

Deelnotitie Omgevingsvisie
Bouwlocaties en wegvarianten



Inhoud

Hoofdstuk	Bladzijde
Inleiding	5
Beschrijving locaties en wegvarianten	7
Verkeersanalyse	10
Milieueffectrapportage	16
Financiële doorrekening	21
Adviezen erfgoed	24
Actuele ontwikkelingen	26
Denkrichting	30

Inleiding

Omgevingsvisie: kompas voor 2030

De nieuwe Omgevingswet gaat uit van een integrale afweging van belangen in de leefomgeving. Gemeenten zijn verplicht om het beleid in één document bijeen te brengen, de omgevingsvisie. Het document bevat een integraal strategische visie voor de lange termijn voor de gehele fysieke leefomgeving. De omgevingsvisie is een dynamisch document waarbij tussentijdse aanvulling of aanpassing altijd mogelijk is.
Vraagstukken zoals waar gaan we straks een nieuwe woonwijk of een nieuw bedrijventerrein aanleggen en hoe gaan we deze locaties ontsluiten, horen in de omgevingsvisie thuis.
In de Omgevingsvisie kijken we vooruit naar 2030 en verder. We bieden geen concrete antwoorden of besluiten, maar geven richting. De Omgevingsvisie is ons kompas.

Onderzoek 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. Dit onderzoek maakt deel uit van het proces om te komen tot een Omgevingsvisie.
In de notitie 'Bouwlocaties en wegvarianten' leest u de resultaten van het onderzoek. Dit onderzoek bestaat uit drie afzonderlijke rapporten namelijk:

- een verkeersanalyse;
- een milieueffectrapportage;
- een financiële doorrekening.

Daarnaast verzochten we de Heemkundekring Jan Uten Houte specifiek advies te geven over erfgoed.

In de notitie 'Bouwlocaties en wegvarianten' hebben we de hoofdlijnen en conclusies samengevat. De rapporten bevatten bouwstenen om te komen tot weloverwogen antwoorden op de volgende vragen:

- waar gaan we straks een nieuwe woonwijk of bedrijventerrein aanleggen?
- hoe gaan we deze locatie ontsluiten?

De rapporten zijn **hulpmiddelen** om tot deze antwoorden te komen. De antwoorden nemen we op in de ontwerp Omgevingsvisie en bepalen daarmee een deel van het beleid voor de komende tien à vijftien jaar.

Voortzetten van het gesprek met partners

Medio 2019 hadden we gesprekken met inwoners, ondernemers, maatschappelijke organisaties en belangengroepen. Zij mochten aangeven wat zij belangrijk vinden bij het bepalen van de antwoorden.
Aan de hand van deze notitie en de rapporten willen we het gesprek met hen voortzetten. We zijn op zoek naar antwoorden waarmee de gehele gemeenschap nu en in de toekomst het beste gebaat is. Om die reden hebben we een denkrichting voor het gesprek bepaald. We willen weten of deze denkinrichting voldoende draagvlak heeft.

Waarom onderzoek naar nieuwbouwlocaties?

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. Tegelijk 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 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. Voor ca. 600 woningen is er nog ruimte nodig. Het onderzoek richt zich op een locatie buiten bestaand stedelijk gebied.

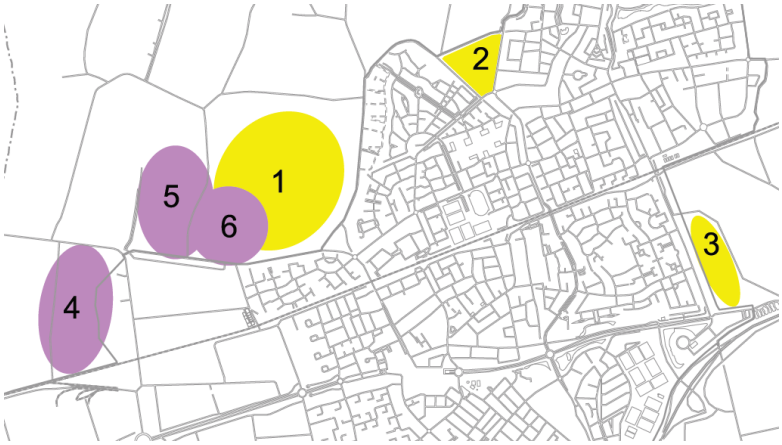
Naast herontwikkeling van bestaand bedrijventerrein is er regionaal vraag naar nieuwe bedrijventerreinen

West-Brabant vormt een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor jonge ondernemers of bedrijven van buiten de regio. Bestaande panden en bedrijfsterreinen bieden tot nu toe voor hen een oplossing. Voor gevestigde bedrijven die willen uitbreiden, maar geen ruimte hebben op eigen terrein, is dit ook een mogelijkheid. Schaarste stimuleert bedrijven tot innovatie, hergebruik en herontwikkeling. Gemeenten zijn dus zeer terughoudend in de aanleg van een nieuw bedrijventerrein. Toch bleek uit onderzoek in 2016 dat 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. In het hoofdstuk ‘Actuele ontwikkelingen’ komen we daarop terug.

Beschrijving locaties en wegvarianten

De locaties

Etten-Leur is dus op zoek naar nieuwe locaties voor wonen en bedrijven. Voor wonen denken we aan een deel van het gebied Hoge Haansberg (1), de Groene Wig (2) en het gebied ten oosten van de Lage Vaartkant (3). Deze gebieden verschillen qua omvang. De keuze voor een locatie staat nog niet vast. Uiteindelijk kan het wellicht ook meer dan één locatie zijn. Bij de zoektocht naar een locatie voor een nieuw bedrijventerrein komen Middendonk-Oost (4), Bankenstraat-West (5) en Hoge Haansberg-Zuidwest (6) in beeld.



De wegvarianten

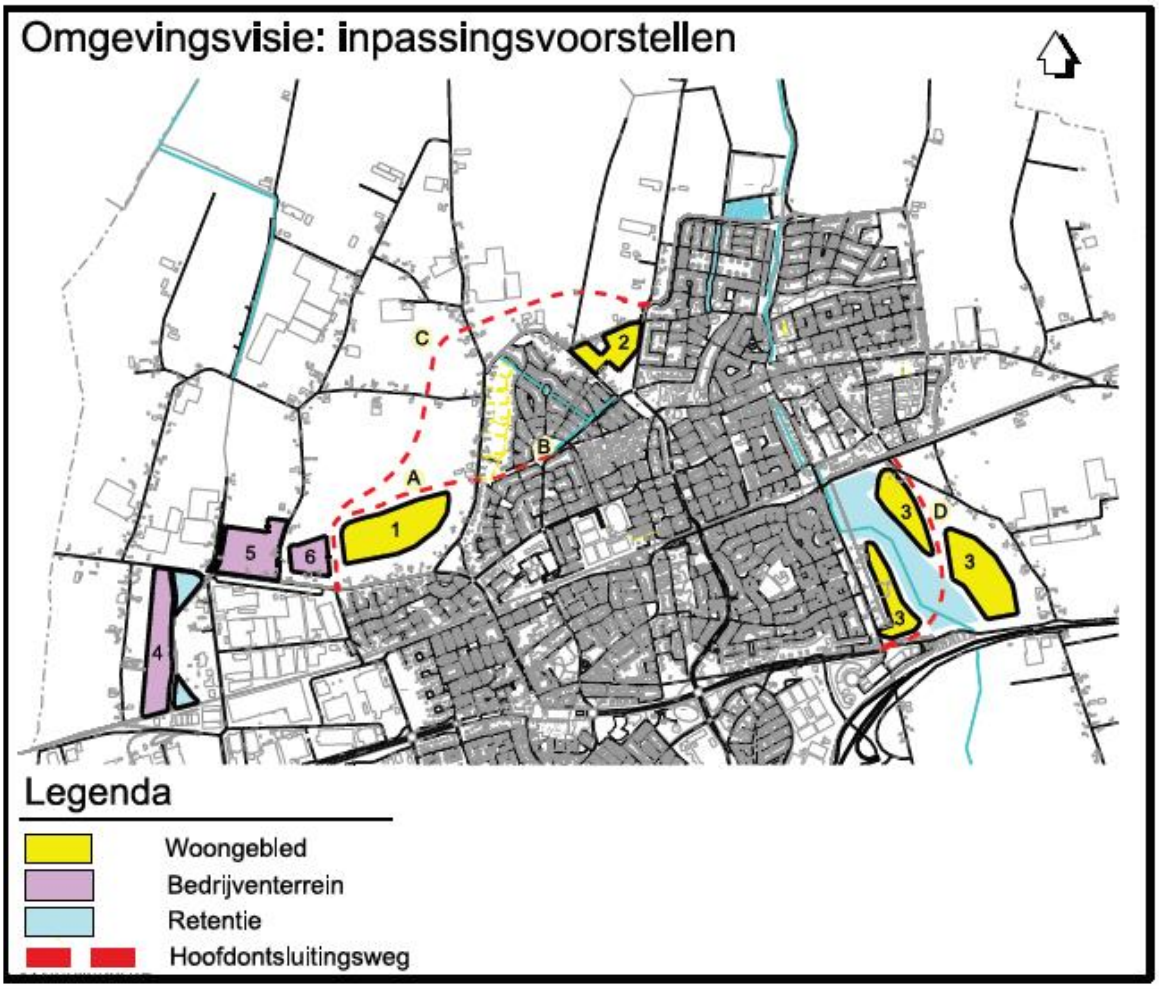
Uit gesprekken met directbetrokkenen bleken er zorg te zijn over de verkeersafwikkeling en doorstroming. Op sommige lokale hoofdwegen is het nu al erg druk. De bouw van woningen en de komst van nieuwe bedrijven leidt zeer zeker tot extra drukte, hinder en in het uiterste geval tot (nieuwe) knelpunten. Het is dus belangrijk om in het onderzoek naar de juiste oplossingen te zoeken.

Voor de woonlocaties onderzochten we meerdere varianten. De varianten zijn hiernaast in de tabel beschreven. De ontsluiting van de drie werklocaties is voorzien op de Hoevenseweg. Een rechtstreekse ontsluiting van de locatie Middendonk-Oost op het Vossendaal is niet haalbaar.

Hoge Haansberg	Ontsluiting via Hoevenseweg
Hoge Haansberg	Verlengde Aletta Jacobslaan
Hoge Haansberg	Noordelijke rondweg
Groene Wig	Ontsluiting op Rijsdijk
Lage Vaartkant	Ontsluiting op Bredaseweg
Lage Vaartkant	Oostelijke rondweg met tunnel

Inpassingsvoorstellen

Om een goed beeld te krijgen van de ruimtelijke mogelijkheden en gevolgen maakten we voor alle locaties en wegvarianten inpassingsplannen. Deze plannen zijn zeer globaal, maar voldoende om inzicht te krijgen in wat de ruimtelijke ontwikkeling betekent, wat de gevolgen zijn en een beeld te kunnen vormen over de kosten/opbrengsten.



1	Hoge Haansberg	**A**	Hoevenseweg-Haansberg
2	Groene Wig	**B**	Haansberg-Aletta Jacobslaan
3	Lage Vaartkant-Lage Bremberg	**C**	Noordelijke rondweg
4	Middendonk-Oost	**D**	Oostelijke rondweg
5	Bankenstraat -West		
6	Hoge Haansberg-Zuidwest		

De inpassingsvoorstellen zijn op bovenstaande tekening bijeengebracht. Een gedetailleerde beschrijving van de inpassingsvoorstellen zijn opgenomen in de milieueffectrapportage en de notitie ‘Financiële doorrekening bouwlocaties en wegvarianten’.
In deze notitie volstaan we met de conclusies ten aanzien van de ruimtelijke inpassing van de woon- en werklocaties.

Woonlocaties

Hoge Haansberg — Het gebied ten noorden van de Hoevenseweg biedt voldoende ruimte voor de bouw van een woonwijk van 600 woningen. De westgrens ligt in het verlengde van de Kattestraat; hier komt de hoofdontsluiting van de wijk. De randzone langs de Hoevenseweg en Haansberg houden we in het inpassingsvoorstel buiten het woongebied.

Groene Wig — De omvang van dit gebied is beperkt. We gaan voorlopig uit van de bouw van ongeveer 120 woningen.

Lage Vaartkant

Het beekdal van de Brandsevaart en de Bijloop bepalen in belangrijke mate de bouwmogelijkheden in dit gebied. Een stedelijke ontwikkeling in dit gebied is niet mogelijk zonder een goede ruimtelijke inpassing van het beekdal en mogelijke aanleg van een oostelijke rondweg. Het inpassingsvoorstel reikt daarom tot aan de Lage Bremberg. Naar verwachting biedt de zone ten westen van de Brandsevaart ruimte voor de bouw van 600 woningen. De lintbebouwing langs de Lage Vaartkant is vooralsnog daarbuiten gelaten.



Werklocaties

Middendonk-Oost

In het inpassingsvoorstel voor dit gebied houden we rekening met de bestaande bebouwing langs de Middendonk en het gewenste oppervlak aan retentie om de wateroverlast van het bedrijventerrein Vosdonk op te vangen (ca. 4 ha). Er resteert ruimte voor de aanleg van ca. 9 ha netto bedrijventerrein.

Bankenstraat-West

De noordrand van het gebied is gelegd op het bosperceel ten oosten van de Laakse Vaart. In dit gebied kan ca. 7 ha netto bedrijventerrein komen. In het inpassingsvoorstel is geen rekening gehouden met eventuele beperkingen vanuit de directe omgeving (woningen, bedrijven). Wel is er ruimte voor extra retentie als overloop van de Laakse Vaart meegenomen.

Hoge Haansberg-Zuidwest

Voor het restgebied tussen het woongebied Hoge Haansberg en de Bankenstraat is gekeken naar inpassing van bedrijventerrein. De randbebouwing langs de Hoevenseweg en Bankenstraat is daarbuiten gehouden. Resteert: 2,5 ha netto bedrijventerrein.
Tussen de werklocatie en een eventuele woonlocatie zal voldoende afstand in acht moeten worden genomen om overlast te voorkomen.

Verkeersanalyse

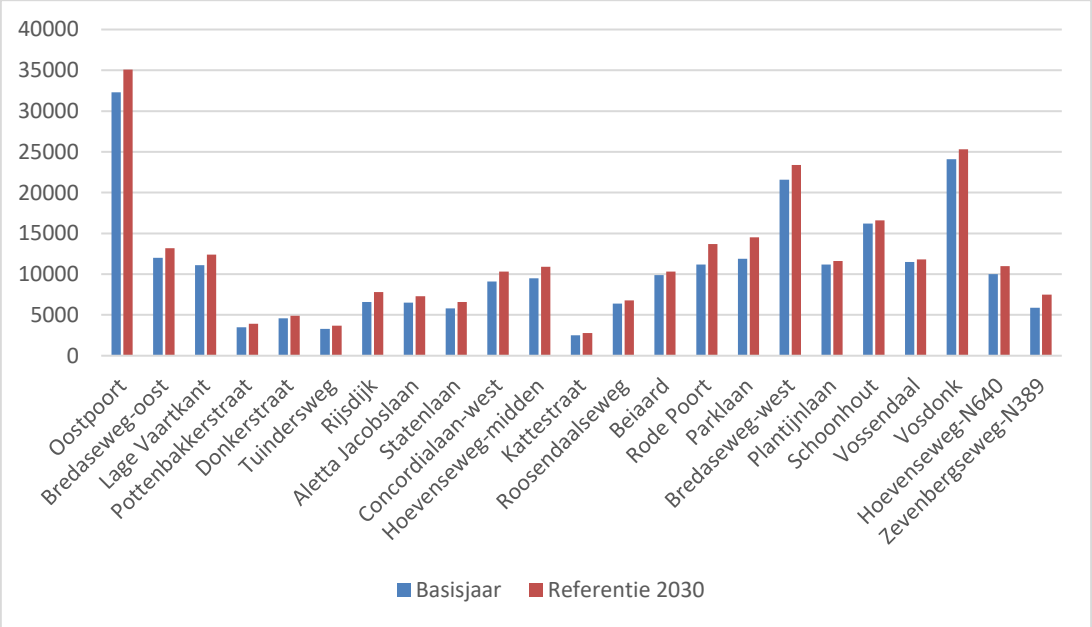
Modelmatige berekening van groei verkeer

Het verkeerskundig adviesbureau Goudappel Coffeng maakte berekeningen van de te verwachten groei van het verkeer en onderzocht het effect van diverse wegvarianten. Het bureau werkte daarbij tien verschillende scenario's uit. Alle scenario's zijn beschreven in het rapport 'Verkeersanalyse Etten-Leur' (d.d. augustus 2020). Het bureau baseerde de berekeningen op een regionaal verkeersmodel. Dit model bevat ook gegevens over de hoeveelheid verkeer op hoofdwegen in alle gemeenten in Brabant. Het regionaal model kent als basisjaar 2017. De gegevens voor het basisjaar zijn grotendeels gebaseerd op feitelijke tellingen. Alle andere gegevens zijn prognoses gebaseerd op kencijfers over de groei van het (gemotoriseerd) verkeer in de afgelopen jaren. In de prognoses is nog geen rekening gehouden met een eventueel blijvend effect van de uitbraak van covid-19 of het stimuleren van duurzame mobiliteit. Later in deze notitie komen we daarop terug.

Hoeveelheid verkeer neemt op alle hoofdwegen tot 2030 toe

De verkeersanalyse gaat over het gemotoriseerd verkeer. De eerste stap in de verkeersanalyse was het bepalen van de zogeheten autonome groei tot 2030. De groei bestaat uit twee onderdelen namelijk:

- de toename van het gebruik van de auto, bestelwagen, vrachtwagens etc.;
- de extra verkeersbewegingen als gevolg van nieuwbouwplannen tot 2030 (uitgezonderd de onderzoeklocaties).



Op alle hoofdwegen is een toename van het verkeer te verwachten. De toename als gevolg van de autonome groei heeft effect op de doorstroming van sommige kruispunten. Daar komt veel verkeer samen en ontstaan langere wachttijden. Het effect zal duidelijk merkbaar zijn op de toegangswegen (kruispunten Schoonhout-Bredaseweg en Vossendaal-Hoevenseweg) en nabij het spoor (Schoonhout-Plantijnlaan en Lage Vaartkant-Lichttorenhoofd).

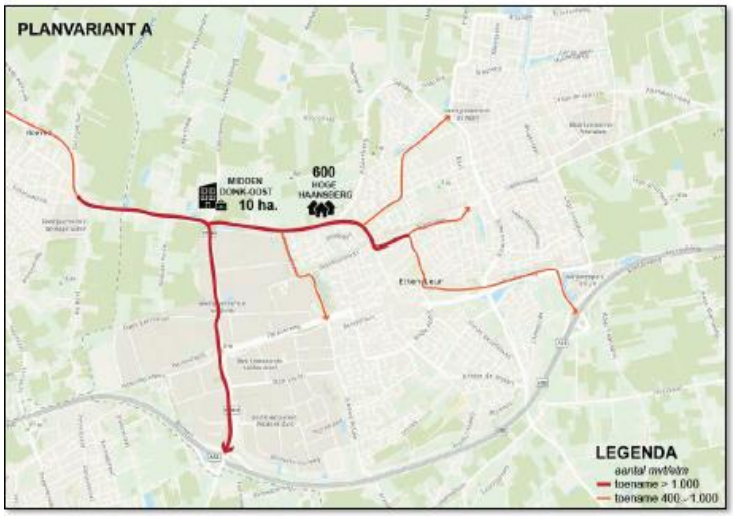
Op andere wegen is het effect minder maar wel van invloed zijn op de veiligheid, zeker waar de fietser van de rijbaan op rotondes gebruik maakt. De oversteekbaarheid van het Schoonhout, Lage Vaartkant en de Rode Poort vragen bij een toenemende groei van het gemotoriseerd verkeer eveneens aandacht.

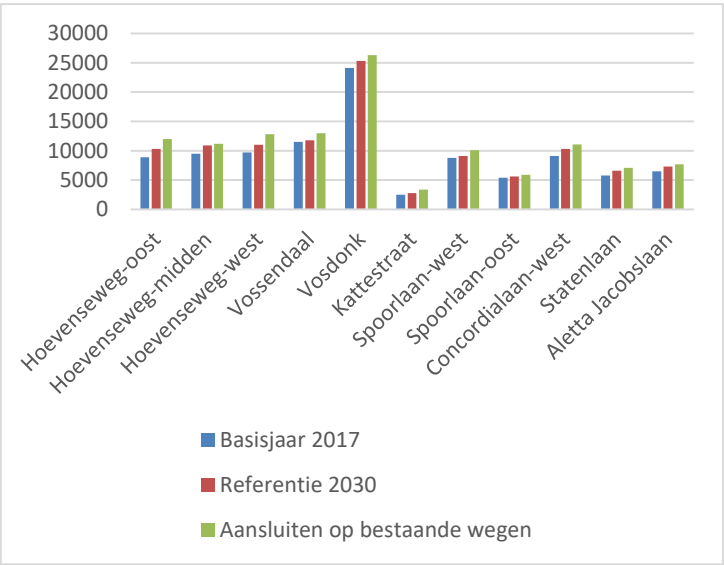
Prognose gebaseerd op woonlocatie (600 woningen) en werklocatie (10 ha)

Zoals hiervoor vermeld zijn in de verkeersanalyse tien scenario's beschreven. In deze notitie nemen we niet de uitkomsten van alle scenario's over. We beperken ons tot die scenario's die inzicht geven in de wegvarianten voor Hoge Haansberg en Lage Vaartkant. In deze scenario's is een combinatie gemaakt van een woonlocatie met 600 woningen en een uitbreiding van het bedrijventerrein met 10 ha. Een eventueel besluit om geen nieuw bedrijventerrein aan te leggen, heeft vooral effect op direct omringende wegen (variërend van ca.300-700 mvt/etm minder). Op andere wegen heeft het nagenoeg geen effect op de prognose voor de groei.

Wegvarianten Hoge Haansberg

<u>Ontsluiting via Hoevenseweg</u>
In deze variant krijgt het woongebied een ontsluiting op de Hoevenseweg ter hoogte van de Kattestraat. Op dit punt komt een rotonde.
Vergelijken we de prognose voor 2030 met het basisjaar dan zien we per etmaal een toename op onder andere de volgende wegen: Hoevenseweg (ca. 3000 mvt), Concordialaan-west (ca. 1500 mvt), Spoorlaan-west (ca. 1300 mvt), Kattestraat (ca. 900 mvt) en Vossendaal (ca. 1500 mvt).
Bepalend is de toename tijdens de spits; standaard gaat men uit van 10% van de etmaalintensiteit.
De toename noopt niet direct tot aanpassing van wegprofielen. Wel kunnen er tijdens de spits wachtrijen ontstaan ter hoogte van de rotonde Hoevenseweg-Concordialaan. En de positie van de fietsers op de rotonde wordt er niet beter op.





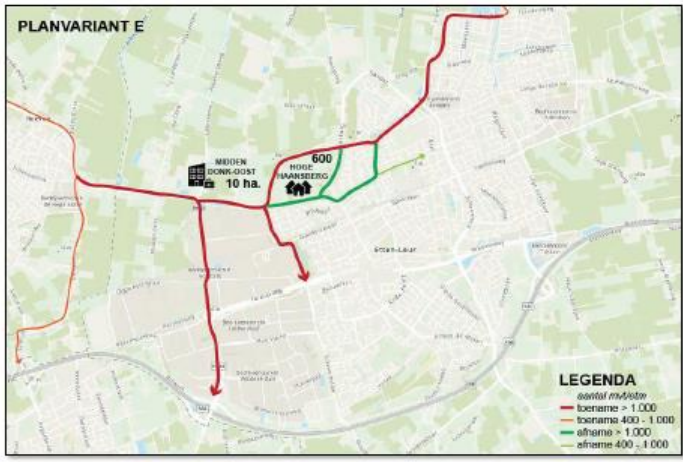
De urgentie om tot een goede oplossing voor het kruispunt Vossendaal-Hoevenseweg te komen neemt toe.

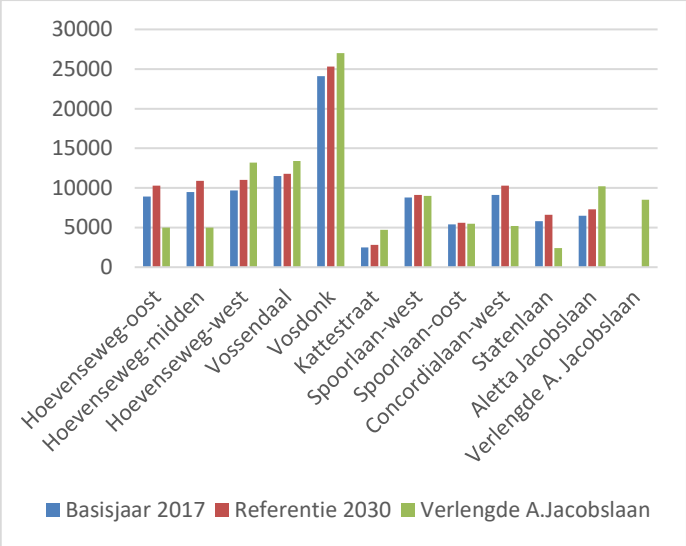
Verlengen Aletta Jacobslaan

De wegvariant gaat uit van een verlenging van de Aletta Jacobslaan vanaf Statenlaan naar de Hoevenseweg. Zowel ter hoogte van de aansluiting met de Statenlaan als de Hoevenseweg is de aanleg van een rotonde voorzien.

In verkeerskundig opzicht is het verlengen van de Aletta Jacobslaan een effectieve oplossing. De weg zelf genereert ca. 8500 mvt/etm. Het verkeer op de bestaande Aletta Jacobslaan neemt met ca. 3700 mvt/etm in vergelijking tot het basisjaar toe.

Op de Statenlaan, Concordialaan-west (met brede school D'n Overkant) en Hoevenseweg tot aan de Kattestraat is er sprake van een forse afname; op de Statenlaan halveert zelfs de hoeveelheid verkeer.



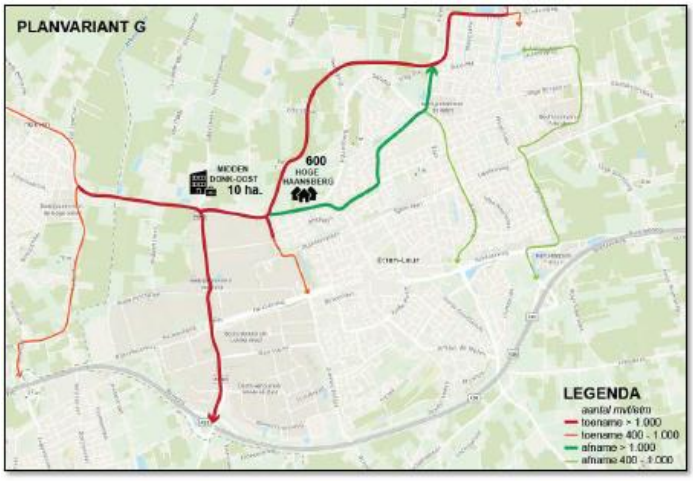


De afname van het verkeer komt ten goede van de verkeersafwikkeling op de rotonde Hoevenseweg-Concordialaan. Verder zien we toename van het verkeer op de Kattestraat, westelijk deel Hoevenseweg en Vossendaal.

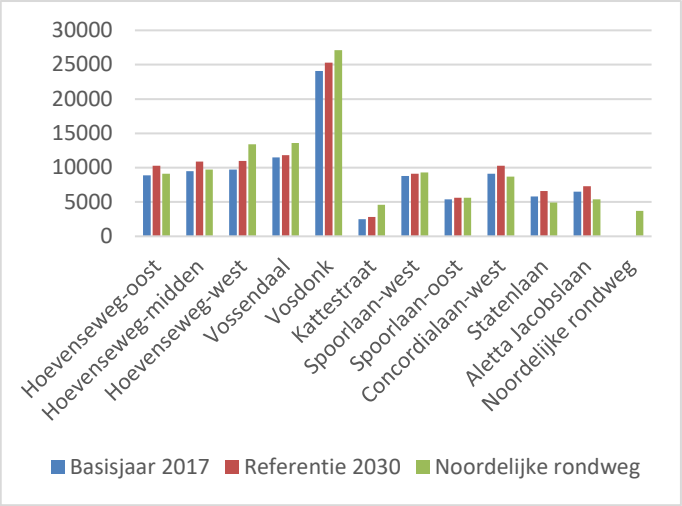
Noordelijke rondweg

De wegvariant gaat uit van een weg tussen de Hoevenseweg en de Rijsdijk. De nieuwe weg sluit met een rotonde aan op bestaand wegennet.

Het effectief nut van de noordelijke rondweg is zeer beperkt. Het aanbod bedraagt ca. 4000 mvt/etm; bij de rotonde ter hoogte van de Kattestraat is dat ca. 6000 mtv/etm.



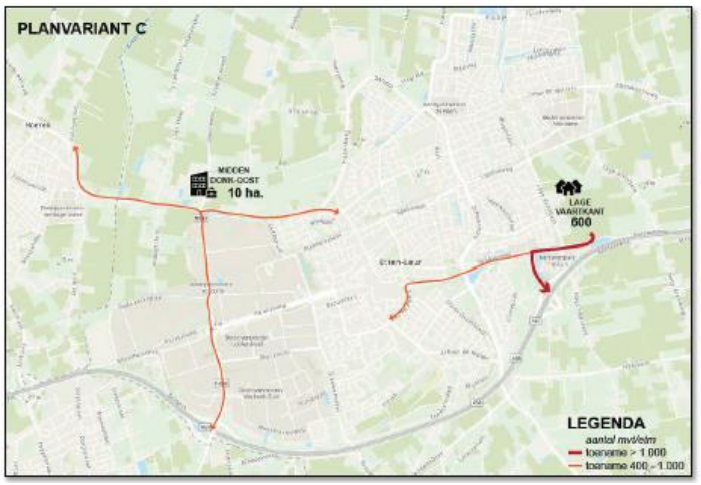
De hoeveelheid verkeer op de Hoevenseweg tussen de Kattestraat en de Markt, Concordialaan-west, Statenlaan en Aletta Jacobslaan neemt af. Voor sommige wegen is de afname minder dan bij de verlengde Aletta Jacobslaan.
Het aantal voertuigen op de noordelijke rondweg blijft ver beneden de belasting horend bij de functie van een rondweg (> 6.000 mvt/etm).



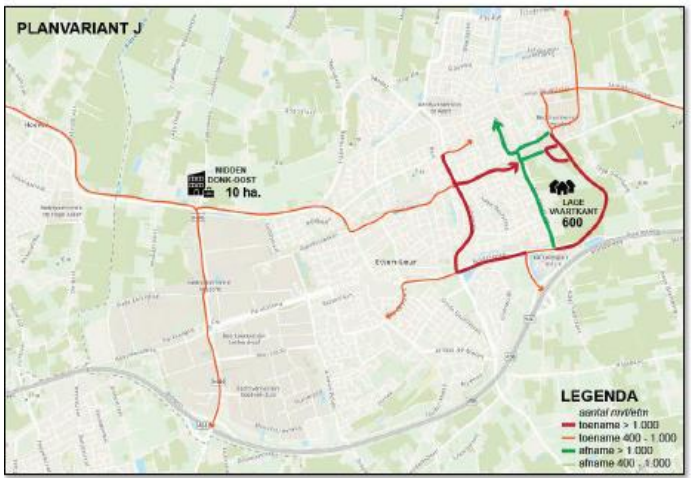
Qua verkeersverschuiving is deze wegvariant minder effectief. De ligging van de weg is niet aantrekkelijk voor het merendeel van de weggebruikers in Etten-Leur. Bij een noordelijke rondweg is eveneens een capaciteitsvergroting van het kruispunt Hoevenseweg-Vossendaal nodig.

Wegvarianten Lage Vaartkant

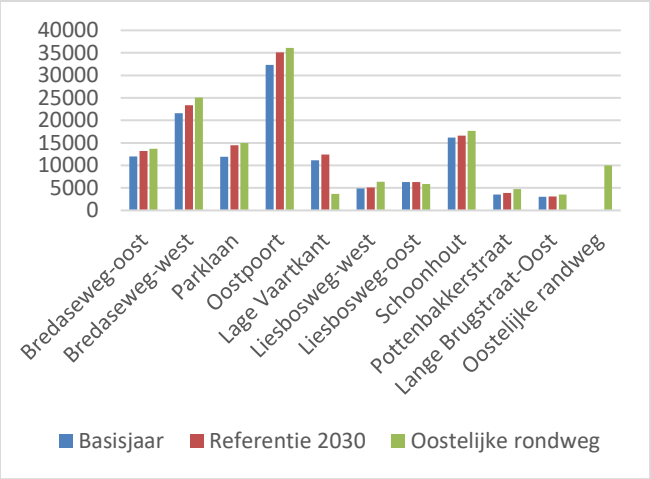
<u>Ontsluiting op Bredaseweg</u>
In deze variant ontsluiten we een eventueel woongebied Lage Vaartkant via de Bredaseweg. Alleen op het deel ten oosten van Oostpoort neemt het verkeer toe. Een aanpassing van het kruispunt nabij de Lage Vaartkant is nodig.



<u>Oostelijke rondweg</u>
De oostelijke rondweg verbindt de Ambachtlaan via een tunnel onder het spoor met de Bredaseweg. In deze variant gaan we uit van het afsluiten van de spoorwegovergang aan het Lichttorenhoofd. De oostelijke rondweg trekt ongeveer 10.000 mvt/etm uitgaande van een woongebied van 600 woningen. Het verkeer op de weg Lage Vaartkant, Lichttorenhoofd en Vijfhuizenweg neemt fors af.



De oostelijke rondweg is een effectieve maatregel ter ontlasting van omringende wegen. Wel zien we een toename op enkele oost-westverbindingen ten noorden van het spoor. De toename van het verkeer op het Schoonhout en de Bredaseweg vergroot de noodzaak tot aanpassing van de rotonde.

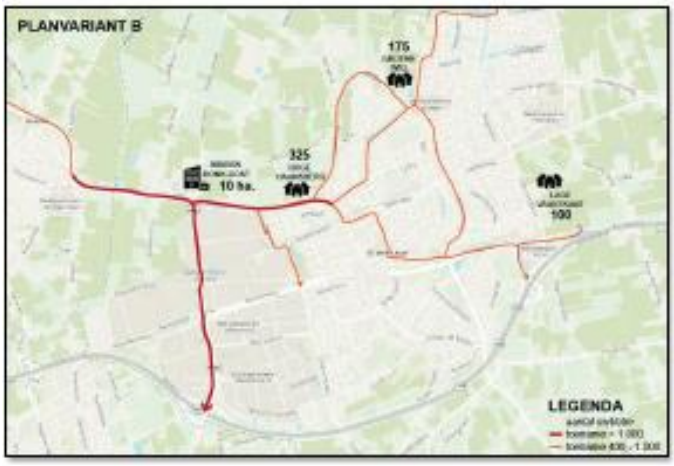


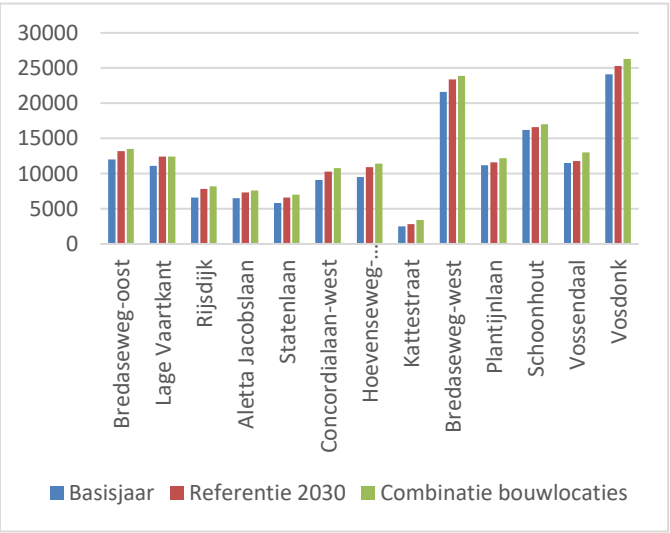
Variant combinatie bouwlocaties

In deze variant is de zoekopdracht voor 600 woningen verspreid over de drie woonlocaties Hoge Haansberg (325 woningen), Groene Wig (175 woningen)[1] en Lage Vaartkant (100 woningen). In dit model is 10 ha bedrijventerrein meegenomen. De ontsluiting van de locaties is op bestaande wegen.

Zoals verwacht verspreidt het verkeer zich over meerdere wegen. De bouw van woningen in de Groene Wig leidt tot meer verkeer op de Haansberg en het Sander.

In vergelijking tot de prognose voor de autonome groei (referentie 2030) is toename op andere wegen beperkt. De toename betreft maximaal 500 mvt/etm.





[1] Uit het inpassingsvoorstel blijkt dat het gebied Groene Wig slechts ruimte biedt voor ongeveer 120 woningen. In het verkeersmodel is gewerkt met een globale inschatting. Deze inschatting is hoger dan op grond van het later ontwikkelde inpassingsvoorstel.

Kentekenonderzoek verkeer Hoeven-Zevenbergen

Tijdens gesprekken wezen directbetrokkenen op een toename van het verkeer op de Hoevenseweg, Concordialaan, Statenlaan en Aletta Jacobslaan. Zij denken dat de route fungeert als sluiproute tussen de kernen Hoeven en Zevenbergen. Dit beeld blijkt echter niet uit diverse tellingen en een recent kentekenonderzoek. Het grootste deel van het verkeer dat rijdt vanaf de Hoevenseweg naar de Zevenbergseweg slaat ergens af of komt op de weg en is dus bestemmingsverkeer. Afhankelijk van de rijrichting maken resp. 85 en 114 voertuigen per dag gebruik van de route om vanaf de Hoevenseweg naar de Zevenbergseweg te rijden. Op het totale aantal motorvoertuigen dat per dag van de betrokken wegen gebruik maakt is dat laag. Dit verklaart mede het feit dat een noordelijke omleiding weinig verkeer trekt. Er is geen sprake van aantoonbare directe relatie tussen het verkeer op de Hoevenseweg en de Zevenbergseweg.



Ontwikkelingen volgen

In het verkeersmodel is niet verwerkt het effect van covid-19 op de mobiliteit. De vraag is of de verminderde mobiliteit van tijdelijke aard is. De meningen in de vakliteratuur lopen uiteen. De verwachting is dat sommigen hun gedrag blijvend zullen aanpassen, maar anderen zullen terugkeren naar de oude situatie. Nu is daarover niets zinnigs te zeggen. Blijvende wijziging in gedrag kan leiden tot minder autobewegingen waardoor maatregelen achterwege kunnen blijven. Het bevorderen van duurzame mobiliteit heeft tot doel dat de groei van het verkeer stabiliseert of zelfs afneemt. De gemeente Etten-Leur gaat hiermee aan de slag. Het actueel houden van verkeerscijfers en het meten van effecten van duurzaamheidsmaatregelen is nodig om bij definitieve planvorming de juiste besluiten te nemen.

Milieueffectrapportage

Milieueffectrapportage

In opdracht van de gemeente Etten-Leur heeft het advies- en ingenieursbureau Antea Group een milieueffectrapportage opgesteld. De rapportage geeft inzicht in wat de gevolgen van activiteiten zijn voor de leefomgeving. Het gaat om de gevolgen voor het milieu, veiligheid, gezondheid en duurzaamheid. De resultaten van het onderzoek helpen bij het nemen van een besluit over aanwijzing van een locatie en aanpassing van het wegennet.
In deze notitie leest u een beknopte samenvatting van de rapportage.

Beoordeling aan de hand van thema's

Het adviesbureau hanteerde bij de toets van de bouwlocaties en wegvarianten verschillende thema's. Per thema is er soms sprake van een onderverdeling naar afzonderlijke aspecten (bijvoorbeeld is bij het thema water gekeken naar de gevolgen voor oppervlaktewater, grondwater en beschermde waterwingebieden).

Groenblauwe thema's	Grijze thema's
Natuur	**Verkeer**
Landschap, cultuurhis-torie en archeologie	**Hinder (geluid, trillingen, lucht, geur, licht)**
Bodem	**Veiligheid**
Water	**Gezondheid**
Duurzaamheid	

De thema's zijn onder te verdelen in twee groepen: de groenblauwe en grijze thema's (zie tabel). Het thema 'hinder' bevat meerdere milieuaspecten. Duurzaamheid vorm een overkoepelend thema.
In deze notitie beperken we ons tot de toets aan groenblauwe en grijze thema's. Gedetailleerde informatie en onderbouwing is te lezen in de milieueffectrapportage.
In de milieueffectrapportage is een beoordelingsmethodiek met zes categorieën gehanteerd variërend van sterk positief tot zeer negatief. Het onderzoeksbureau keek niet alleen naar de gevolgen van de voorgenomen ontwikkeling maar ook naar de invloeden vanuit de omgeving op het toekomstig woon- en leefklimaat.
Aan de beoordeling per thema kan niet altijd eenzelfde gewicht worden toegekend. Een nadere afweging blijft altijd nodig.

Milieueffectrapportage: indicatief en beschrijvend

Het doel van de milieueffectrapportage is om de milieubelangen in een vroegtijdig stadium bij de besluitvorming te betrekken. In dat stadium zijn natuurlijk geen gedetailleerde plannen beschikbaar. Het onderzoeksbureau geeft op basis van beschikbare informatie (Staat van de Leefomgeving) en aanvullend onderzoek zoals de 'Verkeersanalyse' een indicatie van de effecten voor de leefomgeving. De effecten zijn vooral beschreven; een getalsmatige onderbouwing ontbreekt. Deze opzet is passend voor de aard van de rapportage.

Toets woonlocaties

De toets van de woonlocaties is gebaseerd op de varianten Hoge Haansberg, Lage Vaartkant en een combinatie van Hoge Haansberg, Lage Vaartkant en Groene Wig. De conclusie uit de milieueffectrapportage zijn hierna samengevat.

Groenblauwe thema's

Vanuit de groenblauwe thema's als landschap, natuur en water heeft de locatie Hoge Haansberg een lichte voorkeur. Deze locatie ligt in een landschappelijk, ecologisch, hydrologisch iets minder waardevol gebied. De waarde in het gebied Groene Wig zijn eveneens minder waardevol.
De locatie Lage Vaartkant ligt in het landschappelijk, ecologisch en hydrologisch waardevolle beekdal van de Brandsevaart. Woningbouw heeft hierop negatieve effecten, maar biedt ook kansen om het beekdal op een duurzame en natuurlijke wijze in te passen. Bij een keuze voor de Lage Vaartkant is een goede landschappelijke, hydrologische en ecologische inpassing nodig om negatieve effecten te voorkomen dan wel te beperken. Dit biedt kansen om de ecologische waarden te versterken (nu landbouwgrond met nauwelijks ecologische waarde en milieubelasting door bemesting) en goede woonmilieus te creëren.

Grijze thema's - verkeer



Vanuit verkeer heeft de locatie Lage Vaartkant de voorkeur, bij voorkeur met een ontsluiting via een oostelijke rondweg, waarmee ook de verkeersdruk op de Lage Vaartkant en de spoorwegovergang Lichttorenhoofd opgelost kan worden.

Bij een keuze voor de locatie Hoge Haansberg vraagt zowel de ontsluiting op het huidige wegennet als via een verlengde Aletta Jacobslaan om aanvullende maatregelen om negatieve effecten te beperken. Een ontsluiting op het bestaande wegennet vraagt om verruiming van kruispunten en rotondes en lost bestaande verkeersdruk en hoge geluidbelasting langs bepaalde wegen niet op.

Een verlengde Aletta Jacobslaan geeft een goede nieuwe ontsluiting, waarmee tevens de verkeersdruk en geluidbelasting op een aantal bestaande wegen kan worden verminderd. Het vraagt echter wel om een goede ruimtelijke inpassing en aanvullende geluidmaatregelen om de forse toename van hinder op de omliggende bestaande woningen te beperken.

Het effect van een noordelijke rondweg op de hoeveelheid verkeer op bestaande wegen is minder. Wel pakt de noordelijke rondweg gunstiger uit voor de bestaande Aletta Jacobslaan.

Zowel de verlengde Aletta Jacobslaan als de noordelijke rondweg bieden geen oplossing voor de verkeersdruk op het westelijk deel van de Hoevenseweg en de aansluiting Vossendaal-N640. Als gevolg van de bouw van woningen in Hoge Haansberg al dan niet in combinatie met de aanleg van nieuw bedrijventerrein verslechtert de situatie.

Bij de combinatievariant met woningbouw op drie locaties spreidt het verkeer zich over bestaande wegen, maar blijven er toenames optreden op nu al belaste wegen.

Grijze thema's - hinder

Kijken we naar de andere hinderaspecten dan zijn het spoor, de snelweg en lokale hoofdwegen van grote invloed op het woon-en leefklimaat in de locatie Lage Vaartkant.
Het bedrijventerrein Vosdonk, lokale hoofdwegen en hinderbronnen in het buitengebied (veehouderijen en glastuinbouw) zijn bepalend voor de locatie Hoge Haansberg. De hinder hiervan is beperkter dan op de locatie Lage Vaartkant. Lokale hoofdwegen zijn de voornaamste hinder bron in de locatie Groene Wig.
De hinderaspecten zijn medebepalend voor een gezond woon- en leefklimaat.
De gevolgen van woningbouw vertalen zich vooral in meer hinder op die wegen waar het verkeer toeneemt. Afhankelijk van de keuze variëren de effecten qua hinder en invloed op de gezondheid.

Duurzaamheid
Het benutten van bouwlocaties in bestaand stedelijk gebied heeft de voorkeur. Indien de ruimte hiervoor ontbreekt, is het duurzamer de woningbouw te concentreren op één locatie dan te verspreiden over meerdere locaties.

Toets werklocaties

De volgende werklocaties zijn in de toets meegenomen: Middendonk-Oost, Bankenstraat-West en Hoge Haansberg-Zuidwest. De toets is gebaseerd op de inpassingsmodellen. De drie locaties variëren qua omvang (zie blz. 9).

Groenblauwe thema's

Van de drie locaties kent de locatie Hoge Haansberg-Zuidwest de minste beperkingen en negatieve gevolgen als het gaat om natuur, landschap, cultuurhistorie, bodem of water. In de andere twee locaties is er sprake van verstoring van landschappelijke waarden, cultuurhistorie, waterhuishouding en bodem.



Grijze thema's

Vanuit verkeersoptiek is er geen voorkeur: de drie locaties ontsluiten alle op de Hoevenseweg.
Vanuit geluidoptiek is de locatie Hoge Haansberg Zuidwest minder gunstig, gezien de ligging bij al geluidbelaste woningen langs de Hoevenseweg en de mogelijke woonlocatie Hoge Haansberg. Dat geldt min of meer ook voor de locatie Bankenstraat-West. Omdat de locatie Middendonk-Oost aansluit op bestaand bedrijventerrein speelt het aspect hinder minder, zeker bij voldoende afstand tot woningen aan de Middendonk.

Duurzaamheid

Uit milieu- en duurzaamheidsoogpunt heeft herontwikkeling/herstructurering van verouderde gedeelten van het bestaande bedrijventerrein de voorkeur. De aanleg van nieuw bedrijventerrein moet altijd worden gekoppeld aan het verduurzamen van bestaand bedrijventerrein.

Nieuw bedrijventerrein moet aan de voorwaarden van een duurzaam en toekomstbestendig stedelijk gebied voldoen.
Middendonk Oost kan als enige op zichzelf voorzien in ca. 10 ha bedrijventerrein. De andere twee locaties zijn kleiner, maar vormen tezamen wel ca. 10 ha.

Toets wegvarianten

De toets bevat een vergelijking van de effecten bij aansluiten van nieuwe woon- en werklocaties op bestaande wegen en de effecten bij aanleg van nieuwe wegen (zie tabel).

Hoge Haansberg	Ontsluiting via Hoevenseweg
Hoge Haansberg	Verlengde Aletta Jacobslaan
Hoge Haansberg	Noordelijke rondweg
Groene Wig	Ontsluiting op Rijsdijk
Lage Vaartkant	Ontsluiting op Bredaseweg
Lage Vaartkant	Oostelijke rondweg met tunnel

In het onderdeel ‘verkeersanalyse’ en toets woonlocaties is al ingegaan op de verkeerskundige aspecten. De conclusies van de milieueffectrapportage zijn beperkt tot de overige relevante thema’s.

Groenblauwe thema’s

De afwikkeling van verkeer op bestaande wegen leidt in de meeste situaties tot de minste gevolgen voor natuur, landschap, cultuurhistorie, bodem of waterhuishouding. Een spreiding van de woningbouw over meerdere locaties heeft vanuit dat oogpunt de voorkeur.
De effecten van de aanleg van nieuwe wegen voor de groenblauwe thema’s verschilt per variant.

De aanleg van een weg aan de noordzijde van de locatie Hoge Haansberg met verlenging tot aan de Aletta Jacobslaan leidt tot de minste nadelige effecten voor de blauwgroene thema’s. Voorwaarde is wel een landschappelijke inpassing en herstel van de waterhuishouding in het deel binnen bestaand stedelijk gebied (ter compensatie van verlies aan groen en retentie).

De noordelijke rondweg leidt tot een lange en daarmee forse doorsnijding van het buitengebied. De effecten op landschap, cultuurhistorie, natuur en water zijn vergaand voor een weg die relatief weinig verkeer trekt. De vraag is of een noordelijke rondweg functioneert zoals die moet functioneren en/ of het de doorsnijding van het buitengebied waard is. Een verlengde Aletta Jacobslaan is ruimtelijk gezien veel efficiënter.

Een belangrijk nadeel van de oostelijke rondweg is de doorsnijding van het beekdal van de Brandsevaart. De weg heeft dan ook een negatief effect op landschap, natuur, cultuurhistorie en water. Dat effect treedt overigens ook al op bij de ontwikkeling van woningbouw in de locatie Lage Vaartkant. Ontwikkeling van de woningbouw en de weg kunnen ook een kans bieden voor inpassing en daarmee toekomstbestendig behouden van het beekdal inclusief natuurontwikkeling.

Grijze thema’s-hinder

Om herhaling te voorkomen beperken we de toets tot het thema ‘hinder’. Dit thema is medebepalend voor de toets aan het thema ‘gezondheid’. Maatgevend is het aspect geluid.
We beschrijven de effecten op bestaande woningen. Voor de nieuw te bouwen woningen hanteren we de standaard geluidwaarde van 53 dB (volgens de nieuwe Omgevingswet).

Hoge Haansberg-ontsluiting via Hoevenseweg	De toename van het verkeer leidt tot maximaal 1 dB meer geluid op woningen langs onder andere de Hoevenseweg, Concordialaan-west, Statenlaan, Aletta Jacobslaan en Spoorlaan-west.
Hoge Haansberg-verlengde Aletta Jacobslaan	Het verlengen van de Aletta Jacobslaan leidt tot een forse afname van het verkeer op het deel van de Hoevenseweg tussen de Kattestraat en Concordialaan, de Concordialaan en de Statenlaan. Deze afname heeft een positief effect op de geluidbelasting (2 à 3 dB). Daartegenover staat een toename van het geluid op de woningen langs de bestaande Aletta Jacobslaan (1 dB), maar vooral forse toename van geluid op het aan te leggen deel binnen de bestaande woonwijk (tot maximaal 58/59 dB). De toepassing van geluidmaatregelen aan de bron en langs de weg kunnen de toename beperken. Het geluid op woningen langs de Kattestraat neemt ook beperkt toe. Het aantal woningen waarop de geluidbelasting afneemt is groter dan het aantal woningen met een toename van geluid.
Hoge Haansberg-noordelijke rondweg	De noordelijke rondweg is een nieuwe bron van hinder in het buitengebied. De geluidbelasting op bestaande woningen nabij de rondweg zal toenemen, terwijl als gevolg van een verschuiving van verkeerstromen op sommige wegen het verkeer zal afnemen maar op andere wegen zal toenemen.
Lage Vaartkant-ontsluiting via Bredaseweg	Langs de Bredaseweg staan geen woningen. De hoeveelheid verkeer op de Lage Vaartkant neemt in deze variant niet af. De geluidhinder blijft gelijk.
Lage Vaartkant-oostelijke randweg	De geluidbelasting op de woningen langs de Lage Vaartkant en het Lichttorenhoofd neemt af. Op enkele wegen neemt het verkeer toe maar dit leidt slechts tot een beperkte toename van het geluid (< 1dB).
Combinatie bouwlocaties	De spreiding van de woningbouw over drie locaties leidt tot spreiding van de toename van het verkeer en daarmee kan de toename van geluid op bestaande woningen worden beperkt.

Duurzaamheid

Vanuit duurzaamheidsoogpunt heeft het gebruik van bestaande wegen in combinatie met het terugdringen/ontmoedigen van autoverkeer de voorkeur.

Financiële doorrekening

Onderscheid tussen realisatie van bouwlocaties en aanleg van wegen

We willen niet alleen weten of plannen ruimtelijk inpasbaar zijn en wat de gevolgen zijn voor de leefomgeving, maar ook wat de realisatie van de plannen kost. We maken daarbij een onderscheid tussen de realisatie van bouwlocaties en de aanleg van wegen.
Bij de realisatie van bouwlocaties is er niet alleen sprake van kosten, maar zijn er opbrengsten uit grondverkoop. De kosten voor grondverwerving, bouw- en woonrijp maken en overige bijkomende kosten kunnen we in de grondprijs verrekenen. We kijken bij het bepalen van de grondprijs naar de verkoopbaarheid (marktconforme prijzen). Niet altijd zullen we alle kosten uit grondopbrengsten kunnen betalen. Het huishoudboekje van het plan is dan niet in balans. We moeten tekorten dan op een andere manier dekken. Het is belangrijk om voorafgaand aan een beslissing over de aanwijzing van een locatie over deze informatie te beschikken. En bij een tekort de vraag te beantwoorden welk maatschappelijk belang gebaat is om toch tot aanwijzing over te gaan.

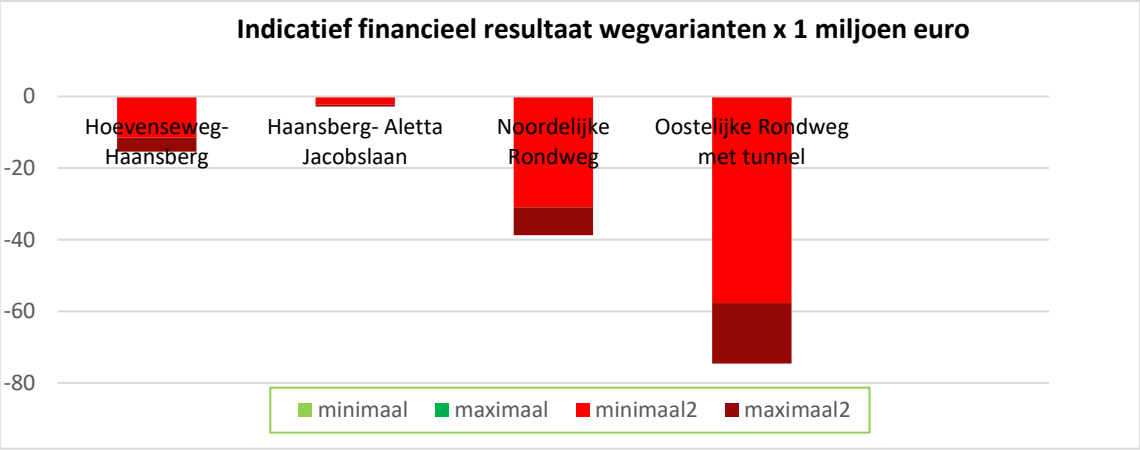
De aanleg van wegen kosten altijd geld. Alleen als de aanleg van wegen nodig is voor de ontsluiting van nieuw stedelijk gebied mogen we de kosten doorberekenen in de grondprijs. De kosten voor de aanleg van wegen of infrastructurele voorzieningen met een bovenplans bereik, mogen we niet verrekenen. We moeten voor de aanleg geld lenen en in de begroting rekening houden met aflossing en rente over een periode van veertig jaar (zogeheten langjarige kapitaalslasten).

Wijze van berekenen

Aan de hand van de inpassingsvoorstellen maakten we berekeningen. De resultaten zijn opgenomen in de notitie ‘Financiële doorrekening bouwlocaties en wegvarianten’. We volstaan in deze notitie met een opsomming van de resultaten en een korte toelichting.
We werkten met kengetallen en ramingen. Niet alle kosten zijn in beeld. De berekeningen zijn dus globaal en indicatief, maar geven wel inzicht in waar we rekening mee moeten houden. Vanwege het indicatieve karakter is een minimum en maximum aangegeven.
Voor informatie over wat wel en niet in berekeningen is meegenomen, verwijzen we naar de notitie ‘Financiële doorrekening bouwlocaties en wegvarianten’

Wegvarianten

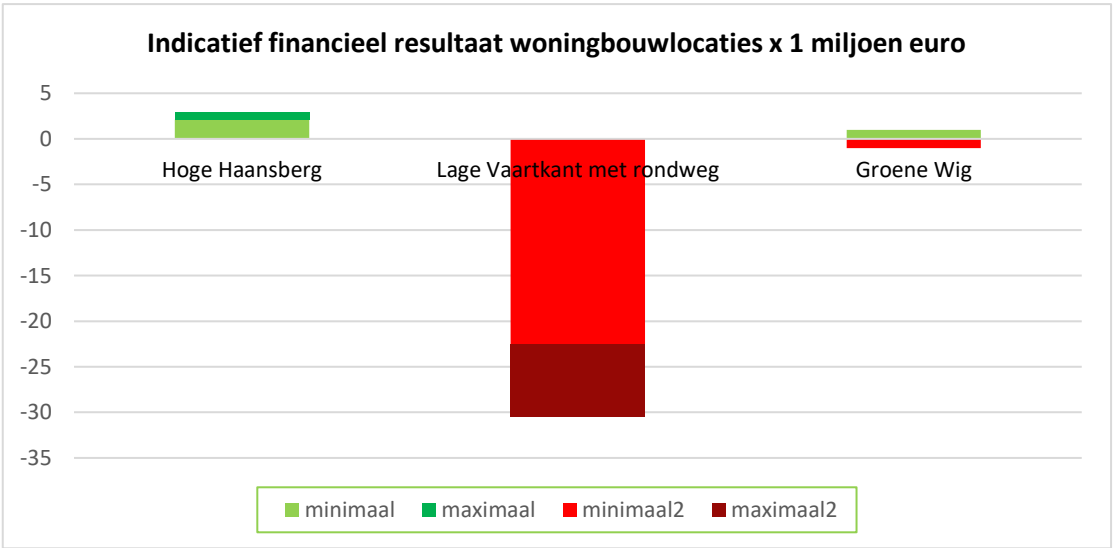
De berekeningen van de wegvarianten bevatten een inschatting van de kosten voor de verwerving van de gronden en de aanleg van de weg, inclusief aansluiting op bestaande wegen. In de berekening is meegenomen de doorverkoop van restant percelen als landbouwgrond (€ 10 per m^2).
De kosten voor de aanleg van een spoortunnel in het verlengde van de Ambachtslaan werden apart berekend.
De kosten voor de ontsluiting van het woongebied Hoge Haansberg valt in twee delen uiteen, namelijk voor het deel tussen de Hoevenseweg en de Haansberg en het deel tussen Haansberg en Aletta Jacobslaan/Statenlaan. De kosten voor eerstgenoemd deel kunnen worden toegerekend aan de kosten voor de ontwikkeling van het woongebied en zijn via grondverkoop gedekt. Dat geldt niet voor het andere deel.
De kosten voor de noordelijke rondweg, een tunnel en een deel van de oostelijke rondweg zijn bovenplans en kunnen niet worden verrekend.



De twee grootste kostencomponenten bij de aanleg van nieuwe wegen zijn de lengte van de weg en de grondverwerving. Hoe langer de weg, des te hoger zijn de daadwerkelijke aanlegkosten, maar ook het risico voor verwerving van gronden die niet voor aanleg of andere functie nodig zijn. Juist in die situaties bepalen de kosten voor verwerving een aanzienlijk deel van het totaal.

Woonlocaties

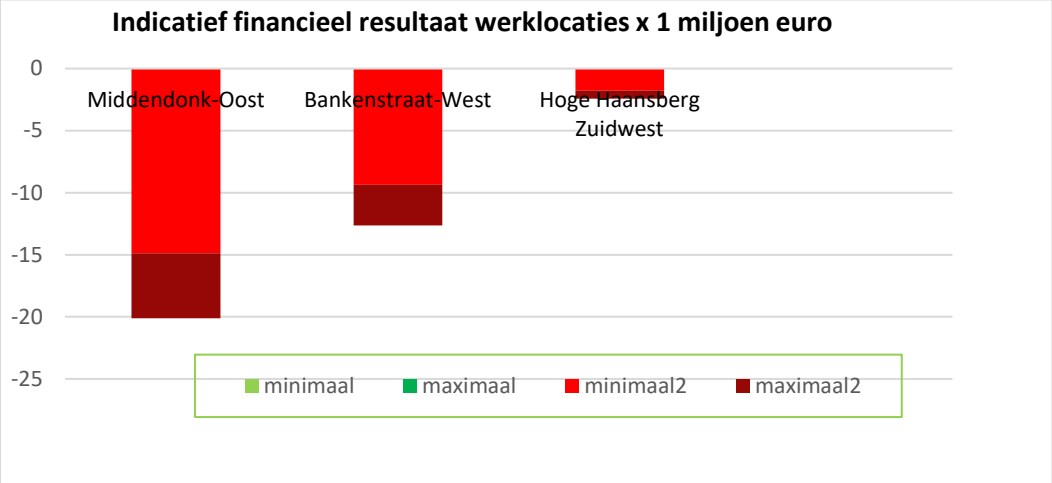
We brachten voor de woonlocaties de kosten en opbrengsten in beeld uitgaande van ontwikkeling in gemeentelijk beheer. In de berekening voor de locatie Hoge Haansberg (ca. 600 woningen) zijn de kosten voor aanleg van de hoofdontsluiting vanaf de Hoevenseweg tot aan de Haansberg meegenomen. We brachten voor de locatie Lage Vaartkant het financieel resultaat bij 600 woningen en een oostelijke rondweg in beeld. De kosten voor aanleg van een tunnel onder het spoor in het verlengde van de Ambachtlaan zijn niet meegenomen (bovenplanse infrastructurele voorziening).



De bouw van 600 woningen in de Hoge Haansberg kan een positief resultaat opleveren. De kosten voor het doortrekken van de hoofdontsluiting tussen Haansberg en Aletta Jacobslaan zijn niet meegenomen (bovenplanse infrastructurele voorziening). Dat geldt ook voor een eventuele bijdrage in de kosten om de verspreidingscontour voor de geitenhouderij te verkleinen.

Het beekdal en de aanleg van een oostelijke rondweg in het gebied Lage Vaartkant leiden tot veel extra kosten (verwerving en aanleg). De verkoop van gronden voor 600 woningen levert niet voldoende op. Vanaf 1050 woningen kunnen kosten en opbrengsten in evenwicht komen.
Het resultaat voor de locatie Groene Wig wordt beïnvloed door het versnipperd eigendom in dit gebied. Een ontwikkelaar treedt op als tussenpersoon. Hij biedt meer dan de standaardprijs waarmee de gemeente rekent. Dit verklaart het verschil tussen minimum en maximum bij een ontwikkeling in gemeentelijk beheer.

Werklocaties
We meldden bij de inpassingsvoorstellen al dat de drie werklocaties qua netto omvang niet gelijkwaardig zijn (Middendonk-Oost: ca. 9 ha; Bankenstraat-West: ca. 7 ha en Hoge Haansberg-Zuidwest ca. 2,5 ha). De verschillen zien we ook terug in de berekeningen.



We zien bij alle drie locaties dat de opbrengsten niet voldoende zijn om de kosten te dekken. Het verschil is het grootst bij de locatie Middendonk-Oost. De oorzaak ligt in de kosten voor verwerving. We moeten meer grond kopen dan we daadwerkelijk kunnen benutten voor de aanleg van bedrijventerrein. De in acht te nemen afstand tot de bebouwing aan de Middendonk en de inpassing van ca. 4 ha retentie beperken de omvang van het terrein. Het verschil tussen kosten en opbrengsten is bij de locatie Hoge Haansberg-Zuidwest het kleinst. Daar tegenover staat een zeer beperkte uitbreiding van netto 2,5 ha bedrijventerrein en nadelige invloed op de bouwmogelijkheden in een eventueel naastgelegen woongebied.

Adviezen erfgoed

In de milieueffectrapportage besteedt de Antea Group aandacht aan het onderdeel erfgoed. De toets is zeer globaal. Omdat de bescherming van cultureel erfgoed belangrijk is, vroegen we de Heemkundekring Jan Uten Houte om advies. Zij beschikken over lokale kennis. Het advies is beperkt tot de bouwlocaties.

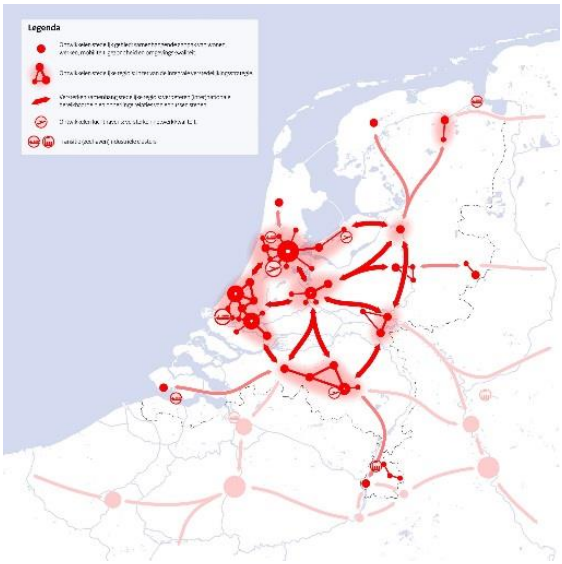
Woonlocaties

Hoge Haansberg	De cultuurhistorische waarden liggen vooral in het karakter van de wegen rondom het gebied. Deze waarden zouden bij de bestemming tot woningbouw gerespecteerd moeten worden. De Heemkundekring adviseert de randen zo min mogelijk te verdichten, de overgang organisch vorm te geven en zorg te dragen voor een goede overgang tussen stedelijk en landelijk gebied.
Groene Wig	De weg Slagveld met landelijke uitstraling, historische boerderijen en begeleidende bomen bepalen de cultuurhistorische waarden. De Heemkundekring adviseert deze waarden te bewaren en geen bebouwing direct langs de weg toe te voegen. Nieuwbouw in welke stijl dan ook doet hieraan afbreuk. Als er in dit gebied al woningen komen, dan op gepaste afstand. Met een royale groene overgang zal het fraaie beeld aanvaardbaar behouden blijven en wordt er evenmin afbreuk gedaan aan monumentale waarden van de boerderijen. Behoud van de historische zelfstandigheid van het boerderijcomplex is belangrijk (geen zich opdringende bebouwing rondom de boerderij).
	
Lage Vaartkant	De Brandsevaart is een waardevol landschapselement. Het beekdal, en in samenhang daarmee de turfvaart, heeft landschappelijke en cultuurhistorische waarde. Omdat het beeld op het beekdal vanuit de Lage Vaartkant bij dit deelgebied al zeer beperkt is, wordt het omvormen tot woongebied niet als bezwaar gezien.

	Wel dient het beeld dat men heeft vanuit de landelijke omgeving op het beekdal te worden gehandhaafd. Dit vraagt om een gepaste afstand tot de turfvaart (het beeld mag zeker niet worden ‘versteend’).
Werklocaties	
Middendonk-Oost	Het gebied heeft aantoonbaar landschappelijke en historische waarden waarbij de onderdelen die het gebied tezamen vormen niet los van elkaar kunnen worden beschouwd. De gebiedsontwikkeling is afleesbaar, het bijzondere is dat de ontwikkeling in de laatste decennia op natuurlijke wijze is afgeremd. Het waardevolle landelijke karakter met historische elementen is daarmee goed bewaard gebleven. De Heemkundekring adviseert af te zien van een stedelijke ontwikkeling en de landschappelijke en cultuurhistorische waarden te behouden.
Bankenstraat-West	De Heemkundekring wijst op de landschappelijke waarden van de Laakse Vaart en de bebouwing langs de Hoevenseweg en Bankenstraat. Deze kwaliteiten mogen niet verloren gaan.
Hoge Haansberg-Zuidwest	Het advies sluit aan bij het advies voor de Hoge Haansberg.

Actuele ontwikkelingen

Nationale Omgevingsvisie (NOVI)



In de concept Nationale Omgevingsvisie voorziet het Rijk de stedelijke ontwikkeling vooral binnen het stedelijk netwerk (het gebied Randstad, Amersfoort, Zwolle, Arnhem-Nijmegen, Brabantse stedenrij). Daarbuiten zijn eveneens ontwikkelingen nodig. De woningbouwopgave tot 2035 is bijvoorbeeld één miljoen woningen. In de gebieden met de grootste bouwopgave werkt het Rijkt samen met de medeoverheden in woondeals en regionale verstedelijkings-strategieën. De regio's zorgen voor voldoende plancapaciteit, bouwsnelheid en keuzes over de juiste locaties.
Daarbij leggen zij verbanden met beslissingen over infrastructuur, werklocaties en publieke en private voorzieningen. Het Rijk kijkt met de regio's onder andere naar de grote vraag naar woningen binnen de centrumstad in combinatie met het openbaar vervoernetwerk en goede leefomgevingskwaliteit. Maar ook naar mogelijke locaties aan de randen van de centrumstad waar gebouwd kan worden. Locaties binnen- en buitenstedelijk worden tegelijk in kaart gebracht, zodat op snelheid van realisatie kan worden gestuurd. De regio Breda maakt deel uit van het stedelijk netwerk. Inmiddels zijn er initiatieven ontstaan om aan het landelijk beleid uitvoering te geven. De kans is aanwezig dat er bovenop de reguliere woningbouwopgave in de provincie Noord-Brabant een extra opgave vanuit de landelijke doelstelling komt.

Regionale samenwerking

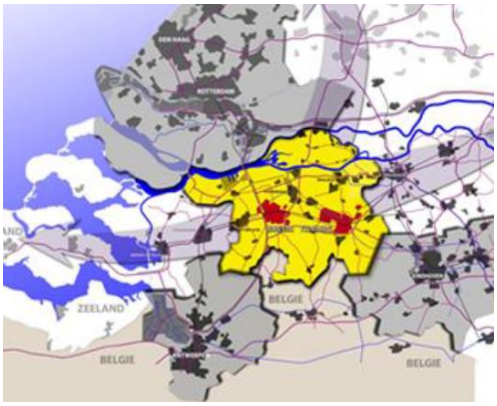
Regionale investeringsagenda Breda e.o.

De gemeente Breda nam het initiatief om met regiogemeenten een samenwerking op het gebied van wonen op te zetten. De samenwerking leidde al tot een eerste succes. In het kader van de landelijke 'Woningbouwimpuls' ontving de gemeente Breda subsidie voor een woningbouwproject in haar centrum. De regiogemeenten werken nu samen aan een gezamenlijke regionale investeringsagenda (RIA). Zij willen aan deze agenda aan de rijksoverheid aanbieden. Een eventuele extra woningbouwtaakstelling maakt onderdeel uit van deze agenda.

Verstedelijkingsakkoord Breda-Tilburg

Daarnaast namen de gemeenten Breda en Tilburg het voortouw voor een breder initiatief. Zij vormen met hun randgemeenten functioneel gezien één stedelijke regio. Deze stedelijke regio wil zich ontwikkelen tot een knooppunt van betekenis binnen Europa.

Gelegen tussen meerdere hoogstedelijke gebieden wil de stedelijke regio Breda-Tilburg dé plek zijn waar bruisend stedelijk leven en een dynamische economie samengaan met groen en prachtige landschappen. De gemeenten verkennen de mogelijkheden voor een verstedelijkingsakkoord.



Samenwerking en afstemming op verschillende onderdelen of thema's van verstedelijking biedt meerwaarde. Samenwerking om vanuit een sterkere gezamenlijke aanpak grote investeringen aan te trekken. Afstemming door de specifieke kwaliteiten binnen de stedelijke regio te benutten en aanvullend aan elkaar te investeren.

Sterke Steden West-Brabant

Een derde initiatief vloeit voort uit het actieprogramma van de Regio West-Brabant. Dit initiatief is gericht op het versterken van de economische positie van de steden (Sterke Steden) en het platteland (Vitaal Platteland). De aanpak voor de steden is gericht op een gezamenlijke visie voor de verstedelijkingsopgave. De gemeenten Bergen op Zoom, Roosendaal, Etten-Leur, Breda en Oosterhout zoeken naar kansen om elkaars kwaliteit optimaal te benutten en opgaven gezamenlijk op te pakken. Het accent ligt op de vraag: hoe behouden we een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor inwoners en bedrijven? Dit document dient als basis voor programma-afspraken met de provincie en eventuele cofinanciering.

Wonen

Nieuwe bevolkings- en woningbehoefteprognose

Op 15 september 2020 presenteerde de provincie de nieuwe raming voor de bevolkingsgroei en de woningbehoefte tot 2050. In de periode tot 2030 moeten er in de provincie per jaar zo'n 12.000 woningen bijkomen. Vergeleken met de vorige prognose (uit 2017) ligt de groei van de Brabantse bevolking duidelijk hoger. Dit komt vooral doordat er meer mensen uit de Randstad naar Brabant verhuizen en er steeds meer arbeiders uit andere landen nodig zijn.
Doordat het aantal huishoudens de komende jaren nog sterk toeneemt, zijn er ook meer woningen nodig. Het aantal eenpersoonshuishoudens neemt toe tot ongeveer 43% in 2050. Vooral het aantal oudere alleenstaanden van 75 jaar en ouder neemt sterk toe.

De provincie wil het woningbouwprogramma vooral inzetten om de kwaliteit van de omgeving waarin we wonen en werken te versterken, door kansen in steden en dorpen te benutten en nieuwe woonvormen te ontwikkelen. Zij pleit ervoor om hiervoor voor de eerstkomende vijf jaar voldoende harde plancapaciteit, aansluitend bij de vraag te ontwikkelen. Voor de middellange en langere termijn moet er de nodige ruimte blijven om nieuwe plekken binnen bestaand stedelijk gebied op te pakken. Hierbij past terughoudendheid bij het oppakken van nieuwe (grootschalige) uitbreidingslocaties. Tot slot roept de provincie gemeenten op om de bouwproductie op peil te houden en waar mogelijk te versnellen.

Indicatie voor planningsruimte

De prognoses geven gemeenten een indicatie van de planningsruimte voor woningbouw in de komende jaren. De 'programma-indicatie' is richtinggevend voor (sub)regionale afspraken over de (gemeentelijke) woningbouwplanning en programmering. De indicatie speelt een rol bij de provinciale advisering en beoordeling van (bestemmings)plannen voor woningbouw.

De provincie komt voor Etten-Leur tot de volgende indicaties voor de planningsruimte:
Periode 2020-2025: 815 woningen;
Periode 2026-2030: 920 woningen;
Periode 2031-2035: 735 woningen.

In vergelijking tot de laatste prognose zien we tot 2030 geen extra planningsruimte. Voor de periode nadien wel. De indicatie is geen bovengrens, maar eerder een ondergrens om de woningproductie op peil te houden. Meer bouwen mag, mits de woningen bijdragen aan een kwalitatieve verbetering van de woningvoorraad en regionale afstemming heeft plaatsgevonden.

Meer capaciteit binnenstedelijk, daarnaast nieuwe uitleg nodig

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)). Dat is aanzienlijk meer dan de indicatie van de provincie voor de periode 2020-2025. Alle plannen betreffen locaties in bestaand stedelijk gebied en bestaan voor een zeer belangrijk deel uit gestapelde woningen voor de huisvesting van een- en twee persoonshuishoudens. De plannen voldoen aan de door de provincie gewenste kwaliteitsimpuls.



De grotere binnenstedelijke capaciteit tot 2025 betekent dat op basis van de planningsruimte de bouw in een uitleglocatie pas na die periode kan starten. Gelet op de gemiddelde voorbereidingstijd blijft het wenselijk om in het kader van de omgevingsvisie nu al richting te geven.

Werken

Herijking regionale afspraken bedrijventerreinen

De zoekopdracht naar een nieuw bedrijventerrein komt voort uit lopende regionale afspraken. Het is dus logisch dat bij een besluit over nieuw bedrijventerrein een relatie wordt gelegd met de regionale opgave. Op verzoek van de provincie vindt op regionaal niveau een herijking plaats van vraag en aanbod in West-Brabant. De Regio West-Brabant neemt daarin het voortouw en heeft de Stec groep opdracht gegeven om een onderzoek te doen naar het toekomstbeeld voor de bedrijventerreinen in West-Brabant. Dit onderzoek vormt de basis voor nieuwe regionale afspraken over bedrijventerreinen.

Verwachting vraag en aanbod

De Stec groep keek terug op de gronduitgifte in de afgelopen periode van hoogconjunctuur. De sector logistiek en groothandel was goed voor 71 % van de gronduitgifte (20 % landde op bestaand bedrijventerrein). De sector industrie benutte 15 % van de ruimtevraag. Het Midden- en kleinbedrijf blijft bepalend voor de West-Brabantse economie (ruim 95%).

De afgelopen jaren was er kwantitatief voldoende aanbod aan bedrijventerrein, maar het aanbod aan grootschalige terreinen voor logistiek en industrie droogt op. In 2019 was er echter al sprake van een terugval in de vraag.
De gevolgen van de Covid-19 uitbraak zijn nog niet in het onderzoek meegenomen, maar zullen zeker van invloed zijn op vraag en aanbod. Inmiddels heeft de Raad van State eindelijk groenlicht gegeven voor Logistiek Park Moerdijk. Het aanbod zal daardoor weer toenemen.

De Stec groep maakte ook een prognose tot 2030. De groep verwacht dat de grootste vraag naar functioneel werkmilieu grootschalig bedrijventerrein is. Voor functioneel werkmilieu kleinschalig bedrijventerrein bedraagt de vraag in heel West-Brabant 25 à 50 ha. Het aanbod is 84 ha. Overigens is dat aanbod niet gelijkmatig over de regio verspreid.
Daarnaast ziet de Stec groep andere tendensen (minder ruimtegebruik bij relocatie, digitalisering en nieuwe productieprocessen en maatschappelijke opgaven zoals energie, klimaat en circulaire economie) die de ruimtevraag beïnvloeden. Oude structuren verdwijnen, daarvoor komt een netwerkeconomie terug.

Eerste contouren voor nieuw regionaal bedrijventerreinenbeleid

De ruimtelijke aspecten zijn voor bedrijven belangrijk bij de keuze en tevredenheid over hun vestigingslocatie. Nieuwe aspecten zoals energie, klimaatopgaven, digitalisering en circulaire economie gaan daarbij een steeds grotere rol spelen. Hoe beter een bedrijventerrein of regionale bedrijventerreinenportefeuille aan de wensen tegemoetkomt, des te beter zullen bedrijven presteren en succesvol zijn. Dit is te bereiken bij een voldoende aanbod aan bedrijventerrein dat aansluit bij de veranderende wensen en eisen van bedrijven.
De West-Brabantse gemeenten richten zich primair op het benutten van bestaande bedrijventerreinen, dat geldt zowel voor de logistiek, de (grootschalige) industrie als vestigingen in het midden- en klein bedrijf. Nieuwe logistieke vestigingen moeten van meerwaarde zijn en onderdeel uitmaken van een circulaire cluster. De opgave voor de komende tien jaar is juist om werklocaties om te vormen tot ruimtelijke hotspots voor de circulaire economie. De ontwikkeling betreft alle sectoren. Het is geen nieuwe sector maar een omslag binnen de bestaande (speerpunt) sectoren als agrofood/biobased, maintenance en logistiek.

Voor het midden- en kleinbedrijf moet er voldoende groeiperspectief zijn. Uitbreiding van het aanbod vraagt om zorgvuldige keuzes over wat de meest toekomstbestendige plekken zijn. Gemeenten stemmen dit onderling af waarbij eerst goed wordt gekeken naar en is ingezet op mogelijkheden om bestaande bedrijventerreinen beter te benutten.

Denkrichting

Leidraad voor het gesprek met partners

In de inleiding gaven we al aan dat we, aan de hand van de onderzoeken en de adviezen, het gesprek met inwoners, ondernemers, maatschappelijke organisaties en belangengroepen willen voortzetten. De onderzoeken en adviezen leverden veel informatie op.
De onderlinge samenhang ontbreekt nog om de juiste antwoorden te geven op de vragen waar we gaan bouwen en hoe we deze locaties ontsluiten. We zijn op zoek naar antwoorden waarmee de gehele gemeenschap nu en in de toekomst het beste gebaat is. Om die reden hebben we een denkrichting als leidraad voor het gesprek bepaald. We willen weten of deze denkinrichting voldoende draagvlak heeft voor verwerking in de omgevingsvisie. Met inachtneming van de uitkomsten van het gesprek bepaalt uiteindelijk de gemeenteraad welke koers in de omgevingsvisie wordt opgenomen. De omgevingsvisie is geen statisch document en aanpassing aan de hand van maatschappelijke ontwikkelingen of gewijzigde inzichten is altijd mogelijk.

Algemeen

Etten-Leur wil rol in regionaal stedelijk netwerk behouden en versterken

Rijk en provincie sturen aan op onderlinge afstemming tussen 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). 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 op zich nemen. Want Etten-Leur heeft veel te bieden. Bewoners, bezoekers en bedrijven waarderen het gevarieerde aanbod. Willen we deze positie behouden dan moeten we zorgen voor kwaliteit en een goed aanbod. Een extra taak biedt perspectief voor het in standhouden van voorzieningen maar ook kansen voor het structureel aanpakken van knelpunten binnen bijvoorbeeld het wegennet.
De provincie roept gemeenten op om samen aan regionale mobiliteitsplannen te werken. Binnen de regio Breda zijn er onder andere knelpunten ter hoogte van Breda-Noord. De oorzaak is breder dan alleen het verkeer vanuit Breda. Ook hier is een regionale aanpak 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 moet de doorstroming in orde zijn. 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.

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 van 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 CO_2 uitstoot). We zullen tegelijk moeten inzetten op duurzame mobiliteit. Duurzame mobiliteit vraagt om gedragsverandering, maar ook om koppeling van ruimtelijke plannen aan de mobiliteitsopgave. De volgende aspecten zijn daarbij van belang:

- doorstroming verbeteren (verkorten van de reisduur);
- verplaatsingen voorkomen (het nieuwe werken) of verkorten (nieuwe verbindingen);
- veranderen van vervoerskeuze (van auto naar fiets of openbaar vervoer);
- het schoner maken van vervoersmiddelen (elektrisch rijden);
- meer prioriteit toekennen aan fietsers en voetgangers ten opzichte van het autoverkeer;
- verbeteren kwaliteit fietsnetwerk;
- ontmoedigen korte verplaatsingen met auto.

De ruimtelijke structuur van het stedelijk gebied van Etten-Leur kent veel kenmerken om hieraan te voldoen. Het beleid zal eerder gericht zijn op het faciliteren van schonere voertuigen, het verleiden tot fietsen of het gebruik van het openbaar vervoer. Er zal meer ruimte gemaakt moeten worden voor langzaam verkeer zoals meer fietspaden, goed ingerichte looproutes en verblijfsgebieden. Slimme vervoersconcepten maken het aantrekkelijk om de auto te laten staan. De aanleg van (openbaar)vervoersknooppunten is daarbij een voorwaarde.

Uitgangspunten 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.

Oostelijke rondweg opnemen in de omgevingsvisie en inbrengen in regionaal overleg

Toetsen we de varianten voor de aanleg van een nieuwe weg aan deze uitgangspunten, dan scoort de oostelijke rondweg het beste. De aanleg van deze weg in combinatie met de aanleg van een tunnel is een 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 is een stedelijke ontwikkeling in het gebied Lage Vaartkant gewenst.
De voorbereiding van een plan voor een tunnel in combinatie met de oplossing van de waterproblematiek in dit gebied vergt echter vele jaren. Daarnaast is de haalbaarheid mede afhankelijk van de bijdrage van andere overheden en instanties in bijvoorbeeld de kosten voor aanleg van de tunnel.
Vanwege de wezenlijke bijdrage aan een verkeerskundig, ruimtelijk en milieutechnisch knelpunt is het gewenst om de aanleg van de oostelijke rondweg in combinatie met stedelijke ontwikkeling in de omgevingsvisie op te nemen en in te brengen in een regionaal mobiliteitsplan. We zetten daarmee de tunnel en rondweg op de regionale agenda. Dit is een eerste stap in een langdurig proces tot uiteindelijke realisatie.

Noordelijke rondweg niet opnemen in de omgevingsvisie

Toetsen we de noordelijke rondweg aan de uitgangspunten dan is er gerede twijfel over het effectieve nut van deze weg. De weg trekt wel verkeer van andere wegen, maar niet in die mate dat daarmee zowel in verkeerskundig opzicht als milieutechnisch opzicht een knelpunt wordt opgelost. In elk geval is een weg in deze omvang niet nodig voor de ontsluiting van een eventueel woongebied Hoge Haansberg.
Zelfs als route tussen de kernen Hoeven en Zevenbergen is de rondweg niet functioneel. De hoeveelheid verkeer tussen beide kernen is beperkt. Het meeste verkeer heeft een bestemming in het stedelijk gebied van Etten-Leur. Dat stedelijk gebied ligt op afstand van de noordelijke rondweg.
Tussen stedelijk gebied en weg ontstaan onrendabele restgebieden die ook de voor agrarisch gebruik niet meer aantrekkelijk zijn. Een invulling van de restgebieden met woningbouw past niet in de woningbouwopgave.
De aanleg van de noordelijke rondweg veroorzaakt eerder onzorgvuldig ruimtegebruik dan dat de weg bijdraagt aan een oplossing. Rekening houdend met de impact op het buitengebied en de kosten is er geen reden om de ontwikkeling op te nemen in de omgevingsvisie of in te brengen in een regionaal overleg.

Verlengen van de Aletta Jacobslaan als optie in de omgevingsvisie opnemen

Een eventueel woongebied Hoge Haansberg met 600 woningen rechtvaardigt de aanleg van een eigen ontsluiting. De weg is eveneens nodig voor een goede stedenbouwkundige structuur. Uitgaande van het beleid dat autoverkeer zoveel mogelijk gebruik maakt van het stedelijk hoofdwegennet ligt een ontsluiting op de Hoevenseweg ter hoogte van de Kattestraat voor de hand (beide wegen maken onderdeel van het hoofdwegennet).

Volgens Goudappel Coffeng is het gelet op de prognose objectief gezien mogelijk om de 600 woningen van Hoge Haansberg enkel te ontsluiten via de Hoevenseweg/Kattestraat. Kanttekening hierbij is dat de wegvakken waar nu knelpunten worden ervaren door bewoners, zoals Concordialaan, Statenlaan/Aletta Jacobslaan en Spoorlaan nog drukker worden. Dit is van invloed op het woon- en leefklimaat langs deze wegen. Daarnaast zijn er maatregelen nodig om binnen deze wegvakken de doorstroming op kruispunten en de oversteekbaarheid te verbeteren.



Om de wegvakken iets te ontlasten kan met verkeerskundige maatregelen het verkeer meer richting centrum worden geleid. De route Kattestraat-Heistraat-Roosendaalseweg neemt dan in belang toe. Op basis van de resultaten van het ketenonderzoek is de verwachting dat het effect op andere wegen beperkt is. Veel verkeer op de Hoevenseweg heeft namelijk niet de bestemming centrum.

In verkeerskundig opzicht kan dan ook beter worden gekozen voor een robuuste en effectievere oplossing, zijnde de koppeling van de hoofdontsluiting van het woongebied Hoge Haansberg met de Aletta Jacobslaan. In milieutechnisch opzicht levert dat voor bewoners van woningen langs Statenlaan, Concordialaan en Hoevenseweg (ten oosten van de Kattestraat) een forse verbetering van het woon- en leefklimaat op. Daartegenover staat een beperkte verslechtering voor de woningen langs de Kattestraat, Aletta Jacobslaan en grotere verslechtering voor de bewoners langs het nieuw aan te leggen weggedeelte in de bestaande wijk. Met een goede landschappelijke inpassing en duurzame geluidwerende voorzieningen langs dit weggedeelte kan deze verslechtering deels worden weggenomen.

Twee factoren zijn dus belangrijk voor de ontsluiting van het woongebied Hoge Haansberg namelijk de omvang van het woongebied en de hoeveelheid verkeer op omringende wegen. Een kleiner woongebied leidt tot minder verkeersbewegingen maar ook in dat geval blijven op grond van de huidige analyse eerdergenoemde gevolgen bij het enkel ontsluiten van het woongebied via de Hoevenseweg (zij het in mindere mate) van kracht. Een nadere studie naar de ruimtelijke inpassing en ontsluiting van een zo'n kleiner woongebied in relatie tot zorgvuldige ruimtegebruik en kwaliteit voor de leefomgeving is dan nodig.
Een stabilisatie of eventueel afname van het autogebruik kan eveneens tot een ander inzicht leiden. Blijvend minder woon-werkverkeer en een effectief beleid gericht op duurzame mobiliteit kunnen daartoe aanleiding geven. Dit vraagt om het actief volgen van de ontwikkelingen in het verkeer en waar nodig een nieuwe analyse van de gevolgen. Het is echte nog te vroeg om hierop vooruit te lopen.

We willen daarom het koppelen van de hoofdontsluiting van het woongebied Hoge Haansberg aan de Aletta Jacobslaan als optie in de omgevingsvisie opnemen maar het besluit over koppeling laten afhangen van nadere besluitvorming over de omvang van het woongebied Hoge Haansberg en inzicht in actuele gegevens over de hoeveelheid verkeer.

Wonen

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 covid-19 uitbraak 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 overloopfunctie voor Breda vervullen. Een functie die Etten-Leur nu al heeft. Dat blijkt uit het percentage toewijzingen van sociale huurwoningen door de woningcorporatie aan de personen buiten de gemeente. Uit de cijfers van woningverkopen blijkt eveneens een regionale rol op de woningmarkt. Beide ontwikkelingen rechtvaardigen meer planningsruimte voor de bouw van nieuwe woningen. We willen hierover in gesprek met de regio. Een koppeling aan het regionaal mobiliteitsplan ligt voor de hand.

Continuïteit in woningbouw vraagt keuzes voor middellange en langere termijn

De komende jaren bouwen we vooral binnenstedelijk. Slechts een deel van de vraag is daarmee voorzien. Uit het Woningmarktonderzoek 2019 blijkt dat er een actuele en toekomstige vraag naar grondgebonden woningen (vooral koop) en appartementen (zowel koop als huur) is.
Etten-Leur zal de komende jaren gemiddeld 200 woningen moeten bouwen om in de vraag te voorzien. Tot 2024 kunnen we met de in ontwikkeling zijnde en overige binnenstedelijke locaties vooruit.
De continuïteit in de woningbouw vraagt om nu al richting te geven voor de periode nadien. De omgevingsvisie is bij uitstek het document voor de middellange en langere termijn de richting te bepalen. Gelet op de vraag ontkomen we er niet aan om locaties buiten bestaand stedelijk gebied aan te wijzen die voor woningbouw in aanmerking komen. Daarnaast blijft er ruimte om nieuwe plekken binnen bestaand stedelijk gebied op te pakken.
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 3 à 4 jaar voorbereidingstijd. Naarmate het plan complexer is, is er meer tijd nodig. Nu richting geven maakt het mogelijk om alert de gewenste planningsruimte voor de bouw van woningen aan te pakken.

Uitgangspunten voor keuze bouwlocaties

De resultaten van de onderzoeken bevatten bouwstenen om tot een keuze te komen. We willen deze keuze in een bredere context bepalen rekening houdend met de woningbouwopgave tot 2035 en eventuele extra taakstelling vanuit de regio.
We hanteren daarbij de volgende uitgangspunten:

- zorgvuldig ruimtegebruik;
- meerwaarde-creatie (verknopen en verweven van opgaven);
- versterken van ruimtelijke kwaliteit.

Combinatie van drie locaties past niet bij zuinig ruimtegebruik

De aanleg van een woonwijk buiten stedelijk gebied gaat ten koste van landbouwgrond en/of natuur. Uitgaande van zorgvuldig ruimtegebruik past daarbij niet een versnippering van de woningbouwopgave over meerdere locaties. De concentratie op één locatie heeft de voorkeur en is wel zo duurzaam. Het vergroot de kans om meerwaarde te creëren en de woningbouwopgave te combineren met andere ruimtelijke opgaven en zo de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren. Om die reden heeft de locatie Groene Wig niet de voorkeur. Op de visie van deze locatie komen we later terug.

Locatie Lage Vaartkant–Lage Bremberg als woongebied voor de lange termijn in de omgevingsvisie opnemen

Eerder kwamen we tot de conclusie dat de aanleg van een oostelijke rondweg een wezenlijke bijdrage levert aan de oplossing van een verkeerskundig, ruimtelijk en milieutechnisch knelpunt. De combinatie met een stedelijke ontwikkeling leidt tot meerwaarde. We kunnen dit alleen op een (financieel) verantwoorde manier bereiken door het totale gebied tussen de Lage Vaartkant en de Lage Bremberg erbij te betrekken. In dit gebied vormen waterhuishouding en hoogteligging uitdagingen maar bieden tegelijk kansen om natuur in de stad te brengen en een aantrekkelijk woonmilieu te realiseren. De locatie biedt qua ligging en ontsluiting potentie om binnen de regio een rol te vervullen.
Echter vanwege de complexe problematiek en de noodzaak om in overleg met meerdere instanties aan een plan te werken, voorzien we de ontwikkeling pas op de lange termijn. Aanwijzing van het gebied tussen Lage Vaartkant en Lage Bremberg als toekomstig woongebied in de omgevingsvisie is een eerste stap om het overleg met andere instanties te kunnen starten.

Vooruitlopend is een eventuele gefaseerde ontwikkeling van de westrand niet uitgesloten (bijvoorbeeld de aanleg van een openbaar vervoershub en eventuele verplaatsing van het tuincentrum naar een locatie nabij Trivium).

Locatie Hoge Haansberg als woongebied voor de middellange termijn in de omgevingsvisie opnemen



Tot en met 2024 kunnen we vooruit met de lopende, vastgestelde en in voorbereiding zijnde plannen. Deze plannen voegen kwaliteit toe aan de bestaande woningvoorraad en voorzien deels in de vraag. 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.

Willen we in deze woonopgaven mede kunnen voorzien dan ontkomen we niet aan aanwijzing van het gebied Hoge Haansberg als woongebied. De ligging van het gebied op beloopbare afstand van het winkelhart en het openbaar vervoersknooppunt station Etten-Leur versterkt de ruimtelijke kwaliteit.

Vanuit de groenblauwe thema's als landschap, natuur en water zijn er geen beperkingen. Binnen de grijze thema's vraagt vooral het verkeersvraagstuk en daarmee samenhangende invloed op het woon- en leefklimaat van bestaande woningen aandacht. In het onderdeel mobiliteit zijn we daar al op ingegaan.

De woningbouw in het gebied Hoge Haansberg geschiedt fasegewijs, aan te vangen aan de zijde van de Hoevenseweg. De uiteindelijke omvang van het gebied is afhankelijk van de hoeveelheid te bouwen woningen in relatie tot de ontwikkelkansen in het gebied Lage Vaartkant-Lage Bremberg. Een bijkomende factor is de ligging van een deel van het gebied binnen een straal van 2 km van een geitenhouderij. Binnen deze afstand gelden er uit oogpunt van volksgezondheid voorlopig beperkingen voor woningbouw. Een definitief standpunt over de in acht te nemen afstand is nog niet bepaald. Naar verwachting bepaalt de Gezondheidsraad in 2022 een standpunt. Gelet op de algemene milieubeginselen zal men in eerste instantie aansturen op maatregelen aan de bron.

Groene Wig als stedelijk uitloopgebied in de omgevingsvisie opnemen

Uit oogpunt van zorgvuldig ruimtegebruik kiezen we niet voor de locatie Groene Wig. Toch is een beperkte stedelijke ontwikkeling niet uitgesloten uitgaande van behoud van de groene buffer tussen de wijken Groot Sander en De Keen. Ter plekke dringt het landelijk gebied door in het stedelijk gebied en heeft meerwaarde voor de leefomgeving. Deze kwaliteit willen we behouden en versterken. Het gebied leent zich voor natuurontwikkeling, extensieve recreatie en opname in het wandelnetwerk richting de natuurgebieden aan de noordzijde van het gemeentelijk grondgebied. De opbrengsten uit een beperkte stedelijke ontwikkeling kunnen we deels voor de aanlegkosten inzetten. Met inachtneming van de cultuurhistorische en landschappelijke waarden kijken we bij de stedelijke ontwikkeling vooral naar de westrand van het gebied en de zone in de hoek Slagveld-Meeuwisdijk. We denken daarbij onder andere aan bijzondere woonvormen zoals eco-woningen en thiny houses.

Werken

Benutten van 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.
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.
In vergelijking tot andere bedrijventerrein is het perspectief voor herstructurering van Vosdonk goed. De aanleg van nieuw bedrijventerrein kan juist het proces tot herstructurering bemoeilijken.

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 er 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.

Aanwijzen zoekgebieden retentie

In de inpassingsvoorstellen voor Middendonk-Oost en Bankenstraat-West is ruimte gereserveerd om wateropgaven te realiseren. De opgaven houden verband met de oplossing van de waterproblematiek op het bestaande bedrijventerrein en de capaciteit van de Laakse Vaart.
Om die reden willen we delen van de gebieden aanwijzen als zoekgebied voor waterretentie. We openen daarmee de weg voor toekomstige oplossingen waarbij het waterschap het voortouw heeft. Een combinatie van retentie met de aanleg van zonnevelden sluiten we niet uit.