



Denkrichting
Bouwlocaties en wegvarianten, 1^e herziening
d.d. 17 mei 2021



Denkrichting onderdeel van Omgevingsvisie

Omgevingsvisie: kompas voor de toekomst

De nieuwe Omgevingswet gaat uit van een *‘integrale afweging van belangen in de leefomgeving’*. Dat betekent dus dat alle belangen moeten worden afgewogen. Gemeenten zijn verplicht om de afspraken en regels hiervoor in één document samen te brengen. De gemeente Etten-Leur werkt daarom aan een omgevingsvisie. Daarin komt al het beleid over bijvoorbeeld bouwen, verkeer, wonen, milieu, natuur en water samengevoegd in één document. Daarmee bepaalt de gemeente Etten-Leur de koers en ambities voor de komende twintig jaar. Het is een document waar in de loop van de tijd aanvulling of aanpassing mogelijk is.

De omgevingsvisie is ons kompas. Met daarin bijvoorbeeld vraagstukken zoals “Waar gaan we straks een nieuwe woonwijk of een nieuw bedrijventerrein aanleggen?” en “Hoe gaan we het verkeer rondom deze locaties dan regelen?” horen in deze omgevingsvisie thuis. We kijken voor een lange periode vooruit en geven eerder richting dan al concrete, gedetailleerde antwoorden of besluiten.

Onderzoek nieuwe woon- en werklocaties en verkeersafwikkeling

Om af te wegen welke gebieden als geschikte nieuwe woon- en werklocaties in de omgevingsvisie opgenomen kunnen worden, zijn vanaf 2019 diverse onderzoeken uitgevoerd. Op basis daarvan hebben burgemeester en wethouders in 2020 een denkrichting bepaald voor de antwoorden op de vraagstukken die hierboven beschreven staan: ‘Waar gaan we bouwen?’ en ‘Hoe regelen we het verkeer in en rondom deze locaties?’.

In december 2020 presenteerden burgemeester en wethouders deze denkrichting tijdens een digitale bijeenkomst. Zowel tijdens deze bijeenkomst als daarna konden belanghebbenden vragen stellen en kanttekeningen plaatsen. Vervolgens heeft de gemeenteraad op 22 februari 2021 besloten om:

- de ruimtelijke ontwikkeling af te stemmen op een langere periode dan tien jaar;
- in te zetten op de bouw van extra woningen om zowel het lokaal, regionaal als landelijk woningtekort terug te dringen;
- het verkeer rondom de nieuwbouwlocatie Hoge Haansberg niet te regelen via een verlenging van de Aletta Jacobslaan richting de Hoevenseweg;
- het verkeer rondom de nieuwe bouwlocaties te regelen via een nieuw stelsel van rondwegen.

De bouw van extra woningen heeft onder andere gevolgen voor de omvang van de bouwlocaties, de verkeersbewegingen en het milieu. De komende maanden brengen we de gevolgen in beeld. In de tussentijd willen we in gesprek met inwoners, ondernemers, maatschappelijke organisaties en belangengroepen.

We willen straks een overzicht van alle reacties voorleggen aan de gemeenteraad, zodat hij uiteindelijk een besluit kan nemen over de omgevingsvisie en de koers voor de komende jaren.

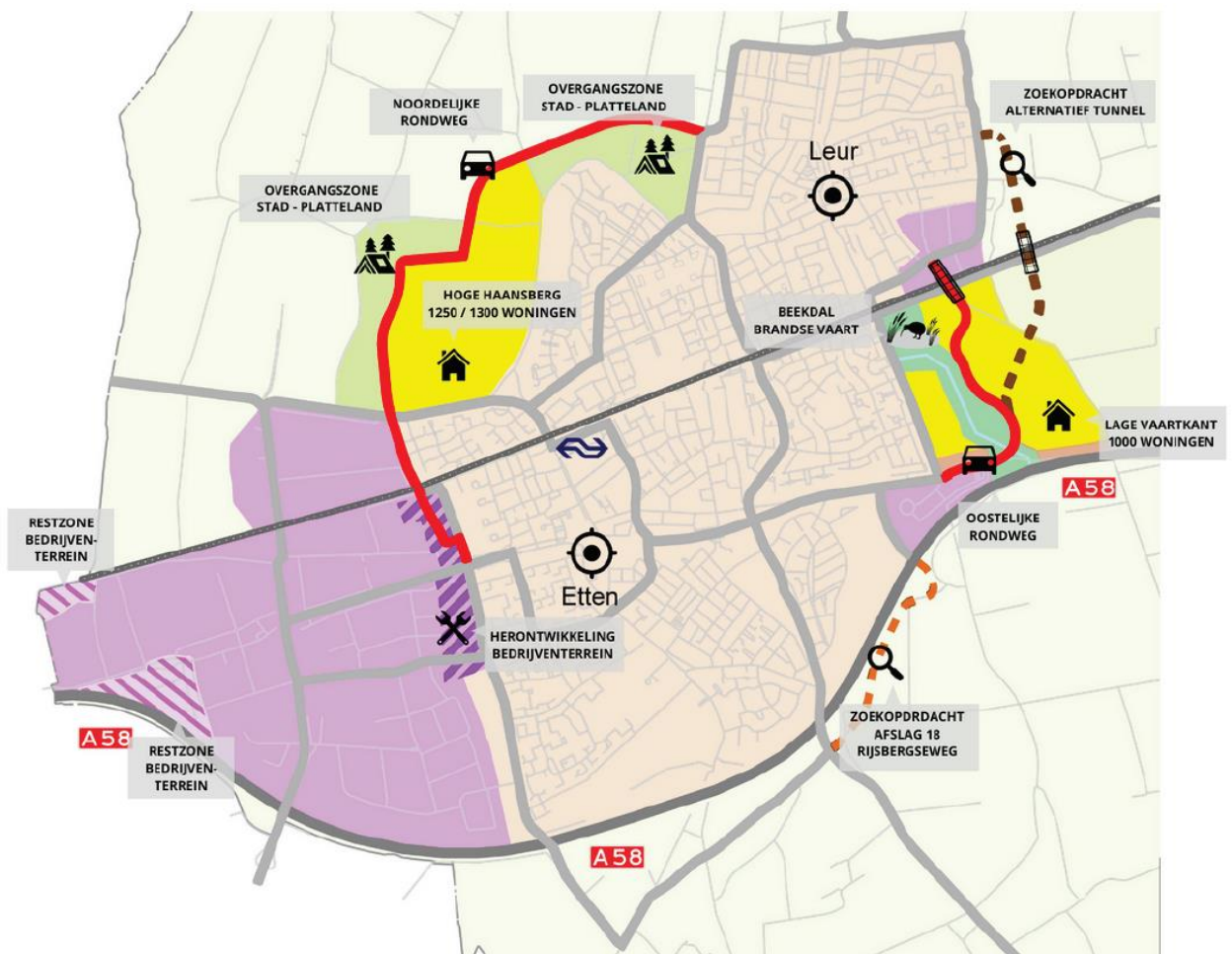
Denkrichting als basis voor de omgevingsdialog

Denkrichting voor de groei van Etten-Leur tot 2040

Etten-Leur denkt na over zijn toekomst. De komende twintig jaar blijft Etten-Leur groeien. Want de vraag naar woningen is groot en er zijn onvoldoende woningen beschikbaar. Bovendien sluit het bestaande aanbod aan woningen niet goed aan op de woonwensen. Etten-Leur wil haar inwoners een passende woning bieden. Maar Etten-Leur wil ook woningen realiseren voor nieuwkomers, want de gemeente is in de regio als woonplaats in trek. Juist vanwege de uitstekende voorzieningen is er een mooi evenwicht: een gemeente met een dorps karakter en stadse allure. Daarnaast is ook werk in de eigen woonplaats belangrijk.

Meer woningen en nieuwe werkplaatsen leiden tot extra verkeer. De aanleg van nieuwe wegen is dus nodig om te zorgen voor een goede verkeersafwikkeling. De denkrichting geeft een beeld voor hoe Etten-Leur er in 2040 uit kan zien.

Meer achtergrondinformatie en bijvoorbeeld ook de volledige onderzoeken, staan op de websites www.Etten-Leur.nl/omgevingsvisie of op Ettenleurdooethetgewoon.nl



Woningbouwopgave

Landelijk is er sprake van een groot woningtekort. De gemeenten in de regio's Breda en Tilburg zien kansen om binnen hun regio's een oplossing te bieden door in de periode tot 2040 extra woningen te bouwen. Etten-Leur wil ook meedoen door in die periode ongeveer nieuwe 3.800 woningen te bouwen. De ambitie zorgt niet alleen voor een betere balans op de woningmarkt maar maakt het ook eenvoudiger om het huidige voorzieningenniveau in stand te houden. De groei van het aantal ouderen, de trek van jongeren naar de stad, de groei van online-winkelen zijn enkele voorbeelden waardoor het in stand houden van sommige voorzieningen onder druk staat. De instroom van nieuwe inwoners kan voor behoud zorgen.

De komende jaren bouwt Etten-Leur vooral in bestaande wijken. Vanaf 2025 is er een nieuw woongebied nodig. Etten-Leur wil daarvoor twee gebieden aanwijzen, namelijk aan de noordwestzijde en oostzijde: Hoge Haansberg en Lage Vaartkant. In het gebied de Groene Wig kan slechts beperkt woningbouw komen.

Hoge Haansberg



De locatie Hoge Haansberg ligt ten noorden van de Hoevenseweg. De oostgrens is de weg Haansberg, de west- en noordgrens valt samen met een noordelijke rondweg (zie wegvarianten). Het gebied biedt ruimte voor 1250 à 1300 woningen.

De locatie Hoge Haansberg ligt gunstig ten opzichte van het winkelhart en het station. Dit stimuleert het gebruik van deze voorzieningen. En dat komt heel Etten-Leur ten goede.

Landschap, natuur en water vormen geen beperkingen, dat is al onderzocht. Wel vraagt het regelen van het (extra) verkeer in dit gebied nog aandacht. Daarom staat in de denkrichting

Aan de westkant van het woongebied ontstaat ook een restgebied met de Bankenstraat. Dit gebied willen we ook als stedelijk uitloopgebied aanwijzen. We zien daar kansen voor nieuwe recreatieve functies, energieopwekking, nieuwe natuur en zeer beperkt wonen.

Lage Vaartkant



De aanleg van een woongebied in het gebied tussen Lage Vaartkant en Lage Bremberg is alleen verantwoord als gelijktijdig een rondweg met tunnel onder het spoor wordt aangelegd. Dit zou erg helpen bij een oplossing voor een nu al verkeerskundig, ruimtelijk en milieutechnisch knelpunt rondom de spoorwegovergang

Lichttorenhoofd-Lage Vaartkant. De combinatie met een stedelijke ontwikkeling leidt tot meerwaarde. Afhankelijk van waar de wegen en de tunnel komen, is er ruimte voor ongeveer 1.000 woningen. De waterhuishouding en hoogteligging vormen nog wel een uitdaging maar bieden tegelijk kansen om natuur in de stad te brengen en een aantrekkelijk woongebied voor Etten-Leur te maken. Omdat deze locatie dicht bij Breda ligt, is deze locatie ook interessant voor de regionale behoefte.

Vooruitlopend op de bouw van het hele woongebied zijn (beperkte) initiatieven aan de westrand niet uitgesloten. We denken aan de aanleg van een openbaar vervoershub, eventuele verplaatsing van het tuincentrum naar een locatie nabij Trivium en een woningbouw op het vrijkomend terrein.

Groene Wig



De locatie Groene Wig valt als toekomstig woongebied af. De idee is de functie als groene buffer tussen de wijken Groot Sander en De Keen zo te houden. Dit landelijke gebied loopt door in het stedelijk gebied en heeft daarom meerwaarde voor de leefomgeving. Deze kwaliteit willen we benutten en versterken als stedelijk overloopgebied. Het gebied leent zich voor natuurontwikkeling, recreatie en opname in het wandelnetwerk richting de natuurgebieden aan de noordkant. Een beperkte stedelijke ontwikkeling sluiten we

niet uit. We denken daarbij onder andere aan bijzondere woonvormen zoals eco-woningen en tiny houses. Het gebied van de Groene Wig wordt straks begrensd door de noordelijke rondweg.

Wegvarianten

De afwikkeling van het verkeer van woongebieden met een grootte van 1.000 woningen of meer kan niet zonder aanleg van nieuwe wegen of aanpassingen in de wegstructuur. Nieuwe wegen kunnen ook een bestaand verkeerskundig, milieutechnisch en/of ruimtelijk knelpunt oplossen en daarmee woon- en leefklimaat verbeteren.

Hoge Haansberg: noordelijke rondweg

Het voorstel is om het verkeer uit het toekomstige woongebied Hoge Haansberg te ontsluiten in het verlengde van het kruispunt Hoevenseweg- Kattestraat richting de Rijdsdijk, dus een noordelijke rondweg. De weg kruist de bestaande wegen Goorstraat en Haansberg en sluit ten noorden van het Slagveld aan op de Rijdsdijk. De weg zal dus vooral gebruikt worden door het verkeer van en naar de woonwijk Hoge Haansberg. Uit onderzoek blijkt dat deze weg wel verkeer van andere wegen

aantrekt, maar niet zoveel dat daarmee de drukte op de wegen wordt opgelost. Uit onderzoek van kentekens blijkt dat het doorgaand verkeer zeer beperkt zal zijn. Daarom zijn er andere maatregelen nodig om de effectiviteit van de nieuw aan te leggen noordelijke rondweg te verbeteren. We denken onder andere aan het aanhaken van het wegennet in de wijk Groot Sander op de noordelijke rondweg. Uit onderzoek moet blijken wat er nodig is.

Lage Vaartkant: oostelijke rondweg

Zoals eerder vermeld denken we bij de verkeersafwikkeling van de nieuwbouwlocatie Lage Vaartkant aan de aanleg van een oostelijke rondweg met een tunnel onder het spoor. Dit biedt een goede oplossing voor de bestaande verkeersproblemen in Etten-Leur-Noord. En het leidt tot verbetering van het woon- en leefklimaat langs verschillende wegen en in het centrum aan het Van Bergenplein. Bij de opzet van de woonwerklocatie Attelaken is rekening gehouden met de aanleg van een tunnel in het verlengde van de Ambachtlaan. Wij onderzoeken ook de mogelijkheden van een tunnel ten oosten van de Pleinstraat.

Verbinding vanaf afslag 18 naar Rijsbergseweg

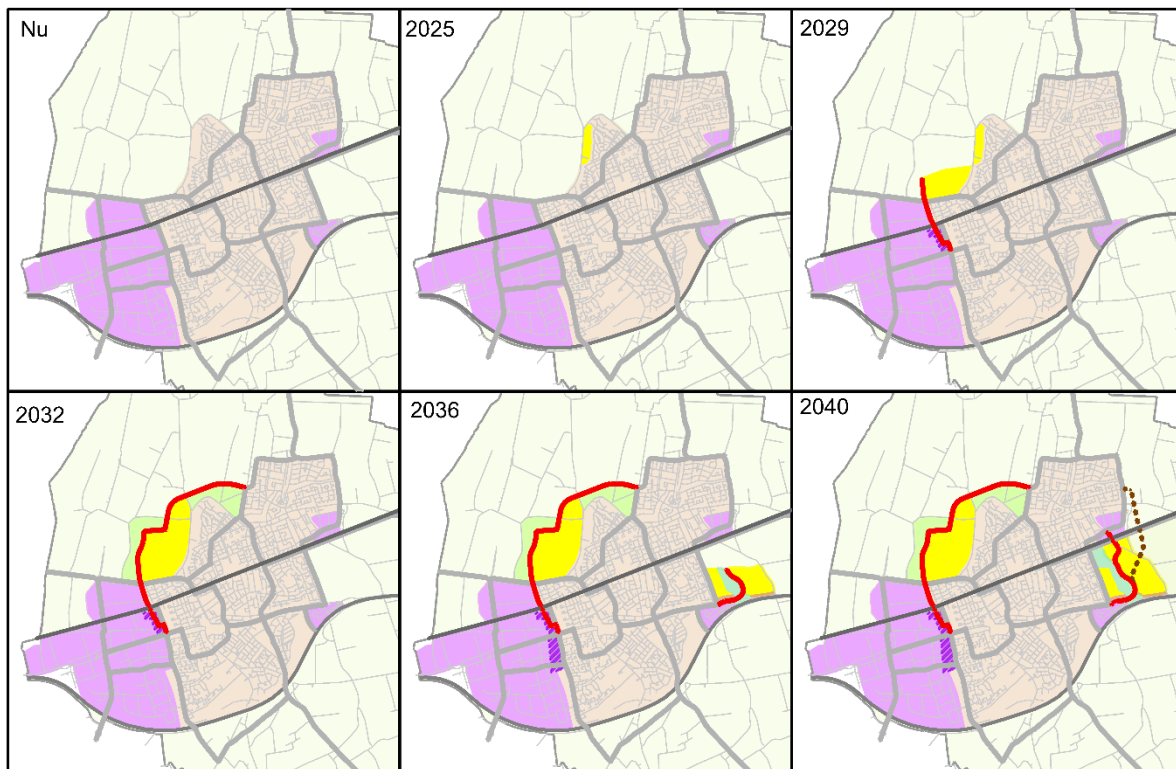
Los van de woningbouwopgave verkennen we de voordelen van een rechtstreekse verbinding tussen de afslag 18 van de A58 en de Rijsbergseweg. Deze weg zou dan samen met de Sprundelsebaan het zuidelijk deel van het stelsel van rondwegen vormen. We onderzoeken of en hoe daarmee een verkeerskundig, milieutechnisch en/of ruimtelijk knelpunt wordt opgelost.

Werklocaties

Etten-Leur wil haar inwoners niet alleen een passende woning en goede voorzieningen bieden; werk is ook belangrijk. Etten-Leur wil samen met ondernemers nieuwe banen creëren op bestaande werklocaties verouderde bedrijfsterreinen opnieuw in te delen, ruimte bieden aan innovatie en werkomgeving aantrekkelijker maken. Voorlopig is een grote uitbreiding van de werklocaties niet aan de orde. We benutten de bestaande terreinen beter. De herontwikkeling van de locatie Oude Kerkstraat op het bedrijventerrein Vosdonk is daarvan een voorbeeld. We benutten dit ook om het wegennet bij de aansluiting Kattestraat/Verschuurweg te verbeteren. Verder verwachten we ook veranderingen op dit bedrijventerrein aan de westkant van de Grauwe Polder, maar ook andere locaties kunnen voor een nieuwe indeling in aanmerking komen. Qua uitbreiding willen we twee kleine restgebieden aan de westkant van Vosdonk aanwijzen als zoekgebied voor de aanleg van nieuw bedrijventerrein. De gemeente neemt daarin niet het voortouw.

Ontwikkeling in tijd

De denkrichting kijkt vooruit tot 2040 en zal stap voor stap gerealiseerd worden. Welke stappen dit zijn en wanneer ze gezet worden, ziet u in onderstaande tekening. Bij de toekomstige woongebieden gaan we uit van een start in Hoge Haansberg en vervolgens pas in het woongebied Lage Vaartkant. Deze keuze heeft te maken met het plannen en financieren van de tunnel. De resultaten van het overleg met inwoners en andere partijen kan nog van invloed zijn op de volgorde van de woongebieden en de aanpassing van het hoofdwegennet. De stappen zijn ook afhankelijk van de hoeveelheid te bouwen woningen. Rijk en provincie moeten daarover nog een besluit nemen. De meeste aanpassingen van het hoofdwegennet vinden pas over een tijd plaats. We onderzoeken nog welke maatregelen de verkeersafwikkeling in de tussentijd kunnen verbeteren.



Bijlage: achtergrondinformatie

Etten-Leur: onderdeel van regionaal stedelijk netwerk

Het dagelijks leven van inwoners speelt zich steeds meer af buiten de gemeentegrens. Afstand vormt geen belemmering. Onze inwoners werken, winkelen, besteden vrije tijd of volgen onderwijs ook in andere gemeenten. Andersom werken inwoners uit vooral onze buurgemeenten in Etten-Leur, doen hier hun boodschappen, gaan naar school, bezoeken horeca, evenementen en andere voorzieningen. Nu gemeentegrenzen vervagen wordt onderlinge afstemming tussen gemeenten belangrijker.

Rijk en provincie sturen daarom aan op afspraken met gemeenten in regionaal verband.

Alleen dan zijn we in staat om een sterke leefomgeving voor allen te behouden en voor bepaalde opgaven de juiste keuzes te maken (nieuwe woon- en werklocaties, verbreden aanbod vrijetijdseconomie, goede bereikbaarheid).

Etten-Leur maakt onderdeel uit van de regio Breda en vervult binnen de regio een rol. Etten-Leur wil deze rol behouden en waar nodig een extra taak voor bijvoorbeeld woningbouw op zich nemen.

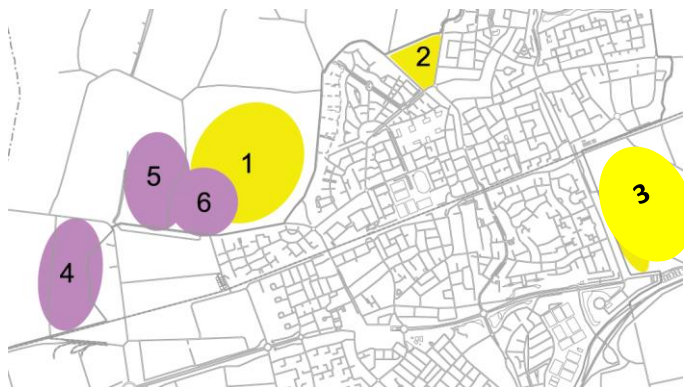
Want Etten-Leur heeft veel te bieden. Bewoners, bezoekers en bedrijven waarderen het gevarieerde aanbod aan voorzieningen. Willen we deze positie behouden dan moeten we zorgen voor kwalitatief en kwantitatief aanbod dat aansluit op de behoefte.

Een extra taak op gebied van de woningbouw biedt perspectief voor het in standhouden van voorzieningen maar ook kansen voor het structureel aanpakken van knelpunten binnen bijvoorbeeld het wegennet.

Onderzoek naar nieuwe woon- en werklocaties

Op 27 mei 2019 stemde de gemeenteraad van Etten-Leur in met een onderzoek naar nieuwe woon- en werklocaties in de gemeente. De gemeenteraad wees meerdere locaties aan om in het onderzoek mee te nemen.

Voor wonen ging het om het gebied Hoge Haansberg (1), de Groene Wig (2) en het gebied ten oosten van de Lage Vaartkant (3). Bij de zoektocht naar een locatie voor een nieuw bedrijventerrein waren Middendonk-Oost (4), Bankenstraat-West (5) en Hoge Haansberg-Zuidwest (6) in beeld (zie onderstaande tekening).



Overigens heeft de gemeenteraad 22 februari 2021 geconstateerd dat deze nieuwe bedrijventerreinen niet nodig zijn en in de Groene Wig slechts in beperkte mate woningbouw kan worden toegestaan.

Woningbouw

Nieuwe woningen nodig omdat de bevolking groeit en woonwensen veranderen

We zien verschillende trends. Etten-Leur is in trek als woonplaats. Natuurlijk bij de eigen inwoners, maar ook bij inwoners uit buurgemeenten. Etten-Leur profiteert daarbij van de aantrekkingskracht van de regio Breda en de stad Breda in het bijzonder. Steeds meer woningzoekenden uit de Randstad kiezen voor een woning in deze regio.

Een andere trend is de groei van het aantal een- en tweepersoonshuishoudens. Jongeren blijven langer alleen, er zijn meer echtscheidingen en het aantal ouderen neemt sterk toe. Tegelijkertijd zien we een groeiend aantal werknemers uit andere landen (niet alleen in de agrarische sector). Tot slot zijn er meer bijzondere doelgroepen die vragen om huisvesting, soms met urgentie, Voor hen is er niet altijd een passende woning aanwezig of beschikbaar. Het aanpassen van bestaande woningen is niet de oplossing voor deze vraagstukken. De bouw van nieuwe woningen draagt het meeste bij aan de actuele vraag en trends.

Onvoldoende ruimte in bestaande woonwijken voor bouw van nieuwe woningen

Jaarlijks bouwen we nieuwe woningen in Etten-Leur. De komende tien jaar blijft dat zo. Naar verwachting komen er tot 2030 jaarlijks gemiddeld 200 woningen bij. We zoeken eerst naar oplossingen in bestaande wijken. Het gaat bijvoorbeeld om terreinen en gebouwen die vrijkomen of vervanging van sterk verouderde woningen. Daarnaast zetten we de bouw van woningen in het plan De Streek door. En hebben we plannen voor de afbouw van de wijken Schoenmakershoek en Groot Sander (het plan Haansberg-Oost). De capaciteit van deze plannen is niet voldoende. Er is een nieuw woongebied nodig. Het onderzoek dat vanaf 2019 is uitgevoerd was gebaseerd op een zoektocht voor ongeveer 600 woningen.

Etten-Leur biedt regio groen-stedelijke woonmilieus

Enkele jaren geleden onderzocht Fakton op verzoek van de gemeenten Breda, Oosterhout en Etten-Leur de woningvoorraad en de samenhang in de woningmarkt. Dit onderzoek bevestigde het beeld dat de woningmarkten van Breda en Etten-Leur voor een deel samenvallen.

Waar Breda zich meer richt op grootstedelijk bouwen, richt Etten-Leur zich vooral op de vraag naar groen-stedelijke woonmilieus. De ervaring met de maatregelen in het kader van de Coronacrisis leert hoe belangrijk mensen een groen-stedelijk woonmilieu vinden.

Nu de vraag naar nieuwe woningen groot is, kan Etten-Leur binnen de verstedelijkingsas in West-Brabant een rol als overloofunctie voor Breda vervullen. Een functie die Etten-Leur nu al heeft. Dat blijkt uit het percentage toewijzingen van sociale huurwoningen binnen onze gemeentegrenzen door de woningcorporatie aan de personen buiten onze gemeente.

Uit de cijfers van woningverkopten blijkt eveneens een regionale woningmarkt. Beide omstandigheden rechtvaardigen meer planningsruimte voor de bouw van nieuwe woningen.

Etten-Leur ziet goede mogelijkheden om tot 2040 ongeveer 3.800 woningen toe te voegen aan onze voorraad en daarmee een bijdrage te leveren aan de regionale en landelijke opgave. Dit aantal is om

die reden opgenomen in de Regionale Investeringsagenda (RIA Breda) (zie gemeentelijke website) en worden in de omgevingsvisie daarvoor nu al de locaties aangewezen. De daadwerkelijke realisering van deze extra woningen is afhankelijk van besluiten van het Rijk, de provincie en de uitwerking binnen de regio.

Continuïteit in woningbouw vraagt keuzes voor middellange en langere termijn



We houden een overzicht bij van lopende, vastgestelde en in ontwikkeling zijnde plannen. Uit dit overzicht blijkt dat bouwers tot 2025 ongeveer 1400 woningen opleveren (zonder Haansberg-Oost en nieuwe uitleglocatie(s)). Een deel van de plannen betreft locaties in bestaand stedelijk gebied en bestaan voor een zeer belangrijk deel uit gestapelde woningen voor de huisvesting van een- en twee persoonshuishoudens.

Deze plannen voegen kwaliteit toe aan de bestaande woningvoorraad en voorzien deels in de vraag. Maar niet alle woonopgaven zijn voorzien. Denk aan de vraag naar starterswoningen, specifieke grondgebonden woningen voor ouderen, beschut en/of beschermd wonen voor ouderen of andere kwetsbare personen en standplaatsen voor woonwagens.

Daarnaast blijkt uit het Woningmarktonderzoek 2019 dat er een actuele en toekomstige vraag naar grondgebonden woningen (vooral koop) en appartementen (zowel koop als huur) is. Het aanbod in de bestaande woningvoorraad is niet voldoende om deze vraag te voldoen.

De continuïteit in de woningbouw vraagt om nu al na te denken over nieuwe bouwlocaties. Er zullen zich zeker nieuwe kansen voordoen in bestaand stedelijk gebied. De omvang zal echter beperkt zijn. Wil Etten-Leur aan de vraag voldoen en een extra taak waarmaken dan moet zij nu al nadenken over locaties aan de randen van het stedelijk gebied. De aanwijzing van locaties is pas een eerste stap in het proces om te komen tot daadwerkelijke bouw. Nadien volgen nog vele andere stappen. Voor een woongebied met enige omvang houden we rekening met gemiddeld drie à vier jaar voorbereidingstijd. Naarmate het plan complexer is, is er meer tijd nodig.

Mobiliteit

Bevorderen van een goede bereikbaarheid

De meeste verplaatsingen binnen Etten-Leur zijn nog steeds met de auto. Binnen Etten-Leur maakt het stedelijk verkeer zoveel mogelijk gebruik van het hoofdwegennet. De beperkte reistijd en goede doorstroming maken deze routes aantrekkelijk.



De inrichting van hoofdwegen en kruispunten is afgestemd op het aanbod tijdens de ochtend- en avondspits. Op die momenten is een goede doorstroming gewenst. Tijdens de spits is er op plekken soms sprake van een iets langere reisduur. Het gaat vooral om wegen van en naar de snelweg en de noord-zuidverbindingen aan de oostzijde van de gemeente. De groei van het autoverkeer en een toenemend gebruik van het spoor met als gevolg spoorwegovergangen die langer dicht zijn, is hiervan een belangrijke oorzaak.

Buiten de spits is de doorstroming goed. Zie www.etten-leur.nl > Omgevingsvisie > Verkeersanalyse Etten-Leur augustus 2020.

Bereikbaarheid is een primaire voorwaarde voor een goede en veilige leefomgeving. Maar ook voor het vestigingsklimaat. Het gaat daarbij niet alleen om de doorstroming van het auto-, vracht- en landbouwverkeer, maar ook om een goed fiets- en wandelnetwerk, openbaar vervoer en zelfs ook om de digitale infrastructuur. Een koppeling van de verstedelijkingsopgave aan behoud van een goede bereikbaarheid is dus een opgave.

Bevorderen duurzame mobiliteit

Het beleid moet niet alleen gericht zijn op het verbeteren van de doorstroming. De groei van de mobiliteit binnen de regio vraagt om slimme oplossingen. Nieuw asfalt, toename van milieuhinder of verplaatsen van het probleem naar elders of naar de nabije toekomst is niet altijd de oplossing. En is ook niet gewenst vanuit duurzaamheidsoptiek (reductie CO2 uitstoot). We zullen tegelijk moeten inzetten op duurzame mobiliteit.

Duurzame mobiliteit vraagt om gedragsverandering, maar ook om koppeling van ruimtelijke plannen aan de mobiliteitsopgave. Bijvoorbeeld door een andere vervoerskeuze (van auto naar fiets) te stimuleren door het fietsnetwerk te verbeteren.

Uitgangspunt voor aanleg van nieuwe wegen

Het bevorderen van duurzame mobiliteit betekent niet dat noodzakelijke aanpassing van het hoofdwegennet achterwege kan blijven. De aanleg van nieuwe wegen kan nuttig zijn en meerwaarde hebben.

In het algemeen zijn daarop de volgende uitgangspunten van toepassing:

- de weg is nodig voor een ontsluiting van een nieuwe ontwikkeling en/of
- de weg is nodig is voor het oplossen van bestaande verkeerskundige, milieutechnische en/of ruimtelijke knelpunten.

Stelsel van rondwegen als uitgangspunt voor toekomstig wegennet

De afwikkeling van het verkeer van woongebieden met een omvang van 1000 woningen of meer kan niet zonder de aanleg van nieuwe wegen. Een combinatie met een effectieve oplossing van een bestaand verkeerskundig, milieutechnisch en/of ruimtelijk knelpunt leidt tot meerwaarde voor het bestaande wegennet en woon- en leefklimaat.

De aanleg van een oostelijke rondweg met een tunnel onder het spoor biedt een aanwijsbare effectieve oplossing voor de verkeersproblemen in Etten-Leur-Noord en leidt tot verbetering van het woon- en leefklimaat langs verschillende wegen en in het centrum aan het Van Bergenplein.

Om die reden scoort een stedelijke ontwikkeling in het gebied Lage Vaartkant op beide uitgangspunten goed en voegt meerwaarde toe (zie: Verkeersanalyse Etten-Leur, augustus 2020). Bij de opzet van de woonwerklocatie Attelaken is rekening gehouden met de aanleg van een tunnel in het verlengde van de Ambachtlaan. De tunnel op deze plek is effectief bij het opheffen van de spoorwegovergang Lichttorenhoofd/Lage Vaartkant. In het aanvullend onderzoek kijken we nog naar de effectiviteit van een tunnel ten oosten van de Pleinstraat.

De ontwikkeling van een groot woongebied Hoge Haansberg vraagt om de aanleg van nieuwe infrastructuur. De idee is om het woongebied te ontsluiten in het verlengde van het kruispunt Hoeveneseweg- Kattestraat richting de Rijsdijk, de noordelijke rondweg. De weg kruist de bestaande wegen Goorstraat en Haansberg en sluit ten noorden van het Slagveld aan op de Rijsdijk. De weg zal in belangrijke mate een functie vervullen voor het verkeer van en naar de woonwijk Hoge Haansberg. Uit studie blijkt dat deze weg wel verkeer van andere wegen trekt, maar niet in die mate dat daarmee zowel in verkeerskundig opzicht als milieutechnisch opzicht een bestaand knelpunt wordt opgelost. Op grond van recent kentekenonderzoek verwachten we dat het aandeel doorgaand verkeer zeer beperkt zal zijn (zie: Verkeersanalyse Etten-Leur, augustus 2020).

Aanvullend zijn maatregelen nodig om de effectiviteit van de nieuw aan te leggen noordelijke rondweg te verbeteren. We denken onder andere aan het aanhaken van het wegennet in de wijk Groot Sander op de noordelijke rondweg. Uit een nadere verkeersstudie moet nog blijken wat het effect is op andere wegen.

Als een ander deel van een stelsel van rondwegen wil de gemeenteraad de optie tot aanleg van een weg tussen afslag 18 van de A58 en de Rijsbergseweg verkennen. Deze weg vormt samen met de Sprundelsebaan het zuidelijk deel van het stelsel. De aanleg van dit deel staat geheel los van de woningbouwopgave of andere vormen van verstedelijking.

We onderzoeken in welke mate daarmee een verkeerskundig, milieutechnisch en/of ruimtelijk knelpunt wordt opgelost.

De as Vossendaal – Vosdonk vormt het westelijk deel van het stelsel van rondwegen.

Realisatie op middellange en lange termijn

De aanleg van wegen kost altijd geld. De noordelijke rondweg ramen wij op 30 á 40 miljoen euro, de oostelijke rondweg op 60 á 75 miljoen euro (inclusief spoortunnel). Alleen als de aanleg van wegen nodig is voor de ontsluiting van nieuw stedelijk gebied mogen we de kosten doorberekenen in de grondprijs. De kosten voor de aanleg van wegen of infrastructurele voorzieningen die ten gunste zijn van bestaand stedelijk gebied mogen we niet verrekenen. We moeten daarvoor de aanleg geld lenen en in de begroting rekening houden met aflossing en rente over een periode van veertig jaar (zogenoeten langjarige kapitaalslasten).

De nieuwe rondwegen zullen voor een belangrijk deel ten gunste van bestaand stedelijk gebied komen. Slechts een deel van de kosten voor de noordelijke en oostelijke rondweg kunnen we dus uit de opbrengsten van woningbouw betalen. Het resterende deel komt ten laste van de begroting. De kosten voor de aanleg van een weg tussen de afslag 18 van de snelweg A58 en de Rijsbergseweg komen geheel ten laste van de begroting. Dat geldt ook voor de aanleg van een tunnel onder het spoor.

Bijdragen van andere overheden en instanties in de aanlegkosten kunnen de gevolgen voor de begroting beperken. Op voorhand staan deze bijdragen niet vast. Het toekennen van bijdragen is in de meeste gevallen gekoppeld aan een belang van de gever. Hierover moeten we het overleg met andere overheden en instanties nog voeren.

De aanleg van het beoogde stelsel van rondwegen kunnen we alleen betalen als de werkzaamheden en daarmee de kosten in tijd worden verspreid en, voor zover van toepassing, zoveel als mogelijk worden gekoppeld aan de opbrengsten uit woningbouw (verdien capaciteit).

Naast de noodzaak tot fasering om financiële redenen, zijn er ook andere aspecten die bepalend zijn voor de daadwerkelijke realisatie. Denk bijvoorbeeld aan de grondverwerving, de planologische inpassing en de daadwerkelijke aanleg met bijhorende oplossingen voor civieltechnische vraagstukken (hoogteverschillen, watergangen, etc.). Deze processen kosten vaak veel tijd.

Specifiek noemen we de aanleg van een tunnel onder het spoor. Gemeenten zijn afhankelijk van de medewerking van ProRail (beheerder van het spoor). Deze instantie bepaalt de prioriteit. De voorbereiding van een plan voor een tunnel kan vele jaren duren.

De aanleg van een stelsel van rondwegen is dus pas op de middellange en lange termijn mogelijk. In de tussentijd moet het verkeer gebruik maken van het bestaande wegennet. In het aanvullend onderzoek kijken we naar mogelijkheden om op korte termijn binnen dit wegennet de verkeersafwikkeling, veiligheid en woon- en leefklimaat te verbeteren.

Werken

Regionale afspraken nieuw bedrijventerrein

West-Brabant vormt een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor jonge ondernemers of bedrijven van buiten de regio. Zij zijn vooral aangewezen op bestaande panden en bedrijfsterrains. Gemeenten zijn zeer terughoudend in de aanleg van een nieuw bedrijventerrein. Uit onderzoek in 2016 bleek het bestaande aanbod in West-Brabant niet voor alle bedrijven een oplossing biedt. Uitbreiding van dit aanbod werd nodig geacht. In 2017 maakten de provincie en regiogemeenten afspraken over beoogde uitbreiding van het aanbod. De afspraken bevatten voor Etten-Leur een eventuele uitbreiding van 10 ha aan de noordwestzijde van de werklocatie Vosdonk. De uitbreiding zou vooral nodig zijn voor de vestiging van subregionale logistieke bedrijven. De onderzoeksopdracht is hierop gebaseerd. De West-Brabantse gemeenten werken momenteel aan een herijking. Onze denkrichting vormt de basis voor nieuwe afspraken.

Benutten van de bestaande werklocaties.

In de 60 % conceptversie Omgevingsvisie (maart 2020) is het beleid voor de werklocaties beschreven. Ondernemers die zich willen vestigen of hun bedrijf willen verplaatsen zijn in eerste instantie aangewezen op de bestaande werklocaties. We spelen alert in op veranderende wensen en eisen aan huisvesting en omgeving. Zo voorkomen we leegstand, verpaupering en criminaliteit. Daardoor veranderen geleidelijk gebruik en inrichting van werklocaties. De energietransitie, de ontwikkeling naar een circulaire economie en klimaatmaatregelen zijn tevens van invloed. Samen met ondernemers en grondeigenaren werken we aan het toekomstbestendig maken van bestaande werklocaties. Uitbreiding van werklocaties is alleen aan de orde als ruimte op bestaande werklocaties ontbreekt of als uitbreiding in het belang is van de gewenste verbetering van bestaande locaties.

Bestaand bedrijventerrein Vosdonk heeft voldoende potentie tot behoud van economische prestatie

In economisch opzicht is het bedrijventerrein Vosdonk voor Etten-Leur de belangrijkste werklocatie. Vergeleken met andere locaties in de provincie Noord-Brabant scoort het bedrijventerrein Vosdonk zeer goed als het gaat om economische prestatie, dynamiek en toekomstpotentie. De goede bereikbaarheid speelt daarbij zeer zeker een rol.



We willen de economische prestatie graag behouden. De vraag is hoe we dat kunnen bereiken en of daarvoor uitbreiding met nieuw bedrijventerrein nodig is.

Het bedrijventerrein Vosdonk kent een mix van grote en kleine productie- en logistieke bedrijven.

Net als in de rest van West-Brabant is midden- en kleinbedrijf goed vertegenwoordigd. De mix en samenstelling van bedrijven heeft alle

ingrediënten in zich om Vosdonk te ontwikkelen tot een toekomstbestendige en ruimtelijke hotspot voor de circulaire economie. Op deze onderdelen scoort Vosdonk nu al goed. We merken dat al uit diverse initiatieven en vormen van samenwerking. De gemeente kan een bemiddelende rol vervullen maar primair ligt hier een taak voor ondernemers.

Als het gaat om het bieden van groeiperspectief aan bedrijven op bestaand bedrijventerrein ligt er een gezamenlijke opdracht voor gemeente en (vastgoed)eigenaren om te investeren in hergebruik van panden of herontwikkeling van vrijkomende terreinen. De aanleg van nieuw bedrijventerrein kan juist het proces tot herstructurering bemoeilijken

Met de aankoop van het terrein Oude Kerkstraat 2 (ca. 8 ha) willen we als gemeente een proces op gang brengen waarbij gevestigde bedrijven kansen krijgen tot groei en de vrijkomende panden/terreinen ruimte bieden voor nieuwe initiatieven. We willen geïnteresseerde ondernemers dan ook in een vroegtijdig stadium bij de plannen betrekken en afspraken maken over het vrijkomend vastgoed. Als gemeente gaan we dat niet alleen bereiken; ondernemers en (vastgoed)eigenaren moeten hun bijdrage leveren.

Geen uitbreiding Vosdonk aan de noordwestzijde

De gekozen insteek voor het beleid vraagt dus om zeer terughoudend te zijn in de aanleg van nieuw bedrijventerrein. Schaarste stimuleert bedrijven tot innovatie, hergebruik en herontwikkeling. De aanwijzing van een locatie voor uitbreiding van het bedrijventerrein Vosdonk aan de noordwestzijde is hiervoor niet het juiste antwoord. Zeker nu blijkt dat de drie onderzochte locaties veel beperkingen kennen en in financieel opzicht meer kosten dan opbrengen. In dat geval kunnen we benodigde gelden beter inzetten om beter gelegen locaties op het bestaande bedrijventerrein aan te pakken. In markttechnisch opzicht liggen de locaties evenmin gunstig (qua ontsluiting geen A-locatie). Binnen de regio zijn andere locaties qua bereikbaarheid die beter aansluiten bij de vestigingswensen van bedrijven. Regionaal denken houdt in over gemeentegrenzen heen kijken.

Ruimte voor uitbreiding in restgebieden

Aan de westzijde van het bedrijventerrein zijn twee restgebieden. Het eerste gebied ligt tussen het bedrijventerrein, de gemeentegrens en de spoorlijn. Aan de zuidzijde van dit gebied loopt de Kibbelvaart en is een ecologische verbindingszone aanwezig. Een aangrenzend bedrijf is op zoek naar ruimte voor uitbreiding en voert daarover overleg met de gemeente en het waterschap. Mits het bedrijf aan strikte voorwaarden kan voldoen, is de bereidheid aanwezig om medewerking te verlenen.

Het bedrijf zal nog veel stappen moeten zetten voordat gemeente en waterschap een definitief besluit kunnen nemen. De aanwijzing van het restgebied als 'zoekgebied bedrijven' is zo'n stap en kan helpen om de huidige functietoekenning in de Interim Omgevingsverordening Noord-Brabant te veranderen.

Het tweede restgebied betreft het gebied tussen de Nijverheidsweg, de Hoge Donk en de snelweg. Dit gebied werd eerder aangewezen als potentieel gebied voor het uitbreiden van het bedrijventerrein. Tot ontwikkeling van gemeentewege is afgezien. Het initiatief tot ontwikkeling van bedrijventerrein hoeft niet altijd van de gemeente te komen. De markt kan dit oppakken, maar ook eigenaren van panden in dit gebied. Om die reden is in het geldende bestemmingsplan een regeling opgenomen om woonbestemmingen om te zetten in bedrijfsbestemmingen met een omvang van 2500 m². Op een organische wijze kan dit gebied tot ontwikkeling komen. We stellen voor om de aanwijzing voor uitbreiding bedrijventerrein te behouden.