

Anders

Ja

D66

Ruimte

Beleidsvelden

Het cluster Ruimte omvat in de gemeenteraad van Heusden de ruimtelijke inrichting van de gemeente, ofwel bouwen en wonen, en openbare orde en veiligheid.

De ruimtelijke inrichting krijgt vorm door het opstellen en invullen van ruimtelijke plannen, zoals het bestemmingsplan, het provinciale streekplan en het gemeentelijke structuurplan. Alle activiteiten die op de een of andere manier ruimte vragen, moeten daaraan worden getoetst.

Ruimte is schaars. Beter gezegd, in Nederland concurreren de activiteiten die ruimte vragen met elkaar. Een goede ruimtelijke inrichting is een voorwaarde voor een goed functionerende lokale gemeenschap. De behoeftes aan wonen, werken, recreëren en verkeer en vervoer moeten door de gemeente op een adequate manier worden beantwoord. Deze genoemde activiteiten leggen, deels in competitie met elkaar, een groot beslag op de beschikbare ruimte. Daarbij gaat het uiteindelijk niet alleen om functionaliteit, maar óók om zaken als hinder, beeldkwaliteit, belevingswaarde en welzijn.

Onderwerpen die op dit moment in de planfase zijn:

- Het Ei van Drunen
- Het Land van Ooit
- Het Geerpark
- Het Centrumplan
- De Structuurvisie (Waalboss, EHS, Natura2000, wel of geen kassen, aansluitingen op A59)
- A59 corridorstudie /visieboek

Veel lokale plannen hebben ook een bovenlokale dimensie. Beslissingen die het Rijk neemt of nalaat te nemen werken, net als provinciale plannen of plannen van aangrenzende gemeentes, vaak door op het grondgebied van onze gemeente. Daar moet de gemeente Heusden op reageren.

Omgekeerd geldt menigmaal dat ruimtelijke plannen die in onze gemeente worden ontwikkeld en uitgevoerd, veranderingen teweeg kunnen brengen in naburige gemeentes. Daarbij moet van tevoren worden bedacht of de verschillende partijen deze effecten als positief of negatief zullen ervaren. Voor het ruimtelijk beleid zijn er veel regels en randvoorwaarden; het aantal vrijheden is beperkt.

Dit alles laat onverlet dat de gemeente Heusden haar eigen ruimtelijke voorkeuren moet kunnen blijven nastreven. Heusden is geen eiland in de provincie Noord-Brabant, maar een zelfstandige gemeente.

Wonen

De gemeente Heusden heeft een provinciale taakstelling als het gaat om de bouw van nieuwe woningen. Deels gaat het om de doorstroming van de eigen bewoners, deels om een overloop uit Den Bosch en voor de rest uit andere delen van de provincie of het land. Er is per saldo nog steeds een netto migratiestroom van de Randstad naar Noord-Brabant. Zelfs als die provinciale taakstelling er niet zou zijn, gaat het nog niet aan om te stellen dat Heusden er alleen voor de Heusdenaren zou moeten zijn, Nieuwkuijk voor de Nieuwkuijkers of Bokhoven voor de Bokhovenaren. De lokale politiek wordt, tien jaar na de samenvoeging tot één gemeente Heusden, helaas vaak en nog steeds gedomineerd door historische tegenstellingen tussen de diverse kernen. D66 ziet het ruimer en kijkt ook over de gemeentegrenzen.

Woningniewbouw is nodig om het bevolkingsaantal en de kwaliteit van de woningvoorraad in Heusden op peil te houden, om voorzieningen en infrastructuur op peil te houden en de gemeente aantrekkelijk te laten blijven voor de huidige bevolking, voor het nageslacht en voor nieuwkomers.

Moet Heusden dan nog groeien?

Het woord 'moeten' is niet op zijn plaats. Vanuit gemeentelijk perspectief geredeneerd zou een bescheiden groei het meest wenselijk zijn. Bevolkingskrimp ('ontvolking') leidt tot veel vervelender problemen: winkels en voorzieningen verdwijnen, de gemeentekas raakt eerder leeg. Tal van gemeentes hebben daar nu al mee te maken.

Heusden is een groene gemeente die tegen een provinciehoofdstad aanligt en bovendien in de nabijheid van een hoofdverkeersader (A59). Dat maakt Heusden tot een aantrekkelijke vestigingsplaats voor burgers en bedrijven.

Vanuit provinciaal perspectief is een iets meer dan bescheiden groei van het aantal woningen daarom wel wenselijk.

De woningbouw in Waalboss blijft feitelijk achter bij de behoefte. Er is daar blijkbaar weinig ruimte, weinig geld en weinig besluitvaardigheid. Tegen die achtergrond is het logisch dat de poorten voor nieuwbouw in met name Vlijmen en Drunen op een kier worden gezet. Heusden is echter geen groeikern met ambitieuze doelstellingen. Dat past niet bij ons landelijke karakter.

Er zijn in Heusden, vooral in de kernen, met het oog op de naderende vergrijzing te weinig seniorenwoningen voor ouderen die zelfstandig willen blijven wonen. Het gaat hierbij vooral om aangepaste huisvesting voor ouderen met lagere en middeninkomens. D66 Heusden vindt dat ouderen die dat willen zolang mogelijk zelfstandig moeten kunnen blijven wonen in hun eigen woonomgeving en is daarom voor de bouw en aanpassing van méér woningen die ook geschikt zijn voor ouderen.

Verkeer

Het wegverkeer kan worden onderscheiden in:

- Verkeer in een dorp of wijk
- Verkeer tussen dorp en stad
- Doorgaand verkeer

Andere vormen van verkeer zijn nauwelijks relevant in onze gemeente. Geen verkeer en vervoer over water, geen vliegvelden, geen treinverkeer.

Het is erg gemakkelijk om te zeggen dat we minder verkeer willen of autoluwe woonwijken. De cijfers laten zien dat het verkeer (en daarmee gepaard gaande ruimtebeslag, hinder en vervuiling) nog steeds groeit. Minder meer zou al mooi zijn (afvlakking van de groei). Verkeer is niet alleen een noodzakelijk kwaad, het vervult óók verschillende behoeftes.

But you can't have the cake and eat it.

Het verkeer is in veel kernen van de gemeente Heusden problematisch, vooral omdat de oorspronkelijke ontsluitingswegen nog goeddeels zijn uitgelegd in de tijd van paard en wagen. Door groei van de bevolking en het autobezit neemt de verkeersdruk en het ruimtebeslag snel toe.

Wegen nemen niet alleen de ruimte in waarop ze zijn gebouwd. Het wegverkeer is vaak op honderden meters afstand te horen. Het naleven en controleren van de maximumsnelheid maakt de weg als het ware smaller. Verbindingswegen vormen over een grote lengte fysieke barrières.



**Het wegennet in
Heusden staat
ècht haaks op de
ecologisch
hoofdstructuur**

D66 is tegen de geplande nieuwe randweg aan het oosten van het dorp. Hier dreigen het machtige Rijkswaterstaat en de grote gemeente Den Bosch de gemeente Heusden een 'oplossing' op te dringen die de ecologische structuur ernstig aantast en een rust- en ruimtebuffer tussen twee gemeentes opoffert. D66 vindt het onacceptabel dat deze ecologische bufferzone ondergeschikt wordt gemaakt aan het verkeer.

Dit moet echt anders!

Ook stilstaand verkeer neemt plaats in. Auto's staan gemiddeld voor 95 % van de tijd stil. Zouden we alle personenauto's die Heusden rijk is op één grote parkeerplaats achterlaten, dan is daarvoor al circa 40 hectare nodig. Bovendien moeten we ons realiseren dat één parkeerplaats per auto in de gemeente niet voldoende is, want we willen wonen én winkelen én recreëren én werken. De ruimte die iedere bewoner nodig heeft, wordt dus fors groter.

In een eerste benadering kan worden gesteld dat een vierkante kilometer van deze gemeente uitsluitend wordt gebruikt voor het parkeren van auto's. Dat is heel veel en op veel plaatsen dan ook beeldbepalend.

Als Heusden zijn 'groene' karakter wil behouden dan is regulerend ruimtelijk beleid onafwendbaar, mede ter beteugeling en bestrijding van de verrommeling. Daarmee is niet gezegd dat de kastuinbouw moet verdwijnen of overal betaald parkeren moet worden ingevoerd. Er zijn voldoende alternatieven, zeker bij nieuwbouw.

Voorbeelden van alternatieven

- Als er gestapelde appartementen worden gebouwd, dienen er ten minste net zo veel parkeerplaatsen onder maaiveldniveau te worden gerealiseerd als het aantal voordeuren. Omdat het gemiddelde autobezit per huishouden inmiddels groter is dan een (en parkeergarages tamelijk duur), dient het surplus van de auto's van de woningeigenaren hoe dan ook op eigen terrein te worden geparkeerd, bij voorkeur uit het zicht. De stelregel moet zijn dat de bewoner betaalt voor de vierkante meters die zijn wagenpark in beslag neemt, of dat nu op de openbare weg is of op eigen terrein. Dat mag geen verschil maken. Als er parkeerplaatsen worden toegekend (via vergunningen of gebruiksovereenkomsten) dan is de bezettingsgraad er niet bij gebaat dat de toegekende rechten een-op-een aan een bepaalde plaats worden gekoppeld. Het moet zo zijn als in een openbare parkeergarage of bij de spoorwegen. Je koopt een kaartje en neemt een plaats in die nog vrij is. Is er geen plaats, dan moet je op zoek naar een alternatief. Welbeschouwd is de capaciteit voor 99,5 procent van de tijd voldoende. Capaciteit bouwen voor die laatste halve procent is excessief duur.
- Bij woningniewbouw, óók in de sociale sector, dient de regel te zijn dat bewoners op eigen terrein parkeren. Dat de sociale woningsector op allerlei manieren wordt bevorderd en gesubsidieerd is op zich geen verkeerde zaak. Verkeerd is wel dat parkeervoorzieningen voor die sector via publieke middelen worden gefinancierd en die van de vrije sector niet. In feite is dit subsidiëring van verrommeling en ondermijning van de duurzaamheidsdoelstelling. De duurzaamheidsdoelstelling moet altijd maatgevend zijn. Duurzaamheid duurt het langst.
- Vrachtauto's, bussen en auto's met een zogenaamd grijs kenteken dienen tussen zes uur 's avonds en zes uur 's morgens onder geen beding aan de openbare weg geparkeerd te staan, doch uitsluitend in aangegeven parkeervakken of op eigen terrein.
- Er is bijna geen term die zó wordt misbruikt als autoluw. Politici die wijken of centra met terugwerkende kracht autoluw willen maken oogsten vaak een storm aan protest. Het blijkt zeer lastig om door middel van ruimtelijk beleid het autobezit en autogebruik te sturen. In de meeste Vinexwijken is dat grotendeels mislukt. Wel kan de

gemeente randvoorwaarden scheppen waardoor het autogebruik verminderd wordt en het gebruik minder overlast veroorzaakt. De gemeente is maar in heel beperkte mate in staat om het rij- en parkeergedrag te beïnvloeden. Dat moeten de bestuurders zelf doen. Mensen onderkennen verkeerde gewoontes vaak niet en daardoor zijn ze moeilijk af te leren. Toch is de medewerking van de weggebruikers is onontkoombaar.

- o In de optiek van D66 moet de Vismarkt in Heusden-Vesting (voor het grootste deel van de tijd) vrij zijn van geparkeerde auto's.

Groene ruimte

Er zijn mensen die zich boos maken over bladeren die in de herfst van de bomen vallen of over vogels die vanuit die hoge positie op hun juist gepoetste lakwerk poepen.

De grote meerderheid van de bevolking waardeert het groen in deze gemeente echter des te meer. En niet alleen het groen van de ecologische hoofdstructuur, de natuur, het buitengebied en de bomen, maar ook dat van de weiden, de gazons, de perken, de parken, de lanen en de trapveldjes. Groen heeft een hoge belevingswaarde en daarmee ook een economische waarde.

Groene wijken zijn in het algemeen aantrekkelijker, leefbaarder en duurzamer dan steenachtige wijken. Iemand die in een laan woont, woont beter dan iemand die in een straat of steeg woont. Iemand die in een wijk met de naam '-park' woont, woont beter dan iemand die dat niet doet, al is er in de wijde omtrek geen park te bekennen.

Groenonderhoud kost geld. In veel gevallen kan echter worden berekend dat 'groen' desondanks een goede investering is, ook in economische zin.

Zoals gezegd, er zijn verschillende soorten groen die elkaar aanvullen en met elkaar in balans moeten zijn. Stedelijk groen kan nimmer onderdeel van een ecologische hoofdstructuur zijn, wat niet wegneemt dat de waardering voor beide groot kan zijn.

In de gemeente Heusden komen alle soorten van 'groen' in ruime mate voor. Dat is een van de onderscheidende kenmerken van de gemeente. Veel van die groene voorzieningen worden heimelijk of openlijk bedreigd, door woningbouw, glastuinbouw, bedrijvigheid, verkeersvoorzieningen, et cetera. Uiteindelijk gaat dat ten koste van de natuur, biodiversiteit en welzijn. Maar we moeten ook onder ogen zien dat Nederland nu 10 miljoen meer inwoners heeft dan aan het eind van de jaren 40 van de vorige eeuw, en dat die inwoners ieder voor zich en met elkaar veel meer ruimte nodig hebben dan toen.

D66 is een groene partij in een groene gemeente. D66 zal zich sterk maken voor het behoud van het groen en waar mogelijk voor de verbetering van de kwaliteit. Groen is vaak de sluitpost van de ruimtelijke planning. D66 pleit ervoor om bij het groen te beginnen en niet elke wijk of straat waar toevallig twintig boompjes staan meteen park of laan te noemen. Echt groen gaat over veel meer!

Kastuinbouw

De gemeente Heusden is onmiskenbaar een agrarische gemeente. Er zijn grondgebonden en niet-grondgebonden gewassen. De laatste vinden we vooral in de glastuinbouw. D66 acht verdere uitbreiding van de glastuinbouw in de gemeente Heusden ongewenst. De glastuinbouw moet worden geconcentreerd in industriële gebieden die door de provincie zijn aangewezen, en wel zodanig dat de vraag (en het overschot) van energie beter wordt geïntegreerd in de bedrijvigheid in de omgeving.

De glastuinbouw is een innovatieve bedrijfstak. Stimuleren van onderlinge samenwerking in plaats van alléén uitbreiding.

Ook samenwerking bevorderen met en tussen de hogere en middelbare agrarische scholen in Den Bosch.

Verrommeling

De gemeente Heusden wordt op allerlei plaatsen getroffen door verrommeling. Ook dit is taaie materie. Het is het beeld van de achterkant van bedrijven langs de A59, verlaten bedrijfsterreinen, in het gemeentegazon geparkeerde auto's, vuilnisbakken die te vol zijn, wegverhardingen met gaten en gft-afval dat langs de weg slingert.

Verrommeling tast de kwaliteit van de openbare ruimte aan. Het is een kwestie van mentaliteit, organisatie en faciliteit. D66 pleit voor een gemeentelijk masterplan tegen de verrommeling. Burgers en bedrijfsleven moeten bij de ontwikkeling en uitvoering een belangrijke rol in hebben.

Bedrijventerreinen

Het is niet nodig nieuwe bedrijventerreinen aan te wijzen. Er is nog voldoende te winnen op bestaande terreinen.

De gemeente concentreert zich op herinrichting en herstructurering van bestaande bedrijventerreinen, alvorens nieuwe aan te leggen.