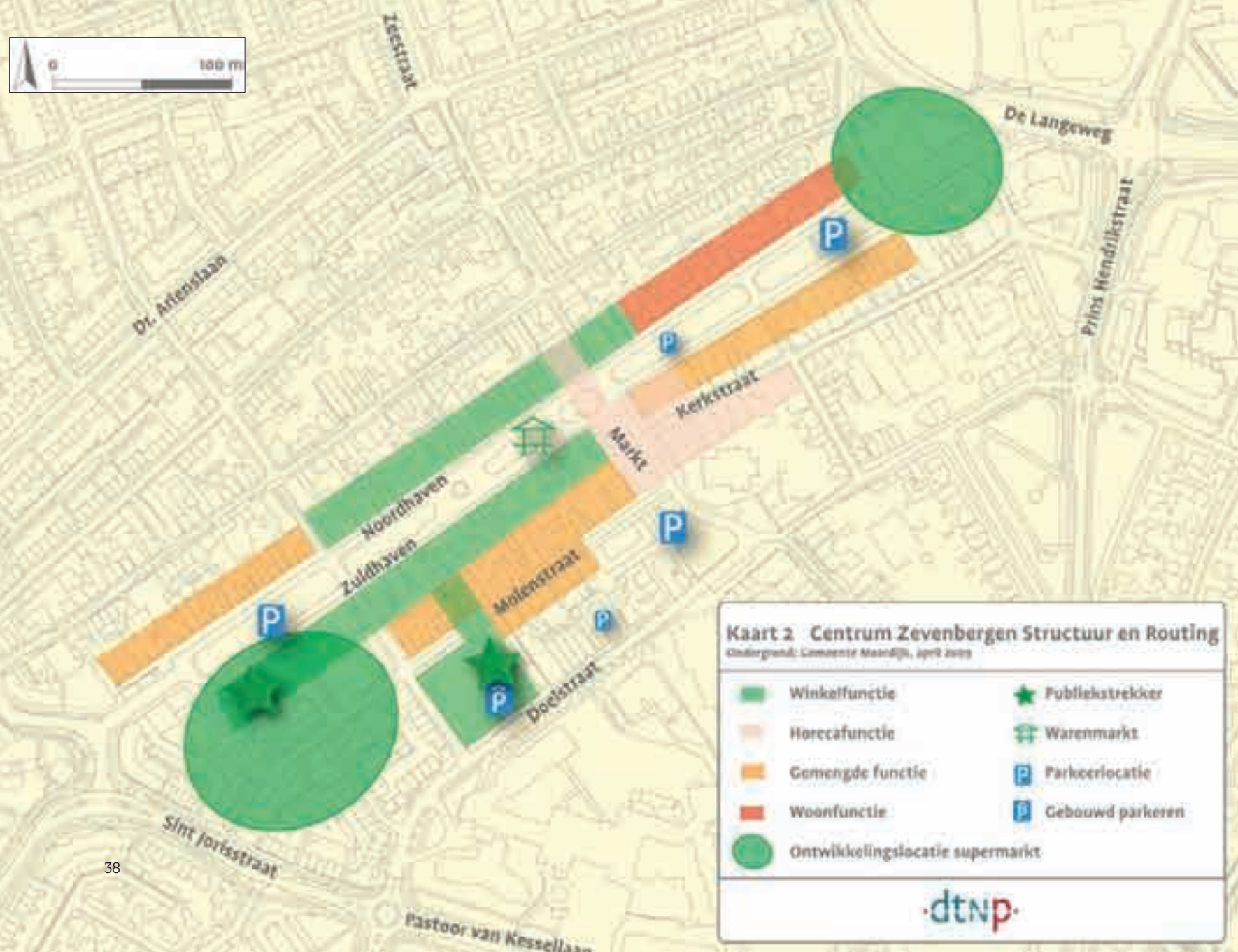
De winkelvoorzieningen in het centrum van Zevenbergen hebben vooral een functie voor de stad en de gemeente en maar in beperkte mate voor de regio. Zevenbergen is een 'bovenlokaal boodschappencentrum, met een beperkt recreatieve functie'. Het winkelen in Zevenbergen is in die zin grofweg te verdelen 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 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 Super de Boer, Hema en Zeeman. Aan de noordoostzijde van het winkelgebied mist een grote trekker. Hier ligt enige horeca rond de Markt en enkele winkels langs

de Zuidhaven, zoals Micro Electro. De weekmarkt staat centraal op de haven en op het eerste deel van de Markt midden in het winkelgebied, de wisselwerking is derhalve goed. Opge-spannen tussen de Markt en Super de Boer 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. De twee 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 Super de Boer heeft problemen met het vaak druk bezette parkeren voor de deur op de gedempte haven. Een goede relatie tussen de entree van de supermarkt, het par-

keren en de overige winkels is cruciaal om optimaal te kunnen profiteren van de kruisbestuiving tussen boodschappen doen en winkelen. In die zin is er enige discrepantie in het winkelcircuit, de trekkers concentreren zich sterk aan één zijde (zuidwest), maar aan de noordoostzijde van het winkelgebied is er geen echte trekker. Daardoor ontbreekt een logische routing en lijkt het winkelgebied aan de noordoostzijde 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. Het noordelijke deel van de haven en 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.



**Kaart 2 Centrum Zevenbergen Structuur en Routing**  
Ondergrond: Concreet Maandijk, april 2009

- |                                 |                  |
|---------------------------------|------------------|
| Winkelfunctie                   | Publiekstrekker  |
| Horecafunctie                   | Warenmarkt       |
| Gemengde functie                | Parklocatie      |
| Woonfunctie                     | Gebouwd parkeren |
| Ontwikkelingslocatie supermarkt |                  |



*Kansen/bedreigingen:*

Met het toekomstige vertrek van Super de Boer naar een locatie buiten het centrum verdwijnt een belangrijke trekker voor het centrum. 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, ook ruimte is voor uitbreiding van winkeloppervlakte voor een supermarkt in Zevenbergen (met  $\pm 1.500 \text{ m}^2$  wvo). 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.

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 een belangrijk onderdeel moeten vormen van de visievorming.

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 ruim-

te). Met het toevoegen van een supermarkt/bronpunt 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 (indicatie  $\pm 1.200 \text{ m}^2$  wvo).



## 2.7 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 te bieden heeft, (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 station, het gemeentehuis en het multifunctioneel centrum 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 Roode 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.

### 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.





## 2.8 Conclusie: de belangrijkste overwegingen

De volgende stap is om op basis van de resultaten van de inventarisatie en analyse een aantal toekomstscenario's op te stellen voor het centrum van Zevenbergen.

Daarbij komen de volgende overwegingen naar voren:

- Is het centrum van Zevenbergen alleen een boodschappen-centrum of is het meer? Er liggen zeker kansen om ook het (recreatief) winkelen en de horeca te stimuleren. Kunnen deze in Zevenbergen eigenlijk wel los van elkaar gezien worden?
- Hoe maken we een handig winkelcircuit met logisch en goed bereikbare bronpunten en een logische routing langs een mooi gesloten winkelfront?
- De belangrijkste kansen voor het opwaarderen van de kwaliteit van het centrum en mogelijkheden 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'. 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.

- Waar gaan we parkeren, en hoe? Op maaiveld of in gebouwde voorzieningen? Gratis of gaan we (stapsgewijs) een vorm van betaald parkeren invoeren?
- Welke invulling krijgt de haven? Gaan we de continuïteit van de lange lijn in ere herstellen met een 'groene loper', of zal een besluit van het Rijk, over het doorgaan van de verzilting van het Krammer-Volkerak, voor een haalbare 'blauwe loper' zorgen? Of moeten we zoeken naar minder ingrijpende ontwikkelingen? Krijgt het parkeren hier nog ergens een plek en zo ja, op welke manier?
- Welke functie krijgt de Markt in Zevenbergen en welke inrichting hoort daar bij?
- We moeten onderkennen dat het centrum van Zevenbergen in potentie een grote diversiteit aan verschillende sferen kent (rond de molen, langs de haven, aan de Markt, in de kasteeltuinen, etc.). Kunnen we deze bestaande karakteristieken en verschillende identiteiten binnen het centrum versterken en daarmee de gewenste diversiteit en kwaliteit/uitstraling binnen het centrum vergroten?
- Hoe spelen we in op de onzekerheden/kansen die zich mo-

gelijk gaan voordoen in de toekomst? Komt de waterverbinding door het centrum van Zevenbergen er wel of niet? Hoeveel gaat Zevenbergen groeien in de toekomst? Betekent dit dat er nog verschillende ontwikkelingsrichtingen zijn, of kiezen we één ontwikkelingsrichting en is het vervolgens een kwestie van een stapsgewijze fasering zonder vastgesteld tijdspad?

## 2.9 Conclusie: de belangrijkste bouwstenen

In en om het centrum komen vanuit de inventarisatie en analyse een aantal plekken en locaties naar voren die een belangrijke rol (lijken te kunnen gaan) spelen in de toekomstige ontwikkeling van het centrum van Zevenbergen. Hier liggen in de toekomst mogelijk goede 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 het de openbare ruimte en het winkelgebied wordt verbeterd en waarin de geparkeerde auto een minder dominante rol speelt. Tegelijkertijd is het hier de noodzaak om een antwoord te geven op de onaangename 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 volledige weekmarkt en evenementen. Mogelijk liggen onder de Markt kansen voor een parkeergarage, gebruikmakend van het aanwezige hoogteverschil? Daarnaast is het herstellen van de wand op de hoek Molenstraat/Markt een mooie kans om de uitstraling van deze plek te verbeteren.

### 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 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 devalueert de 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 ver-

bonden met de geplande nieuwe ontwikkelingen rond de suikerfabriek. Daarnaast ontstaan er interessante mogelijkheden op de locatie tussen de Stoofstraat en de De Langeweg, de nieuwe entree van het centrum, bijvoorbeeld voor een nieuw bronpunt, met parkeren en supermarkt

### Locatie Super de Boer/Zeeman

Aan de andere zijde van de haven ligt het blok van de Zeeman en Hema, waar ook de Super de Boer 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. Met het vertrek van Super de Boer liggen op deze locatie mogelijk kansen om midden in het winkelgebied een parkeergarage te realiseren en tegelijkertijd de uitstraling te verbeteren. Daarnaast is zeker op de locatie van Super de Boer behoefte aan een meer intensief ruimtegebruik.

### Locatie Kop van de haven/Haveneind

In samenhang met deze locatie is tevens het woonblok ernaast te beschouwen, op de kop van de haven en het Haveneind.

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.

#### **Locatie Doelstraat, ter plaatse van de voormalige Micro Electro**

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. Nabij deze locatie ligt de voormalige Micro Electro en een parkeerterrein waar een soortgelijke ontwikkeling denkbaar is. In de gedachteswisselingen is deze locatie veel genoemd als het gaat om het uitbreiden van de (gebouwde) parkeergelegenheid in en om het centrum.

#### **Locaties buiten het centrum**

Tenslotte zijn buiten het centrum 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 devaluatie van de De Langeweg 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 waterverbinding van de Roode Vaart via het centrum van Zevenbergen hersteld gaat worden, zal hier iets moeten gebeuren en tevens vraagt de locatie van de voormalige brandweerkazerne om een initiatief. Op deze locatie liggen mogelijk kansen voor wonen.

Tenslotte is nog de locatie van het gemeentehuis en multifunctioneel centrum 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.

In het volgende hoofdstuk worden de verschillende locaties in wisselende samenstellingen gebruikt om een aantal integrale scenario's op te stellen voor de toekomstige ontwikkeling van het centrum van Zevenbergen.



**LEGENDA**

- kernwijkgebied
- ontwikkelingslocatie woningbouw
- concentratie horeca
- watergebonden recreatie
- autovergoeding gebied
- stadplein/markt/verrekenen
- auto ontsluiting
- langzaamverkeersverbinding
- P parkeren maasveld
- P parkeergang
- trekker winkelgebied
- culturele trekker
- maatschappelijke trekker
- multifunctioneel centrum
- station
- kerk

Scenario Windstil



## 3 DE SCENARIO'S

Op basis van de gedachtewisselingen met de verschillende betrokkenen zijn vier verschillende scenario's opgesteld met bij twee van deze scenario's nog een aantal varianten. 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.

### 3.1 Windstil

In het scenario Windstil is het uitgangspunt dat er in principe geen ingrepen worden gedaan en het centrum min of meer blijft zoals het is. De Super de Boer vertrekt, maar wordt ingenomen door een andere supermarkt of door een andere winkelformule, het parkeren blijft plaatsvinden op de huidige plekken in de openbare ruimte, met name op de Markt, de haven en in de parkeergarage aan de Doelstraat. De Albert Heijn en de eventuele nieuwe supermarkt vormen 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 al-

daar 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 winkelvoorzieningen. 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 waarschijnlijkheid verder doorzetten.

Het is een cliché, maar stilstand is in dit geval achteruitgang. De voorspelling is dat zonder nieuwe ontwikkelingen het winkelvloeroppervlakte uiteindelijk zal teruglopen en het voorzieningenniveau en de leefbaarheid in het centrum zullen verslechteren.

Uitbreiding parkeercapaciteit in de openbare ruimte





**LEGENDA**

-  kernwijkgebied
-  ontwikkelingslocatie woningbouw
-  concentratie horeca
-  watergebonden recreatie
-  autovergiestruis verblijfsgebied
-  stadsplein/markt/voorzieningen
-  auto ontsluiting
-  langzaamverkeersverbinding
-  parkeren maasveld
-  parkeergang
-  trekker winkelgebied
-  culturele trekker
-  maatschappelijke trekker
-  multifunctioneel centrum
-  station
-  kerk

Scenario Lichte bries

### 3.2 Lichte bries

In het scenario Lichte bries worden 'relatief eenvoudige' ingrepen voorgesteld met een relatief groot effect voor het centrum. Allereerst wordt aan de zijde van de De Langeweg een tweede hoofdentree gemaakt voor het centrum, waarmee het noordelijk deel van de haven een prominenter onderdeel wordt van het winkelgebied en een goede aansluiting kan worden gemaakt op de nieuwe woon- en recreatie ontwikkelingen rond de voormalige suikerfabriek en de Roode Vaart. Op de locatie tussen de Stoofstraat en de De Langeweg wordt een nieuwe supermarkt gerealiseerd, gecombineerd met een parkeergarage en wonen. Deze 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. 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 De Langeweg, wordt het winkelfront geleidelijk geïntensiveerd. Langs de Noordhaven wordt nu vooral gewoond, maar mogelijk dat in de toekomst ook hier kansen liggen voor kleinschalige detailhandel of ateliers/galeries.

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 langsparkeren. 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 De Langeweg en in een nieuwe parkeergarage naast de Markt in de buurt van de locatie van de voormalige Micro Electro, langs de Doelstraat. Tevens wordt een blauwe zone ingesteld in het winkelgebied, waarmee gestimuleerd wordt dat het lang-parkeren voor werknemers en langere bezoeken buiten het centrum plaats gaat vinden, rond gemeentehuis en multifunctioneel centrum De Borgh, of rond de locatie van de voormalige suikerfabriek. 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.

### Transformatie van de openbare ruimte





**LEGENDA**

-  kernwijkgebied
-  ontwikkelingslocatie woningbouw
-  concentratie horeca
-  watergebonden recreatie
-  autovergiestruis verblijfsgebied
-  stadsplein/markt/voorzieningen
-  auto ontsluiting
-  langzaamverkeersverbinding
-  parkeren maasveld
-  parkeergang
-  trekker winkelgebied
-  culturele trekker
-  maatschappelijke trekker
-  multifunctioneel centrum
-  station
-  kerk

Scenario Stevige bries

### 3.3 Stevige bries

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

#### **Optie A 'Rond de haven'**

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 terrasplein 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 De Langeweg krijgt de haven zijn ware gezicht weer terug; hier wordt de havenfunctie hersteld en tevens, onder de af te waarden De Langeweg door, de relatie met de Roode Vaart. Dit deel van de haven gaat dienst doen als recreatieve insteekhaven. Rond het water is ruimte voor winkels, maar ook voor horeca en langs de kade mogelijk watergebonden recreatie. Samen met de nieuw te realiseren supermarkt op de locatie tussen de Stoofstraat en de De Langeweg krijgt

daarmee het noordoostelijke deel van het centrum een enorme 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 te amoveren, dat nu min of meer een barrière vormt op deze cruciale plek in het hart van het centrum.

Parkeren gebeurt in dit scenario in de vorm van een bescheiden aantal langspaarplaatsen rond de gracht, 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 Markt, wordt geheel autovrij en daarmee een rustig wandel- en winkelgebied. Het parkeren voor dit deel van de haven en voor de 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 Super de Boer. 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 de leegstaande videoteek op de hoek haven/Molenstraat/Haveneind 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.



**LEGENDA**

-  kernwielgebied
-  ontwikkelingslocatie woningbouw
-  concentratie horeca
-  watergebonden recreatie
-  autovergoeding gebied
-  stadplein/markt/monumenten
-  auto ontsluiting
-  langzaamverkeersverbinding
-  parkeren maasveld
-  parkeergang
-  trekker winkelgebied
-  culturele trekker
-  maatschappelijke trekker
-  multifunctioneel centrum
-  station
-  kerk

Scenario Stevige bries - compact

### **Optie B 'Compact'**

Binnen dezelfde uitgangspunten van het scenario Stevige bries is het ook denkbaar om in te zetten op een compact winkelgebied in plaats van een langgerekte winkelstraat tussen het Haveneind en de De Langeweg. In een compacte opzet wordt de nieuwe supermarkt niet gerealiseerd op de locatie tussen Stoofstraat en de De Langeweg, maar naast de huidige Albert Heijn, op de locatie van de voormalige Micro 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 horeca-plein het 'winkelcircuit', de twee passages vormen de kortsluiting binnen het 'winkelrondje'.

Rond de nieuwe haven wordt vooral ingezet op de aantrekkelijke werking van het water in de vorm van horeca, watergebonden recreatie en wonen. Op de locatie van de Stoofstraat is in die opzet ruimte voor woningen met bijvoorbeeld horeca of een voorziening voor de jachthaven in de plint. 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 Super de Boer met de parkeergarage en de nieuwe winkels daarboven kan de rol van trekker vervullen aan de zuidwestzijde van het winkelgebied.



**LEGENDA**

-  kernwielgebied
-  ontwikkelingslocatie woningbouw
-  concentratie horeca
-  watergebonden recreatie
-  autovergiestruis verblijfsgebied
-  stadsplein/markt/voorzieningen
-  auto ontsluiting
-  langzaamverkeersverbinding
-  parkeren maasveld
-  parkeergang
-  trekker winkelgebied
-  culturele trekker
-  maatschappelijke trekker
-  multifunctioneel centrum
-  station
-  kerk

Scenario Frisse wind - optie 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 de haven en de Markt en het verbeteren van het winkelcircuit.

Ook in het scenario Frisse wind wordt de hoofdopzet van het winkelcircuit gevormd door het zogenaamde '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.

Zoals in alle scenario's vormt de haven de belangrijkste openbare ruimte in het centrum van Zevenbergen; entree, winkelstraat, ruggengraat en blikvanger van het centrum. Om die reden wordt in het scenario Frisse wind maximaal ingezet op het verbeteren van de kwaliteit van deze openbare ruimte.

Er worden drie 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 De

Langeweg en aan de zijde van het Haveneind. Dit biedt tegelijkertijd de mogelijkheid op de uiteinden van het winkelgebied de bronpunten te ontwikkelen in de vorm van de grote winkeltrekkers/supermarkten en het parkeren.

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 'knijpen' van de entree aan de zijde van het Haveneind, het appartementencomplex tussen Haveneind en Sint Jorisstraat en het zware profiel van de De Langeweg is deze continuïteit feitelijk onderbroken. De haven is nu een opeenvolging van verschillende op zichzelf staande ruimtes, 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.

#### Optie A: 'Groen'

Bij de herinrichting van de haven staat voorop dat ruim baan wordt gegeven aan het wandelen en flaneren. De verblijfskwaliteit en uitstraling van de ruimte zijn daarbij van doorslaggevend belang. Geen stenig en leeg profiel, maar een aangename ruimte met voldoende afwisseling en intimiteit. Daar zijn verschillende invullingen bij denkbaar.

Het principe blijft in feite hetzelfde, de invulling van de openbare ruimte van de haven kan op meerdere manieren uitgewerkt worden. De eerste optie is dat door middel van een royale groene loper de innige relatie tussen de stad en het omliggende landschap wordt hersteld en de uitstraling van de openbare ruimte van de haven verbetert.

Een mooi voorbeeld is de Voorstraat in Willemstad. Deze vormt een groene lijn tussen het hart rond de koepelkerk en de Buitenhaven.

De maat van de bomen en het doorgaande bladerdek geven het relatief brede profiel een aangename schaal en creëren intieme plekken om te zitten en even uit te blazen. De groene loper zou eventueel gecombineerd kunnen worden met een parkeergarage.



**LEGENDA**

-  kernwielgebied
-  ontwikkelingslocatie woningbouw
-  concentratie horeca
-  watergebonden recreatie
-  autovergoedings gebied
-  stadsplein/markt/voorzieningen
-  auto ontsluiting
-  langzaamverkeersverbinding
-  parkeren maasveld
-  parkeergang
-  trekker winkelgebied
-  culturele trekker
-  maatschappelijke trekker
-  multifunctioneel centrum
-  station
-  kerk

Scenario Frisse wind - optie blauwe loper

### **Optie B: Het water terug in het centrum**

In het scenario Frisse wind worden de twee losse eindjes van de Roode Vaart als het ware weer verbonden. Een voor de hand liggende optie in dit verband is natuurlijk het herstellen van de waterverbinding 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. Met het herstellen van het water krijgt de haven weer het oorspronkelijke profiel terug, met twee intieme kaden en het water in het midden.

In feite voegt het water een extra dimensie aan de openbare ruimte toe met de bootjes, aanlegplaatsen, bruggen en hoogteverschillen. De levendigheid in de winkelstraat neemt toe.

De blauwe en groene optie hebben beide hun voor- en nadelen. De overweging om te kiezen voor een groene loper kan bijvoorbeeld financieel-economisch van aard zijn, maar ook de wens om de haven te gebruiken als locatie voor een parkeergarage. Met het herstellen van de waterverbinding door het centrum van Zevenbergen en de aan- en afvoerfunctie die het daarmee krijgt voor de regio is een parkeergarage onder de haven waarschijnlijk niet meer haalbaar. Onder een groene loper zou de haven mogelijk een interessante plek kunnen zijn om het parkeren voor het centrum een plek te geven. Dichter bij de winkels kun je immers niet komen met de auto en de ruimte is in tegenstelling tot andere locaties in het centrum in feite direct beschikbaar.

Binnen het scenario Frisse wind zijn derhalve nog verschillende opties en uitwerkingen mogelijk. Deze flexibiliteit is noodzakelijk om goed in te kunnen spelen op onzekere ontwikkelingen zoals bijvoorbeeld het wel of niet ontwikkelen van een alternatieve zoetwaterverbinding als oplossing voor het Rijksbesluit het Krammer-Volkerak te verzilten. 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.

**De groene loper in Willemstad**





## 4 SCENARIO 'FRISSE WIND' NADER BEKEKEN

### 4.1 Naar een zorgvuldige keuze voor de toekomst van het centrum

De keuze voor een scenario en daarmee een voorkeursrichting voor de toekomstige stapsgewijze ontwikkeling van het centrum van Zevenbergen ligt bij de raad. In de gedachtewisselingen met de projectgroep, klankbordgroep en raadscommissie komt echter een nadrukkelijke voorkeur naar boven voor het scenario Frisse wind. Daarbij wordt breed onderkend dat deze ontwikkelingsrichting een zaak van de lange adem zal zijn, maar de algemene opinie is dat het centrum een kwaliteitsimpuls behoeft en dat rond de haven een belangrijke taak ligt. De meest kansrijke optie lijkt de variant met de groene loper ter plaatse van de haven. Deze is eventueel te combineren met een parkeergarage en vraagt minder kostbare ingrepen dan het herstellen van de waterlijn. Daarnaast ligt er nu mogelijk ook de kans en de noodzaak om het water in het centrum te herstellen in het licht van de mogelijke gewenste zoetwaterverbinding door Zevenbergen. Uitgangspunt bij deze optie is dat een financieel-economische bijdrage van Rijk en/of provincie onontbeerlijk is.

In het verlengde van de uitgesproken voorkeur wordt het scenario Frisse wind in dit hoofdstuk nader toegelicht. Daarbij zullen een aantal praktische aspecten de revue passeren zoals de functionele structuur, het parkeren en de ontsluiting, maar zal ook iets verder worden ingezoomd op de mogelijke beeldvorming rond de haven en de Markt en de verschillende potentiële ontwikkelingslocaties in en om het centrum.

Benadrukt moet worden dat deze nadere toelichting niet de intentie heeft een uitgewerkt masterplan te zijn, laat staan een gedetailleerd uitwerkingsplan voor de verschillende deellocaties in het centrum. Na het vaststellen van het gewenste voorkeursscenario in de raad zal de gekozen ontwikkelingsrichting voor het centrum nader uitgewerkt moeten worden, waarbij mogelijk ook de nodige onderzoeken naar bijvoorbeeld ruimtelijke, programmatische en financieel-economische aspecten zullen moeten plaatsvinden.

Het betreft hier vooral een nadere verklaring van de verschillende principes van de breed gewenste ontwikkelingsrichting en een eerste vingeroefening/verkenning naar de ruimtelijke en programmatische mogelijkheden van de verschillende deellocaties.

Wat is de essentie en hoe kan die vorm krijgen in Zevenbergen?

## 4.2 Principes

Het scenario Frisse wind is geen blauwdruk voor het centrum van Zevenbergen, maar het zet een koers uit voor de geleidelijke toekomstige ontwikkeling. De visie geeft daarbij richting, maar laat ruimte voor verschillende uitwerkingen. Met het scenario Frisse wind wordt echter wel de keuze gemaakt voor een aantal principiële uitgangspunten.

### Principe 1: Naar een heldere winkelstructuur

Uitgangspunt ten aanzien van de toekomstige winkelstructuur is het zogenaamde 'halter-model' waarbij de haven de belangrijkste winkelstraat vormt, opgespannen tussen twee bronpunten op de kop van de haven. Aan de zijde van het Haveneind wordt ingezet op één of meerdere belangrijke winkel/trekkers, in combinatie met een parkeergarage. Vanaf de Sint Jorisstraat of het Haveneind rijdt men de parkeergarage binnen, de belangrijke winkels liggen daar direct in de buurt. Vanaf dit bronpunt loopt het winkelgebied rond de haven door tot aan de De Langeweg, waar op de locatie aan de Stoofstraat een nieuwe supermarkt met parkeergarage wordt gerealiseerd. Dit bronpunt markeert de nieuwe tweede entree van het centrum,

vanaf de De Langeweg rijdt men hier de parkeergarage binnen om boodschappen te doen, te gaan winkelen of een terrasje te pakken langs de nieuwe haven of op de Markt.

In aanvulling daar op fungeren de bestaande Albert Heijn en de passage rond de Ambachtsgang als een derde bronpunt, ongeveer op driekwart de winkelstraat. De autovrije Markt met terrasjes en horeca vormt een rustpunt halverwege het winkelcircuit. Eenmaal per week staat hier de weekmarkt.

In deze opzet concentreert het winkelen zich derhalve nadrukkelijk langs de haven. De gedachte daarbij is dat langs de haven geleidelijk een meer aaneengesloten winkelfront ontstaat door enerzijds concentratie van winkels bij een eventuele verplaatsing binnen stad of centrum, anderzijds door de potentiële groei van het winkelvloeroppervlakte in het centrum vooral op deze plek te faciliteren.

De keuze om de haven de belangrijkste winkelstraat te maken betekent dat het noodzakelijk is om de verblijfskwaliteit in deze openbare ruimte naar een hoger niveau te brengen. Juist hier moet ruim baan worden gegeven aan de winkelende voetganger.

### Principe gewenste winkelstructuur



### Principe schakeling van recreatieve bronpunten



### Principe 2: Ruim baan voor horeca, recreatie en cultuur

Met het scenario Frisse wind wordt impliciet gekozen voor een centrum dat meer is dan alleen een plek om boodschappen te doen. Er is nadrukkelijk tevens 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. In geval van herstellen van de waterverbinding kan onderzocht worden of het mogelijk is passanten een plek te geven langs de kade in het centrum.

In het scenario Frisse wind komt theater de Schuur meer aan de voorzijde van het centrum te zitten. Hier ontstaan nieuwe mogelijkheden in combinatie met de winkels en de nieuwe centrumtree.

In de uitwerking zal tenslotte ook gezocht moeten worden naar een sterke (wandel)relatie tussen multifunctioneel centrum De Borgh, het gemeentehuis, het verzorgingstehuis Sancta Maria, de Markt en de haven. Deze verschillende plekken en functies kunnen in potentie de nodige synergie creëren en de levendigheid van het centrum 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 bijvoorbeeld ontmoetingsplek, evenementenplek, uitgaansmogelijkheid, toeristische attractie en woongebied. Juist de intensiteit en diversiteit aan functies op een relatief bescheiden oppervlakte creëert de gewenste levendigheid en noodzakelijke synergie tussen 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.

Dit geldt met name voor het parkeren. In toenemende mate zal ingezet moeten worden op gebouwde voorzieningen, om de gewenste groei te kunnen accommoderen in de nabijheid van het centrum en om tegelijkertijd ook 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 en in die zin relatief duurzaam. Woningen die in het centrum maken immers gebruik van bestaande infrastructuur en voorzieningen en zijn goed ontsloten met het openbaar vervoer.

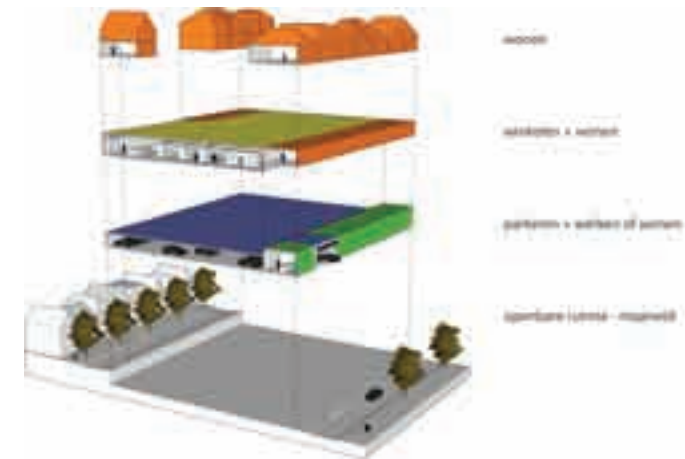
In en om het centrum van Zevenbergen is de woonfunctie van oudsher sterk vertegenwoordigd en het uitgangspunt is om bij toekomstige ontwikkelingen altijd de combinatie te zoeken, bijvoorbeeld in de vorm van woningen boven winkels. Zo wordt gegarandeerd dat na sluitingstijd het centrum niet verlaten is, wat cruciaal is voor de sociale veiligheid.

Bijkomend voordeel is de mogelijkheid om bijvoorbeeld par-

keervoorzieningen dubbel te gebruiken en de kans om opbrengsten te genereren die een bijdrage kunnen leveren aan de gewenste 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 meervoudig ruimtegebruik





#### **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 het scenario Frisse wind wordt voorgesteld zowel de haven als de Markt autovrij te maken, om ruim baan te geven aan de verblijfskwaliteit.

Cruciaal daarbij is dat eerst de te verplaatsen parkeergelegenheid een nieuwe plek moet krijgen in het centrum en dat er tegelijkertijd ruimte gezocht wordt naar de gewenste toekomstige uitbreiding van de parkeer capaciteit.

Een voor de hand liggende ingreep op de korte termijn is bovendien het invoeren van een blauwe zone, zoals eerder beschreven. Daarmee wordt een onderscheid gemaakt tussen kort-parkeren en lang-parkeren voor werknemers en bezoekers. Deze laatste doelgroep kan immers prima op 300-400 meter van het centrum parkeren, bijvoorbeeld rond het gemeentehuis en in de buurt van de voormalige suikerfabriek. De beschikbare parkeerruimte in het centrum is dan met name beschikbaar voor bewoners en korte bezoeken aan de voorzieningen.

Willen we het centrum bereikbaar houden in de toekomst dan is het onvermijdelijk dat binnen het centrum gezocht wordt naar dubbel grondgebruik in de vorm van parkeergarages. Zonder een verdere intensivering van het parkeren is er in de nabijheid van de winkels geen ruimte voor nieuwe ontwikkelingen en opwaardering van de openbare ruimte.

Met de recente ontwikkeling van het blok van de Albert Heijn en de bijbehorende parkeergarage is reeds een eerste stap gezet naar meervoudig ruimtegebruik in het centrum van Zevenbergen.

Binnen het scenario Frisse wind zijn verschillende andere locaties gegeven waar deze potentie ook aanwezig is. De karakteristieke verschillen in maaiveldhoogte in het centrum van Zevenbergen bieden daarbij een kans.



In het scenario Frisse wind zijn bewust meerdere potentiële locaties aangeduid waar gebouwd parkeren kansrijk lijkt. Daarmee ontstaat een breed scala aan mogelijkheden en dit biedt de benodigde flexibiliteit bij de toekomstige stapsgewijze ontwikkeling van het centrum en maakt deze niet afhankelijk van één specifieke ingreep.

Indicatie van de bestaande parkeerplaatsen op de haven en Markt (roze):

- De haven: ± 250 parkeerplaatsen
- De Markt: ± 180 parkeerplaatsen

**Totaal: ± 430 parkeerplaatsen**

Potentiële nieuwe locaties (lichtblauw):

- De locatie Stooftstraat/De Langeweg: ± 70 tot 90 parkeerplaatsen
- De locatie Super de Boer/Zeman: ± 200 tot 250 parkeerplaatsen
- De locatie haven/Haveneind: ± 50 tot 130 parkeerplaatsen (ook te combineren met vorige locatie)
- De locatie Doelstraat/voormalige Micro Electro: ± 80 tot 130 parkeerplaatsen
- Onder de Markt: ± 60 tot 90 parkeerplaatsen
- Onder de haven: ± 200-390 parkeerplaatsen (waarschijnlijk alleen te combineren met groene loper)

**Nieuw parkeerpotentieel centrum: ± 660 tot 1080 parkeerplaatsen**

**Bestaande en potentiële nieuwe parkeerconcentraties**



### Principe gewenste ontsluitingsstructuur



De aantallen geven in deze fase natuurlijk slechts een globale indicatie en kunnen nog sterk variëren afhankelijk van de exacte omvang van de herontwikkelingslocaties en de precieze uitwerking daar van. Wat deze vingeroefening echter wel duidelijk laat zien is dat in het centrum een breed scala aan fysieke mogelijkheden ligt om de te verplaatsen parkeerplaatsen van de haven en de Markt een nieuwe plek te geven en tegelijkertijd een verdere uitbreiding van de capaciteit te bewerkstelligen.

De ontsluiting van de verschillende potentiële parkeerlocaties en daarmee het centrum loopt volgens het principe van de 'in-prikkers'. De afgewaardeerde De Langeweg en Prins Hendrikstraat vormen samen met de Sint Jorisstraat en het Haveneind de ontsluitingsring rond het centrum. Met een beetje hulp van de Doelstraat zijn alle beschreven potentiële parkeerlocaties 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.



### Principe het centrum als verblijfsgebied



### 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 de 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 scenario Frisse wind sterk ingezet op het verbeteren van de verblijfskwaliteit en 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 derhalve ongeschikt aan het verblijven. De bestaande heldere structuur van straten vormt een logisch raamwerk van wandelroutes tussen de verschillende delen van het centrum, de haven en de Markt zijn binnen dat raamwerk de twee belangrijkste openbare ruimtes. Met name deze ruimtes verdienen een kwaliteitsimpuls, aangezien hier voor een belangrijk deel de uitstraling, identiteit

en verblijfswaarde van het centrum wordt bepaald.

Uiteraard is er meer nodig dan alleen het herinrichten van de openbare ruimtes om een levendig en bruisend centrum te maken. Ook de aanliggende functies en voorzieningen spelen daarin een doorslaggevende rol. Om die reden hebben de belangrijkste voorzieningen zoveel mogelijk een adres aan deze beide openbare ruimtes. Rond de haven concentreert zich het winkelen, rond en op de Markt de horeca en de weekmarkt.

Een indicatief beeld van de toekomstige Markt en omgeving



### 4.3 Openbare ruimte

De haven en de Markt spelen een centrale rol in het verbeteren van de uitstraling en verblijfswaarde van het centrum. Om die reden worden de gewenste ontwikkelingsrichtingen van beide openbare ruimtes nader toegelicht.

#### **De Markt**

De Markt wordt het sociale hart van het centrum, een echt stadsplein met terrassen, horeca, evenementen en de gehele weekmarkt. De inrichting en opzet van de huidige Markt heeft daarvoor geen grote ingrepen. Belangrijkste aanpassing is dat de auto een minder dominante rol gaat vervullen, de doorgaande autowegen verdwijnen evenals de parkeerplaatsen. De grote bomen blijven uiteraard zoveel mogelijk gehandhaafd. Onder het bestaande bladerendek wordt de pleinvloer opnieuw ingericht waardoor een open en multifunctioneel te gebruiken openbare ruimte ontstaat. De bestaande oude panden en de twee kerken staat hier omheen, het bestaande standbeeld blijft het visuele focuspunt.

Deze elementen vormen samen met de grote bomen als het ware het decor voor het een bruisend stedelijk leven op zon-

nige dagen, met de weekmarkt en allerlei jaarlijkse evenementen.

De bebouwingswand rond het plein wordt op dit moment onderbroken door de lege hoek van de Molenstraat waar nu geparkeerd wordt. Dit 'gat' is storend in de beleving van het plein en het voorstel is dan ook om dit te 'repareren' met woningen en winkelruimte/horeca in de plint, zodat het plein een mooie continue omzoming krijgt.

Het huidige parkeren op de Markt wordt verplaatst en kan bijvoorbeeld een plek krijgen in een nieuw te ontwikkelen parkeergarage op de locatie van de voormalige Micro Electro aan de Doelstraat of onder de Markt zelf.

In een eventuele nadere uitwerking van deze laatste optie zal overigens zorgvuldig gezocht moeten worden naar de mogelijkheid om een dergelijke parkeergarage te combineren met het behouden van de bestaande bomen op en rond het plein. Deze bepalen immers voor een belangrijk deel het karakter van de plek en moeten gekoesterd worden.



Een blauwe looper



### **De haven**

Anders dan de Markt is voor de haven een grotere transformatie gewenst, met name in de inrichting van het profiel. In het scenario Frisse wind zijn twee mogelijke invullingen gegeven: een groene loper en het herstellen van de waterlijn. In de gedachtewisselingen kwam de laatste als meest inspirerende naar voren. Een rol daarbij speelt natuurlijk het gegeven dat in het begin van de jaren 70 de haven nog open was en oude foto's herinneren aan dit beeld. Daar is tevens goed zichtbaar dat het water in de haven het profiel en aanname maat en schaal geeft, anders dan de huidige (te) brede stenige vlakte. Het water zal bovendien uitnodigen om te verblijven en te flaneren.

Op de historische foto's is goed te zien dat het water in Zevenbergen relatief laag staat, er is een hoogteverschil van nabij de twee meter tussen het waterniveau en de kade. Om toch te zorgen voor voldoende waterbeleving zou een gedachte kunnen zijn om net als in bijvoorbeeld Breda en Utrecht een lager niveau te introduceren aan de waterkant, waar mogelijk ruimte is voor een aanlegsteiger.

Als de haven bereikbaar kan worden gemaakt voor pleziervaart kan een sterke impuls worden gegeven aan de levendigheid en

horeca in het centrum. Of het mogelijk is een bruikbare vaarverbinding vanaf de Roode Vaart te realiseren, zal sterk afhangen van de uitwerking en de rol van de nieuwe gracht in de waterhuishouding van de regio. De breedte en diepte spelen daarbij een belangrijke rol aangezien er randvoorwaarden zullen worden gesteld aan het doorvoerdebiet.

Ook zullen daarbij de bruggen een rol spelen. Hoe kruisen we straks de De Langeweg en hoeveel bruggen zijn er nodig in de winkelstraat om het winkelen aan beide zijden van het water voldoende op elkaar te betrekken?

Een andere inspirerende invulling van de haven is een groene loper vergelijkbaar met de Voorstraat in Willemstad. Ook met een dergelijke groene invulling kan de uitstraling en intimiteit van het bestaande brede profiel aanzienlijk verbeterd worden en de continuïteit van de lange lijn door het centrum benadrukt.

De optie van de groene loper lijkt een eenvoudigere en minder kostbare ingreep binnen het bestaande profiel en behoeft minder ingrijpende aanpassingen, zoals de aanleg van bruggen en kademuren. De relatie tussen beide zijden van de winkelstraat is bovendien beter te garanderen, omdat een groene loper in

principe overal oversteekbaar is. Daarnaast blijft met de groene loper de optie open om onder de haven en parkeergarage te realiseren.

In ieder geval is zeker dat de uitstraling van de haven en het centrum ingrijpend zullen veranderen als groen of water in de toekomst het hart van de stad gaan vormen.

### **Een groene loper**



#### 4.4 De potentiële ontwikkellocaties

Naast de openbare ruimten van de haven en de Markt zijn binnen het centrum nog een aantal potentiële ontwikkellocaties aan te wijzen, die een belangrijke betekenis kunnen krijgen in het faciliteren van het (gebouwde) parkeren in het centrum, het verbeteren van de winkelstructuur of het opwaarderen van de uitstraling van entrees en winkelgebied.

De daadwerkelijke ontwikkeling en uitwerking van deze plekken zal sterk afhankelijk zijn van bijvoorbeeld de bestaande eigendomssituatie, de functionele en technische veroudering van de huidige bebouwing en de financieel-economische mogelijkheden. Sommige van deze locaties zullen op de korte termijn mogelijkheden bieden voor ontwikkeling, voor andere plekken is geduld vereist. Hier is het zaak te wachten tot zich in de toekomst kansen voordoen om de gewenste ontwikkeling op te pakken. In het kader van voorliggende toekomstvisie gaat het te ver nu al gedetailleerd op de uitwerkingsmogelijkheden van de verschillende locaties in te gaan.

Als beeldvorming en verfijning van de centrumvisie wordt in deze paragraaf echter wel kort ingezoomd op de betreffende plekken.

Potentiële ontwikkellocaties binnen het centrum:

1. Locatie Stoofstraat en de aansluiting op de De Langeweg
2. Locatie Doelstraat
3. Locatie Molenstraat, haven en Haveneind

Daarnaast zijn er nog twee plekken buiten het centrum aan te wijzen, waar een (mogelijke) herontwikkeling een relatie heeft met de ontwikkelingen in het centrum.

4. Locatie voormalige suikerfabriek
5. Locatie Sint Jorisstraat en Haveneind



#### 4.5 En nu verder; stapje voor stapje naar een nieuw centrum

Met het vaststellen van een gewenste ontwikkelingsrichting door de raad en het uitwerken van deze richting tot een solide centrumvisie/masterplan wordt een eerste stap gezet in de toekomstige transformatie van het centrum. Deze transformatie zal stapsgewijs gaan plaatsvinden waarbij de centrumvisie de leidraad en inspiratie/aanjager moet gaan vormen voor de verschillende ontwikkelingen.

##### **Financieel-economische uitvoerbaarheid**

Een aspect dat uiteraard een prominente rol zal spelen bij het geven van een impuls aan het centrum van Zevenbergen is de financieel-economische uitvoerbaarheid van voorgestelde ontwikkelingen en ingrepen. Ingrepen zoals bijvoorbeeld het opwaarderen van de openbare ruimte en het creëren van dubbelgebruik in het parkeren, in de vorm van een gebouwde parkeervoorziening, vragen een investering en genereren op de korte termijn geen directe opbrengsten. Het zijn investeringen in de kwaliteit en toekomstwaarde van het centrum en de stad Zevenbergen als geheel, welke zich mogelijk pas later uiten in een waardevermeerdering van woningen en winkels of toegenomen inkomsten per winkelvloeroppervlakte. Het zijn bovendien investeringen die verder gaan dan de betreffende openbare ruimte op parkeervoorziening an sich. Ze dragen bij aan

de kwaliteit en uitstraling van het centrum en de stad als geheel en het zijn investeringen die een bijdrage leveren aan een sociaal-maatschappelijke ontwikkeling, een aspect dat natuurlijk lastig te kwantificeren is.

Er liggen op dit moment in en om het centrum van Zevenbergen overigens ook mogelijkheden om externe investeringen aan te trekken of inkomsten te genereren. Ontwikkelingen rondom de noordkant van Zevenbergen, rond de Roode Vaart en voormalige suikerfabriek kunnen bijvoorbeeld een bijdrage gaan leveren aan de ontwikkeling van het centrum. Financieel-economisch, maar ook ruimtelijk, bijvoorbeeld doordat in deze ontwikkeling de aanleg van de rondweg noord en de verplaatsing van Caldic is meegenomen waardoor nieuwe kansen ontstaan in het centrum zelf.

Daarnaast zal bijvoorbeeld het doortrekken van de Roode Vaart door het centrum ten behoeve van de zoetwatervoorziening door Zevenbergen (in het kader van het Rijksbesluit verzilting Krammer-Volkerak) vragen om (aanzienlijke) investeringen. Het herstellen van de benodigde waterverbinding betekent het aanleggen van kadewanden en bruggen, mogelijke sloop van bebouwing en verplaatsing van parkeercapaciteit. Een bijdrage van het Rijk en de provincie is daarbij onontbeerlijk.

In de op te stellen scenariostudie zal een keuze gemaakt moeten worden op basis van ruimtelijke en maatschappelijke kwaliteit, waarbij steeds integraal de benodigde financieel-economische investering meegewogen zal moeten worden. Hoeveel willen we investeren en welk kwaliteitsniveau kunnen we daarbij halen?

Tenslotte dient in het achterhoofd te worden gehouden dat ook de factor tijd een rol speelt. Niet alles hoeft volgend jaar gerealiseerd te zijn en ingrepen die in de komende twee á drie jaar 'onmogelijk' lijken, kunnen over 10 jaar wel degelijk zeer actueel en realistisch zijn. In die zin is het ook een faseringsvraagstuk.

Deze visie verbeeldt nadrukkelijk geen tot in de details uitgewerkt eindbeeld, maar geeft een richting aan van de gewenste ontwikkeling. Het belangrijkste doel van deze visie is niet dat alles op korte termijn ook daadwerkelijk gerealiseerd dient te worden, maar dat ontwikkelingen en investeringen op de korte termijn een eerste stap zetten in de goede richting, onderdeel zijn van een ambitie en heldere en breed gedragen route naar kwaliteit en dat 'in de waan van de dag' geen ontwikkelingen plaatsvinden die in een latere fase andere gewenste ontwikkelingen blokkeren.



## GEBRUIKTE INFORMATIEBRONNEN

Diverse gedachtewisselingen met projectgroep en stuurgroep	maart-september 2009
Diverse gedachtewisselingen met raadscommissie	
Fysieke Infrastructuur	16 april 2009 en 17 juni 2009
Diverse gedachtewisselingen met klankbordgroep	20 april 2009 en 8 juni 2009
Quickscan dpo centrum Zevenbergen (Droogh Trommelen en Partners)	27 april 2009
Quickscan parkeren Zevenbergen centrum (Goudappel Coffeng)	6 mei 2009
Beleidsplan Detailhandel 2008-2011	21 februari 2009
Samenvatting MER waterkwaliteit Volkerak-Zoommeer	30 maart 2009
Kosten-batenanalyse Waterkwaliteit Volkerak-Zoommeer	4 december 2008
Effecten zout Volkerak-Zoommeer op West-Brabantse rivieren	14 augustus 2008
Waterplan Gemeente Moerdijk 2009-2015	13 november 2008
Moerdijk maakt mensen mobiel 2007-2011/2015	20 februari 2007
Gebiedsvisie Moerdijk-Oost	20 december 2006
Visiedocument noordkant Zevenbergen	3 juli 2008
Beleidsplan Kunst en cultuur 2008-2012	24 januari 2008
Evenementennota gemeente Moerdijk	28 september 2006
Beleidsplan economie 2008-2011	8 juli 2008
Beleidsplan Wonen gemeente Moerdijk	28 juni 2007
Bestemmingsplan centrum Zevenbergen	13 juli 2004

