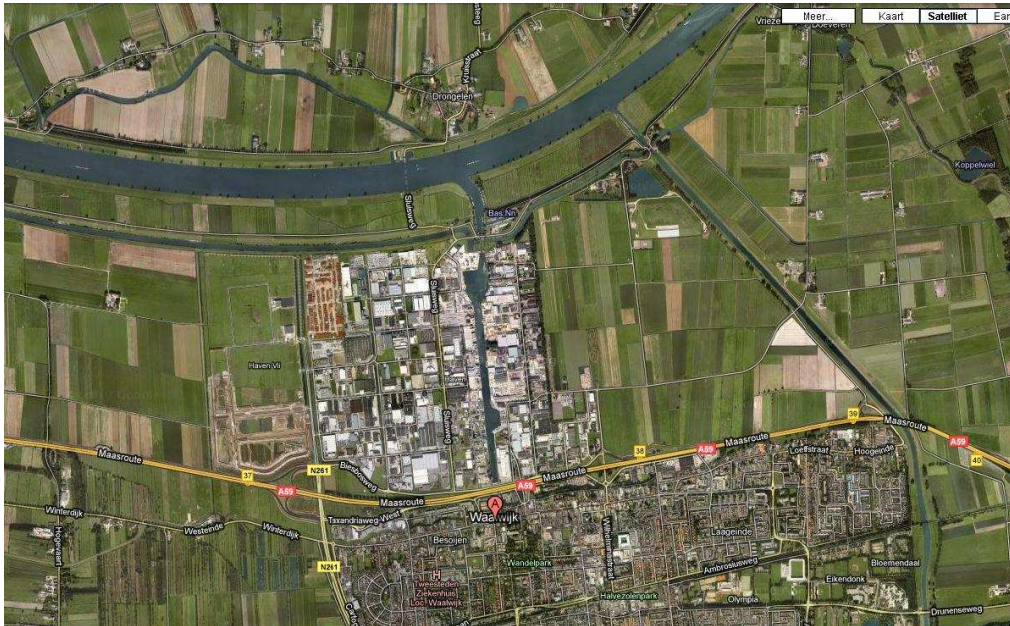


# Ambitiedocument

## Waalwijk Noord Multimodaal Bereikbaar en leefbaar



Oktober 2011

## Managementsamenvatting

De gemeente Waalwijk staat voor een aantal belangrijke keuzes over Waalwijk Noord, het noordelijke bedrijventerrein boven de A59. De ontwikkelingen betreffen de herstructurering van Haven 1 t/m 6, de verbetering van de bereikbaarheid over de weg (Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat (GOL), de verbetering van de bereikbaarheid over het water (vervanging sluis) en de uitbreiding van Waalwijk Noord (afbouw Haven 1 t/m 6 en de ontwikkeling Haven 8). Deze ontwikkelingen kunnen niet op zichzelf beschouwd worden. De Rijks-, provinciale- en de eigen gemeentelijke beleidskaders en ambities zijn de context waarbinnen keuzes gemaakt moeten worden.

### Beleid en ambities

De beleidsdoelstellingen en ambities zetten in op het stimuleren van de economie, door het creëren van optimale vestigingsvoorwaarden voor de economische ontwikkeling in het algemeen en van één van de topsectoren - logistiek - in het bijzonder.

Bereikbaarheid over weg en water wordt gezien als belangrijke randvoorwaarde om deze ontwikkeling te faciliteren. Investeren in voorzieningen voor de binnenvaart en het bevorderen van goederenvervoer over water en achterland is noodzakelijk. Waalwijk wil een gemeente zijn met een optimale bereikbaarheid over weg en water door beter aan te sluiten op de landelijke transportassen. Logistiek en multimodale activiteiten zijn belangrijke economisch speerpunten voor alle beleidsniveaus. Niet voor niets is in de onlangs verschenen brief van Verhagen (EL&I) over het nieuwe bedrijfslevenbeleid logistiek als een van de topsectoren benoemd.

De innovaties op het gebied van logistiek vereisen een hoger kennisniveau (HBO).

Ook toeleverende bedrijven en aanvullende dienstverlening zijn belangrijke spin-offs van deze sector.

Ook de provincie zet in op de ontwikkeling van een netwerk van havens en multimodale knooppunten. Eén van die knooppunten is de regio Midden Brabant, waar infrastructuur, economie en logistiek verder tot bloei moeten komen en gezamenlijk tot ontwikkeling moeten worden gebracht. Tegelijkertijd heeft een optimale bereikbaarheid een positieve invloed op de leefbaarheid van stad en platteland.

Rijk en provincie, maar ook marktpartijen, moeten bijdragen om de ambities van infrastructuur, economie en leefbaarheid waar te maken.

Dit geldt ook voor de herstructureringsopgave waar Waalwijk Noord (ic. Haven 1 t/m 6) voor staat. Veroudering van bedrijventerreinen is een landelijk fenomeen en provincies hebben met de rijksoverheid afspraken gemaakt om dit aan te pakken. Hiervoor zijn ook financiële middelen ter beschikking gesteld.

### Aandachtspunten

Als gevolg van een ontwikkeling van 50 jaar is het onvermijdelijk dat gedeelten van het bedrijventerrein verouderd zijn geraakt. Een wisselende kwaliteit (openbare ruimte, vastgoed), bedrijven die niet meer goed zijn gesitueerd (milieuzonering), gebreken op het gebied van ontsluiting en veiligheid zijn enkele zaken waar het oudere deel van Waalwijk Noord mee te kampen heeft.

Een belangrijk knelpunt is een beperkte aansluiting op de A59 waardoor er druk is op de bereikbaarheid van Waalwijk Noord en het centrum met zijn voorzieningen.

Dit heeft allerlei negatieve milieueffecten (geluid en lucht). Ook belemmert dit de verdere ontwikkeling van Waalwijk Noord.

De bereikbaarheid over water staat tevens onder druk. De huidige sluis voldoet niet meer aan de eisen van de binnenvaart. Grotere schepen worden ingezet vanwege kostenefficiëntie en de

sluis heeft hiervoor onvoldoende capaciteit. De sluis zal trouwens binnen nu en 5 jaar een grote onderhoudsbeurt moeten hebben. Een laatste aandachtspunt is de huidige beperkte beschikbaarheid van kavels. Waalwijk Noord heeft momenteel nog maar enkele, kleinere kavels beschikbaar op Haven 7. Voor geïnteresseerde bedrijven zijn binnenkort geen kavels meer beschikbaar. De uitbouw van Waalwijk Noord is nodig om aan de vervangingsvraag en autonome groei van bestaande en nieuwe bedrijven te kunnen voldoen.

### **Oplossingsrichtingen en scenario's**

De herstructurering van het bedrijventerrein richt zich op de kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte en de private kavels. Het verplaatsen van bedrijven en een verbeterde milieuzonering maar ook de verkeersveiligheid en betere zichtlocaties zijn de belangrijke actiepunten. Door het realiseren van een volwaardige afslagenstructuur met parallelstructuur aan de oostzijde kan Waalwijk beschikken over een toekomstbestendige aansluiting op het landelijk wegennet. Voor Waalwijk Noord en de oostelijke woonwijken van Waalwijk betekent dit een aanzienlijke winst. Bereikbaarheid en leefbaarheid gaan hand in hand. Het GOL is een integrale gebiedsontwikkeling waarvoor een samenwerkingsverband met de provincie en de gemeenten Den Bosch en Heusden in het leven is geroepen en waarvoor inmiddels een intentieverklaring is ondertekend. In mei wil dit samenwerkingsverband een voorstel neerleggen bij het Rijk voor additionele financiering. De bereikbaarheid over water neemt af en er is een aantal studies uitgevoerd om die bereikbaarheid te verbeteren. Die bereikbaarheid is noodzakelijk om de multimodale ambities van rijk, provincie en zeker ook de gemeente te kunnen waarmaken. Een stedelijk multimodaal knooppunt vereist een goed bereikbare en een op de wensen van de binnenvaart uitgeruste haven. Om aan de vraag en aanbod van de bedrijfsterreinen tegemoet te komen is een uitbreiding van Waalwijk Noord zeer gewenst. Het huidige bedrijfsareaal is nagenoeg uitgegeven en de

komende 10 jaren blijft er een groeiende vraag naar bedrijfsruimte.

Bovenstaande oplossingsrichtingen vertalen zich naar een aantal scenario's voor de toekomst van Waalwijk Noord. Er zijn vier scenario's weergegeven: het 0-scenario, het herstructureringsscenario, het bereikbaarheidsscenario en het multimodale scenario. Deze scenario's hebben een oplopend ambitieniveau en bijbehorende investeringsvraag.

In het *0-scenario* worden er geen activiteiten uitgevoerd. Onzeker is of dit ook nog geld kost maar het levert in ieder geval niets op. Ook is duidelijk dat er geen (financiële) multiplier is.

Het *herstructureringsscenario* zet enkel in op de herstructurering. Dit scenario wordt financieel volledig gedekt door het fonds revitalisering en de bijdrage van de provincie (BOM). Hiermee wordt een belangrijke kwaliteitsimpuls voor Haven 1 t/m 6 gerealiseerd.

Het *bereikbaarheidsscenario* omvat de herstructurering maar zet daarnaast vooral in op de bereikbaarheid over de weg. Met dit scenario worden veel knelpunten opgelost op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid, zijn er uitstekende mogelijkheden voor financiering en cofinanciering en er is een intentieverklaring voor de verdere aanpak.

Het *multimodale scenario* is het laatste en meest ambitieuze scenario. Hierin wordt een toekomstperspectief opgenomen, waarin de meeste ambities tot hun recht komen en veel knelpunten worden opgelost. De bereikbaarheid over weg en water is uitstekend en toekomstbestendig en Waalwijk presenteert zich als een stedelijk knooppunt, waarin het goed wonen en werken is. Werkgelegenheid, innovatieve economie en logistiek op Waalwijk Noord zijn belangrijke speerpunten.

Daarnaast is de leefbaarheid in de stad sterk verbeterd door een vlotte doorstroming van verkeer en een goed ingerichte, schone en veilige omgeving.

Het college heeft besloten om, – passend binnen de Waalwijkse ambities, zoals verwoord in de strategische visie en het coalitieakkoord – te gaan voor dit laatste scenario. Met dit scenario wordt immers geborgd dat Waalwijk in 2020 nog steeds de Schakel van Midden Brabant is en de definitie: "De gemeente Waalwijk is een stedelijk knooppunt, dat met zijn krachtige economische functie en karakteristieke kernen en omgeving een vitale schakel is in de regionale netwerken van Midden Brabant" nog steeds opgeld doet. Bij de andere scenario's wordt hierop ingeboet.

### **Financiering**

Uiteraard speelt bij de keuze voor scenario's de financiering een belangrijke rol. De investeringsvraag van de scenario's herstructurering en bereikbaarheid kunnen gedekt worden uit diverse dekkingsmiddelen (fonds revitalisering, exploitatieresultaten Haven 1 t/m 6, Haven 7, majeure projecten en het verwachte exploitatieresultaat van de afbouw van Haven 1 t/m 6).

Voor het multimodale scenario staan nog enkele opgaven open. De inzet van marktpartijen, de uitbreiding met Haven 8 en de noodzakelijke bijdragen van derden zijn hiervoor uitstekende kansen om de dekking sluitend te krijgen.

Het college kiest in principe voor dit scenario maar wel – gezien de financiële onduidelijkheden over de dekking hiervan op dit moment – moeten prioriteiten binnen dit scenario vastgesteld worden en de aanpak gefaseerd doorlopen.

## Inhoudsopgave

<b>1. INLEIDING.....</b>	<b>6</b>
<b>2. HUIDIGE BELEIDSKADERS EN AMBITIES .....</b>	<b>9</b>
<b>3. BESTAANDE SITUATIE.....</b>	<b>13</b>
<b>4. OPLOSSINGSRICHTINGEN.....</b>	<b>18</b>
<b>5. SCENARIO'S .....</b>	<b>26</b>
<b>EINDCONCLUSIES EN AANBEVELINGEN:.....</b>	<b>35</b>

## 1. Inleiding

De gemeente Waalwijk staat binnenkort voor belangrijke keuzes voor Waalwijk Noord (Haven 1 t/m 6, Haven 7 en potentiële uitbreiding uitbouw Haven 1 t/m 6 en Haven 8). Op economisch en ruimtelijk gebied zullen de komende tijd beslissingen genomen gaan worden om de ambities van de gemeente uit te voeren. Deze ambitie, zoals verwoord in het coalitieakkoord, is het behoud en, waar mogelijk, versterking van de economische structuur, de veiligheid en de sociale, ruimtelijke en milieukwaliteit.

Deze ambitie komt terug in de missie van de gemeente, verwoord in de onlangs verschenen strategische visie: een stedelijk knooppunt dat met zijn krachtige economische functie en karakteristieke kernen en omgeving een vitale schakel is in de regionale netwerken van Midden Brabant. Hiervoor is het nodig om de vestigingsfactoren voortdurend te optimaliseren door knelpunten weg te nemen en kansen te benutten. Samen met de regionale netwerken en de provinciale en rijks prioriteiten en middelen kan Waalwijk deze functies verder uitbouwen.

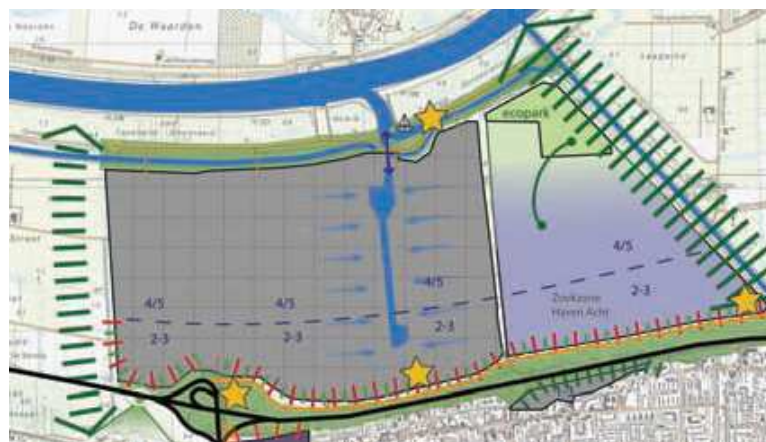
Deze notitie heeft als doel om inzicht te bieden in, en keuzes voor te leggen over de diverse kansen, die zich momenteel voordoen in Waalwijk Noord. En om de vestigingsfactoren, en daarmee de economie en de werkgelegenheid, structureel te verbeteren. De economie en werkgelegenheid zijn gebaat bij continuïteit en innovatie door ontwikkelingen in Waalwijk Noord. Met zijn strategische ligging, grootte (390 ha bruto), sterke multimodale profilering en bijna 10.000 arbeidsplaatsen is Waalwijk Noord een belangrijke lokale en regionale economische motor.

Om deze vestigingsfactoren te optimaliseren moeten keuzes worden gemaakt ten einde belangrijke knelpunten weg te nemen, zoals bereikbaarheid over weg en water, aanpak van de achteruitgang van delen van Haven 1 t/m 6, uitbreiding van

Waalwijk Noord en daardoor nieuwe randvoorwaarden te creëren om de economische structuur te versterken en werkgelegenheid verder te laten toenemen. Hierdoor kan Waalwijk niet alleen blijven, maar zijn economische positie in de regio verder uitbouwen.

Een aantal infrastructurele ingrepen zijn nodig om de knelpunten weg te nemen.

Deze ingrepen moeten bijdragen aan de instandhouding van het Waalwijkse voorzieningenniveau, de bereikbaarheid van Waalwijk en de kwaliteit van wonen, werken en recreëren in Waalwijk. Ten grondslag aan de ontwikkelingen van Waalwijk Noord ligt het uitgangspunt dat de ontwikkeling een belangrijke impuls moet zijn voor het gebied en de gemeente Waalwijk. Om tot een integrale afweging te komen dient de scope in de breedte in de afwegingen mee genomen te worden. Het verbeteren van de leefbaarheid, een sterker maatschappelijk draagvlak, de relatie tussen de kenniseconomie en onderwijs en value added services zijn enkele voorbeelden.



Ook het bedrijfsleven onderkent deze kansen binnen Waalwijk. Dit valt mede af te leiden uit de vestiging van onder meer diverse DC's (distributiecentra) de laatste jaren. Dit is dan ook een sector (logistiek) waar Waalwijk zeker ook voor de toekomst zich verder in wil blijven ontwikkelen. De ligging van Waalwijk en de reeds aanwezige bedrijven bieden hiervoor uitstekende mogelijkheden.

In de strategische visie "Waalwijk 2020, de Schakel van Midden-Brabant" is opgenomen dat Waalwijk zich o.a. wenst te richten op; een sterk ontwikkelde bedrijvigheid en werkgelegenheid, vitale kernen en een bovengemiddeld niveau van voorzieningen. Het coalitieprogramma Veerkracht en Inventiviteit streeft behoud en waar mogelijk versterking van o.a. economische structuur, sociale en ruimtelijke kwaliteit na. In het coalitieprogramma is bepaald dat deze ambities nader zullen worden geconcretiseerd. In deze notitie gaat het daarbij primair om de ontwikkeling van bedrijvigheid en – daarmee samenhangend – werkgelegenheid. Deze doelen staan voor ons echter niet op zichzelf en gaan ook verbanden aan met de andere ontwikkelingsdoelen uit zowel de strategische visie als het coalitieprogramma. Wij zetten de belangrijkste verbanden daarbij op een rij:

- Voor het gewenste niveau van voorzieningen, de woningbouwambities in Driessen en de verdere ontwikkeling van een aantrekkelijk centrum, is draagvlak nodig. De realisatie van nieuwe bedrijvigheid kan een belangrijke bijdrage leveren aan dit draagvlak. Enerzijds door de toestroom van nieuwe inwoners, anderzijds door de opbrengsten die deze bedrijvigheid genereert voor de gemeente.
- Bedrijvigheid – en daarmee werkgelegenheid – is nodig om tegenwicht te bieden aan de bevolkingskrimp die de komende reeks van jaren landelijk daadwerkelijk in gaat zetten. Bevolkingskrimp zou een directe bedreiging vormen voor de

Waalwijkse ambities op het gebied van leefbaarheid, behoud van voorzieningen en woningbouw.

- Met het creëren van nieuwe bedrijvigheid ontstaan goede kansen voor uitbreiding van de werkgelegenheid in zijn algemeenheid en met een gewenst hoger opleidingsniveau in het bijzonder. Dat geldt des te meer nu de ontwikkelingen in de logistieke branche – waarin Waalwijk een sterke speler is geworden – steeds meer om hoger opgeleiden vragen. Een voldoende percentage hoger opgeleiden en hogere inkomens heeft echter een positieve invloed op de leefbaarheid en het gebruik – en daarmee draagvlak – van voorzieningen.
- Leefbaarheid van de kernen en de aanwezigheid van met name "zwaardere" bedrijven binnen (overwegende) woongebieden staan met elkaar op gespannen voet. Om die reden is eerder besloten dergelijke "zwaardere" bedrijvigheid in de woongebieden zoveel mogelijk te verplaatsen. De toevoeging van een nieuw bedrijfsterrein maakt dit mogelijk.

Uit het bovenstaande blijkt dat leefbaarheid en voorzieningen gebaat zijn bij aanvullende bedrijvigheid. Omgekeerd blijkt echter ook iedere keer weer dat leefbare kernen met een onderscheidend voorzieningenniveau een essentiële vestigingsvoorwaarde zijn voor deze bedrijvigheid en de uitbouw van werkgelegenheid. Dat betekent dat onze focus de komende jaren zal liggen op het in balans ontwikkelen van; bedrijvigheid, werkgelegenheid, leefbaarheid én voorzieningen, zodat deze elkaar in een opgaande spiraal mogelijk kunnen maken.

Deze notitie plaatst de ontwikkelingen, waar Waalwijk voor staat, in het perspectief van bestaande rijks, provinciale en regionale beleidskaders en het eigen beleid en ambities (hoofdstuk 2). Vervolgens wordt een korte schets gegeven van de huidige situatie en knelpunten (hoofdstuk 3). In hoofdstuk 4

worden oplossingsrichtingen beschreven. Deze monden uit in een aantal scenario's die in hoofdstuk 5 worden gepresenteerd. Ten slotte wordt er afgesloten met conclusies en aanbevelingen.



## 2. Huidige beleidskaders en ambities

### Rijksoverheid

Minister Verhagen heeft onlangs (begin februari 2011) een brief naar de Kamer gestuurd, waarin hij de hoofdlijnen van het nieuwe bedrijfslevenbeleid uiteen zet onder het motto "naar de top". Centraal in de notitie staan innovatie en een stimulerend beleid voor huidige en toekomstige economische topgebieden van Nederland, zoals water, voedsel, tuinbouw, high tech, life sciences, chemie, energie, logistiek en creatieve industrie. Het kabinet ziet voordelen in het geclusterd kunnen opereren van de bedrijven. Het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport wordt verlengd van 2020 tot 2028, waarbij brainports, mainports en greenports prioriteit krijgen. Provincies en regio's kunnen MIRT investeringen voorfinancieren en zullen vaker het voortouw en de eindverantwoordelijkheid nemen. Infrastructurele knelpunten die de economische activiteit belemmeren moeten zoveel mogelijk weggenomen worden. Daarnaast wil het kabinet investeren in de binnenvaart om wegen en milieu te ontlasten. Voor de topsector logistiek gaat het naast andere zaken met name ook over bevordering van het goederenvervoer over water en achterland verbindingen met de mainports Schiphol en Rotterdam. De komende jaren is voor logistiek (tot 2015) vijftig miljoen te besteden door het kabinet.

Volgens de Commissie Van Laarhoven kan Nederland een unieke positie innemen door in te zetten op het besturen, beheersen en ontwerpen van dynamische en soms virtuele logistieke ketens en netwerken. Logistiek en supply chains zijn belangrijke pijlers van de Nederlandse economie met een bijdrage van 8% aan de totale toegevoegde waarde en werkgelegenheid.

In een markt met groeiende aandacht kan Nederland zich middels ketenregie onderscheiden van andere landen. De regie activiteiten kennen een hogere toegevoegde waarde per

werknemer dan fysieke logistieke activiteiten, leggen minder beslag op schaarse productiemiddelen en hebben minder negatieve milieueffecten. Value Added Logistics (VAL) en Value Added Services (VAS) zijn belangrijke activiteiten die extra waarde en economische activiteit toevoegen aan de meer fysieke logistieke activiteiten (assemblage, reparatie, callcenters, zakelijke dienstverlening). De vraag naar hoger gekwalificeerd personeel neemt met deze ontwikkeling toe.

### *Deelconclusies:*

1. Belangrijke speerpunten voor het stimuleren van de economie zijn o.a. het creëren van optimale vestigingsvoorwaarden voor de logistieke sector, het verbeteren van de bereikbaarheid en het benutten van de multi-modaliteit;
2. Het kabinet investeert in de binnenvaart om wegen en milieu te ontlasten;
3. Infrastructurele knelpunten die de economische activiteiten belemmeren worden zoveel mogelijk weggenomen;
4. Het bevorderen van het goederenvervoer over water en achterland is noodzakelijk;
5. Voor de uitvoering wordt ingezet door middel van het BO-MIRT, de gebiedsagenda en de regionale werkagenda.

## **Provincie**

Vanuit de provincie wordt Midden-Brabant onder meer gezien als stedelijk knooppunt aan de noordzijde van Midden-Brabant en als regio voor de ontwikkeling van logistiek. Verder geeft de structuurvisie voor Midden-Brabant een tweetal stedelijke concentratiegebieden aan, namelijk Tilburg en Waalwijk.

In de ruimtelijke structuurvisie wordt een visie gegeven over de ontwikkeling van de infrastructuur en de toegevoegde waarde daarvan voor de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de economische toegevoegde waarde voor Brabant. Zo hecht het provinciale bestuur sterk aan de verdere ontwikkeling van multimodale knooppunten. Voor Midden-Brabant zijn deze geprojecteerd in Tilburg en Waalwijk.

Uit de Verordening Ruimte (december 2010) blijkt nadrukkelijk dat het gebied tussen bedrijventerrein en Drongelens kanaal wordt gezien als toekomstig stedelijk concentratiegebied. om daarmee in de toekomst de industriële ontwikkelingen binnen de regio (mede) te faciliteren.

In het Provinciaal herstructureringsprogramma bedrijventerreinen wordt invulling gegeven aan de afspraken die de provincie met de ondertekening van het Convenant Bedrijventerreinen 2010-2020 heeft gemaakt. Het doel is om een versnelling aan te brengen in de uitvoering van de herstructureringsopgave.

Naast de algemene visie hebben Provinciale Staten voor Brabant negen speerpunten van beleid aangewezen. Een daarvan is de Gebiedsversterking Oostelijke Langstraat (GOL). Uit de Gebiedsagenda voor Brabant (najaar 2010) blijkt dat rijk en provincie Midden-Brabant zien als een regio waar de logistieke ontwikkelingen een verdere groeifunctie kunnen hebben. Deze economische groei kan opgevangen worden langs de primaire infrastructuurassen in de stedelijke concentratiegebieden Tilburg en Waalwijk.

Ook binnen het regionale samenwerkingsverband Hart van Brabant, worden de ambities van het Rijk en de provincie onderschreven. Hiervoor is als werkmaatschappij Midpoint Brabant (voorheen. de Ideale Connectie) in het leven geroepen. De regio Hart van Brabant profileert zich als de regio die social innovation tot het hart van haar economische ontwikkeling verklaart. Waar het nieuwe samenwerken tussen alle betrokken stakeholders (bedrijvigheid, onderzoek, onderwijs, zorg en bestuur) leidt tot nieuwe product-markt en service-markt-combinaties: sterke ontwikkeling van de logistieke sector, social innovaton en de participatie van andere partijen. Het samenwerkingsproject Logistics Cities maakt hiervan onderdeel uit en richt zich op arbeidsmarkt, kennisversterking, fysieke infrastructuur en overheidsbeleid.

Daarnaast is er een samenwerkingsverband met Heusden en Loon op Zand dat deels is gebaseerd op dezelfde ambities die voor de Hart van Brabant regio zijn geformuleerd, in het bijzonder de bereikbaarheid van de A 59 en N 261 maar ook ten behoeve van verdere economische ontwikkeling en ontwikkelingen op het gebied van wonen, werken en behoud van het voorzieningenniveau.

## **Deelconclusies**

1. Waalwijk is een stedelijk knooppunt aan de Noordzijde van Midden-Brabant;
2. Vanwege een verder te verwachten economische groei heeft een verdere ontwikkeling van multimodale knooppunten, zoals Waalwijk, prioriteit;
3. Er wordt een versnelling aangebracht in de uitvoering van de herstructureringsopgave voor bedrijventerreinen en daarbij de middelen van Rijk en provincie optimaal te benutten;
4. Midden-Brabant (i.c. Waalwijk) is een regio waar de logistieke ontwikkelingen een verdere groeifunctie hebben en waarvoor

het noodzakelijk is om een gebiedsinrichtingsproces op gang te brengen (GOL);

5. Het gebied Haven 8 is een toekomstig stedelijk concentratie gebied volgens het provinciaal streekplan.
6. De regio Midpoint Brabant profileert zich als de regio die social innovation tot het hart van haar economische ontwikkeling verklaart.

### **Gemeente**

Het coalitieprogramma, "Veerkracht en inventiviteit," is een belangrijke inspiratiebron bij het bepalen van het beleid voor de komende jaren. Minder gemeentelijke uitgaven is niet gelijk aan verschraving van de kwaliteit. Integendeel, de centrale ambitie is het behoud en versterking van economische structuur, veiligheid, sociale kwaliteit, ruimtelijke kwaliteit en milieukwaliteit

Samenwerking met regiogemeenten, burgers en marktpartijen is noodzakelijk om het maatschappelijk initiatief te stimuleren en productieve allianties aan te gaan.

Het verleiden van deze partijen om mee te doen en te investeren in de stad is een werkwijze die past bij een afslankende overheid. Waalwijk is een stedelijk knooppunt en de toegangspoort tot Midden Brabant. De ligging op het snijvlak van Den Bosch en Tilburg, aan belangrijke transportassen zoals de A59, de N261 en de Bergsche Maas met de mogelijkheid voor een multimodale haven maakt Waalwijk een ideale vestigingsplaats.

De regionale werkgelegenheidsfunctie moet worden behouden en versterkt. Type bedrijventerrein, herstructurering en een betere bereikbaarheid zijn nog uit te werken speerpunten.

Naast het coalitieprogramma, de beleidsuitgangspunten van de hogere overheden en de kansen voor de economische ontwikkeling voor onder andere Midden-Brabant, heeft ook de gemeente haar eigen beleid op economisch gebied geformuleerd. Daartoe is een tweetal documenten vervaardigd die ingaan op de (economisch) ontwikkelmogelijkheden voor de periode tot

ongeveer 2020. Allereerst betreft het de strategische visie "Waalwijk 2020, de schakel van Midden Brabant". Deze visie is vastgesteld door de Raad van Waalwijk op 20 mei 2010. Daarnaast is onlangs voor de inspraak vrijgegeven de "Nota wensbeelden, uitgangspunten en bouwstenen bedrijventerreinen". De ambities verwoord in deze documenten zijn uitgangspunt voor de gemeentelijke kaders van deze notitie.

De missie voor Waalwijk is in de nota "Waalwijk 2020, de Schakel van Midden Brabant" gedefinieerd als "De gemeente Waalwijk is een stedelijk knooppunt, dat met zijn krachtige economische functie en karakteristieke kernen en omgeving een vitale schakel is in de regionale netwerken van Midden Brabant." Dit wordt uitgewerkt in het statement dat Waalwijk blijvend de functie van regionaal werkgelegenheidscentrum wil blijven vervullen, *eenvoudig omdat dit de beste plek daarvoor in de omgeving is.*

Deze constatering berust met name op de strategische ligging van Waalwijk in de landelijke wegenstructuur, zowel qua snelwegen, als ook waterwegen. Gunstige voorwaarden voor de multimodale ontwikkeling zijn hier in ruime mate aanwezig. Gelegen op de knoop van de binnenkort op te waardenen N 261 met de A 59, in het midden van twee nationale hoofdtransportassen, de A2 en de A 27, en gelegen aan de Bergsche Maas als waterweg tussen Mainport Rotterdam, Greenport Venlo en op weg naar het Duitse Ruhrgebied, geeft dit extra kansen voor economische doorontwikkeling. In de strategische visie wordt dit verwoord als perspectief biedend in een wereld waarin vervoer over de weg steeds meer tot infarcten leidt: Waalwijk ontwikkelt een goede vaarverbinding en daarmee een moderne industriehaven die mogelijkheden biedt aan schepen van grotere omvang.

Op economisch terrein wordt de strategische visie doorvertaald in de nota Wensbeelden, uitgangspunten en bouwstenen bedrijventerreinen. Dit levert een wensbeeld op dat als volgt wordt gedefinieerd: "In 2020 is Waalwijk een bron van

*economische activiteit. In de regio wordt zij gezien als een echte "werkstad" waar niet alleen inwoners uit de eigen gemeente werkzaam zijn, maar ook mensen daarbuiten. Het is er prettig werken en ondernemen. De werknemers zijn dusdanig gekwalificeerd dat ondernemingen adequaat bediend kunnen worden"*

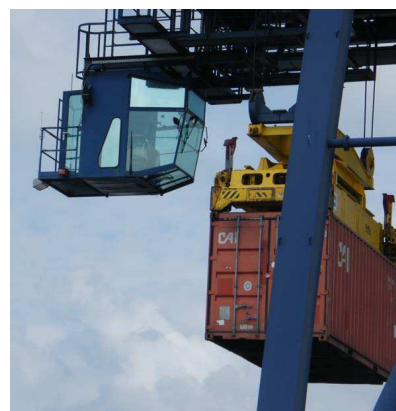
De middelen om dit wensbeeld te bereiken, zijn vervat in een vijftal thema's : 1. Ruimte om te ondernemen (nieuw – herschikking), 2. het inspelen op nieuwe markten, 3. het investeren in infrastructuur, 4. terreinen met een eigen identiteit, 5. milieu en duurzaamheid. Ieder bedrijventerrein in de gemeente kent zijn eigen behoeftes binnen deze thema's. Gezien de doelstelling van deze notitie beperken we ons tot Waalwijk Noord.

#### **Deelconclusies:**

1. Waalwijk wil een regionale werkgelegenheidsgemeente zijn en blijven en een ideale vestigingsplaats voor bedrijven;
2. Waalwijk is een stedelijk knooppunt en de toegangspoort tot Midden Brabant;
3. Waalwijk zet in een betere bereikbaarheid door beter aan te sluiten op landelijke transportassen (weg en water) en is daarmee aangetakt op de belangrijkste (inter)nationale infrastructurele verbindingen;
4. Een multimodale haven is voor Waalwijk belangrijk voor een ideale vestigingsplaats;
5. De problematiek van de sluis moet worden gezien in samenhang met de ontwikkeling van Haven VIII;
6. De gemeente wil het maatschappelijk initiatief stimuleren en productieve allianties aangaan met burgers, bedrijven en marktpartijen;
7. Ruimte voor ondernemen, investeren in bereikbaarheid, nieuwe markten en terreinen met een eigen identiteit zijn belangrijke thema's voor de herontwikkelingsopgaven.

#### **Enkele algemene, samenhangende conclusies op basis van de voorgaande deelconclusies zijn:**

1. Rijk, Provincie en gemeente zetten in op het versterken van vestigingsfactoren door het wegnemen van belemmeringen op het gebied van ontsluiting en bereikbaarheid over weg en water;
2. Logistieke en multimodale activiteiten worden gezien als een belangrijk economisch speerpunt op rijks- provinciaal en gemeentelijk niveau;
3. Logistiek is meer dan transport en opslag. Het inzetten op VAL en VAS en ketenregie levert een duidelijke meerwaarde (werkgelegenheid, productiviteit, tegengaan monocultuur) op voor diverse economische sectoren;
4. Vervoer over water is een belangrijk duurzame logistieke activiteit;
5. Om veroudering, leegstand en mindere (beeld)kwaliteit op bedrijventerreinen tegen te gaan is het nodig om de herstructureringsopgave versneld op te pakken;
6. Samenwerking met andere partijen is een belangrijk vehikel om de diverse (fysieke en economische) opgaven uit te voeren;
7. Rijk en provincie hebben diverse financiële mogelijkheden tot stimulering die passen bij de opgave van de gemeente Waalwijk.



### 3. Bestaande situatie

In dit hoofdstuk wordt een korte beschrijving gegeven van de bestaande situatie en de knelpunten die daarbij worden ervaren voor de volgende onderwerpen: herstructurering Haven 1 t/m 6, aansluiting op landelijk wegennet (GOL), toegankelijkheid over water en de uitbreiding bedrijventerrein Haven.

In de jaren zestig van de vorige eeuw is een begin gemaakt met de ontwikkeling van bedrijventerrein Haven. De eerste fase van het bedrijventerrein is gelegen langs de toen nieuw uitgegraven haven. Door zijn (destijds) uitstekende ontsluiting op de A 59 en de Bergse Maas is het bedrijventerrein fasegewijs steeds verder uitgebreid en tegenwoordig beslaat het terrein ongeveer 390 ha bruto bedrijventerrein. De logistieke functie, die al bestond voor 2002, heeft daarna een impuls gekregen door de vestiging van het ROC.

Het bedrijventerrein Haven 1 t/m 6 is bruto ongeveer 300 ha groot en biedt ruimte aan 375 bedrijven en 6680 werknemers. De functies zijn vooral lichte tot zwaardere bedrijvigheid en logistiek. Het bedrijventerrein Haven 7 beslaat ongeveer 100 ha bruto en telt, na volledige uitgifte 65 bedrijven en ca. 2500 arbeidsplaatsen. Ook hier zijn lichte en zwaardere bedrijfsfuncties en logistiek aanwezig.

#### A. Herstructurering Haven 1t/m 6

Als gevolg van een ontwikkeling van vijftig jaar is het onvermijdelijk dat bepaalde gedeelten van het bedrijventerrein inmiddels verouderd zijn. Zeker als een en ander wordt afgezet tegen het (zeer) recente (vanaf 2004) bedrijventerrein Haven 7 aan de westzijde.

De daarop aansluitende terreinen Haven 5 en 6 zijn ook nog als redelijk modern te kwalificeren.

De lange en fasegewijze ontwikkeltijd van het bedrijventerrein heeft tot gevolg dat het op onderdelen niet meer voldoet aan de eisen van deze tijd. De gemeente en het bedrijfsleven hebben vastgesteld dat Haven 1 t/m 6 aan een verdere structurele verbetering toe is. Het gezamenlijk aanpakken, om te voorkomen dat een negatieve spiraal optreedt is noodzakelijk.

Op Haven 1 t/m 6 zijn de belangrijkste knelpunten (zie Masterplan):

- Wisselende beeldkwaliteit van de inrichting en het vastgoed (leegstand);
- Onvoldoende kwaliteit zichtlocaties aan de A59;
- Onvoldoende milieuzonering van overlastgevende bedrijven;
- Parkeren/opslag publiek gebied;
- De bereikbaarheid over water staat onder druk door de verouderde sluis die geen klasse 5 schepen kan accommoderen;
- Druk op enige aansluiting op A59 (de oostzijde kent geen snelwegontsluiting);
- Gebrekkige infrastructuur (kruispunten, fietsennetwerk);
- Ontsluiting voormalig Swanenburgterrein (collectieve parkeervoorziening) en doortrekken MiddenBrabantweg, met een aftakking naar de Duikerweg;
- Situering van niet-watergebonden bedrijven aan de haven.

Voor een goed functionerend bedrijventerrein is een goede ontsluiting van levensbelang. Niet alleen voor ontsluiting op de hoofdwegenstructuur (zie a) maar ook de interne ontsluiting van het bedrijventerrein is van groot belang en laat momenteel te wensen over. Te meer daar de grootte van het terrein en de afhankelijkheid van containervervoer over het hele bedrijventerrein gespreid is, is het met name uit logistiek oogpunt wenselijk dat de wegenstructuur geoptimaliseerd wordt middels een ringweg om het industrieterrein.

Drie poten hiervan zijn inmiddels (grotendeels ) gerealiseerd : Midden Brabantweg, Biesbosch/Altenaweg en Kloosterheulweg



### **Deelconclusies:**

Herstructurering:

1. Is nodig om verpaupering, veroudering en leegstand tegen te gaan;
2. Komt tegemoet aan de kwaliteitseisen van deze tijd voor openbare en private ruimte;
3. Voorziet in de behoefte aan extra bedrijfs- en schuifruimte;

4. Is de oplossing van geconstateerde gebreken als geluidsproblematiek en soms onlogische plaatsing van bedrijven.

### **B. Aansluitingen op het landelijke wegennet (GOL).**

Waalwijk heeft op dit moment te maken met een afwijkende aansluiting op het rijkswegennet. Er is slechts een volledige op- en afslagstructuur aan de westzijde. Ook is er sprake van halve op- en afritten ter hoogte van het centrum en Waalwijk-Oost. Bovendien zijn er fysieke hoogtebeperkingen voor vrachtverkeer (ter hoogte van de Hertog Janstraat).

Door de toename van de automobiliteit en de ontwikkeling die het bedrijventerrein heeft doorgemaakt wordt de bereikbaarheid van het industrieterrein en het centrum van Waalwijk steeds problematischer. Ook is de verkeersdruk op de woongebieden in Waalwijk-Oost toegenomen omdat de aansluiting A59 Waalwijk-Oost uitsluitend door de bestaande woongebieden kan worden bereikt.

In de nationale markt- en capaciteitsanalyse (NMCA) van het Ministerie van IenM blijkt dat de bereikbaarheid op een aantal plekken in Nederland in 2024 aanzienlijk zal zijn afgenomen. Dit geldt ook voor de A59. Vanuit regionale verkeersmodellen blijkt dat dit probleem zich al (veel) eerder voordoet.

De verminderde functie van de A59 levert problemen op voor de bestaande situatie en voor toekomstige ontwikkelingen. Dit vindt plaats op regionaal en lokaal niveau. Op regionaal niveau levert dit de volgende knelpunten op:

- Bereikbaarheid van de bestaande voorzieningen zoals Efteling, meubelboulevard en Beekse Bergen;
- De (door)ontwikkeling van nieuwe woonwijken en bedrijventerreinen;
- De ontwikkeling van ecologische, agrarische en landschappelijke verbindingen (A59 vormt een fysiek obstakel);
- De verdere ontwikkeling van toerisme en recreatie;

- De verdere ontwikkeling van multimodale goederenvervoer in (Midden) Brabant in het algemeen en voor de belangrijke rol van de Haven in Waalwijk in het bijzonder (aansluiting op de A59).

Voor Waalwijk specifiek levert dit nog een aantal extra knelpunten in de bestaande situatie op:

- Beperkte ontsluiting industriegebied aan de oostzijde;
- Toenemende negatieve gevolgen voor de bestaande woonwijken door de blijvende verkeersafwikkeling via de wijken;
- Verminderde bereikbaarheid van de bestaande bovenlokale voorzieningen (winkelvoorzieningen, sportvoorzieningen, sociaal-culturele voorzieningen).

Gevolg is een voortdurende en toenemende congestie van het verkeer vooral op de piektijden. Ook voor de toekomstige ontwikkelingen zal Waalwijk hierdoor knelpunten ervaren. De ambities zoals opgenomen in rijks- provinciaal en gemeentelijk beleid zullen niet dan wel zeer moeilijk uitvoerbaar worden:

- De eventuele ontwikkeling van Haven 8 komt niet van de grond vanwege het ontbreken van een tweede volwaardige aansluiting van Waalwijk-Noord op de A59;
- Multimodaliteit zal onvoldoende kunnen worden ontwikkeld;
- Doelstellingen zoals versterking ecologie, verbetering landbouwstructuur, versterking recreatie zullen niet of sterk gereduceerd vormgegeven kunnen worden;
- Bij de transformatie van binnenstedelijke bedrijfsgebieden naar woongebieden zullen bestaande woonwijken toenemende negatieve gevolgen ervaren door toename verkeer (geluid, lucht, leefbaarheid).

Vanaf 2013 wordt de N 261 opgewaardeerd, waarin begrepen is de knoop met de A 59. De besluitvorming door de provincie heeft inmiddels plaats gevonden en de middelen zijn gereserveerd. Hiermee wordt een eerste knelpunt van de aansluiting op het

landelijk netwerk weggenomen. Van Waalwijk wordt een bijdrage van 6 miljoen gevraagd.



#### **Deelconclusies:**

1. Er is nu al sprake van onvoldoende verkeersdoorstroming met sterk negatieve gevolgen voor de bestaande en toekomstige situatie op regionaal en lokaal niveau waarbij dit verder strekt dan alleen de bedrijvigheid;
2. In de toekomstige situatie zullen deze gevolgen alleen maar toenemen.



### **C. Bereikbaarheid over water**

De haven van Waalwijk is een belangrijke logistieke schakel voor het bedrijventerrein en zijn ondernemers. Met name de aanvoer van bouwmaterialen en het transport van goederen en containers van en naar Rotterdam en de directe omgeving van Waalwijk vindt via de haven plaats. Het Rijk en de provincie stimuleren het transport over water. Ook de gemeente heeft uitgesproken dat de haven als één van de pijlers van een goed functionerend multimodaal bedrijventerrein nodig is voor de verdere groei. Door de voortdurende ontwikkelingen in de binnenvaart en het huidige onderhoudsniveau van de sluis, dreigt deze een bottleneck te worden in de logistieke keten.

In het Masterplan Havens Midden Brabant is de bouw van een nieuwe grotere sluis voor de haven van Waalwijk voorzien. Het masterplan voorspelt een stevige groei van vervoer van containers via het water. In 2020 wordt voor de regio een verdubbeling van het aantal TEU's verwacht ten opzichte van het huidige aantal. Het gebruik van grotere schepen is een doorgaande trend in de binnenvaart. Het vervoer van goederen met grotere schepen levert kostenreducties op in de transportketen en wordt daarmee een interessante optie voor bedrijven die hun goederen over water kunnen laten vervoeren.

Sinds de realisatie in de jaren '60 zijn alleen de meest urgente onderhoudswerkzaamheden aan de sluis uitgevoerd. Samen met een aantal ontwikkelingen in de binnenvaart (grotere schepen) en de groei van het (multimodale) bedrijventerrein is de vraag of er groot onderhoud moet plaats vinden of dat de sluis vervangen moet worden aan de orde. In 2009 is een rapport van DHV verschenen waarin de geraamde kosten van een nieuwe (grotere) sluis op ongeveer 20 miljoen euro zijn begroot (Inmiddels blijkt uit een second opinion, uitgevoerd door Grontmij, dat de kosten waarschijnlijk hoger zullen zijn en uitkomen op € 26 mio.

Het Regionaal Overslag Centrum ligt aan de haven en is voor de toevoer van containerschepen volledig afhankelijk van de sluis en wordt gezien als een belangrijke speler in de logistieke keten van veel bedrijven in Waalwijk Noord (eenderde van het totaal tonnage in de haven op jaarbasis).

De volgende knelpunten voor de sluis zijn aan de orde:

- De sluis is toe aan groot onderhoud;
- De huidige sluis heeft onvoldoende capaciteit om grotere schepen in de vaarklasse 4 of 5 te ontvangen;
- Het ROC is afhankelijk van de capaciteit en kwaliteit van de sluis. De groeimogelijkheden van het ROC staan onder druk indien alleen de huidige sluis gehandhaafd blijft;
- De geraamde kosten van de sluis bedragen ongeveer 26 miljoen euro;

#### **Deelconclusie:**

1. De huidige sluis is niet toereikend voor de toekomstige norm in containervaart ( vaarklasse 5) en de sluis behoeft in ieder geval groot onderhoud;
2. De kosten van groot onderhoud voor de sluis bedragen ca. € 6 mio (inschatting Grontmij);
3. De kosten voor de vervanging van de sluis bedragen € 26 miljoen. Voor deze kosten is nog geen volledige dekking beschikbaar.



## D. Uitbreiding bedrijventerrein Waalwijk Noord

Naast de ambitie voor de vestiging van logistieke bedrijven, heeft Waalwijk ook bedrijventerreinen nodig voor de autonome groei van de huidige bedrijven en als vervangingsvraag vanuit transformatie en herstructurering van bestaande bedrijventerreinen (zie ook de nota "wensbeelden bedrijventerreinen").

De huidige bedrijven informeren regelmatig naar nieuwe huisvestingsmogelijkheden omdat de huidige bedrijfshuisvesting niet meer voldoet. Het instrument van herstructurering kan vervolgens worden ingezet voor herbesteding van de achter te laten locaties.

Daarnaast wil Waalwijk ruimte bieden aan de groei van nieuwe markten/ondernemingen om daarmee in te spelen op de trends en ontwikkelingen op de bedrijfsruimtemarkt.

In de strategische visie staat dat tot 2020 er sprake is van een aanzienlijke behoefte aan nieuwe bedrijventerreinen. Daarmee kan voldoende aanbod worden gegenereerd waardoor kan worden voorzien in deze behoefte.

Voor de uitbreiding van Waalwijk Noord komen twee gebieden in aanmerking: de afbouw van Haven 1 t/m 6 (prioritair) en de uitbreiding met Haven 8.

Een eventuele uitbreiding van Waalwijk Noord betekent dat er meer goederen- en vervoersstromen op gang komen. De bereikbaarheid over water en weg moet daarom verbeteren om dit te faciliteren.

De knelpunten voor de uitbreiding van het bedrijventerrein:

- Bestaande infrastructuur over water en weg voldoet niet en er is nog onzekerheid over de juiste typologie en milieucategorieën die het nieuwe terrein moet bieden;
- Er is nog onduidelijkheid over de toekomstige kwalitatieve en kwantitatieve opgaven vanuit de hogere overheden; Bijvoorbeeld: hoe ontwikkelt de regionale vraag-aanbod voor bedrijventerreinen zich?
- In de visie op bedrijventerreinen wordt aangegeven dat na 2012 er nog nauwelijks aanbod is in Waalwijk;

- Creëren van werkgelegenheid die aansluit bij de Waalwijkse beroepsbevolking;
- Transformatie van bestaande bedrijventerreinen (geen bedrijfsfuncties meer) impliceert noodzakelijke uitbreidingsruimte elders.



Schetsbeeld transformatie Eerste Zeine

### Deelconclusies:

1. Zodra de uitbreiding van Waalwijk Noord aan de orde is, dan dient de infrastructuur aangepakt te worden;
2. De uitbouw van het bestaande bedrijventerrein is nodig om aan de vervangingsvraag en de autonome groei van bestaande en nieuwe bedrijven te kunnen voldoen.

## 4. Oplossingsrichtingen

Als Waalwijk werk wil maken van zijn ambities (coalitieprogramma, strategische visie, nota wensbeelden bedrijventerreinen) en aan wil sluiten op het rijks en provinciaal beleid, dient er een werkagenda te komen vanuit een integrale visie en aanpak.

In het vorige hoofdstuk zijn een knelpunten per onderwerp benoemd die vertaald worden naar een aantal oplossingsrichtingen.

### A. Herstructurering Haven 1 t/m 6

De herstructurering van het bedrijventerrein is noodzakelijk om zo efficiënt mogelijk gebruik te maken van de sterke kanten die het bedrijventerrein nu al heeft. Tevens kan het als katalysator werken om de (infrastructurele) knelpunten, zoals eerder geconstateerd, aan te pakken.

Door het bestaande bedrijventerrein aan te laten sluiten op het ambitieniveau van Haven 7 ontstaat er voor het gehele bedrijventerrein (nieuw en bestaand) een uniforme visie op het gewenste, toekomstige eindbeeld.

Investeren in mogelijkheden tot uitbreiding van bedrijventerreinen en verbetering van de vestigingsvoorwaarden voor bestaande bedrijven is niet alleen te prefereren uit oogpunt van arbeidsmarkt. Met name hogere functies ertoe te bewegen zich ook in Waalwijk te vestigen verhoogt het draagvlak van het voorzieningen niveau en wordt het maatschappelijk krachtenveld versterkt. Daarnaast levert vestiging van nieuwe bedrijvigheid extra omzet op voor potentiële leveranciers in de regio en zal in het kader van social innovation een impuls richting onderwijs gegeven kunnen worden.

In verband met de majeure opgave voor de ontsluiting en bereikbaarheid via weg en water worden deze onderwerpen apart behandeld.

De herstructurering richt zich vooral op de kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte en de private kavels, waarbij het uitgangspunt is:

- Het verplaatsen van verkeerd gesitueerde bedrijven (en bedrijfswoningen);
- Verbeterde zichtlocaties A59 en milieuzonering;
- Thematische zonering (watergebonden – watergerelateerd – overig) en beeldkwaliteit versterken, incl de aanpak van groen;
- Verkeersveiligheid verbeteren door veiliger kruispunten en duidelijke fietsroutes;
  - Parkeren op eigen terrein handhaven en mogelijk extra parkeerruimte scheppen;
  - Doortrekken Midden-Brabantweg voor ontsluiting voormalig Swanenburg-terrein en aanzet voor Noordelijke Randweg;
  - Intensiveren van bedrijvigheid waardoor er door verplaatsing en ontmanteling weer mogelijkheden zijn voor nieuw uit te geven (deel)kavels.



Dit is onlangs bekrachtigd door het ondertekenen van een Samenwerkingsovereenkomst met de Brabantse Ontwikkelingsmaatschappij. Hierin is afgesproken dat het Masterplan geactualiseerd wordt en een herstructureringsopgave wordt opgesteld waarin een prioritering van projecten wordt opgenomen. Een planning en financiële ontwikkelparagraaf maken onderdeel uit van deze opgave.

Daarnaast is een Werkgroep Bedrijven opgericht. Een aantal bedrijven van Haven 1 t/m 6, vertegenwoordiging van het Waalwijks Bedrijven Platform, de Kamer van Koophandel en de BZW zijn hierin vertegenwoordigd. Het doel is om met deze partijen tot een prioritering te komen van projecten en een gezamenlijk inzet hiervoor te bepalen.

Momenteel worden de laatste kavels op Haven 7 uitgegeven. Het gaat hierbij nog om kleinere kavels en is er voor de grotere, met name logistieke, bedrijven geen ruimte meer. Ondanks de economische recessie wordt de regio Waalwijk als groeigemeente aangemerkt zowel op het gebied van bedrijvigheid als werkgelegenheid. Gezien de ambitie om deze

positie te versterken is het belangrijk om Haven 1 t/m 6 stevig aan te pakken en ruimte te creëren voor andere en nieuwe bedrijven. Verwacht wordt dat de eerste concrete herstructureringsprojecten rond de zomer van start zullen kunnen gaan.

Bij de start van Haven 7 is een fonds Parkmanagement opgericht, met als doel parkmanagement op te zetten op haven 7. Op dit moment zijn de resultaten van Parkmanagement BV bevredigend te noemen en wordt begonnen met de uitrol hiervan op de rest van het bedrijventerrein.

### **Financiën**

De investeringen voor de herstructurering bedragen 7 miljoen. De dekking komt uit het Fonds Revitalisering Haven 1 t/m 6 dat gevoed wordt uit de opbrengsten van Haven 7 (5 miljoen) en vanuit de bijdrage van de BOM (2 miljoen).

### **Urgentie**

Niet ingrijpen betekent een verdere achteruitgang van met name haven 1 t/m 6 en het verlagen van de kansen op een financiële bijdrage van de BOM.

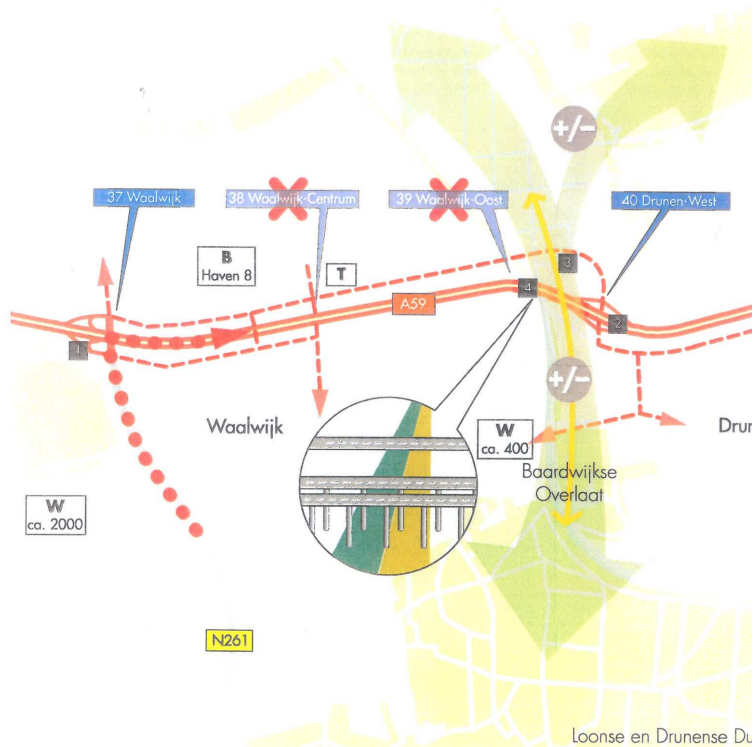
De doortrekking van de MiddenBrabant weg vergt een investering van 3,5 mio. Een deel hiervan wordt middels een subsidie aangevraagd bij de provincie (PHP-subsidie). Een investering door de samenwerkingpartijen gemeente en BOM betekent vaak ook een investering door de vastgoedeigenaren. De ervaring leert dat ook zij hun vastgoed en private ruimte gaan aanpakken en/of hun uitbreidingsbehoefte gaan invullen. De kwaliteitsverbetering betekent tevens dat Haven 1 t/m 6 ook aantrekkelijk wordt voor nieuwe bedrijven.

### **Deelconclusies:**

1. De kwaliteit van Haven 1 t/m 6 verdient een extra impuls;
2. Er zijn reeds afspraken gemaakt met externe partijen over de herstructureringsopgave;
3. De dekking is via het herstructureringsfonds gerealiseerd;
4. De multiplier is van externe gelden ia aanwezig (2,5 mio) en nog niet te schatten investeringen van vastgoedeigenaren.

## B. Aansluitingen op het landelijke netwerk (GOL):

Er bestaan momenteel plannen om naast de verbetering van de westelijke aansluiting met de N261 ook de aansluiting aan de oostzijde van de woonkern en het bestaande industrieterrein te verbeteren. Vanuit de infrastructuur zal er dan een volwaardige op- en afslagenstructuur worden gerealiseerd. In combinatie met de westelijke aansluiting zal de volwaardige nieuwe oostelijke aansluiting voorzien in een nieuwe ontsluiting van de woonkern Waalwijk en een parallelstructuur als volwaardige ontsluiting van Waalwijk-Noord en Waalwijk-Centrum.



Met name de oostelijke aansluitingsstructuur is al lange tijd onderwerp van discussie.

Nadat een geruime periode met de gemeente Heusden bestuurlijk overleg is gevoerd en overeenstemming is bereikt over een gezamenlijke aansluiting voor beide kernen is vanaf 2006 vervolgens door een aantal partijen "corridorstudie A59" uitgevoerd. Deze is in 2008 afgerond.

Daaropvolgend hebben de overheden en een aantal maatschappelijke partijen, onder leiding van de provincie een startdocument ondertekend. Naast een substantiële verbetering van de bereikbaarheid en leefbaarheid van de bestaande kernen leven er ook bij de diverse overheden en maatschappelijke partijen ambities op het gebied van economie (o.a. logistieke ontwikkeling), bereikbaarheid, realiseren van een ecologische verbindingzone, netwerkstructuur voor extensieve recreatie, multimodaliteit en verbetering van de landbouwstructuur. De partijen hebben besloten deze ambities integraal op haalbaarheid te onderzoeken en in samenhang met elkaar te realiseren. Daartoe is het project "Gebiedsversterking oostelijke Langstraat" (GOL) opgezet.

Nadat was gebleken dat een integrale gebiedsontwikkeling mogelijk is, hebben een twintigtal partijen waaronder de gemeenten Waalwijk, Den Bosch, Heusden, waterschap de Dommel, provincie Noord-Brabant, maar ook de bedrijvenplatformen en milieubelangengroeperingen en ZLTO, een intentieovereenkomst gesloten waarin zij de gezamenlijke ruimtelijke opgaven en afspraken hebben vastgelegd in een inspannings-verplichting. Op dit moment wordt binnen het project onderzoek of middelen gemobiliseerd kunnen worden en welke partijen in welke mate bijdragen. Onder meer wordt dan duidelijk of medefinanciering door de rijksoverheid aan het plan vanuit bijvoorbeeld het MIRT (meerjarenprogramma infrastructuur, ruimte en transport) mogelijk en haalbaar is. Uw college heeft de raad over dit proces meerdere malen geïnformeerd (o.a. 30 september 2009 en 11 februari 2010). Ook

zijn inmiddels, vooruitlopend op een mogelijke realisering aankopen gedaan (o.a. van Hulsten).

Door het realiseren van het GOL zullen een groot aantal ambities kunnen worden gerealiseerd en knelpunten worden weggenomen:

- De bereikbaarheid van het bestaande bedrijventerrein en het centrum van Waalwijk
- Realisering van de ecologische verbinding van de Loonse en Drunense Duinen met de Bergse Maas
- Verbetering van de leefbaarheid van de wijken in Waalwijk-Oost en Waalwijk Centrum.
- Kansen van de multimodaliteit worden beter benut.

### **Financiën**

De totale kosten van het GOL zijn 150 mio. De kosten voor het gedeelte tussen Waalwijk en Heusden komen vanuit bijdragen van provincie en de gemeenten Heusden en Waalwijk. Ook het bedrijfsleven is bereid om aan dit project mee te betalen. Via het BO-Mirt wordt ook aan de minister gevraagd om aan dit project bij te dragen. Voor Waalwijk zijn de kosten 14,8 mio. Daarvan is reeds 6 mio gedekt. Voor 8,8 miljoen kan de dekking komen uit exploitaties Haven 7, afbouw haven 1 t/m 6 en (voor maximaal 1,5 mio) uit het een nader te bepalen fonds .

### **Urgentie**

De urgentie voor de aansluiting op het landelijke netwerk is hoog, gelet op de bereikbaarheidsproblemen, ook in de bestaande situatie. Wat betreft de besluitvorming over financiële deelname vanuit Waalwijk is de urgentie ook hoog, omdat de minister in mei 2011 duidelijkheid wil hebben over de bereidheid van de regio om in dit project te willen investeren en de mate waarin de regio dit wil doen. Vervolgens zal zij overwegen om al dan niet een financiële bijdrage te verstrekken. Hoe dan ook de beslissing van de minister uitvalt, het is duidelijk dat Waalwijk samen met de regio moet trachten het project op de agenda te houden

### **Deelconclusies:**

Met het GOL wordt/worden:

1. De bestaande halve aansluitingstructuur opgeheven;
2. Een volwaardige afslagenstructuur aan de oostzijde van Waalwijk gerealiseerd met een parallelstructuur aan de noordzijde;
3. Hierdoor zal Waalwijk beschikken over een robuuste toekomstbestendige aansluiting op het landelijke wegennet;
4. De leefbaarheid van de bestaande woonwijken direct worden verbeterd;
5. De mogelijkheid geschapen om de multi-modaliteit verder vorm te geven in de toekomst Waalwijk-Noord verder te ontwikkelen;
6. Meerdere sectorale doelen waaronder de ecologische verbinding van de Loonse en Drunense Duinen met de Bergse Maas gerealiseerd.

### **C. Bereikbaarheid over water**

Wil Waalwijk vanuit de multimodaliteit mee (blijven) doen in de ontwikkelingen in de binnenvaart, en met name in het containervervoer, dan is schaalvergroting ook hier onontkoombaar. Op dit moment voldoet de sluis nog, zij het met enkele noodmaatregelen t.o.v. het ROC. Binnen een aantal jaren zal de sluis echter vanwege zijn leeftijd, moeten worden vervangen, dan wel dient groot onderhoud plaats te hebben. Door schaalvergroting wordt de haven van Waalwijk op middellange termijn minder interessant doordat hij slechts bereikbaar is voor schepen t/m vaarklasse 3. De nieuwe trend in met name containervervoer wordt vaarklasse 5, waarbij schepen ingezet kunnen worden met een lengte van 135 meter. Met name vanuit de bevoorrading vanuit de mainport Rotterdam worden steeds hogere eisen gesteld.

Daarnaast wordt er landelijk uitgegaan van een groei van 5% a 6% per jaar voor de containermarkt. Diverse partijen hebben aangegeven dat de havens van Midden Brabant meer dan evenredig zullen profiteren van de groeiende containermarkt. Er wordt vanuit gegaan dat de opwaardering van de sluis voorwaarde is voor het benutten van voorspelde groeikansen. Als Waalwijk zijn ambities als logistiek centrum van Midden Brabant waar wil maken, dan zal voor een nieuwe sluis gekozen moeten worden. Binnenkort zullen de uitkomsten van de studies voor de gemeente bekend zijn, waarna een traject naar besluitvorming kan worden ingeslagen. De verbeterde bereikbaarheid over het water zal voor een economische impuls zorgen, maar zal tevens extra druk veroorzaken op de aansluiting naar het landelijke wegennet. Bestuurlijk is afgesproken dat er in 2011 een besluit wordt genomen over de sluis..

Daarnaast impliceert de keuze voor multimodaliteit ook de keuze voor watergerelateerde bedrijven. Voor deze bedrijven is dit een belangrijke vestigingsfactor.

Eerder is een vooronderzoek uitgevoerd naar de kosten van een nieuwe sluis. De kosten werden toen berekend op een investering van € 19,2 miljoen (inmiddels € 26 mio) De financiële investeringen voor Waalwijk bedragen afgerond ongeveer 26 miljoen voor de sluis. Daarnaast is het nog onzeker, maar zeker niet zonder perspectieven gezien de beleidskaders, of, en in welke mate, voor de vervanging van de sluis financiële bijdragen van de hogere overheden kan worden verwacht.

#### **Financiën**

Momenteel is er geen dekking voor deze investeringen. Of er dekking vrij gemaakt kan worden is afhankelijk van de beantwoording van de vraag of hogere overheden aan de realisering hiervan wensen bij te dragen.

#### **Urgentie**

De urgentie voor de keuze is hoog. Te lang wachten betekent een achterstand voor het vestigen van watergerelateerde en watergebonden bedrijvigheid. Hiermee wordt de ambitie van rijk, provincie maar ook gemeente met betrekking tot bereikbaarheid over water (duurzaam) en multimodaal knooppunt niet vertaald. Daarnaast zal te lang wachten nadelige effecten hebben voor containervervoer van en naar Waalwijk en de aansluitingen op mainport Rotterdam. Met de oplevering van de Tweede Maasvlakte in 2013 zullen, op basis van eerdere afspraken, veel meer containers over water moeten worden doorgevoerd, dan nu het geval is. Dit heeft direct gevolgen voor die bedrijven die afhankelijk zijn van aanlevering van goederen via containers.

#### **Deelconclusie:**

1. De bereikbaarheid over water neemt af indien Waalwijk enkel schepen met vaarklasse 3 kan accommoderen;
2. Waalwijk Noord verliest zijn functie ten behoeve van watergerelateerde en watergebonden bedrijven.

## **D. Uitbreiding bedrijventerrein Waalwijk Noord**

Om haar ambities als werkgelegenheidsgemeente te blijven waarmaken moet Waalwijk blijven investeren in een zich ontwikkelende en innoverende economie.

Investeren in mogelijkheden tot uitbreiding van bedrijventerreinen en verbetering van de vestigingsvoorwaarden voor bestaande bedrijven is niet goed vanuit het oogpunt van economische structuurversterking, werkgelegenheid en arbeidsmarkt. Zie hiervoor het gestelde op pagina 7.

Met name ook hogere functies aan de gemeente binden verhoogt het draagvlak van het voorzieningenniveau. De detailhandel en het maatschappelijk krachtenveld worden erdoor versterkt. Daarnaast levert vestiging van nieuwe bedrijvigheid extra omzet op voor toeleveranciers in de regio en zal in het kader van social innovation een impuls richting onderwijs gegeven kunnen worden.

Dat is ook nodig, want door de zich steeds verder ontwikkelende logistieke sectoren ontstaat er steeds meer behoefte aan logistieke kenniswerkers die kunnen opereren binnen de logistieke ketens en netwerken. De invulling van mogelijk nieuwe bedrijfsterreinen zoals de afbouw van Haven 1 t/m 6 en Haven VIII betekent kansen op een invulling met hoogwaardige logistieke functies op het gebied van VAL en VAS.

Een belangrijk argument voor het uitbreiden van het bestaande bedrijventerrein is dat de exploitatie van nieuw uit te geven bedrijfsterreinen kan bijdragen aan de financiering van de investeringen voor het versterken van de infrastructuur. Een positieve grondexploitatie betekent dat er middelen beschikbaar komen om de infrastructuur te versterken en er aanspraak kan worden gedaan op de middelen vanuit het Rijk en de Provincie (cofinanciering).

## **Afbouw haven 1 t/m 6**

Om snel een nieuw uitleggebied voor deze ontwikkelingen te kunnen bieden en zonder vooruit te lopen op de discussies over Haven 8 zou het gebied ten noordoosten van het bestaande bedrijventerrein als afronding van de bestaande terreinen in ontwikkeling moeten worden gebracht. De afwikkeling van deze 25 ha. zal niet tot een substantiële vergroting van de bestaande knelpunten van de verkeersstructuur leiden.

## **Haven 8**

Voorwaarde voor de ontwikkeling van dit gebied is dat het bedrijventerrein goed gedoseerd en gefaseerd wordt uitgegeven. Daarnaast speelt momenteel de discussie op provinciaal niveau in welk tempo de nieuwe bedrijventerreinen kunnen worden ontwikkeld. Gezien de onzekere verwachtingen voor de iets verdere toekomst, is het de bedoeling een eventueel Haven 8 duidelijk gefaseerd te ontwikkelen en uit te geven. De ontwikkeling zal dienaangaande meer op de ontwikkeling van Landgoed Driessen dan op de ontwikkeling van Haven 7 lijken.

## **Financiën**

Gelet op de ervaringen in het verleden en de bestaande schaarste aan goed ontsloten bedrijventerreinen mag zeker een positief exploitatieresultaat worden verwacht van de afbouw van Haven 1 t/m 6.

Ook voor Haven 8 geldt dat zeker een positief exploitatieresultaat wordt verwacht. Voor beide gebieden geldt dat relatief een groot deel ervan al eigendom van de gemeente is.

## **Urgentie**

De urgentie voor de keuze afbouw Haven 1 t/m 6 is hoog. Te lang wachten betekent het missen van kansen voor bedrijfsvestigingen op de korte termijn.



De urgentie voor de keuze Haven 8 is middelhoog als de afbouw Haven 1 t/m 6 kan worden opgepakt. Te lang wachten met de keuze voor het ontwikkelen van Haven 8 betekent het missen van kansen voor bedrijfsvestigingen op de middellange termijn.

**Deelconclusie:**

1. De uitbouw van het bestaande bedrijventerrein is nodig om aan de vervangingsvraag en de autonome groei van bedrijven te kunnen voldoen;
2. De afbouw van Haven 1 t/m 6 heeft de hoogste prioriteit..

## 5. Scenario's

Scenario's zijn denkbare toekomstmodellen die het gevolg zijn van realistisch ingeschatte ontwikkelingen. In scenario's worden consequenties van bepaalde ontwikkelingen, maar ook van beleidskeuzes als het ware vergroot weergegeven. Scenario's mogen niet als blauwdrukken voor de toekomst worden beschouwd, maar zijn een middel om over (on)gewenste ontwikkelingen te praten en de onderlinge samenhang te verduidelijken.

Scenario's zijn eigenlijk goed te onderscheiden profielen. Er kan bijvoorbeeld een woon-werk profiel gehanteerd worden of een profiel dat meer gericht is op logistiek en lokale bedrijvigheid. Hieronder worden per scenario enkele financiële verkenningen weergegeven. Dit zijn eerste verkenningen die indicaties geven over de financiële haalbaarheid van de scenario's.

De gepresenteerde scenario's hebben oplopend een hoger ambitieniveau en daarmee ook een grotere investeringsvraag. De fasering en prioritering binnen de scenario's moet nog worden vastgesteld.

### O (nul)-scenario

Een 0-scenario wordt ook wel een referentiescenario genoemd: in zo'n scenario wordt de huidige situatie gecontinueerd en worden er geen ingrepen voorgesteld.

Dit betekent dat aan de beleidsuitgangspunten en ambities van Rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid geen invulling wordt gegeven. De gemeente vervult zijn reguliere publiekrechtelijke rol met de daarbij behorende capaciteit en middelen.

De middelen van het Fonds revitalisering worden ingezet voor een verbeterd beheer en onderhoudsniveau van Haven 1 t/m 6 en de uitrol van parkmanagement. Daarnaast

zijn de meerjaren onderhoudsprogramma's onderdeel van de reguliere gemeentelijke begroting. De resterende middelen kunnen voor overige doeleinden worden aangewend.

Aan de sluis worden alleen de hoogst noodzakelijke (onderhouds)werkzaamheden verricht.

In dit scenario wordt op geen enkele wijze tegemoet gekomen aan de ambities van de verschillende overheden. Hiermee laat Waalwijk geld liggen en ontkent het de knelpunten van bereikbaarheid en herstructurering. Tevens rest de vraag wat de uiteindelijke economische en maatschappelijke kosten zijn van het niet ingrijpen in de verbetering van vestigingsvoorwaarden van Waalwijk Noord.

### Herstructureringscenario

In dit scenario wordt gekozen om enkel de herstructureringsopgave op te pakken. Het vervangen van de sluis is voorlopig nog niet aan de orde. Er wordt wel groot onderhoud gepleegd aan de sluis omdat deze anders binnen een aantal jaren niet meer bruikbaar is.

Dit scenario heeft als uitgangspunt dat de huidige beschikbare middelen (zie hieronder) de reikwijdte en de mogelijkheden bepalen van de uitvoering. Het doel is tevens om met deze middelen ook het investeringsklimaat op Haven 1 t/m 6 zodanig op niveau te krijgen dat ook private partijen verleid worden om te gaan investeren in hun vastgoed en dat Haven 1 t/m 6 aan kan sluiten bij het kwaliteitsniveau van Haven 7.

In dit scenario gaat het om de volgende punten:

- Verlengen Midden-Brabant weg;
- Aanpakken van milieuzonering van bedrijven (verplaatsing) ;
- Opknappen van de sluis (groot onderhoud);
- Aanpakken van de openbare ruimte en openbaar groen;
- Oplossen van parkeerproblemen en handhaving versterken;
- Herontwikkelen van private kavels;
- Groot onderhoud sluis;

De financiering van deze aanpak vindt plaats vanuit het herstructureringsfonds, de middelen van de Brabantse OntwikkelingsMaatschappij (BOM) van 2 mio en een aanvullende subsidie van de Provincie (PHP-subsidie wordt aangevraagd (0,75 mio).

De mogelijk toekomstige vraag naar bedrijventerreinen kan slechts ten dele worden opgevangen met de nog resterende kavels op haven 7.

De aanleg van een nieuwe sluis en een nieuwe aansluiting op het wegennet (GOL) worden in dit scenario niet uitgevoerd.

### **Bereikbaarheidsscenario**

In dit scenario staat de bereikbaarheid over de weg centraal. In dit scenario wordt tevens ook de herstructurering zoals in het vorige scenario beschreven, uitgevoerd.

De knelpunten van de bereikbaarheid van Waalwijk Noord en het oostelijk deel van Waalwijk zijn al meerdere malen genoemd. Dit heeft ertoe geleid dat er ook intentieovereenkomsten met de betrokken partijen in het GOL zijn ondertekend.



De urgentie om het GOL uit te voeren is dan ook bijzonder hoog. Deze druk wordt nog eens opgevoerd door het Rijk die een onderbouwde business case voorgelegd wil hebben voor het GOL

waarin de financiële investeringsbereidheid van de regio is opgenomen.

Vanuit het bereikbaarheidsscenario is het volgende van belang:

- Er zijn momenteel al knelpunten in de bereikbaarheid en doorstroming van verkeer voor Waalwijk Noord en het Centrum en de oostelijke stadsdelen;
- De leefbaarheid in de oostelijke woonwijken van Waalwijk neemt toe omdat ze minder worden belast;
- Waalwijk Noord heeft een sterk logistiek profiel. Om Waalwijk ook in de toekomst een interessante vestigingsplaats te laten blijven is deze ingreep voor de toekomst van het bedrijventerrein zeer belangrijk.
- Ecologie en landbouw hebben baat bij landschappelijke verbindingen die met deze infrastructurele ingreep tot stand komen;
- Er is reeds een regionaal samenwerkingsverband voor de GOL;
- Er kunnen substantiële extra middelen worden binnengehaald vanuit Rijk en Provincie (multiplier-effect) vanuit BO-MIRT agenda;
- Groot onderhoud sluis;
- De uitbouw Haven 1 t/m 6 wordt uitgevoerd;
- De positieve resultaten van de exploitatie van uitbouw Haven 1 t/m 6 en Haven 7 worden als cofinanciering ingezet naar Rijk en Provincie;
- De herstructurering wordt aangepakt (zie eerder scenario).

De investeringsvraag van dit scenario voor de gemeente Waalwijk bedraagt ongeveer 30 miljoen euro. Hiervan is reeds 6 miljoen gereserveerd voor nieuwe aantakking: A59 – N261. De financiering van dit scenario komt uit het exploitatieresultaat van Haven 7 en afbouw Haven 1 t/m 6, de reserve majeure projecten en reserve revitalisering Haven 1 t/m 6.

### **Multimodaal scenario:**

In dit scenario worden alle infrastructurele ingrepen uitgevoerd. Zowel de vervanging van de sluis, als de Gebiedsontwikkeling Oostelijk Langstraat worden in dit scenario uitgevoerd. De landelijke, provinciale en gemeentelijke beleidskaders laten een hoog ambitieniveau zien voor de verdere ontwikkeling van Waalwijk als multimodaal knooppunt binnen de regio. Daarbij wil de gemeente een werkgelegenheidsgemeente zijn en zal de groei van de werkgelegenheid gepaard moeten gaan met uitstekende vestigingsvoorwaarden. Het inzetten op logistieke functies en ketenregie waarbij innovatie en toegevoegde waarde belangrijk zijn, genereert meer VAS- en VAL activiteiten. Deze activiteiten zorgen voor een andersoortige werkgelegenheid op MBO-+ niveau, dan enkel order-pickers en heftruckchauffeurs. Dit kan weer positieve effecten hebben op het woonklimaat en het voorzieningen niveau in Waalwijk.

De knelpunten die momenteel aan de orde zijn (beperkte bereikbaarheid water - weg, verouderd bedrijfsterrein, invulling uitbreiding Waalwijk Noord) worden met dit scenario weggenomen.

De haalbaarheid van dit scenario wordt mogelijk gemaakt door de uitbreiding van Waalwijk Noord: zowel de afbouw Haven 1 t/m 6, als, op termijn en in een juiste fasering, Haven 8.

De ontwikkeling van het bedrijventerrein wordt mede, maar niet uitsluitend, gestimuleerd richting een verdere uitbouw van het logistieke cluster met inachtneming van de vervanging- en uitbreidingsvraag van de bestaande bedrijven. Ook de Noordelijke rondweg wordt gerealiseerd en de herstructurering van Haven 1 t/m 6 aangepakt.

Dit scenario omvat voorgaande scenario's met een toevoeging van de vervanging van de sluis om de bereikbaarheid over water voor de komende decennia te optimaliseren.

De investeringsvraag van dit scenario bedraagt 59 mio in totaal.

De financiering van dit scenario wordt opgebracht door het verwachte exploitatieresultaat van Haven 8 en afbouw haven 1 t/m 6 . Hoewel nog niet zover onderzocht als eerdere scenario's (ook gezien de keuze die nog gemaakt moet worden voor sluis of buitengaats) lijken de cofinancieringsinstrumenten van rijk en provincie voldoende om tot een sluitende exploitatie te komen .

### De scenario's in schema:

De verschillende scenario's zijn in onderstaand schema beoordeeld op een aantal onderwerpen die in dit stuk aan de orde zijn gekomen. Het ambitieniveau van het multimodale scenario is uiteraard het hoogst maar scoort in tegenstelling tot het bereikbaarheidsscenario op financiën/risico minder goed.

De term multiplier staat voor de extra middelen die bij andere partijen binnengehaald kunnen worden.

Scenario's	Economie	Werk	bereikbaarheid	Leefbaarheid	multiplier	Financiën/ risico
Nul	-	--	-	-	-	+
herstructurering	-/+	-/+	-	-	+	+
Bereikbaarheid	+	+	+	++	++	+/-
Multimodaal	++	++	++	++	+ (nog te onderzoeken)	-

## **Financiële verkenningen.**

Naarmate de keuze voor een van de scenario's ambitieuzer wordt, betekent een en ander een zwaardere druk op de beschikbare financiën: andersom nemen ook de kansen toe op het beschikbaar komen van aanvullende financiering door andere overheden en opbrengsten uit grondexploitaties. In feite betekent dit dat naarmate de doelstellingen ambitieuzer worden, de risico's toenemen. Daarbij moet worden gevoegd dat, hoewel de gemeente nog de beschikking heeft over een aantal in te zetten dekkingsmiddelen uit bepaalde reserveringen, met name de reserve Grondexploitatie door de tegenvallende resultaten van de afgelopen jaren, ook de noodzaak tot aanvulling van deze reserve uit behoedzaamheids overwegingen, aan te bevelen is. Bij de nota Grondexploitatie zijn hiervoor aanbevelingen gedaan.

Een besluit over de toekomst van de Waalwijkse haven en de bereikbaarheid ervan is, volgens afspraak in het coalitieprogramma, dit jaar te verwachten. Hoewel een besluit hierover in feite los staat van de gesignaleerde problematiek op het wegennet, ligt er wel een relatie: immers voor de financiering van het gemeentelijk deel van de te plegen investering, zullen exploitatie inkomsten uit Haven 8 noodzakelijk blijken te zijn. En, zoals hierboven al aangegeven is het op zijn minst niet verstandig het bedrijventerrein Haven meer uit te breiden dan de marginale toevoeging van de afbouw Haven 1 t/m 6 (25 ha) zonder de noodzakelijke aanpassing van de infrastructuur en de aansluitingen op het landelijke wegennet (GOL). Belangrijk om te weten, is de hoogte van de benodigde investeringssommen en de beschikbare dekkingsmiddelen, waarbij voor de laatste een onderscheid gemaakt moet worden in bestaande dekkingsmiddelen en middelen die gaan ontstaan uit toekomstige exploitaties.

## Overzicht investeringen:

- a- Herstructurering: via de exploitatie van Haven 7 is een revitaliseringsfonds gevormd, waarmee uitgaven in de sfeer van herstructurering gedaan kunnen worden. Middels de samenwerkingsovereenkomst met de Brabantse Ontwikkelings Maatschappij (BOM) wordt hier momenteel onderzoek gedaan naar een aantal projecten die na uitvoering een hoog economisch effect kunnen genereren. In het vervolg van dit project is het aannemelijk dat de Brabantse Herstructureringsmaatschappij voor Bedrijventerreinen BV op afzienbare termijn ook financieel in deze samenwerking zal participeren. Wellicht zal deze participatie plaatsvinden binnen een lokaal herstructurerings fonds, waarbij de beschikbare financiële middelen van de gemeente ( ongeveer € 5 mio na volledige uitgifte Haven 7) met 50% kunnen worden opgehoogd. Dit rechtvaardigt de conclusie dat herstructurering in elk geval financieel afgedekt is tot een maximaal bedrag van € 7 mio en dat hiervoor geen extra middelen gegenereerd hoeven te worden.
- b- Bereikbaarheid (GOL): de voorgestelde financiering van de aanpassing van de A 59 legt een groter deel van de rekening bij de regio zelf, dan wanneer gewacht kan worden op het reguliere tijdstraject (2028). De regio biedt de minister aan een groter deel zelf te betalen, ten einde de minister in staat te stellen, gemotiveerd hiervoor te kiezen. De verdeelsleutel over de regio wordt bepaald door de werkzaamheden die in de betreffende gemeente moeten worden uitgevoerd en bedraagt voor Waalwijk in totaliteit € 14,8 mio. Dit bedrag moet zo rond 2015 beschikbaar komen. In dit bedrag inbegrepen is de aansluiting van de A 59 op de N 261 en de Midden Brabantweg. Door de aanstaande uitvoering van de ombouw van de N 261 tot autosnelweg met ongelijkvloerse kruisingen (start 2013) waren deze maatregelen al noodzakelijk geworden en is tijdig voorzien in dekkingsmiddelen voor dit onderdeel van het GOL (€ 6 mio uit het exploitatieresultaat van Haven 7). Daarnaast voorziet het GOL ook in een nieuwe oostelijke aansluiting (Waalwijk Oost/Drunen West), met daarbij een nieuwe overgang over het Drongelens kanaal en een aftakking parallel aan de A 59 ter ontsluiting van zowel het Haven bedrijventerrein als ook het centrum van Waalwijk. Gevolg hiervan is dat de oude aansluitingen Waalwijk Centrum en Waalwijk Oost zullen verdwijnen.. Voor dit onderdeel van het GOL is nog € 8,8 mio benodigd, ten laste van de gemeente Waalwijk.

Waterbereikbaarheid: zoals in het ambitiesdocument is vermeld reikt de ambitie van het gemeentebestuur tot het in stand houden van een zo compleet mogelijke ontsluiting over water van het Waalwijkse bedrijventerrein. Dit betekent dat gekozen wordt voor een toegankelijkheid ook van vaarklasse 5 vaartuigen. Tegelijkertijd betekent een en ander een hoge investering, waarvan op dit moment niet te zeggen valt hoeveel hiervan ten laste van de gemeente zal komen. Ter illustratie: - Groot onderhoud huidige sluis: € 6 mio; - Investering in nieuwe sluis : € 26 mio: Tot nu toe zijn deze getallen globale investeringsbedragen, die nader gespecificeerd moeten worden ook op eventuele bijkomende kosten.

- c- Uitbreiding bedrijventerrein: we hebben het hier over twee opties, die volgtijdelijk in ontwikkeling kunnen worden genomen:  
Afbouw haven 1 t/m 6: het gedeelte ten noorden van de huidige milieustraat, dat een natuurlijke afronding vormt van het bestaande bedrijventerrein en 2- Haven 8, dat voor de langere termijn plaats kan gaan bieden voor zich vestigende bedrijven dan wel voor bedrijven die op grond van herstructurering dan wel transformatie niet op de huidige locatie kunnen blijven zitten. De eigendomssituatie in met name het gebied dat hier vermeld wordt onder afbouw haven 1 t/ m 6 is gunstig voor de gemeente: het overgrote deel van het gebied is reeds eigendom van de gemeente. Voor het toekomstige Haven 8 ligt het gemeentelijk eigendomspercentage op ongeveer 50%. De uitgaven ten behoeve van de ontwikkeling van nieuw bedrijventerrein zijn per definitie lager dan de te genereren inkomsten uit de uitgifte van de beschikbare kavels. Dit betekent dat de kosten voor uitbreiding bedrijventerrein niet in het investeringsoverzicht worden opgenomen.



## Overzicht (uitsnede) beschikbare en te genereren dekkingsmiddelen.

- a- Aanwezige dekkingsmiddelen;
  - Reserve Bovenwijkse voorzieningen € 4,3 mio
  - Reserve Revitalisering haven 1 t/m 6 € 5.0 mio
  - Reserve Majeure projecten € 2,2 mio
  - Exploitatieresultaat Haven 7 € 7,0 mio (inclusief € 6,0 gereserveerd voor aansluiting A 59/N261)
  
- b- Toekomstige dekkingsmiddelen
  - Exploitatieresultaat Afronding Haven 1 t/m 6 € 3.0 mio (aannee geëxtrapoleerd uit Haven 7)
  - Exploitatieresultaat Haven 8 € 12,0 mio( idem)

NB. Bovenstaand is geen totaal overzicht van alle beschikbare dekkingsmiddelen. Tevens is niet aangegeven op welke dekkingsmiddelen in welke mate een beroep wordt gedaan. Het overzicht dient enkel om aan te tonen dat er in principe voldoende dekkingsmiddelen beschikbaar zijn.

## Overzicht investeringsbehoefte per scenario.

Uitgangspunten: scenario 0: geen investeringen, besteding Fonds revitalisering aan verbetering onderhoud en beheer Haven 1 t/m 6  
Scenario herstructurering: uitvoering van de samenwerkingsovereenkomst met de BOM, toevoeging budget middels BHB.  
Scenario bereikbaarheid: toevoeging ten opzichte van vorig scenario het GOL project  
Scenario multimodaal: toevoeging ten opzichte van het bereikbaarheid scenario : nieuwe sluis of buitengaatse container overslag.

Uit bovenstaand model is het volgende af te leiden:

	Kosten	Bijdrage gemeente	Bijdrage overig	Restant
Scenario 0	5	5	0	0
Scenario herstructurering	7	5	2	0
Scenario bereikbaarheid	37	19,8	17,2	0
Scenario multimodaal	57	29,8	17,2	10

Totaal beschikbaar voor "GOL" gemeentelijk deel herstructureringskosten. **€ 15 mio**, resteert in revitaliseringsfonds € 3,5 mio ter uitvoering

Voor scenario multimodaal blijkt uit dit scenario een grote afhankelijkheid van cofinanciering en exploitatie Haven 8.  
Na uitvoering van het scenario bereikbaarheid bestaan de reserves en voorzieningen uit het volgende overzicht:

-Reserve bovenwijkse voorzieningen	€ 5,9 mio
-Reserve revitalisering	€ 1,6 mio
-Reserve Majeure projecten	€ 0,7 mio

De toename van Bovenwijkse voorzieningen en reserve revitalisering is te danken aan de reserveringen hiertoe uit de exploitatie van de Afbouw Haven 1 t/m 6, aangenomen dat er netto 25 ha uitgegeven kan worden. Per saldo nemen de reserves door de uitgifte van bedrijventerrein toe; in dit geval is nog niet gerekend met het in exploitatie nemen van haven 8

## Eindconclusies en aanbevelingen:

Een integrale gebiedsontwikkeling vraagt een integrale beoordeling. De bouwstenen die hiervoor in deze rapportage zijn gebruikt zijn herstructurering Haven 1 t/m 6, aansluiting op het landelijk netwerk, bereikbaarheid over water en uitbreiding bedrijventerrein Noord. Hiervoor is aantal scenario's in beeld gebracht die variëren van 'niets' doen tot het doorontwikkelingen van Waalwijk Noord tot een multimodaal scenario. Deze scenario's hebben een getrapte ambitieniveau: hoe hoger de ambitie des te complexer de opgave in termen van samenwerking, middelen, planning en fasering.

Enkele belangrijke eindconclusies zijn dat het Rijk, Provincie en regio de economie willen stimuleren door de vestigingsvoorwaarden voor met name de logistiek te versterken. Hierbij wordt vervoer over water gezien als een belangrijke duurzame logistieke activiteit. Ook de gemeentelijke ambities op het gebied van economie en werkgelegenheid zijn evident: Waalwijk is een stedelijk knooppunt en toegangspoort tot Midden-Brabant.

De inzet is gericht op bereikbaarheid via de landelijke transportassen en internationale verbindingen.

Nu worden er al knelpunten geconstateerd op het gebied van de doorstroming van het verkeer. Minder verkeersbelasting betekent een versterking van de leefbaarheid in het Centrum en de oostelijke stadsdelen.

Ook de sluis is niet toereikend voor de toekomstige norm in de containervaart (klasse 5). En de uitbouw van het bestaande bedrijventerrein is nodig om aan de vervangingsvraag en autonome groei te kunnen voldoen.

De afbouw van haven 1 t/m 6 en de ontwikkeling van Haven 8 is nodig om de vervangingsvraag en de autonome groei van nieuwe bedrijven te kunnen faciliteren. Deze uitbreiding is ook noodzakelijk is voor de instandhouding van multimodale ambities van Waalwijk.

Voor Haven 1 t/m 6 is het nodig om de herstructureringsopgave op te pakken om veroudering en leegstand tegen te gaan.

Inmiddels is al een start gemaakt met de herstructurering, het verder uitrollen van parkmanagement, de aanleg van een vrachtwagenparkeerplaats, de verbetering van de N261 en de participatie in het GOL.

De verschillende scenario's kunnen als volgt worden gewaardeerd:

1. in het 0-scenario wordt de huidige situatie gecontinueerd zonder ingrepen of investeringen. In dit scenario wordt op geen enkele wijze tegemoet gekomen aan de ambities van rijk, provincie en gemeente. De kosten van het nietsdoen zijn niet doorgerekend maar zullen een negatieve invloed hebben op de bereikbaarheid, aantal arbeidsplaatsen en de voordelen van Waalwijk als belangrijke vestigingsplaats.

2. De herstructurering kent een hoge urgentie en is financieel gedekt. Via een samenwerkingsovereenkomst met de BOM is deze opgave reeds ingezet.

3.. De aansluiting op het landelijke wegennet heeft een hoge prioriteit (GOL). De verkeersdoorstroming is nu al een knelpunt en de verwachting is dat de druk op de verkeersinfrastructuur alleen maar toe gaat nemen. De regio moet met volle kracht inzetten op het binnenhalen van extra gelden van het Ministerie om deze belangrijke verbetering voor geheel Waalwijk te realiseren. Deze verbetering kan uit bestaande reserves worden gedekt.

4.. De toegankelijkheid over water is voor de korte termijn aanvaardbaar, maar niet toekomstbestendig. De ontwikkelingen in de binnenvaart zijn zodanig dat klasse 5 schepen noodzakelijk

zijn om te kunnen overleven. Voor een nieuwe sluis blijft een majeure financiële inspanning noodzakelijk.

Een versterking van de bereikbaarheid over het water en de weg komt overeen met de multimodale ambitie. Hierdoor worden de geconstateerde knelpunten weggenomen en wordt het vestigingsklimaat van Waalwijk voor bestaande en nieuwe bedrijven versterkt.

Voor de financiering van dit scenario is het noodzakelijk dat een beroep moet worden gedaan op toekomstige exploitatie resultaten uit (o.a.) Haven 8. De afbouw van haven 1 t/m 6 en de ontwikkeling van Haven 8 is nodig om de vervangingsvraag en de autonome groei van nieuwe bedrijven te kunnen faciliteren. Deze uitbreiding is ook noodzakelijk is voor de instandhouding van multimodale ambities van Waalwijk en zullen moeten dienen voor de cofinanciering van de middelen van Rijk en Provincie.

Grootschalige uitbreiding van het bedrijventerrein gericht op logistieke bedrijvigheid is niet alleen positief voor de werkgelegenheid in de lagere scholingssegmenten, maar doordat het ook hogere functies naar Waalwijk trekt, versterkt het hiermee het maatschappelijk draagvlak onder de Waalwijkse voorzieningen en kan het een impuls aan de woningmarkt geven. Daarnaast komen verschillende projecten in aanmerking voor (deel) financiering van Rijk en Provincie (zie overzicht). Dit betekent een financiële multiplier voor Waalwijk: eigen investeringen leveren extra investeringen van andere partijen op.

Het tempo waarbinnen de scenario's ontwikkeld kunnen worden is afhankelijk van diverse factoren. Naast draagvlak en samenwerking met het bedrijfsleven zijn ook de externe financieringsbronnen doorslaggevend. Voor het herstructurerings- en het bereikbaarheidsscenario zijn er diverse interne (diverse reserves) en externe financieringsmogelijkheden (Rijk, Provincie, BOM) (zie financiële verkenningen). De mogelijkheden voor de financiering van het multimodale scenario kan pas beoordeeld worden nadat meer inzicht in deze externe financieringsbronnen is verkregen. Dit hoeft de keuze voor de hoge ambities van dit scenario niet in de weg te staan.

### Fasering besluitvorming gemeente.

GOL	4 <sup>e</sup> kwartaal 2011/ 1 <sup>e</sup> kwartaal 2012 (2)
Afbouw Haven 1 t/m 6	4 <sup>e</sup> kwartaal 2011/ 1 <sup>e</sup> kwartaal 2012 (1)
Herstructurering uitvoeringsprogramma	4 <sup>e</sup> kwartaal 2011/ 1 <sup>e</sup> kwartaal 2012 (3)
Besluitvorming sluis	4 <sup>e</sup> kwartaal 2011/ 1 <sup>e</sup> kwartaal 2012 (4)
Haven 8	4 <sup>e</sup> kwartaal 2011/ 1 <sup>e</sup> kwartaal 2012 (5)

Besluitvorming over de scenario's zoals beschreven in deze nota en de financiële dekking hiervan kan plaatshebben bij de kaderstelling. Naar verwachting zullen de diverse onderdelen, zoals hierboven beschreven eind dit jaar, begin volgend jaar ter finale besluitvorming worden voorgelegd.