

Visie op West-Brabant

Nadruk op kernkwaliteiten



**D66 Statenfractie
Fracties en afdelingen D66 West-Brabant
December 2007**

Visie op West–Brabant

Nadruk op kernkwaliteiten

INLEIDING	3
1. AANLEIDING	3
2. PROFIEL WEST-BRABANT	4
3. KERNKWALITEITEN WEST-BRABANT	5
4. LEESWIJZER	6

DEEL I: Visie

1. Inleiding	8
2. Doel van een ruimtelijke visie	8
3. Betrokkenheid	9
4. Uitgangspunten	9
5. VISIE	9

DEEL II: Onderbouwing en achtergronden

1. Ontwikkelingen en trends	16
A. DEMOGRAFISCHE ONTWIKKELINGEN	16
B. FUNCTIONELE ONTWIKKELINGEN EN TRENDS	16
C. TOT SLOT	23
2. Relevante beleidsnota's en ontwikkelingen	24

INLEIDING

1. Aanleiding

De regio West-Brabant heeft een unieke ligging in de Delta tussen de metropolen Rotterdam en Antwerpen. De ligging van de regio biedt kansen maar er is ook sprake van bedreigingen. Het is aan de regio om aan het benutten van de kansen en het voorkomen en/of afwenden van dreigingen sturing en leiding te geven, alsook externe ontwikkelingen maximaal te beïnvloeden op de onderscheiden bestuurlijke niveaus. Het betreft niet alleen het lokale niveau, maar evenzeer en soms zelfs met name het provinciale, nationale en internationale bestuurlijke niveau (Den Bosch, Den Haag en Brussel).

In 2006 hebben de Colleges van B. en W. onder voortvarende leiding van de burgemeesters van 19 West-Brabantse gemeenten een ontwikkelingsprogramma uitgebracht. De uitvoering hier van is vastgelegd in een intentieverklaring tussen de provincie Noord Brabant en de deelnemende gemeenten. Eind januari 2007 is vervolgens een convenant ondertekend met als belangrijkste doel het vormgeven van samenwerking tussen en vanuit deze Colleges van Burgemeester en Wethouders.

Een uit bestuurders bestaande regiegroep (BRG) coördineert het geheel en levert de inhoudelijke aanzet. Op basis van een eerste inventarisatie door de BRG is in het begin ingezet op het voorbereiden van een Strategische Agenda. De onderscheiden Colleges zijn uitgenodigd om een eerste aanzet te beoordelen en zo nodig aan te vullen. Ook de Colleges van GS van Brabant en Zeeland en de bestaande portefeuillehouders-overleggen in de regio hebben een dergelijk verzoek ontvangen. Volgens de geschriften van de BRG zullen de gemeenteraden worden betrokken bij de bepaling van de Strategische Agenda.

In de praktijk blijkt de inbreng van de gemeenteraden van de verschillende gemeenten, en daarbinnen van de afzonderlijke fracties, zeer beperkt. In een klankbordgroep hebben 2 raadsleden per gemeente zitting. Welke bevoegdheden en verantwoordelijkheden zij hebben is niet duidelijk. Wel duidelijk is dat zij niet als zodanig door de gemeenteraad zijn aangewezen en dat zij geen enkel mandaat hebben gekregen.

In een gezamenlijke bijeenkomst van D66-afdelingen uit West-Brabant, op 1 februari 2007, is in ieder geval geconstateerd dat bij de democratische legitimatie van het burgemeesterplatform en haar producten zeer kritische kanttekeningen geplaatst kunnen worden. In een gezamenlijke verklaring is daarom een gezamenlijk standpunt van de West-Brabantse afdelingen over de rol van de betreffende gemeenteraden uitgebracht .

Bovenstaande ontwikkelingen hebben er toe geleid, dat binnen de afdelingen en fracties van D66 in West-Brabant de behoefte is ontstaan een eigen visie op te stellen voor het gebied. Uitdrukkelijk niet alleen in reactie op de resultaten van het burgemeestersplatform maar ook om een gezamenlijk kader te hebben om te kunnen reageren op hetgeen op ons afkomt vanuit onder meer de provincie Noord Brabant, Rotterdam en Antwerpen. Zo zou uit de notitie Gateway to Europe van het college van de gemeente Rotterdam kunnen worden afgeleid, dat West-Brabant het afvoerputje van

Rotterdam dreigt te worden (ontwikkeling van, niet hoogwaardige, bedrijvigheid naar de zuidkant van de stad). Een gezamenlijke visie kan voor de afzonderlijke D66-fracties, zowel lokaal als provinciaal, bovendien tot voordeel hebben, dat er tijd kan worden bespaard omdat vanuit een gezamenlijk kader wordt gewerkt. Samen staan we sterker dan ieder voor zich.

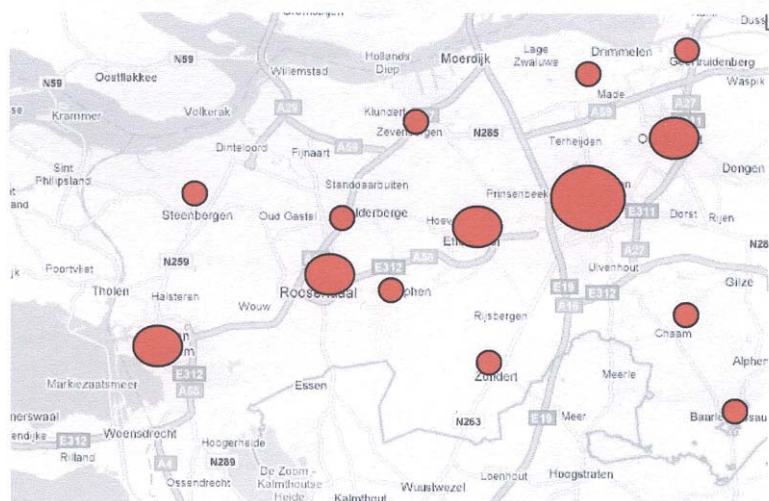
D66 wil met deze visie een positief-kritisch geluid laten horen in reactie op de acties van de 19 Colleges van B. en W., zoals zij zich hebben verenigd in “De West-Brabantse Vergadering”.

Voorliggende notitie geeft de Visie van de in Westbrabantse afdelingen van D66 weer. De in deze visie gemaakte keuzes zullen leidraad zijn bij het handelen en doen van de verschillende afdelingen en fracties. Nadrukkelijk moet worden vermeld dat er geen sprake is van een blauwdruk voor West-Brabant, maar een visie op de gewenste (ruimtelijke) ontwikkelingen van het gebied.

2. Profiel West-Brabant

a. Omschrijving gebied

Gebiedsbepaling



In deze visie op West-Brabant gaat het om het gebied tussen het Hollands Diep– De Moerdijkse Brug aan de noordzijde en de Belgische grens aan de zuidzijde. De westelijke grens van het gebied wordt gevormd door de grens met de provincie Zeeland met als fysieke grens het Schelde-Rijnkanaal bij Steenberg en Halsteren en het Zoom- en Bergsche Meer bij Bergen op Zoom. De oostgrens wordt gevormd door de oostelijke stadsgrenzen van Breda, Oosterhout en Raamsdonksveer. Oftewel, het gebied tussen de twee grote stedelijke en economische polen Rotterdam en Antwerpen. Deze ligging geeft de inwoners van het gebied ook wel eens het gevoel niet bij Brabant te horen ‘de provincie houdt op bij Breda’. Het verschil in karakter met de rest van Brabant lijkt te worden versterkt doordat het hier om klei- i.p.v. zandgronden gaat. Dat leidt tot een sterk ander type landbouw, m.n. akkerbouw i.p.v., intensieve, veeteelt en een andere landschapsstructuur.

Hierdoor is van oudsher de sociale, economische en ruimtelijke ontwikkeling van West-Brabant anders dan de rest van Noord Brabant geweest.

b. Ruimtelijke karakteristiek

De noord-zuid oriëntatie van West-Brabant vindt ook zijn weerslag in de belangrijkste infrastructurele lijnen: de A17 en de recent verbrede A16 voor het autoverkeer, de spoorlijn tussen Rotterdam via Roosendaal naar Antwerpen en het bestaande buisleidingensysteem tussen deze steden. Wat betreft waterwegen zijn het Schelde-Rijnkanaal, Volkerak/Hollands Diep en de Dordtse Kil de belangrijkste verbindingen.

In beperkte mate hebben de Mak/Dinter (met de aansluiting op Oosterhout) en het Mark-Vlietkanaal een transportfunctie.

In de toekomst wordt deze oriëntatie nog versterkt door de ingebruikname van de HSL en de doortrekking van de A4-zuid. De oost-westverbindingen van betekenis zijn de A58 van Breda naar het westen, de A28 en de spoorlijn vanaf de haven van Vlissingen via Bergen op Zoom - Breda met de rest van Brabant.

Het landschap is afwisselend. Het noordelijk deel kent een meer open, polderachtig karakter daar waar het zuidelijk deel bosrijk is. Verstrooid in dit landschap liggen in een mozaïekachtige vorm vele kleine woonkernen, vaak met een eigen bedrijventerrein(tje). In West-Brabant wonen per 2006 iets meer dan 600.000 mensen. De grotere dorpen en steden blijven beperkt van omvang en liggen vrijwel allen langs de A58. Breda is als 9e gemeente van het land de grootste gemeente van de regio met zo'n 170.000 inwoners. Deze gemeente ligt decentraal aan de oostzijde en vormt het knooppunt tussen de noord-zuid en oost-west verbindingen.

Roosendaal (77.000), Bergen op Zoom (66.000) Etten-Leur en Oosterhout hebben naast een belangrijke functie voor de directe omgeving op onderdelen een regionale functie. Deze gemeenten vormen gezamenlijk de as van West-Brabant.

Naast de aan de kernen gekoppelde bedrijventerreinen kent het gebied een aantal grotere regionale bedrijventerreinen

Het bedrijventerrein Moerdijk, dat de entree van West-Brabant vormt vanuit het noorden is van nationale betekenis en vooral bestemd voor zware procesindustrie.

3. Kernkwaliteiten West-Brabant



De visie op West-Brabant zal naast herkenbaar voor D66, ook herkenbaar dienen te zijn voor een groter publiek. Dat betekent dat we onze uitgangspunten moeten formuleren op basis van wat ook anderen als “herkenbaar” ervaren. Voorgesteld wordt om uit te gaan van zogenoemde kernkwaliteiten.

Net als de mens bezit elke stad, elke regio kernkwaliteiten. Deze kernkwaliteiten zetten in het oog springende eigenschappen van het gebied in de schijnwerpers. Kernkwaliteiten zijn de specifieke sterke punten waaraan we bij een gebied direct denken. Dit zijn de kwaliteiten van het gebied, die voor

(vrijwel) iedereen herkenbaar zijn. Het benoemen van deze kernkwaliteiten wil niet zeggen dat ingrepen hierin onbespreekbaar zouden moeten zijn, maar dat we een goede afweging moeten maken tot hoever we hierbij willen of kunnen gaan.

Het teveel aan een kernkwaliteit levert een bedreiging op. Als voorbeeld moge het volgende dienen: een open landschap kan een kernkwaliteit zijn, maar een teveel kan leiden tot een saaie, troosteloze en onherbergzame “vlakte. De oplossing voor een dergelijke “vlakte” kan zijn bebouwing, maar dit heeft weer als valkuil een opeenhoping van een groot aantal functies op een te klein gebied, waardoor de leefbaarheid onder druk komt te staan.. Kortom in het benoemen van de kernkwaliteiten moeten we ons rekenschap geven van de mogelijke kansen, maar ook de daaruit voortvloeiende valkuilen.

D66 ziet binnen West-Brabant de volgende kernkwaliteiten:

- a. De belangrijke natuur- en landschappelijke waarden die aansluiten bij vergelijkbare gebieden in België en Zeeland: het open polderlandschap in het noordelijk gedeelte, de bosrijke gebieden aan de zuidzijde en de overgang Brabant-Zeeland als markante landschappelijke grens.
- b. Een goed woon- en leefklimaat, zowel in de dorpen als de steden. Verschillen in karakter tussen steden/kernen kenmerken de diversiteit binnen West-Brabant. De kwaliteit van de bebouwde omgeving verschilt van cultuurhistorische kernen, zoals Drimmelen en Geertruidenberg, tot stedelijke woon- en leefomgeving in de grotere steden als Breda, Roosendaal en Bergen op Zoom.
'Goed' in dorpen wordt nader omschreven als: rust, ruimte, groen en parkeer-mogelijkheden.
- c. Een compleet aanbod van culturele, zorg en onderwijsvoorzieningen, als ook detailhandelsvoorzieningen. Dit betekent een goede spreiding en een aanbod dat aansluit bij de behoeften.
- d. De ligging van West-Brabant tussen de grote industriële complexen, met een groot areaal aan arbeidsplaatsen in een grote diversiteit van sectoren zowel in het gebied zelf als voor plaatsen op bereikbare afstand.
- e. Belangrijke historische en toeristisch-recreatieve elementen in steden en gebieden

4. Leeswijzer

In deel I zal de visie van D66 op de ruimtelijke ontwikkeling van West-Brabant worden geschetst. In deel II worden de achtergrond gegevens beschreven, zoals de relevante (beleids-)nota's, ontwikkelingen en trends. Ook worden de nu bekende, nieuwe initiatieven benoemd. Al deze gegevens, alsmede de door D66 beschreven en ingenomen standpunten, zowel lokaal, regionaal als landelijk vormen de basis voor de in deel I beschreven visie.

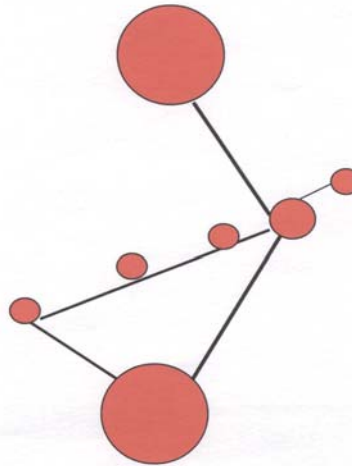
DEEL I

Visie

1. Inleiding

Dit hoofdstuk beschrijft de door D66 wenselijk geachte ruimtelijke structuur van West-Brabant op middellange termijn. De visie is een middel om grip te krijgen op de (toekomstige) ruimtelijke ontwikkeling. Lopende programma's en projecten, maar zeker ook wenselijk beleid worden daartoe met elkaar en met de mogelijke ontwikkeling in verband gebracht. Mede gebaseerd op de positie van West-Brabant in nationaal, randstedelijk en Brabants verband vloeien hier de hoofdlijnen uit voor het ruimtelijk

Positie tussen Rotterdam en Antwerpen



beleid. Uitwerkingen daarvan voor gemeentelijk niveau zijn vervolgens noodzakelijk voor nadere concretisering van deze hoofdlijnen. De lopende (gemeentelijke) programma's bepalen voor een groot deel wat er de komende tijd ruimtelijk in West-Brabant zal veranderen. Het gaat om programma's voor wonen, werken, voorzieningen, groen en infrastructuur. In deze programma's is evenwel ruimte om op de middellange termijn de ontwikkelingen in de gewenste richting te stuwen.

2. Doel van een ruimtelijke visie

Voor D66 staat de mens centraal. West-Brabant is een “thuis” voor haar inwoners. De vele, mogelijke ontwikkelingen die op het gebied afkomen kunnen een aantasting van dit karakter van West-Brabant betekenen. Ontwikkelingen die veel van West-Brabant vergen zeker in een situatie waarin de ruimte niet meer oneindig is en de vragen die worden gesteld een steeds sterker beroep doen op de schaarser wordende ruimte. Om dit proces in goede banen te leiden is het noodzakelijk een toekomstbeeld voor de regio te hebben. Geen blauwdruk voor de toekomstige ruimtelijke invulling, maar een ruimtelijke visie die mogelijkheden biedt om in een logische samenhang op specifieke vragen en problemen een antwoord te geven.

3. Betrokkenheid

De voorliggende visie is een beeld zoals dat door D66 wordt gezien voor West-Brabant. D66 is zich er van bewust dat de inrichting van de (beperkte) ruimte effecten heeft voor de vele gebruikers er van. De openbare ruimte in dorpen en steden is de woon- en leefomgeving van de bewoners, de infrastructuur is van belang voor zowel personen- als goederenvervoer, bedrijventerreinen bieden mogelijkheden voor werkgelegenheid etc.. Voor de feitelijke invulling is het van groot belang dat alle betrokkenen (bewoners, bedrijven, overheden etc.) in staat worden gesteld om gezamenlijk op te trekken c.q. hun inbreng kunnen leveren om een optimaal resultaat te behalen.

4. Uitgangspunten

De belangrijkste uitgangspunten voor het opstellen van de visie zijn de diverse D66-verkiezingsprogramma's, zowel die van de Provinciale Statenfractie als de afzonderlijke afdelingen. In deze programma's worden met name inhoudelijk de belangrijkste beleidslijnen verwoord. Het is nadrukkelijk niet de bedoeling de inhoud van dit beleid opnieuw te presenteren of tegen het licht te houden. De door de lokale en regionale D66-fracties uitgestippelde beleidslijnen zijn uitgangspunt. Uiteraard kunnen nieuwe inzichten leiden tot aanpassingen.

De rode draad die door deze visie loopt kent een aantal thema's. Deze thema's corresponderen met de thema's uit de genoemde verkiezingsprogramma's. Enkele van deze thema's die een ruimtelijke component hebben zijn:

- zorgvuldig ruimtegebruik
- vernieuwing, die gericht is op duurzaamheid
- het versterken van de bestaande (ruimtelijke) kwaliteiten
- extra aandacht voor natuur, milieu, mobiliteit en infrastructuur

Andere belangrijke uitgangspunten worden gevormd door vastgesteld beleid. Het zou niet getuigen van enige realiteitszin dergelijk beleid opnieuw ter discussie te stellen. Dat wil uiteraard niet zeggen dat D66 het altijd met de inhoud van het gekozen beleid eens is. Daar waar mogelijk zal binnen deze visie een kenmerkend D66 beleid als alternatief worden gepresenteerd. In deze visie is getracht de ruimtelijke vertaling van het beleid voor West-Brabant dusdanig vorm te geven dat zo min mogelijk schade aan dit gebied wordt aangericht. Op deze wijze kan een goed woon-, leef- en werkbaar gebied worden gegarandeerd.

5. VISIE

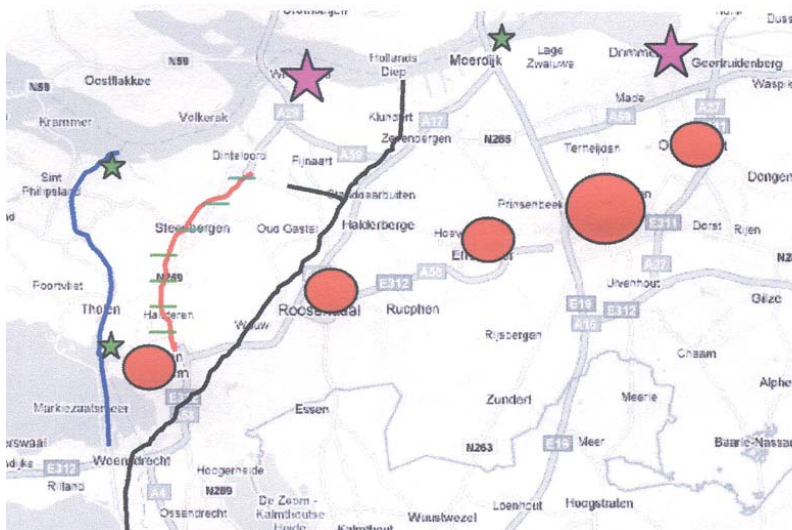
De visie van D66 op de ontwikkeling van West-Brabant is weergegeven op de kaart op pagina 14. Uitgangspunten zoals hiervoor genoemd zijn leidraad. Kort wordt hier ingegaan op de functionele aspecten.

Verkeer en vervoer

De belangrijke verkeerswegen in West-Brabant zijn zwaar belast. D66 staat achter de plannen voor de doortrekking van de A4, maar constateert ook dat de aanleg van deze weg op termijn slechts een beperkte oplossing biedt. Een belangrijke oorzaak is de

blijvende groei van het vrachtverkeer. D66 is geen voorstander van een verdere uitbreiding van de capaciteit noord – zuid, door bijvoorbeeld een verbreding van de A16. Evenals een verbinding tussen A59 en A58. D66 pleit voor een drastische wijziging van vervoerswijzen. Met name het vervoer over water lijkt hierbij een vergeten kans. Nadrukkelijk moet hier op worden ingezet. Zo ook dient het ondergronds transport, o.a. via de reeds bestaande leidingenstraat, te worden versterkt. Een koppeling van dit ondergrondse transport met (toekomstige) bedrijvigheid in de regio behoort tot de mogelijkheden. Gedacht wordt hierbij aan de aansluiting op deze leidingenstraat van de toekomstige kastuinbouw bij Dinteloord (vergelijk Aalsmeer). Het bovenlokale en recreatieve fietsverkeer verdient een verdere opwaardering, door onder andere de aanleg van fietspaden langs de waterwegen/rivieren.

Nieuwe en te verbeteren infrastructuur



	Grotere gemeenten
	Waterwegen en -berging
	te realiseren auto-infra in groene setting
	Buisleidingenstraat
	Windmolenpark
	Toerisme en recreatie

Economie



Naar de mening van D66 zal ruimte voor nieuwe en te verplaatsen bedrijven met name moeten worden gevonden in de herstructurering van reeds bestaande, deel verouderde bedrijventerreinen. Aantasting van groen en natuurgebieden wijst D66 af. Dit geldt ook voor geheel nieuwe ontwikkelingen als Maintenance Valley. De ontwikkeling van dit concept dient te worden gezien binnen de gehele ruimtelijke structuur van West-

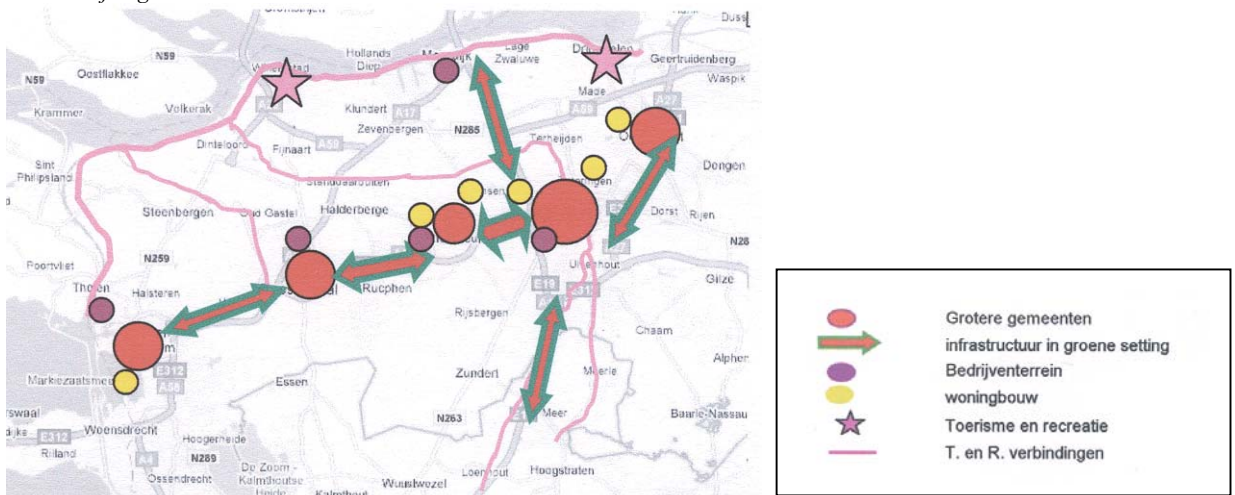
Brabant. In eerste instantie zal dienen te worden gekeken naar het gebruik c.q. reconstructie bestaande bedrijventerreinen, in de bredere omgeving. Een goede functionele relatie is naar de mening van D66 belangrijker dan een directe fysieke samenhang. Ook het onderwijs in de regio dient een belangrijke rol hierbij te spelen. Maintenance Valley wordt door D66 gezien als een netwerksamenwerking in heel Brabant, gericht op maintenance, hoogwaardig technisch werk en onderwijs. Het begrip wordt door D66 niet beperkt tot de ruimtelijke ontwikkeling op en rond een militair vliegveld in Woensdrecht.

De ruimtelijke ontwikkelingen in het buitengebied dienen aan te sluiten bij de kwaliteiten van West-Brabant. Dit betekent dat functiewijziging niet mag leiden tot ontwikkeling van gebiedsvreemde activiteiten. D66 is bij functiewijziging van landbouwgrond sterk voorstander van inzet van natuurbeheer en ontwikkeling van nieuwe natuur.

Een goed evenwicht zal moeten worden gevonden tussen natuur en toerisme/recreatie. Duidelijk onderscheid is nodig tussen stilte gebieden, gebieden met extensieve en gebieden met intensieve recreatie. In de toeristisch recreatieve sector staat D66 een versterking voor van de recreatieve vaarroutes, inclusief de bestaande binnenwateren. De historische gebieden in West-Brabant, inclusief dorpskernen en stadscentra moeten worden gekoesterd.

D66 wijst grootschalige detailhandelsontwikkeling aan de randen van dorpen en steden af. Niet alleen vanwege de extra mobiliteit die een dergelijke ontwikkeling met zich mee zal brengen, maar ook ter bescherming van het economische draagvlak van binnensteden. Bij een te beperkt draagvlak is het kost wat kost handhaven van voorzieningen in de kleine kernen niet zinvol. Een alternatieve verzorgingsstructuur (rijdende winkels, boodschappendiensten e.d.) is hier meer op zijn plaats. De grotere steden in het gebied blijven de rol spelen in het aanbod van bovenlokale voorzieningen.

Verstedelijkingsbeeld



Wonen

De geplande woningbouw in de steden en kernen in West-Brabant lijken de toekomstige behoefte verre te overstijgen. D66 pleit voor een reële afstemming van de woningbouwprogrammering. Dit zal onvermijdelijk leiden tot het schrappen van diverse (grootschalige) ontwikkelingen. Ook ten aanzien van het wonen zal herstructurering een belangrijk item zijn. Hoewel niet voorkomend op de 40-wijken lijst van het Rijk is ook in West-Brabant specifieke inzet op stedelijke vernieuwing c.q. herstructurering op termijn noodzakelijk. D66 is geen voorstander van uitbreiding, anders dan de lokale behoefte, van woningbouw rond de kleine kernen. Het argument van het behoud van voorzieningen gaat niet op. Immers voor een voldoende draagvlak voor voorzieningen is een groot aantal woningen nodig.

Een voldoende aanbod van bereikbare woningen is uitgangspunt voor D66. Bij de nog noodzakelijke bouw van woningen zal vooral worden ingezet op het ontbrekende woningsegment (starters en ouderen) en het ontwikkelen van ontbrekende woonmilieus. In de directe nabijheid van ouderenwoningen is ruimte noodzakelijk voor (zorg)voorzieningen.



D66 dringt er bij de initiatiefnemers van nieuwbouw sterk op aan een hoogwaardige (beeld)kwaliteit te realiseren. Overheden spelen hierbij, door het vooraf goed aangeven van de gewenste kwaliteit, een belangrijke regierol.

Voorzieningen

Voorzieningen zijn vooral geconcentreerd in de kernen en steden. Gelet op het draagvlak en om versnippering te voorkomen zullen

woonzorgcomplexen en servicecentra vooral in de steden worden ontwikkeld. Bij de (her)ontwikkeling van voorzieningen zijn flexibiliteit en soms zelfs ruimte open houden gewenst om te kunnen inspelen op de toekomstige of veranderende behoefte. Clustering van functies (scholen, welzijnsvoorzieningen, zorg) en daarmee efficiënt ruimtegebruik is noodzakelijk.

Openbare Ruimte, groen en water

Een (kwalitatief) goede openbare ruimte is essentieel voor het woon- en leefklimaat van de inwoners van West-Brabant. Deze ruimte dient met in acht neming van de natuurlijke waarden goed toegankelijk en “bruikbaar” te zijn. Binnen kernen en steden speelt de openbare ruimte een belangrijke rol als ontmoetingsplek in de directe woonomgeving. Een heldere ruimtelijke-/groenstructuur versterkt de kwaliteit er van. Belangrijk is het open houden van de ruimtes tussen kernen en steden. D66 is daarom tegen het verder bebouwen, met name met bedrijfsgebouwen, van de open zones rond en langs belangrijke infrastructuur.

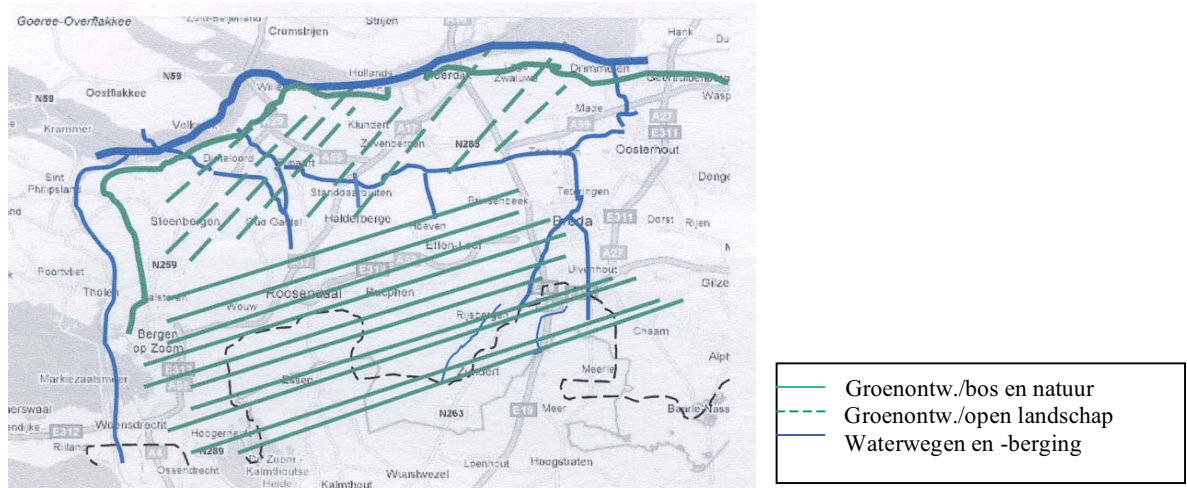
De structuur van het buitengebied dient zijn kleinschaligheid te behouden. Nieuwe functies worden zo veel als mogelijk geweerd en de prioriteit ligt bij landschapsbeheer en natuurontwikkeling.

Een kwaliteitsslag in het openbaar gebied is noodzaak.

Aandacht vraagt D66 voor een goed natuurbeheer en het herstel van natuur, bijvoorbeeld langs de bestaande waterwegen. Het verder aantasten van groen en natuur is voor D66 niet bespreekbaar, juist versterking en uitbreiding zijn noodzakelijk.

D66 pleit zowel in de bebouwde als onbebouwde gebieden in West-Brabant voor zuinig ruimtegebruik. Dit kan leiden tot dubbel grondgebruik, combinaties van functies en “hoogbouw”. Oplossingen die D66 preferereert boven opoffering van groene en open gebieden.

Groen en water



Milieu

Het milieu in West-Brabant verdient alle aandacht. Hoewel de milieuproblematiek zich niet aan (denkbeeldige) begrenzing stoort, draagt een concrete aanpak bij aan de oplossing van het bredere milieuvraagstuk. D66 is voorstander van een uitbreiding van het aantal windturbines en een extra inspanning in andere vormen van milieuvriendelijk energieopwekking. Overheden dienen zich in te spannen voor toename van het gebruik van warmtekrachtkoppeling en zonne-energie, zowel bij woningbouw als bedrijven. De overheid heeft hierin een belangrijke voorbeeldfunctie. De bouw van meer kolencentrales wijst D66 af, zolang er geen zekerheid is over de veilige opslag van CO₂.

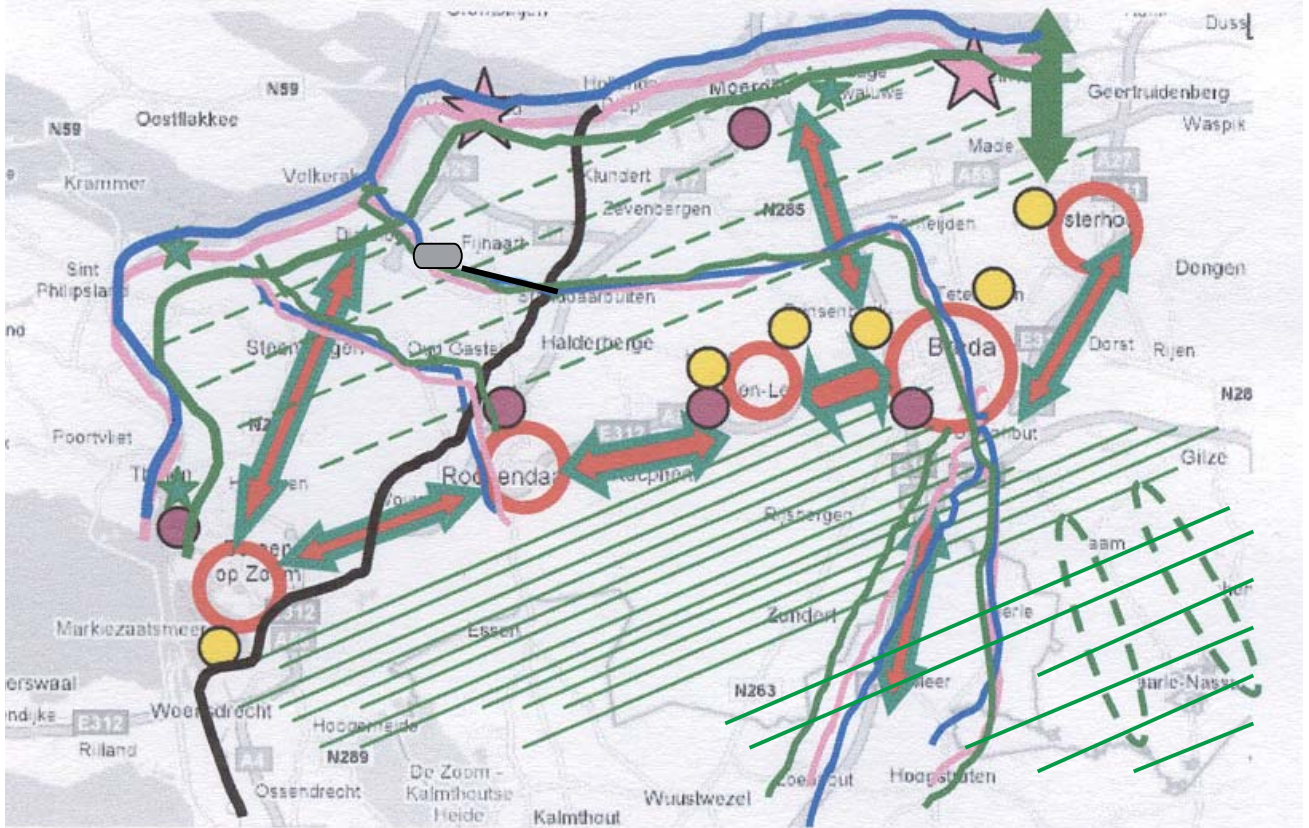
D66 is voorstander van een gezamenlijke, gerichte actie binnen West-Brabant om de problematiek van de luchtvervuiling aan te pakken. De West-Brabantse overheden trekken hierin gezamenlijk tegenover de verschillende overheden en Europa.
















Extra aandacht is nodig voor de grondwaterproblematiek. Verdroging is een belangrijke bedreiging voor natuur en

milieu. Onttrekking van het grondwater (bedrijven, beregening etc.) zal moeten worden herbezien. Zowel vanuit dit gezichtspunt als vanuit het oogpunt van veiligheid is D66 voorstander van extra waterberging, waar mogelijk gekoppeld aan bestaande waterwegen binnen West-Brabant.

Structuurvisie D66



	Grotere gemeenten		Buisleidingenstraat
	Bedrijventerrein		Groenontwikkeling/Bos- en natuurgebieden
	woningbouw		groenontwikkeling/Open landschap
	groene verbinding		Waterwegen
	infrastructuur in groene setting		Toerisme en recreatie
	te realiseren auto-infra in groene setting		Windmolenpark
	glastuinbouw		

DEEL II

Onderbouwing en achtergronden

1. Ontwikkelingen en trends

Niet alles wat ons in de toekomst staat te wachten is te voorspellen. Er doen zich vele maatschappelijke en economische ontwikkelingen en trends voor die hun invloed zullen hebben op de kernkwaliteiten en dus de toekomst van West-Brabant.

a. Demografische ontwikkelingen

Een belangrijk aspect bij het ontwikkelen van een toekomstvisie voor West-Brabant is de bevolkingsontwikkeling. Deze ontwikkeling heeft effecten op aard, locatie en aantal woningen en bedrijven.

In de nota “De Krimpende Stad”(Kenniscentrum Grote Steden, 2006) worden scenario’s geschetst voor de toekomstige bevolkingsontwikkeling. Reeds nu is in Groningen, Drenthe en Limburg een daling te zien van het aantal inwoners. Voor West-Brabant wordt tot 2025 nog een lichte stijging van het aantal inwoners verwacht (ca. 2%). Deze stijging ligt beduidend onder het te verwachten landelijk gemiddelde.

De genoemde groei van de bevolking van 2% betekent een toename van zo’n 12.000 inwoners. Volgens hetzelfde rapport zal echter de groei in Breda met ca 5% sterker zijn, dus ongeveer 8.000 inwoners. Dit laatste cijfer maakt duidelijk dat het grootste deel van West-Brabant slechts beperkt groeit of juist zal krimpen. West-Brabant zal met name in de kleinere woonkernen te maken gaan krijgen met een krimp van de bevolking. Voor de nog langere termijn moet daar nog sterker rekening mee worden gehouden blijkens het rapport van de provincie Noord-Brabant, -“ Brabant Mozaïekstad”. Hierin wordt tot 2046 een krimp voorzien van 10-20%. Deze krimp, gepaard gaande met een sterke vergrijzing, zal bijvoorbeeld een verschuiving laten zien in de vraag naar woningen. De vraag naar meer op de senioren (al dan niet met zorg) gerichte woningen zal toenemen.

De beperkte groei zo niet krimp van de bevolking gaat gepaard met een sterkere afname van de beroepsbevolking tot 2025 met 6%. Deze afname wordt vooral veroorzaakt door autonome ontwikkelingen in het gebied zelf, de vergrijzing enerzijds en de ontgroening anderzijds (resp. 65+: van 14,7 naar 22,1% en 0-14 jarigen van 17,5 naar 15,4). Overigens springt West-Brabant er met de krimp van de beroepsbevolking vergeleken bij andere gebieden nog gunstig uit als we dat vergelijken met bijv. de regio Eindhoven (9%) en Zuid Limburg 20%.

b. Functionele ontwikkelingen en trends

Verkeer

In de laatste decennia is het autogebruik en – bezit sterk toegenomen. Niet alleen ten gevolge van de groeiende economische activiteit, maar ook het woon-werk en recreatieverkeer nemen sterk toe. Niet alleen in de Randstad, maar ook daarbuiten. De toenemende filedruk, onbereikbaarheid van steden, en daarmee de roep om extra asfalt zijn niet meer voorbehouden aan de Randstad. Ook in West-Brabant is er langzaam maar zeker sprake van een “verkeersinfarct”.

De recente ontwikkelingen rond het “rekening rijden” zullen hun weerslag hebben, enerzijds wellicht het beoogde effect van een grotere spreiding van het verkeer over de dag, anderzijds het aantrekkelijker worden van het autobezit. Met name dit laatste kan gevolgen hebben voor het ruimtebeslag binnen steden. Daarnaast is grote aandacht voor een goede verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid (project duurzaam veilig verbreed tot hoofdwegen). De komst van de HSL en de Betuwelijn kunnen belangrijke gevolgen hebben voor het vervoer over het spoor. De aandacht voor en zorg over de effecten van de verkeersontwikkelingen op milieu/leefbaarheid lijken nog in de kinderschoenen te staan, maar zijn van steeds groter wordend belang. Vervoer over het water, maar ook het vervoer van stoffen door buisleidingen wordt sterk ondergewaardeerd. De bestaande waterwegen, met name de noord-zuid verbinding Schelde-Rijnkanaal, maar ook het buisleidingennet kennen een grote, voor een belangrijk deel nog onbenutte, capaciteit.

- aandachtspunten
toenemende mobiliteit, groei autobezit, uitdijend verkeerswegennetwerk, toenemende druk (vracht)autoverkeer, (sociale) veiligheid, aantasting woon- en leefklimaat, vergrijzing.

Economie

De ontwikkeling van de economie blijft moeilijk voorspelbaar. Na een economische “recessie” in het begin van deze eeuw, lijkt de economie weer in de lift te zitten. Nationaal wordt sterk ingezet op de ontwikkeling van de kenniseconomie/ -industrie en zakelijke dienstverlening. West-Brabant lijkt sterk te profiteren van de recente groei. Opvallend is dat gemeentebesturen deze groei vooral afmeten aan het aantal verkochte m2-bedrijventerrein. Door het toenemend ruimtebeslag, maar ook de (nationale) tendens om “verrommeling” langs de snelwegen tegen te gaan zal meer belang moeten worden gehecht aan de revitalisering van bestaande c.q. verouderde bedrijventerreinen.

In de afgelopen jaren is het accent gelegd op het verbeteren van de arbeidsmarkt, enerzijds door de invoering van de Wet Werk en Bijstand en anderzijds door het zoeken naar een betere aansluiting van vraag en aanbod op de arbeidsmarkt en het voorkomen van schooluitval. Daarnaast blijven veel voorspelde ontwikkelingen (zoals thuiswerken) achter bij de verwachtingen.

West-Brabant heeft momenteel een bedrijventerreinenvoorraad van rond de 7.000 ha bruto (4.500 ha. netto). Bedrijventerrein Moerdijk vormt daarvan maar liefst 1/3 deel (rond de 2900 in geheel Moerdijk).

Het uitgegeven gedeelte op Moerdijk ligt laag met maar zo’n 50% (elders blijkt dat zo’n 80% te zijn). De belangrijkste oorzaken hiervan zijn de beperkte mogelijkheden voor bebouwing als gevolg van beschikbare geluidsruimte en externe veiligheid, een strategische reserve van 300 ha, en het type bedrijvigheid dat veel ruimte vraagt zoals afvalverwerking. De laatste twee argumenten lijken de mogelijkheid te bieden voor een intensiever gebruik van het terrein.

De overige bedrijventerreinen zijn in West-Brabant sterk versnipperd¹. Opvallend is verder dat een landelijke kern als Geertruidenberg ongeveer een zelfde aantal ha. bedrijventerrein heeft als Etten-Leur (rond de 380 ha bruto).

- Herstructurering

Van de bestaande voorraad bedrijventerrein van 4.000 ha. is ruim een derde verouderd. Breda is hierbij duidelijk een uitschieter met ong. 450 ha. voornamelijk op de Krogten. Maar ook Etten-Leur, Geertuidenberg en Oosterhout kennen elk een verouderde voorraad van totaal ca. 250 ha.. In Roosendaal blijft het beperkt tot zo'n 125 ha.¹. Het grootste deel zou momenteel op een of andere wijze in reconstructie zijn of binnen drie jaar worden aangepakt.

- Nieuwe bedrijventerreinen

De uitgifte van nieuw terrein daalt sterk. De afgelopen veertien jaar bedroeg deze ong. 83 ha./jaar. Over vijf jaar gezien was dit 51 ha. en de afgelopen twee jaar is het beperkt gebleven tot 38 ha./jaar. Het bedrijventerrein Moerdijk is verantwoordelijk geweest voor een groot deel van de uitgifte (30 en 40%).



De nieuwe bedrijventerreinen worden vooral aan bedrijven uit de regio uitgegeven (86% in de periode 2003 - 2005)¹. Het grootste deel bestaat bovendien uit relatief kleine kavels tot 5.000 m² (77%).

Op dit moment is voor de verschillende hindercategorieën nog 366 ha. beschikbaar om uit te geven. Voor het grootste deel zijn deze te vinden in Bergen op Zoom, Breda en Roosendaal (elk 50 tot 60) en opvallend in Halderberge (ruim 100). Deze locaties zijn overwegend te kenmerken als 'gemengd'.

Uit de gegevens blijkt dat van de beschikbare terreinen ong. de helft voor zware bedrijvigheid is en er niet of nauwelijks voor de lichte categorie (5 ha.) en de hoogwaardige, zeehavengebonden bedrijvigheid en distributieparks (resp. 7, 19 en 10 ha.) ruimte is.

- Behoeftesraming

Door het SES wordt naast de realisatie en de bestaande plannen een behoefte aan nieuwe plannen geraamd van minimaal 400 ha. tot 2020, om aan de totale opgave van 1.800 ha. te kunnen voldoen. Het nieuw opgestarte plan in Geertruidenberg van ong. 130 ha. is daar nog niet bij meegerekend.

De bestaande plannen leveren een gelijke verdeling tussen stedelijk en landelijk gebied op aan nieuwe terreinen (resp. 350 en 300). Opvallend is dat hierbij geen rekening is gehouden met de bovenregionale ontwikkelingen als de tweede Maasvlakte.

¹ Rapportage bedrijventerreinen 2006 West-Brabant
SES West-Brabant

- Zuinig ruimtegebruik

Het door de provincie Noord Brabant vastgestelde Ruimtebudget voor de periode 2000 -2020 is incl. de ambitie zuinig ruimtegebruik van 30%. Deze ambitie is gebaseerd op intensiever gebruik van nieuwe terreinen, herstructurering van bestaande terreinen en het intensiever benutten van bestaand stedelijk gebied. Deze ambitie zou niet haalbaar zijn en er wordt een max. van 5 – 10 % haalbaar geacht¹.

Bij alle hiervoor omschreven cijfers is daarbij uitgegaan van het achterwege blijven van een inverdieneffect. Bovendien is de planvorming rondom Moerdijkse Hoek buiten beschouwing gelaten. De conclusie lijkt gerechtvaardigd dat er slechts een geringe behoefte bestaat aan nieuwe terreinen, maar dat maximaal moet worden ingezet op de herstructurering.

- Toerisme en recreatie

De toeristisch recreatieve sector is een groeiende markt. Deze markt is in West-Brabant veelzijdig. Meerdaagse bezoeken richten zich vooral op de natuurgebieden aan de zuidkant van het gebied en aan de noordkant langs het water. Vooral de historische steden en kernen trekken veel dagjesmensen, hoewel de verblijfsduur lijkt toe te nemen. Belangrijk is ook het recreatief winkelen in de grotere steden. De werkgelegenheid in de TenR sectoren is aanzienlijk.



• aandachtspunten

ontwikkeling kantorenmarkt en innovatieve bedrijven, telewerken/thuiswerken, aansluiting vraag-aanbod arbeidsmarkt, ruimtebehoefte voor bedrijven, logistiek en procesindustrie, leisure, zorg, hospitality.

Wonen

Ten gevolge van de doorgezette liberalisering, ook op de woningmarkt, is de laatste jaren veel aandacht geschonken aan de koopwoningenmarkt. De liberalisering van de huurwoningenmarkt lijkt daarentegen te zijn stopgezet. Opvallend is dat de kwantitatieve, maar vooral kwalitatieve tekorten in Nederland nog steeds niet zijn opgelost. De beschikbaarheid van betaalbare woningen en woningen voor starters vraagt in vrijwel alle gemeenten en kernen extra aandacht. Daarnaast is het belangrijk stevig in te zetten in die wijken die (dreigen te) verpauperen. De komende jaren zal hernieuwd fors worden ingezet op de bedoelde wijken.

De verhoudingen op de woningmarkt zijn sterk gewijzigd. De traditioneel sterke rol van de overheid is in belangrijke mate overgenomen door commerciële marktpartijen (toenemende vraag naar koopwoningen) en woningcorporaties. Ook groeit de voorkeur van de woonconsument naar particulier bouwen. Door de nog steeds bestaande grote vraag naar woningen, ook na de Vinex-opgave, is er nog steeds behoefte aan nieuwe woningbouwlocaties. Hoewel deze vraag, zeker op de

langere termijn, lijkt af te nemen, mede gezien de uitkomsten van het rapport “De Krimpene Stad”.

De kwaliteit van het woon- en leefmilieu krijgt toenemende aandacht. Dit uit zich enerzijds in de vraag naar een grotere differentiatie in woonmilieus (zoals wonen in het groen) en een veilige woon- en leefomgeving en anderzijds in de ontwikkeling van een gebiedsgebonden relatie tussen wonen en (zorg-)voorzieningen.

Op grond van de vergrijzing lijkt voorlopig ook nog geen eind te komen aan de voortgaande ‘huishoudensverduunning’, de afname van het gemiddelde aantal personen per huishouden. Deze ligt momenteel op ongeveer 2,2 en gaat naar verwachting naar 2,1. Deze afname geeft een opwaartse druk op het aantal benodigde woningen (5%).

Deze autonome daling betekent namelijk op zo’n 250.000 woningen een toename van ong. 12.500 woningen. In combinatie met een beperkte bevolkingstoename van 12.000 tot 2025 bij een woningbezetting van ong. 2 zal de totale behoefte aan woningen rond. de 18.000 tot 20.000 zijn.

Punt van zorg zijn de effecten van de vergrijzing op lange termijn. Immers woningen worden voor ca 50 jaar gebouwd. Te verwachten valt dat na 2025 de vraag naar woningen zal afnemen. Reeds nu moet worden nagedacht over de consequenties van de hierdoor mogelijk ontstaan van leegstand van woningen.

- aandachtspunten
woningbouwtaakstelling, versterken identiteit bestaande steden, dorpen en wijken (leefstijlen, woonmilieus), integratie wonen en zorgvoorzieningen op gebiedsniveau, stedelijke vernieuwing, particulier opdrachtgeverschap; positiebepaling ten opzichte van partners

Voorzieningen

De ontwikkeling van voorzieningen is zeer divers door de grote verschillen in karakter. Onderwijsvoorzieningen (grote scholengemeenschappen versus kleinere, vaak wijkgerichte, basisscholen), detailhandelsvoorzieningen, zorg- en welzijnsvoorzieningen en culturele voorzieningen zijn in belangrijke mate onderhevig aan sociale en maatschappelijke ontwikkelingen. Demografische ontwikkelingen, de verdergaande individualisering en de sterk toegenomen mobiliteit spelen daarbij een belangrijke rol.

De toenemende vergrijzing en de wens van ouderen om langer zelfstandig te wonen, de extramuralisering van de zorg en de toegenomen individualisering hebben de laatste jaren voor een toenemende spreiding van zorg- en welzijnsvoorzieningen gezorgd. Daarnaast is juist een clustering te zien van detailhandelsvoorzieningen door enerzijds de toegenomen mobiliteit en anderzijds de (economisch noodzakelijke) schaalvergroting.

Een bundeling is op gang gekomen van, vroeger van elkaar gescheiden, voorzieningen en functies. De komst van het brede schoolconcept is hiervan een voorbeeld.

Door de individualisering is de samenleving binnen de steden ook veranderd. Stille armoede en het niet meer kennen van de eigen burens hebben de sociale cohesie (en daarmee bijvoorbeeld de “burenhulp”) doen afbrokkelen. Steeds meer klinkt dan ook de roep om herstel van sociale waarden en samenhang. In de kleinere steden en dorpen staat deze sociale cohesie onder druk door de toenemende vergrijzing.

- aandachtspunten
stijgende zorgbehoefte door toename aantal ouderen, levensloopbestendige wijken, herstellen/versterken sociale cohesie, ruimte voor recreatie rond de dorpen en steden.

Openbare Ruimte, Groen en water

De openbare ruimte krijgt steeds meer aandacht. Binnen de steden is dit zowel kwalitatief als een kwantitatief. De bestaande openbare ruimte dient steeds meer aan eisen te voldoen van veiligheid, bruikbaarheid en verfraaiing van de woon-, werk- en leefomgeving (dus niet alleen voor het parkeren van auto's).

De druk op de openbare ruimte in de nabijheid van dorpen en steden, het landelijk gebied, is sterk toegenomen.

De kwaliteit van de openbare ruimte op bedrijventerreinen wordt van belang geacht voor zowel de bezoekers als voor een hoogwaardige uitstraling van de gevestigde bedrijven. In de gebieden met een hoge bebouwingsdichtheid wordt gevraagd om meer openbare ruimte.

Ook in het buitengebied, op korte afstand van de woongebieden, is de kwaliteit en bruikbaarheid van of juist de rust in de openbare ruimte van groot belang, mede ten gevolge van de verandering in vrijetijdsgedrag en een gezondere levenshouding (fietsen, joggen, spelen etc.). Nieuwe woongebieden, bedrijventerreinen en infrastructuur tasten dit buitengebied steeds verder aan en leiden, niet zelden, tot een verregaande verrommeling van de ruimte.



West-Brabant kent omvangrijke bosgebieden, waarvan het beheer meestal goed is geregeld door organisaties als Staatsbosbeheer, Natuurmonumenten en particuliere landgoedeigenaren. Grootschalige aantasting van deze gebieden is vrijwel niet aan de orde. (In dit kader baart de potentiële ontwikkeling van Maintenance Valley bij Woensdrecht grote zorgen.) De voortdurende, versnipperde, aanleg van woningen,

bedrijven en nieuwe wegen zorgen er voor, dat deze gebieden steeds minder onderling verbonden zijn, los in het landschap komen te liggen en er voortdurend aan geknaagd wordt.

In het meer open landschap heeft de landbouw van oudsher een belangrijke rol in het beheer van het buitengebied. Deze rol wordt minder door de noodzakelijke herstructurering van de agrarische sector. Het aantal landbouwbedrijven neemt, o.a. door de veranderende internationale verhoudingen, de laatste jaren sterk af. De resterende bedrijven worden groter en er komt steeds meer en sterker geconcentreerde glastuinbouw. Concentratie en schaalvergroting zorgen voor lokale knelpunten met betrekking tot het buitengebied. De totale druk en afhankelijkheid van de landbouw met betrekking tot het buitengebied neemt af, hetgeen kansen



biedt voor duurzame ontwikkeling van het buitengebied.

We moeten al met al op zoek naar nieuwe beheerders van het buitengebied en oplossingen voor de verdergaande aantasting van het landschap door de verglazing. Steeds minder is het buitengebied nog donker.

Het landelijk gebied wordt steeds meer het uitloopegebied voor de stedeling, waar ze kan ontsnappen aan de druk van de stad. Er komen steeds meer functies in het buitengebied waar in de stad geen plaats voor is, zoals afvalberging, paardenmaneges en –weiden en golfbanen. Het buitengebied wordt steeds intensiever vanuit de stad gebruikt met alle gevolgen van dien (toenemende verkeersdruk etc.).

Het klimaat verandert. Het regent meer en heviger. Meer ruimte in de stad en het buitengebied is nodig voor het opslaan en afvoeren van regenwater. Het extra wateroppervlak kan tevens op een andere, creatieve manier, worden benut. Combinatie met andere functies als recreatie, natuurontwikkeling en woningbouw; groot- en kleinschalig ligt voor de hand.

- aandachtspunten
handhaven en versterken van de landschappelijke structuren en ruimtelijke kenmerken, versterken van de stedelijke openbare ruimte door inrichting (groen, materiaalgebruik, voorkoming verrommeling), dubbel ruimtegebruik, behoud van de omvangrijke bos- en andere natuurgebieden en verbetering van de onderlinge relaties; nieuwe beheersvormen buitengebied; tegengaan (consequenties) verglazing; toenemende verkeersdruk vanuit stad op buitengebied; openbaarheid natuurgebieden; uitbreiding wateroppervlak.

Milieu

In West-Brabant wordt de luchtkwaliteit vooral bepaald door de industrie in en rondom Antwerpen, het Rijnmond- en het Ruhrgebied. Aan de huidige hoge belasting CO₂ en fijnstof is door de afzonderlijke gemeenten daarom weinig te doen. Wel kunnen de gemeenten gezamenlijk druk uit oefenen op Rijk en omliggende regio's. Lokaal kan de vervuiling overigens incidenteel wel aanzienlijk hoger zijn op plekken waar veel verkeer is en specifieke bedrijvigheid voorkomt.

Fijnstofproblematiek moet niet worden gereduceerd tot een discussie over een afstand tot snelwegen van 100 meter o.i.d.. Grote vervuilers in de Rijn-Schelde Delta moeten worden gehouden aan innovatie en focus op duurzaamheid. Recente voorbeelden zijn die van BASF en ontwikkeling van nieuwe kolencentrales in de Rotterdamse en Antwerpse havens.

De daling van de grondwaterspiegel begint tot problemen te leiden. De verdroging van de bosgebieden en met name de Brabantse Wal vraagt om extra maatregelen. Een belangrijke relatie ligt hier met het agrarisch grondgebruik en de drinkwatervoorziening. Onttrekking van grondwater ten behoeve van deze functies moet overbodig worden door innovatie alternatieven, zoals het omzetten van zout water in zoet, de kansen voor een zoetwaterbuffer in de Oosterschelde aan de voet van de Brabantse Wal. Ook beproefde methoden als het conventioneel verhogen van de waterstand moeten maximaal worden ingezet.

Het verwerken van afval hebben we steeds beter in de hand gekregen. Aanzienlijke hoeveelheden worden hergebruikt of (milieugecontroleerd) verbrand en slechts een deel komt nog op de afvalstort terecht. Vormden deze stortplaatsen vaak een aantasting van het buitengebied, steeds meer worden ze na ‘sluiting’ heringericht en benut voor nieuwe activiteiten als recreatie, bedrijvigheid en natuurontwikkeling. Onduidelijk is nog steeds wat op de langere termijn de consequenties zijn voor het grondwater.

Afvalmining is een innovatieve manier om deze oude stortplaatsen op te ruimen. Op een bijna kostenneutrale wijze worden alle stoffen hergebruikt en worden bekende en onbekende risico's weggenomen.

In 2036 is de nationale gasvoorraad uitgeput. Omschakelen naar duurzame energiebronnen en het beperken van het energieverbruik worden bittere noodzaak. Hiervoor is al de aanleg van energiecascades genoemd.

- aandachtspunten
beperking uitstoot CO₂ en fijnstof; beperken energieverbruik; meer toepassing duurzame energiebronnen;

c. Tot slot

Bovenstaande beschrijving beoogt niet een compleet beeld te geven. Het zijn echter belangrijke trends en ontwikkelingen die mede bepalend zijn voor het gewenste ruimtelijke beeld van West-Brabant op de middellange en lange termijn. Daarbij moet wel worden bedacht dat het hier een momentopname betreft. Immers in de komende jaren kunnen zich nieuwe ontwikkelingen voordoen die op hun beurt weer een belangrijke bijdrage leveren aan het wonen en leven. Een regelmatige afstemming en herijking van de visie blijft dan ook noodzakelijk.

2. Relevante beleidsnota's en ontwikkelingen

a. Pieken in de Delta van het Ministerie van Economische Zaken

In deze in 2004 vastgestelde nota wordt een zestal economische kerngebieden onderscheiden. Eén van deze gebieden is de Zuidvleugel van de Randstad met Rotterdam. Voor dit gebied wordt een maximale spin-off van de 2e Maasvlakte voor de nationale economie met werkgelegenheidseffecten ook buiten de regio nagestreefd. Dit streven heeft effecten voor het transport door de Brabantse regio. Daarvoor is de aanpak van knelpunten en ontbrekende schakels A4 opgenomen. De A16 en de A4 moeten twee parallelle, alternatieve verbindingen gaan vormen tussen de mainports Rotterdam en Antwerpen.

Ook Zuid-West Nederland is in deze nota aangewezen als economisch kerngebied, bepaald door de economische relaties met de regio's Rotterdam en Antwerpen, omdat die sterker zouden zijn dan de relaties met Midden- en Oost-Brabant. Naar de opvatting van het ministerie zou West-Brabant een gunstig vestigingsklimaat hebben voor logistieke dienstverleners en internationaal georiënteerde bedrijven in de chemie en de voedings- en genotmiddelenindustrie.

Als economisch perspectief wordt gekozen voor de vestiging van bedrijven die belangrijke relaties met de haven onderhouden. Andere onderscheiden mogelijkheden in deze nota zijn het versterken van de relaties van het midden- en kleinbedrijf met grote internationale bedrijven en het verbeteren van de kwaliteit van de toeleveranciers. Een belangrijke functie is daarbij weggelegd voor Moerdijkse Hoek voor bedrijven in de hoge milieucategorieën die behoefte hebben aan grote kavels en verschillende vervoersmodaliteiten. In deze nota is nog sprake van 300 ha tot 2020.

In verband met de voorziene grootschalige glastuinbouwlocatie bij Dinteloord is verder de ontwikkeling naar zgn. Green Ports nog relevant: het clusteren van activiteiten in de Agrobusiness/tuinbouw en logistiek en het verbinden van de clusters. Specifiek benoemde gebieden zijn Aalsmeer, de bollenstreek voor de bollenteelt, een glasdistrict in Zuid-Holland (Westland en Oostland), Boskoop voor de bomenteelt en tot slot Agrologistiek-cluster Venlo. West-Brabant komt hier dus niet in voor.

b. Nota Ruimte

Ook in deze nota valt West-Brabant onder de voor verstedelijking en economische ontwikkeling van belang zijnde gebieden voor Nederland, in dit geval de Nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur genoemd. Ingezet wordt op het versterken van de infrastructuur tussen de onderscheiden gebieden.

Brabantstad valt onder de nationaal stedelijke netwerken en daarbinnen worden drie economische kerngebieden onderscheiden: Zuid-Oost brabant, Tilburg en West-Brabant (van Bergen op Zoom tot oostzijde Breda en vanaf Biesbosch). Bijzondere accenten daarbinnen vormen Breda met 't Sleutelproject 'HSL-station' en wederom het doortrekken van de A4. De gemeente Breda heeft als opdracht binnen Brabantstad de regionaal economische structuur in de dienstensector te versterken.

De A4 en A16 worden beschouwd als gelijkwaardige schakels. Ook nu weer wordt geconstateerd dat de oriëntatie van dit gebied primair noord-zuid is.

In West-Brabant ligt een deel van het landelijk buizenleidingensysteem bestemd voor ondergronds transport. In deze nota wordt daar een indicatief oost-west tracé aan toegevoegd van de Zoomseweg/Havenweg via Hilvarenbeek naar andere bestaande tracés.

De voorziene uitbreiding van bedrijventerreinen is aanzienlijk: 23.000 ha tot 2020, waarvan 600 ha bij Moerdijkse Hoek. Daarnaast moet zo'n 20 % van de bestaande terreinen worden geherstructureerd.

c. Ontwikkelingsprogramma West-Brabant

De bestuurlijke regiegroep van de Colleges van B. en W. van West-Brabant heeft een opgave geformuleerd voor de periode tot 2020. Deze opgave is gebaseerd op de notie, dat dit gebied veel ruimte heeft om te bouwen voor wonen, nieuwe bedrijvigheid en veel ruimte in het buitengebied voor ontwikkelingen als landbouw, toerisme en recreatie. De opgave luidt:

- 30.000 nieuwe woningen
- voldoende nieuwe bedrijventerreinen (ca. 1200 ha., ong. 1/3 van de bestaande voorraad)
- 25 km nieuwe snelweg (A4)
- nieuw en veilig goederenspoor en
- 100 ha. nieuwe recreatieruimte per jaar op en aan het water en in bos en heide.

Ingezet wordt op een combinatie van grootschalige nieuwe bedrijvigheid in de (creatieve) industrie, transport en logistiek, vnl. geaccommodeerd op Moerdijkse Hoek, en kleinschaliger werk, startende ondernemers en met technologie en innovatie samenhangende, hoogwaardige werkgelegenheid in de steden en de dorpen.

Opmerkelijk is verder de constatering, dat de regio door haar positie als achterland van de Rotterdamse en Antwerpse haven bijzonder in trek is in het bijzonder als vestigingslocatie voor bedrijven vanuit Zuid-Holland.

Voor de uitvoering van het programma is het onder meer de bedoeling een Regionaal Ontwikkelingsfonds te realiseren gevoed met bijdragen uit de afzonderlijke gemeenten. Voorlopig is de omvang daarvan nog beperkt.

Naast de gezamenlijk uitgesproken opgave hebben de afzonderlijke gemeenten zelf vele plannen "op de plank liggen" of in ontwikkeling. De samenhang en afstemming tussen deze plannen en de gezamenlijke opgave loopt "niet geheel" met elkaar in de pas.

d. Provinciale notitie Glastuinbouw en grootschalige glastuinbouwlocatie.

De provincie heeft in een beleidsnotitie uit 2006 over glastuinbouwlocaties in Brabant een grootschalige locatie van 250 tot 300 ha voorzien in West-Brabant.

Gestreefd wordt daarbij naar een koppeling met de agro-industrie. In het Ontwikkelingsprogramma West-Brabant (zie hierna) is als locatie Dinteloord aangewezen.

In dezelfde notitie onderkent de provincie, dat er getwijfeld kan worden aan de haalbaarheid van de voorziene glastuinbouw bij Breda (30 ha.) mede als gevolg van de maatschappelijke weerstand.

e. Brabant Mozaïekmetropool

In 2006 is door de grotere Brabantse gemeenten en de provincie gewerkt aan een langere termijnvisie tot 2046 voor Brabant in het Ontwerpatelier Brabantstad. Gekozen is voor drie mogelijke scenario's: Bourgondisch Brabant, Bruisend Brabant en Booming Brabant.

Breed is gekozen voor het bestaande Brabantse mozaïek van dorpen en steden als stedelijk netwerk, dat zich onderscheidt van andere stedelijke netwerken. Prioriteit moet worden gelegd bij de steden voor de ontwikkeling van Brabant, om zo voldoende kritische massa te kunnen realiseren in de concurrentie met andere stedelijke gebieden. De kanalen moeten 'als het geheim van Brabant' worden gaan benut.

Vernieuwende gezichtpunten zijn de verwachting, dat landelijk de komende tien jaar zo'n 300.000 mensen een tweede woning gaan kopen in een sterk afwijkende woonomgeving. Naar verwachting zou daar een substantieel deel van in Brabant kunnen komen. Verwacht wordt, dat Brabant sowieso belangrijker gaat worden als woongebied vanuit de idee, dat de overheid door het stijgen van de zeespiegel op termijn niet langer bereid zal zijn de veiligheid van de vestiging in het lage westen te garanderen.

Heel duidelijk wordt in dit rapport de noodzaak weggezet, om anders te gaan denken over de energievoorziening in Brabant. In 2036 is de nationale gasvoorraad uitgeput. Duurzame energiebronnen en de toepassing van energiecascades moeten als alternatieven verder worden ontwikkeld en gebruikt (een energiecascade is bijv. de koppeling van glastuinbouw aan de industrie voor het benutten van de restwarmte, de glastuinbouw draagt de restwarmte vervolgens weer over aan de woningbouw; Brabant heeft nog als extra mogelijkheid om de aanwezige intensieve veehouderij te benutten voor energiedoelinden als biovergistingscentrales).

Voor West-Brabant is tot slot het doortrekken van de A-59 naar de A-58 nieuw. Daarmee moet een nieuwe, ruimere ruit rond Breda-Tilburg tot stand komen.

f. Maintenance Valley

Na vaststelling van het Ontwikkelingsprogramma West-Brabant is aan de projectenlijst o.a. Maintenance Valley toegevoegd. Op en rond een voormalig militairterrein bij Woensdrecht moet te zijner tijd een onderhoudservicecomplex voor de militaire vliegtuigindustrie van de grond komen.

g. Wensenlijstje gemeente Oosterhout

Blijkens een artikel in BN/DeStem van 28 maart jongstleden wil de gemeente Oosterhout naast Breda ook een bovenregionale betekenis voor bedrijventerreinen.

Daartoe bepleiten zij de A27 als ontwikkelingsas te gaan promoten en het Wilhelminakanaal beter te benutten t.b.v. transport.

Bestaande plannen

