

## ADVIES

Aan College van burgemeester en wethouders van de gemeente Alphen-Chaam  
Van Projectgroep studie leefbaarheid Chaam

Datum 24 maart 2021  
Betreft Studie leefbaarheid Chaam - ontwikkelperspectief  
Project P200130

---

Geacht college,

Het afgelopen jaar is een studie verricht naar de leefbaarheid in Chaam. Daarbij is een projectmatige insteek gevolgd, binnen een ambtelijke coproductie tussen de gemeente Alphen-Chaam en de provincie Noord-Brabant. Pouderoyen Tonnaer en Het PON & Telos completeerden de projectgroep als onderzoeker en raadgevend adviseur.

In dit memo ontvangt u het formeel advies van de projectgroep rond het te kiezen voorkeursscenario, te beschouwen als ontwikkelperspectief. Na besluitvorming door uw college en de raad, volgt ten aanzien van de operationele uitvoeringsstrategie nog een afsluitende adviesmemo. Voor een drietal thema's, waar het ontwikkelperspectief raakt aan richtinggevende principekeuzen, hebben wij in dit advies een specifieke toelichting op onze overwegingen opgenomen.

Een kaartbeeld, dat het ontwikkelperspectief als omschreven in dit advies nader toelicht, is als bijlage aan dit advies gehecht.

### Advies

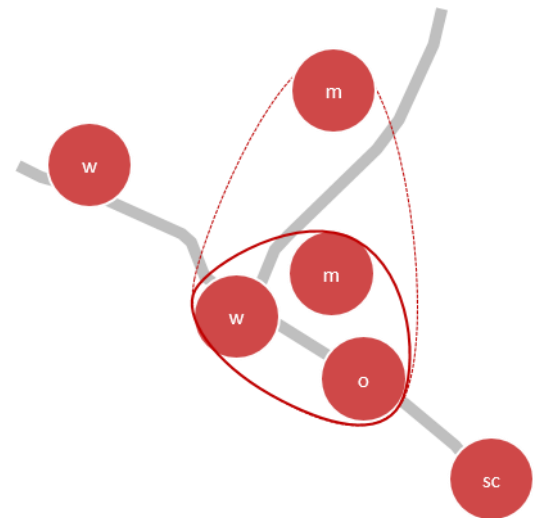
Ten aanzien van het tot ontwikkelperspectief uit te werken voorkeursscenario, adviseren wij te kiezen voor een arrangement dat sterk gestoeld is op scenario 1, waarbij een aantal elementen uit scenario 2 zijn opgenomen. Het arrangement is hierna beschreven aan de hand van vier onderling samenhangende ambities:

- Chaam is in 2040 een vitaal lintdorp met een herkenbaar en gezellig centrum;
- Chaam beschikt in 2040 over voldoende en passende ruimte voor wonen en werken;
- De Chaamse leefomgeving is in 2040 gezond, beweegvriendelijk en klimaatadaptief;
- In 2040 wordt het lokaal en doorgaand verkeer in Chaam op duurzame en veilige wijze afgewikkeld.

Navolgend worden deze ambities geconcretiseerd:

**Ambitie: Chaam is in 2040 een vitaal lintdorp met een herkenbaar en gezellig centrum**

- a) Er wordt ingezet op een compact en herkenbaar centrum, met voldoende kritische massa qua bezoekersstromen om investeringen in vitaliteit, verblijfskwaliteit en herkenbaarheid goed te kunnen richten;
- b) Het centrumgebied strekt zich uit langs het lint, maar heeft duidelijke concentratiepunten ter plaatse van het Brouwerijplein (dagelijkse boodschappen) en Wouwerdries / Raadhuisplein als historisch dorpshart. Vanuit deze concentratiepunten wordt een goede ruimtelijk-functionele verbinding gelegd naar de toekomstige locatie(s) van maatschappelijke voorzieningen;
- c) De Dorpsstraat, tussen Brouwerijplein en Raadhuisplein, wordt nadrukkelijker als centrumzone gepositioneerd. Dit door inrichtingsmaatregelen binnen het wegprofiel, maar aanvullend ook door ruimtelijke kwaliteitsimpulsen in vastgoed langs het lint (o.a. herbestemming kerk, transformatie verouderd vastgoed);
- d) De uitstraling en verblijfskwaliteit ter plaatse van het Brouwerijplein worden versterkt, door vergroening en verbeteren van de verkeersafwikkeling. Een gebouwde parkeervoorziening zou de mogelijkheid van een volwaardig verblijfsplein kunnen creëren;
- e) Het Raadhuisplein wordt sterker gepositioneerd als *historisch* dorpshart, waarin de Ledevaertkerk, het oude Raadhuis en het doorgaand lint een samenhangende en herkenbare identiteit hebben.



**Ambitie: Chaam beschikt in 2040 over voldoende en passende ruimte voor wonen en werken**

- f) Woningbouw is, de inhoud van de Woonvisie 2018-2023 indachtig, gericht op diversificatie van de voorraad, gericht op zowel het meebewegen met de huishoudensverkleining (gestuwd door vergrijzing) als het creëren van meer aanbod in het betaalbare en middeldure (huur)segment om starters en doorstromers te bedienen en zo ontgroening te dempen;
- g) Inbreidingslocaties binnen de kern worden waar mogelijk benut voor versterking van de woningvoorraad, waarbij overwogen moet worden dat bij inbreiding ook nadrukkelijk ruimte moet worden geboden aan vergroening van het stedelijk weefsel;
- h) Met het oog op de onder f) genoemde doelstelling wordt, in aanvulling op inbreidingslocaties, ingezet op het ontwikkelen van aanvullende uitbreidingslocaties. Dit is naar verwachting noodzakelijk om voldoende ruimte te bieden aan starters en tevens kostendragende en kostenvragende ontwikkelingen onderling te kunnen verevenen;

- i) Aan de noordwest- en zuidoostflank van Chaam, zouden aanvullende bedrijfslocaties kunnen worden ontwikkeld. Dit om aan Chaamse bedrijven nieuw starters-, groei- of verplaatsingsperspectief te bieden en daarmee gewenste bewegingen te faciliteren;
- j) Ten aanzien van de ontwikkeling van woon- en werklocaties zal door de gemeente Alphen-Chaam en de provincie Noord-Brabant een nadere studie worden verricht naar de concrete ruimtevraag op korte en middellange tijd, afgezet tegen de beschikbare en verwachte capaciteit op inbreidingslocaties en mogelijke uitbreidingslocaties. Dit, met als doel een voldoende concreet beeld van de ontwikkelkarakteristiek van deze gebieden te schetsen en nadere besluitvorming over een ontwikkelstrategie mogelijk te maken.

***Ambitie: De Chaamse leefomgeving is in 2040 gezond, beweegvriendelijk en klimaatadaptief***

- k) Binnen de kern wordt ingezet op het versterken van de openbaar groenstructuur, met focus op het lint en de diverse openbare ruimte concentraties (speelpleintjes, parkeerconcentraties en dergelijke). Per deelgebied wordt gestreefd naar maatwerk, afhankelijk van situatie, mogelijkheden en behoeften. Mogelijke versterkingen betreffen het toevoegen van groen en bomen (vermindering hittestress), het verminderen van verhard oppervlak (vermindering hittestress en verhogen bergings- en infiltratiecapaciteit), toevoegen of verbeteren van de verblijfskwaliteit of vergroten van de beweegvriendelijkheid;
- l) De recreatieve infrastructuur in het buitengebied rond Chaam wordt met gerichte investeringen versterkt. Deze infrastructuur bestaat uit een samenhangend netwerk van wandel- en fietspaden en concentratiepunten voor dag- en verblijfsrecreatie;
- m) De beekdalen die door het gebied lopen, fungeren als landschappelijke, hydrologische en ecologische dragers binnen het landschap. Ingezet wordt op het ecologisch versterken, beter zichtbaar en beter beleefbaar maken van deze beekdalstructuren;
- n) In de directe omgeving van de kern worden de flankerende beekdalen eveneens versterkt als aantrekkelijke dorpsrandzone, waarin (sportieve) ommetjes kunnen worden gemaakt.

***Ambitie: In 2040 wordt het lokaal en doorgaand verkeer in Chaam op duurzame en veilige wijze afgewikkeld***

- o) Chaam is en blijft een lintdorp. Doorgaand verkeer rijdt niet via een nieuwe rondweg, maar blijft door het dorp rijden. Provincie en gemeente zetten met een gezamenlijke (regionale) mobiliteitsstrategie in op een reductie van het aantal verkeersbewegingen;
- p) Via een regionale mobiliteitsstrategie wordt doorgaand verkeer gestimuleerd om een alternatieve route te nemen, waarbij de N260 een belangrijk en al beschikbaar alternatief is;
- q) Door het middels verkeersremmende maatregelen wordt doorgaand verkeer zoveel mogelijk ontmoedigd om deze doorgaande route door Chaam te nemen;
- r) Door het verregaand verhinderen van doorgaand vrachtverkeer wordt het aantal vrachtwagenbewegingen door Chaam sterk gereduceerd;
- s) Via een regionale mobiliteitsstrategie wordt gestuurd op een transitie: betere voorwaarden voor werken op afstand, toename van het gebruik van de (elektrische) fiets voor regionale verplaatsingen, optimaliseren van het openbaar vervoer en het stimuleren van andere

vervoerwijzen via werkgevers (werkgeversbenadering);

- t) Door in te zetten op de ontwikkeling van (slimme) laadinfrastructuur, wordt de Chaamse leefomgeving geschikt gemaakt voor de transitie naar elektrisch rijden;
- u) Binnen de kern wordt een samenhangende structuur van veilige en comfortabele fiets- en wandelroutes ontwikkeld, waardoor fietsen of wandelen voor lokale verplaatsingen een aantrekkelijker alternatief voor de auto wordt;
- v) Binnen het studiegebied wordt ingezet op de ontwikkeling van een slim logistiek systeem voor de distributie van post, pakketjes en dagelijkse boodschappen, om zo het aantal (auto)bewegingen verder te reduceren.

### **Toelichting advies**

Navolgend wordt nader toegelicht op welke gronden voorgaand advies tot stand is gekomen. Achtereenvolgens gaan wij daarbij in op:

1. De aanleiding tot de studie leefbaarheid Chaam;
2. Doel en status van de studie en de rapportage hierover;
3. Het proces, resulterend in drie toetsingsscenario's;
4. De kwalitatieve beoordeling en onderlinge afweging van deze toetsingsscenario's;
5. Toelichting op voorgestelde keuzen en nader af te wegen thema's.

### **1 Aanleiding studie**

Chaam is een prettig dorp om te wonen en verblijven. Rust, ruimte en groen worden door inwoners als belangrijke waarden genoemd. Daarbij is de verkeersafwikkeling via de doorgaande weg (N639) al jaren een belangrijk gespreksonderwerp. Inwoners ervaren de situatie op en rondom de doorgaande weg als druk en onveilig. De N639 is een belangrijke verbindingroute tussen Breda en Baarle-Nassau, die leidt tot aanzienlijke aantallen (vracht)verkeersbewegingen door het dorp.

Gedurende de afgelopen jaren zijn diverse studies gedaan naar de verkeersbelasting op het dorp en naar mogelijkheden om het verkeer op een betere manier af te wikkelen. Aangezien deze studies niet hebben geleid tot een eenduidige en gedragen oplossing, hebben de provincie Noord-Brabant en de gemeente Alphen-Chaam het initiatief genomen tot een gezamenlijke studie naar de leefbaarheid van Chaam. Daarbij is er voor gekozen om de verkeersafwikkeling nadrukkelijk te positioneren als één van de elementen die van invloed is op de leefbaarheid en op deze manier een breder perspectief te kiezen.

Ook is de studie nadrukkelijk gebaseerd op twee invalshoeken. Enerzijds een ruimtelijk-fysieke invalshoek, gericht op de huidige en beoogde fysieke leefomgeving van Chaam. En anderzijds een 'social design' invalshoek, gericht op het in kaart brengen van de wijze waarop inwoners van Chaam hun leefomgeving beoordelen en in welke richting deze zich wat hen betreft zou moeten ontwikkelen. Deze beide invalshoeken vullen elkaar in belangrijke mate aan.

## 2 Doel en status 'studie leefbaarheid Chaam'

De studie leefbaarheid moet leiden tot een helder omschreven visie op Chaam in 2040. Aanvullend wordt, via op te stellen ontwikkelperspectief, geschetst via welke maatregelen, projecten en beleidskeuzen, gedurende de komende 20 jaar naar dit toekomstbeeld kan worden toegewerkt.

Het doel van de studie is als volgt geformuleerd:



De resultaten van de studie hebben tot doel een aantal richtinggevende bestuurlijke keuzen voor Chaam mogelijk te maken. In beginsel zijn dit keuzen die door uw college of door de raad van de gemeente Alphen-Chaam worden gemaakt, maar gelet op de betrokkenheid van de provincie als wegbeheerder (ruimtegebruiker) is ook bestuurlijke afstemming met de provincie aan de orde.

De visie op Chaam en het bijbehorende ontwikkelperspectief zijn niet bedoeld als ruimtelijk beleids- of toetsingskader en zullen niet als zodanig door de raad worden vastgesteld. Niettemin kunnen ze worden benut als bouwsteen voor een nader op te stellen Omgevingsvisie en/of als basis dienen voor een gebiedsprogramma onder de Omgevingswet, waarin provincie, gemeente en andere partners samen kunnen optrekken.

### 3 Proces

#### 3.1 Terugblik

U heeft gedurende het onderzoeksproces kennis kunnen nemen van de inhoud van de volgende tussenproducten:

- Resultaten van de ansichtkaartenactie, waarbij inwoners van het studiegebied konden aangeven wat zij positief en/of negatief waarderen aan hun leefomgeving en welke verbetermogelijkheden zij zien;
- De 'foto van Chaam', waarop in kaartbeelden, diagrammen en korte toelichtende teksten de belangrijkste ruimtelijk-functionele, demografische en sociaal-maatschappelijke kenmerken van het studiegebied zijn weergegeven;
- De resultaten van de community, waarin circa 80 inwoners gedurende een week hebben gediscussieerd over mogelijke toekomstscenario's voor Chaam.

#### 3.2 Toetsingsscenario's

Op basis van deze studie is een drietal mogelijke scenario's geschetst voor de ontwikkeling van Chaam en het omliggend buitengebied, uitgaande van een doorkijk tot 2040. Deze scenario's zijn aan de stuurgroep voorgelegd.

In deze scenario's (0+, 1 en 2) worden mogelijke toekomstperspectieven voor de Chaamse leefomgeving geschetst. Hoewel de scenario's de leefomgeving in volle breedte raken, vormt de afwikkeling van het doorgaand (vracht)verkeer een belangrijke variabele. Elk van de drie scenario's bestaat uit elementen, die deels gemeenschappelijk, deels uitwisselbaar en deels combineerbaar zijn. Een uiteindelijk te kiezen voorkeursscenario is daarmee als een *voorkeursarrangement* samen te stellen uit de beschreven scenario's.

##### *Afweging rondweg in toetsingsscenario's*

Bij het onderzoeken van verkeerskundige opties is het omleiden van het verkeer via een rondweg een alternatief dat is beoordeeld (in scenario 2).

Bij deze beoordeling is uitgegaan van een fictief tracé, aan noordoostelijke zijde om de kern heen. Dit heeft geleid tot een kwalitatieve beoordeling op hoofdlijnen, die niet kan en mag worden beschouwd als een tracéstudie.

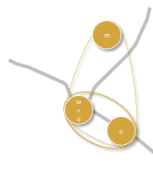
Onderstaand zijn de drie ontwikkelde scenario's geschetst aan de hand van de belangrijkste onderscheidende keuzen:

0+



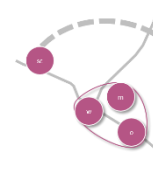
- Beperkte (maatwerk)mogelijkheden tot hogere verblijfskwaliteit langs het lint - doorgaand (vracht)verkeer blijft dominant;
- Verkeersveiligheid en oversteekbaarheid worden verbeterd;
- Centrumgebied wordt diffuser door uitplaatsing scholen en kinderopvang en betrekkelijk weinig mogelijkheden tot centrumversterking;
- Woningbouw op inbreidingslocaties het Beekdal en de Driesprong;
- Zoekgebied verstedelijking (woningbouw) aan noordwestflank;
- Zoekgebied verstedelijking (bedrijvigheid) aan zuidoostflank.

1



- Ruimere mogelijkheden tot hogere verblijfskwaliteit langs het lint - gemotoriseerd personenverkeer blijft dominant;
- Verkeersveiligheid en leefbaarheid worden verder verbeterd door afname doorgaand verkeer en eventueel verbod op doorgaand vrachtverkeer;
- Centrumgebied wordt herkenbaarder door versterking relatie Brouwerijplein-Raadhuisplein;
- Verblijfskwaliteit Brouwerijplein wordt vergroot door gebouwd parkeren onder verblijfsplein;
- Woningbouw op inbreidingslocaties het Beekdal en de Driesprong;
- Zoekgebied verstedelijking (woningbouw) aan noordwestflank;
- Zoekgebied verstedelijking (bedrijvigheid) aan zuidoostflank.

2



- Ruime mogelijkheden tot hogere verblijfskwaliteit langs het lint - verkeer is nevens geschikt aan verblijfsfunctie en plaatselijk te gast;
- Centrumgebied wordt compacter en dynamischer, door MFA op locatie de Driesprong;
- Woningbouw op inbreidingslocatie het Beekdal en voormalige bedrijfslocaties langs het lint;
- Uitbreiding dorpskern aan noordwestflank (wonen en nabij rondweg commerciële functies);
- Uitbreiding dorpskern aan zuidoostflank (bedrijvigheid – hervestiging van lokale bedrijven, kansen voor nieuwe ondernemers.



## 4 Beoordeling en onderlinge afweging scenario's

De toetsingsscenario's zijn beoordeeld en onderling afgewogen:

- Aan de hand van een afwegingskader (doelen en effecten);
- Naar gelang financiële consequenties (kosten);
- Risico's;
- Draagvlak voor (elementen uit) de scenario's.

Navolgend worden deze toegelicht.

### 4.1 Afwegingskader

Gebruik makend van een afwegingskader, zijn de scenario's beoordeeld op een aantal doelen en effecten. Daarbij is een vijfpuntsschaal gehanteerd, waarbij het betreffende scenario is vergeleken met de huidige situatie:

- Zeer negatief effect / zeer contraproductief ten aanzien van doelstelling
- Negatief effect / contraproductief ten aanzien van doelstelling
- 0 Neutraal
- + Positief effect / productief ten aanzien van doelstelling
- ++ Zeer positief effect / zeer productief ten aanzien van doelstelling

| Studie Leefbaarheid Chaam                         |                                                                                        | Score ten opzichte van huidige situatie |    |    |
|---------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|----|----|
| Afwegingskader scenariostudie                     |                                                                                        | 0+                                      | 1  | 2  |
| <b>Doelen en effecten</b>                         |                                                                                        |                                         |    |    |
| <b>Behoud en versterking dorps karakter</b>       | Economische vitaliteit dorpskern                                                       | 0                                       | 0  | -  |
|                                                   | Samenhang tussen dorp en aantrekkelijk buitengebied                                    | +                                       | +  | -- |
|                                                   | Behouden en versterken sociale samenhang en sociale veiligheid                         | +                                       | +  | +  |
|                                                   | Kwaliteit maatschappelijk voorzieningenaanbod                                          | +                                       | +  | +  |
| <b>Behoud identiteit van Chaam</b>                | Herkenbaar en aantrekkelijk dorpskern, passend bij Chaam (belevingswaarde)             | 0                                       | +  | ++ |
|                                                   | Behoud / herstel van de identiteit van Chaam als bruisend lintdorp (herkomstwaarde)    | +                                       | ++ | -- |
| <b>Verkeer</b>                                    | Onbelemmerde regionale verkeersafwikkeling                                             | 0                                       | -  | ++ |
|                                                   | Veilige verkeerssituatie voor langzaam verkeersdeelnemers in dorpskern                 | 0                                       | +  | ++ |
|                                                   | Afwikkeling verkeer van en naar Brouwerijplein                                         | 0                                       | +  | ++ |
|                                                   | Voorwaarden voor vermindering vermijdbaar lokaal autoverkeer                           | +                                       | +  | ++ |
|                                                   | Aansluiten bij de gewenste mobiliteitstransitie (auto naar fiets, elektrificatie e.d.) | +                                       | +  | -  |
|                                                   | Bereikbaarheid van bedrijven en voorzieningen                                          | 0                                       | 0  | ++ |
|                                                   | Voldoende en veilige parkeerplaatsen langs N639 (langsparkeren)                        | 0                                       | +  | ++ |
|                                                   | Voldoende en veilige parkeerplaatsen centraal in het dorp                              | 0                                       | ++ | +  |
| <b>Woningmarkt</b>                                | Toegankelijkheid woningmarkt starters                                                  | +                                       | ++ | ++ |
|                                                   | Doorstroommogelijkheden senioren                                                       | +                                       | ++ | ++ |
| <b>Economie</b>                                   | Economische gebruikswaarde ondernemers dorpskern                                       | 0                                       | 0  | -- |
|                                                   | Economische gebruikswaarde ondernemers buitengebied                                    | 0                                       | 0  | -- |
|                                                   | Economische gebruikswaarde kernrandgebieden (polen)                                    | 0                                       | 0  | ++ |
| <b>Gezonde en toekomstbestendige leefomgeving</b> | Vermindering negatieve effecten op leefmilieu door verkeer in kern                     | 0                                       | +  | +  |
|                                                   | Vermindering negatieve effecten op leefmilieu door verkeer in buitengebied             | 0                                       | 0  | -  |
|                                                   | Vergroening dorpslint en overige locaties (biodiversiteit, klimaatadaptatie)           | +                                       | +  | ++ |
|                                                   | Stimuleren gezonde levensstijl (beweegvriendelijke leefomgeving)                       | +                                       | +  | ++ |
|                                                   | Levensloopbestendig maken leefomgeving (toegankelijkheid, dementievriendelijkheid)     | +                                       | +  | +  |
|                                                   | Verminderen kans op wateroverlast in de dorpskern                                      | +                                       | +  | +  |
|                                                   | Verduurzaming leefomgeving (energietransitie, warmtetransitie)                         | 0                                       | 0  | +  |
| <b>Effecten op kwaliteiten buitengebied</b>       | Effecten op bodem- en watersysteem                                                     | 0                                       | 0  | -- |
|                                                   | Effecten op natuurwaarden                                                              | 0                                       | 0  | -  |
|                                                   | Effecten op landschaps- en cultuurhistorische waarden                                  | 0                                       | 0  | -- |
|                                                   | Effecten op recreatieve gebruiksmogelijkheden                                          | 0                                       | 0  | -  |

Toelichting op de toegekende scores:

#### *Behoud en versterking dorps karakter*

In de basis scoren de drie toetsingsscenario's hier nagenoeg gelijk. Scenario 2 heeft echter een slechtere score, aangezien een rondweg de samenhang tussen dorp en buitengebied verstoord en de economische vitaliteit binnen de dorpskern doet verminderen.

#### *Behoud identiteit van Chaam*

Wanneer de identiteit van Chaam wordt gekoppeld aan die van een *lintdorp*, scoort scenario 1 op dit vlak het beste. Anderzijds biedt scenario 2, door het uit de kern halen van de doorgaand verkeersstroom, de beste mogelijkheden tot het creëren van verblijfskwaliteit. Dit thema maakt het verschil inzichtelijk tussen identiteit, gekoppeld aan *herkomstwaarde* en identiteit, gekoppeld aan *belevingswaarde*.

#### *Verkeer*

Ten aanzien van het aspect verkeersafwikkeling scoort scenario 2 ontegenzeggelijk het beste. Door het creëren van een rondweg en het ontvlechten van lokaal en doorgaand verkeer, wordt de verkeersafwikkeling optimaal gefaciliteerd. Scenario 2 scoort alleen minder dan scenario 1 op het vlak van de gewenste mobiliteitstransitie. Daarbij wordt overwogen dat het faciliteren van autoverkeer niet bijdraagt aan het stimuleren van fietsgebruik.

#### *Woningmarkt*

Scenario 1 en 2 scoren beiden goed op het aspect woningmarkt, in die zin dat in beide scenario's actief wordt ingezet op het toevoegen van woningen aan het aanbod, om dit zo mee te laten groeien met demografische ontwikkelingen. De keuzen die op het vlak van woningbouw kunnen worden gemaakt, kunnen in de basis los worden gezien van de keuzen die rond de verkeersafwikkeling worden gemaakt. Wel is de verkeersafwikkeling van invloed op de mogelijkheden tot woningbouw, zowel op afzonderlijke uitbreidingslocaties als op inbreidingslocaties langs het lint.

#### *Economie*

Aangezien Chaam een lintdorp is en haar lokale economische structuur sterk met dit lint verbonden is, zal een rondweg de economische gebruikswaarde in de kern sterk negatief beïnvloeden. Dit geldt ook voor het buitengebied aan noordoostelijke zijde van de kern, waar een rondweg tracé de landschappelijke identiteit en aantrekkelijkheid sterk negatief beïnvloedt. Een compenserend effect zou uit kunnen gaan van de ontwikkeling van nieuwe economische functies aan de dorpsrand, daar waar de rondweg op de bestaande route aangrijpt.

#### *Gezonde en toekomstbestendige leefomgeving*

Elk van de drie scenario's heeft in meer of mindere mate een positief effect op het bereiken van een gezonde en toekomstbestendige leefomgeving. Scenario 2 scoort daarenboven goed, aangezien het de beste en ruimste mogelijkheden biedt om een groene en beweegvriendelijke leefomgeving

binnen de dorpskern te creëren. Uiteraard staat daar tegenover dat een tegengesteld effect plaatsvindt in de leefomgeving ter plaatse van een rondweg tracé. Gelet op het lager aantal huishoudens dat hiermee wordt geconfronteerd én de mogelijkheden om de negatieve effecten te compenseren / mitigeren, valt de beoordeling van scenario 2 op dit vlak het meest positief uit.

#### *Effecten op kwaliteiten buitengebied*

Ten aanzien van dit criterium scoort scenario 2 aanmerkelijk slechter dan de andere scenario's. Daarbij is overwogen dat een tracé noordoostelijk om de kern heen leidt tot nieuwe doorsnijding van (historisch-)landschappelijk waardevol gebied en ecologisch / hydrologisch waardevolle structuren. Specifiek wordt overwogen dat een rondweg afbreuk doet aan de recreatieve gebruiksmogelijkheden van het buitengebied, hetgeen een belangrijke economische drager raakt.

## 4.2 Financiële consequenties

Ten aanzien van de onderlinge vergelijking van scenario's is via onderstaand overzicht duiding gegeven aan de financiële consequenties die aan de scenario's kleven. Daarbij is getracht de *relatieve verschillen tussen de scenario's* te duiden. **Het is niet te lezen als een vergelijking van de nominale kosten die met de scenario's gemoeid zijn.**

|   |                                                                                    | Referentie investering | Aanvullende investering vereist | Substantiële aanvullende investering vereist | Veelvoud van referentie investering vereist |
|---|------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|---------------------------------|----------------------------------------------|---------------------------------------------|
|   |                                                                                    | 0+                     | 1                               | 2                                            |                                             |
| A | Verkeersmaatregelen als gepland en geaccordeerd                                    |                        |                                 |                                              |                                             |
| B | Ontwikkeling regionale mobiliteitsstrategie                                        |                        |                                 |                                              |                                             |
| C | Aanvullende tracé maatregelen (bestaand en evt. nieuw tracé)                       |                        |                                 |                                              |                                             |
| D | Ontwikkeling verblijfsruimte (plein) (uitgaande van keuze voor gebouwd parkeren)   |                        |                                 |                                              |                                             |
| E | Versterking identiteit centrumgebied                                               |                        |                                 |                                              |                                             |
| F | Klimaatadaptief maken openbare ruimte                                              |                        |                                 |                                              |                                             |
| G | Versterken beekdal / stedelijke uitloopmogelijkheden (ommetjes)                    |                        |                                 |                                              |                                             |
| H | Versterking fiets- en wandelroutes binnen kern                                     |                        |                                 |                                              |                                             |
| I | Ontwikkeling van (en verevening tussen) in- en uitbreidingslocaties wonen / werken |                        |                                 |                                              |                                             |

Elk van de toetsingsscenario's hangt samen met een investeringspakket, waarbij voor het bepalen van de relatieve verschillen toetsingsscenario 0+ als referentieniveau is gekozen.

In scenario 1 is een aanvullende investering vereist om een regionale mobiliteitsstrategie (B) te ontwikkelen en zo het aantal (doorgaande) verkeersbewegingen te reduceren. Daarnaast wordt rekening gehouden met meerinvesteringen in het tracé (C), met name om doorgaand (vracht)verkeer te ontmoedigen de route via Chaam te nemen.

Met het oog op het bereiken van een hogere verblijfskwaliteit en een verblijfsplein, is in scenario 1 een gebouwde parkeervoorziening onder het Brouwerijplein als element opgenomen, die in dit scenario bij (D) een substantiële aanvullende investering vertegenwoordigt.

Het versterken van de identiteit van het centrumgebied is met name een toevoeging waar in scenario 1 en 2 ruimte voor ontstaat. Om die reden is hier bij (E) een aanvullende investering voor gecalculerd. Voor zover het investeringen in het profiel betreft, vallen deze deels ook samen met post (C).

Aanvullende investeringen zijn voor alle scenario's nodig om het stedelijk weefsel klimaatadaptief te maken en de aangrenzende beekdalzone te versterken als stedelijk uitloopgebied (F/G). Hetzelfde geldt voor de versterking van doorgaande wandel- en fietsroutes door het dorp heen (H). Daarbij wordt de aanvullende investering in scenario 2 lager verondersteld dan in 0+ en 1, aangezien een rondweg en alle daarmee samenhangende maatregelen in de basis al bijdragen aan deze doelstelling.

Ten aanzien van de ontwikkeling van in- en uitbreidingslocaties (I), zoals binnen de scenario's voorzien, geldt in beginsel de aanname dat wordt gestreefd naar een investeringsneutrale ontwikkelstrategie. Hierbij worden kostenvragende ontwikkelingen en maatregelen (mede) gefinancierd met de opbrengsten van batige ontwikkelingen.

Het belangrijkste relatieve verschil tussen de scenario's tenslotte, betreft de investering in een rondweg zoals voorzien in scenario 2. Hoewel er geen tracéverkenning is uitgevoerd en er geen accurate raming mogelijk is, moet de betreffende investering worden geraamd als een veelvoud van de referentie investering. Afgezet tegen scenario 1, hoeft in dat geval aanmerkelijk minder inzet te worden gepleegd op een regionale mobiliteitsstrategie en maatregelen om doorgaand (vracht)verkeer verregaand te hinderen de route door Chaam te nemen.

### 4.3 Risico's

Aan de uitvoerbaarheid van de in de scenario's beschreven maatregelen kleven risico's. Daarbij kan onderscheid worden gemaakt in proces- / afbreukrisico's en financiële risico's.

#### *Proces- en afbreukrisico's*

De belangrijkste proces- en afbreukrisico's rond de uitvoerbaarheid van keuzen en maatregelen, zoals wij die zien:

- In scenario 1 wordt verondersteld dat het implementeren van een regionale mobiliteitsstrategie in combinatie met ontmoedigende maatregelen leidt tot de beoogde afname van (doorgaand) verkeer. Daarbij geldt een handhaafbaar verbod voor doorgaand vrachtverkeer als een 'uiterste' middel. De effectiviteit van afzonderlijke maatregelen is niet op voorhand inzichtelijk en zal deels via groeiend inzicht moeten ontstaan;
- De keuze voor een rondweg, zoals voorzien in scenario 2, zal vooraf moeten worden gelegitimeerd. Naar verwachting zal de noodzaak en proportionaliteit van deze keuze niet kunnen worden onderbouwd. Ook is er onder de geconsulteerde inwoners van Chaam nauwelijks tot geen draagvlak voor een rondweg geconstateerd. Dit leidt tot een groot en reëel afbreukrisico op juridisch-procedureel vlak;
- Elk van de scenario's vraagt om een aantal richtinggevende keuzen, zoals rond de allocatie van maatschappelijke voorzieningen en de strategie waarmee de woningbouwopgave wordt aangevlogen. Het niet bereiken van bestuurlijke overeenstemming over (een van) deze keuzen beïnvloedt de uitvoerbaarheid van de scenario's als geheel.

#### *Financiële risico's*

De belangrijkste proces- en afbreukrisico's rond de uitvoerbaarheid van keuzen en maatregelen, zoals wij die zien:

- De keuze voor een rondweg, zoals voorzien in scenario 2, gaat gepaard met een veelvoudige investering ten opzichte de referentie investering, waarvoor (nog) geen middelen zijn gereserveerd;
- Indien gekozen wordt voor een gebouwde parkeeroplossing onder het Brouwerijplein, gaat dit gepaard met een substantiële investering waarvoor (nog) geen middelen zijn gereserveerd;
- Voor elk van de scenario's geldt dat de veronderstelde financiële koppeling tussen kostenvragende en batige ontwikkelingen gepaard gaat met risico's. Deze hangen met name samen met onvoorziene kosten en het optreden van vertraging in de uitvoeringsplanning.

#### 4.4 Draagvlak voor (elementen uit) de toetsingsscenario's

Het in beeld brengen van de wensen, behoeften en de mening van de inwoners is een belangrijk onderdeel van de leefbaarheidsstudie. De gemeente Alphen-Chaam en de provincie Noord-Brabant hebben daartoe Het PON & Telos opdracht gegeven invulling te geven aan het social designspoor binnen de leefbaarheidsstudie.

Als eerste hebben we een begeleidingsgroep ingesteld om een zo groot mogelijk draagvlak te creëren voor het proces van het social design spoor onder inwoners, ondernemers en maatschappelijk organisaties in Chaam. Daarnaast is iedere bewoner van Chaam uitgenodigd om via de huis-aan-huis verspreide Ansichtkaart te reageren en is er met een groep inwoners in een community verder nagedacht over de voor en nadelen van diverse scenario's.

##### Ansichtkaart

In december 2020 konden alle inwoners van Chaam via een (online) Ansichtkaart aangeven wat zij prettig vinden aan het wonen in Chaam, welke minpunten en knelpunten zij ervaren in hun woonomgeving en welke kansen zij zien om hun woon- en leefomgeving te verbeteren. In totaal hebben 454 inwoners de vragen op de Ansichtkaart (uitgebreid) beantwoord. De resultaten hiervan zijn vastgelegd in de rapportage Resultaten Ansichtkaarten leefbaarheidsstudie Chaam.

##### Online community

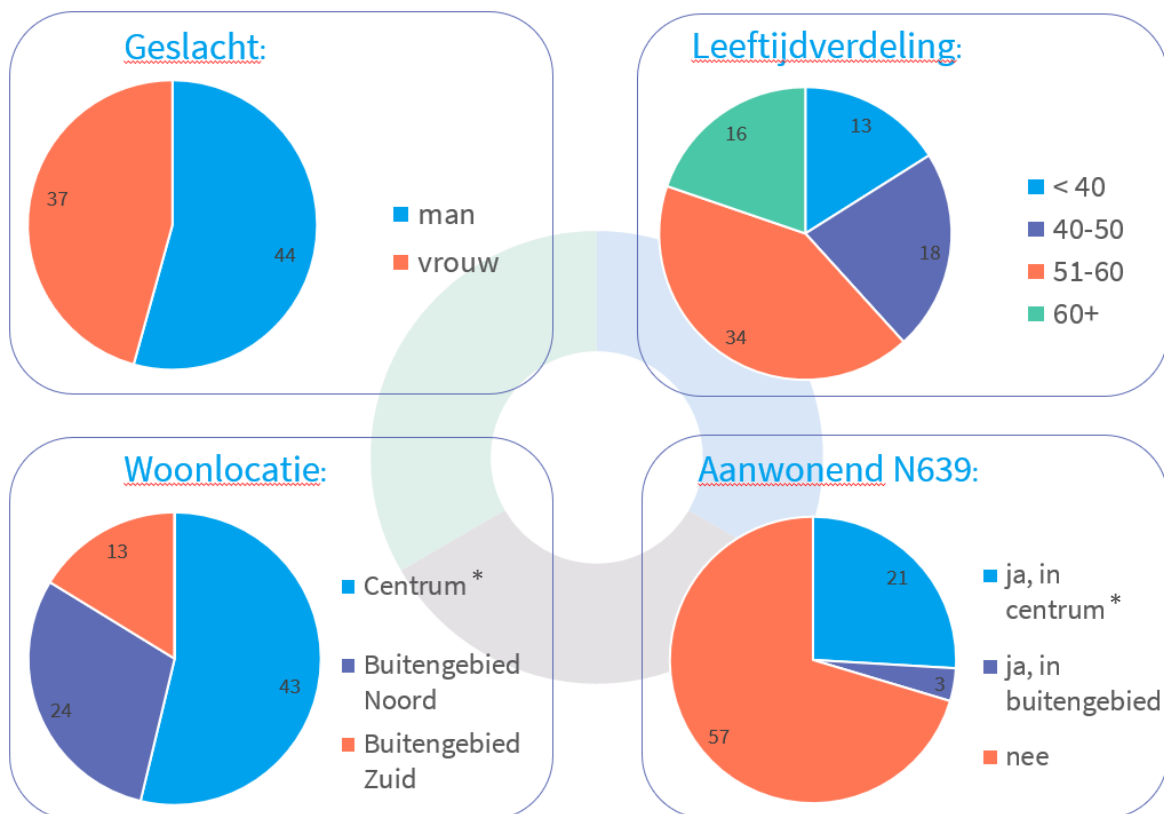
Op basis van de input uit de Ansichtkaarten, de 'Foto van Chaam' en de trends en ontwikkelingen die op Chaam afkomen, zijn 3 discussiescenario's uitgewerkt met als doel een impressie te geven over hoe de leefbaarheid in Chaam zich de komende 10-20 jaar zou kunnen ontwikkelen. De maatregelen in de scenario's varieerden op zes thema's: afwikkeling verkeer, Dorpsstraat & Brouwerijplein, wonen, winkels, voorzieningen en mobiliteit. Hiermee zijn de 'hoeken van het speelveld' verkend.

In de online community zijn 81 inwoners/ondernemers uit Chaam op een online platform een week lang met de onderzoekers en vooral met elkaar, in gesprek gegaan over de voor- en nadelen van deze scenario's. In de rapportage Resultaten community leefbaarheidsstudie Chaam is uitgebreid weergegeven wat de community leden vinden van de verschillende maatregelen die in de scenario's zijn voorgelegd en de argumenten die zij daarbij hebben.

Een community is een kwalitatieve onderzoeksmethode vergelijkbaar met een groepsgesprek, maar dan zeer uitvoerig, langdurig, diepgaand en met een grote en gevarieerde groep inwoners. Het doel van dit onderzoek was om zoveel mogelijk de voor- en tegenargumenten vanuit de gemeenschap voor bepaalde maatregelen te verzamelen. De resultaten geven geen representatieve te kwantificeren resultaten voor de gemeenschap van Chaam, maar bieden juist een verdieping op de Ansichtkaarten. Ze geven uitgebreid inzicht in de mening en ideeën van de gemeenschap en de argumentatie die aan deze mening en ideeën ten grondslag liggen.

### Deelnemers community

De community leden waren divers qua achtergrondkenmerken, zowel op geslacht, leeftijd, als de plek waar men in het dorp woont.



\* met centrum wordt bedoeld: in de kern/binnen bebouwde kom

### Mening en argumentatie inwoners over elementen uit de scenario's

Hieronder geven we zo beknopt mogelijk weer wat de community leden<sup>1</sup> vinden van de verschillende elementen uit de scenario's en de argumentatie die daaraan ten grondslag ligt.

#### *Dorpsstraat*

De reeds geplande grootonderhoud- en verbetermaatregelen om de veiligheid en oversteekbaarheid van de Dorpsstraat te verbeteren worden positief gewaardeerd waarbij de inwoners het wel belangrijk vinden dat de resultaten uit de leefbaarheidsstudie worden meegenomen in de uitwerking van de plannen, zodat niet nu maatregelen worden genomen, die later weer moeten worden aangepast.

De smalle (schuin aflopende) trottoirs, fietspaden en parkeerstroken in combinatie met het vele

<sup>1</sup> Het PON & Telos is inmiddels ook bezig met de verwerking van de vragenlijsten die zijn uitgezet in het kader van de Toekomstvisie Alphen-Chaam 2030. Deze vragenlijst is ingevuld door 392 inwoners uit Chaam. De bevindingen in de enquête onderschrijven de resultaten uit de community en ansichtkaarten.

vrachtverkeer en de snelheid waarmee het verkeer door het dorp rijdt vormen de belangrijkste knelpunten in de Dorpsstraat. De kruising Brouwerijplein-Gilzeweg-Dorpsstraat zorgt voor opstoppen en een onoverzichtelijke situatie. Een gescheiden in- en uitrit van het Brouwerijplein en/of rotonde / ovatonde zien de inwoners als oplossing hiervoor.

### *Vergroening*

Meer groen is gewenst. Niet alleen op het Brouwerijplein en in de Dorpsstraat, maar ook in de woonwijken. Behalve dat dat goed is voor de klimaatadaptatie geeft het een gezelligere sfeer. Indien langs de Dorpsstraat geen ruimte is voor groen, geven inwoners als suggestie het hangen van plantenbakken aan lantaarnpalen, planten van haagjes en het vergroenen van de toegangsstraten naar de Dorpsstraat. De inwoners pleiten er ook voor om braakliggende en leegkomende panden en terreinen niet allemaal weer vol te bouwen, maar ook te benutten voor parkeren én groen.

### *Gezellig dorpsplein*

Ook een gezellig plein/parkje staat hoog op het verlanglijstje van de inwoners. Locaties die hiervoor in aanmerking komen zijn het Brouwerijplein, rondom SKAC, rondom RK kerk, Wouwerdries en Raadhuisplein + tuin Protestantse kerk,

### *Parkeren*

Een parkeergarage is zeer welkom. Het brouwerijplein kan dan worden omgetoverd tot groen verblijfsgebied met terrasjes. De inwoners stellen wel vraagtekens bij de haalbaarheid en betaalbaarheid van een parkeergarage.

### *Verleiden route A58/N260*

De inwoners zijn het unaniem eens met het voorstel om verkeer van A58 naar Baarle en Alphen (v.v.) te stimuleren de route A58/N260 te nemen. In het kader hiernaast staan een aantal voorbeelden welke mogelijkheden de inwoners hiertoe zien.

#### Suggesties stimuleren route A58/N260:

- Aanpassen bebording op snelwegen en routing in navigatie
- Bedrijven route communiceren met klanten en leveranciers
- Hoogtebeperking binnen de bebouwde kom.
- Afwaarderen N639 in buitengebied tot 60-km/h
- Verkeersremmende maatregelen in dorpskern

### *Verbod doorgaand vrachtverkeer*

Ook het verbod op doorgaand vrachtverkeer door Chaam vinden de inwoners een heel goed idee.

Veel inwoners zien vooral het vrachtverkeer door het dorp als oorzaak van de belangrijkste problemen. Voorwaarde is wel dat het verbod al vanaf de A58 en Baarle geldt om te voorkomen dat vrachtauto's sluiproutes zoeken door het buitengebied van Chaam

#### Suggesties handhaving vrachtwagenverbod:

- Camerasystemen met kentekenherkenning
- Vergunningen voor bestemmingsverkeer
- Hoogtebeperkingen
- Vooral in begin en bij files strenge controles

### *Eenrichtingsverkeer in centrum*

Eenrichtingsverkeer door het dorp wordt niet als oplossing gezien. Inwoners geven aan dat dit het



probleem verlegt naar andere (woon)straten in het dorp en zorgt voor onnodig omrijden van bestemmingsverkeer.

Enige voordeel is dat daarmee meer ruimte gecreëerd kan worden voor fiets- en wandelpaden in de Dorpsstraat.

#### *Rand- of rondweg*

Voor de aanleg van een nieuwe rand- of rondweg om het dorp Chaam is onder zowel inwoners en ondernemers uit de kern zelf als uit het buitengebied nauwelijks tot geen draagvlak.

Voordelen die inwoners zien van de aanleg van een rond- of randweg zijn, dat er een verkeersluw centrum kan ontstaan en de Dorpsstraat als 30 km erftoegangsweg kan worden ingericht. In dat geval ontstaat er meer ruimte voor winkeltjes, terrasjes en groen en is de verkeerssituatie veilig voor voetgangers en fietsers (auto te gast). Ook is er meer ruimte voor een gezellig centrum, mits ook een oplossing wordt gevonden/gezocht voor het parkeren in het centrum (anders blijft Brouwerijplein een parkeerplaats). Ook vinden enkele inwoners goed aangelegde (verdiepte) rondweg beter dan sluipverkeer door buitengebied.

Deze voordelen wegen volgens het gros van de inwoners en ondernemers (uit zowel de kern als uit het buitengebied) echter niet op tegen de nadelen van een rand- of rondweg.

Belangrijkste argumenten tegen de rand- of rondweg zijn dat de natuur, bossen, rust en stilte voor inwoners de belangrijkste redenen zijn om in Chaam te wonen en voor de vele toeristen om naar Chaam te komen. Een rondweg gaat ten koste van de waardevolle natuur rondom Chaam en heeft een grote inbreuk op de stilte in het buitengebied. Bovendien stellen bewoners dat een rondweg een verkeer aanzuigende werking heeft, wat slecht is voor het milieu en in strijd is met de uitgangspunten van Cittaslow. Andere nadelen die inwoners noemen zijn dat er minder passanten voor de middenstand in het centrum komen, een rondweg ten koste gaat van de levendigheid in het dorp en niet past bij het dorpskarakter van een lintdorp. Ook geven inwoners uit het buitengebied aan dat een rondweg grote impact heeft op hun woongenot en waarde van de woning. Velen hebben bewust gekozen om een woning te kopen in het buitengebied.

#### *Voorzieningen*

De inwoners vinden het een goed idee om scholen én maatschappelijke functies te bundelen in een MFA. Het bevordert contacten tussen jong en oud. Gedeeld gebruik van voorzieningen biedt nieuwe kansen/initiatieven door krachten te bundelen en er zijn minder verkeersbewegingen nodig.

#### *Over de locatie zijn de meningen verdeeld.*

De Gilzeweg biedt voordelen omdat daar voldoende ruimte is voor het gebouw en voldoende parkeermogelijkheden en een mooie combinatie gemaakt kan worden tussen sport-school-kinderopvang. Voordelen van de locatie van de Driespong zijn de centrale ligging, binding met dorp en activiteiten in het dorp, een school levendigheid biedt in het dorp en een locatie in het hart van het dorp kinderen stimuleert om te voet/fiets/zelfstandig naar school te komen. Inwoners zijn het er

in ieder geval over eens dat de maatschappelijke voorzieningen in het centrum van het dorp geplaatst moeten zijn/blijven vanwege een goede bereikbaarheid voor ouderen en mensen met een beperking. De gymzaal/sporthal zou eventueel wel bij de sportvelden kunnen.

Als suggestie geven de inwoners mee om bij de herontwikkeling van de locatie van de Driesprong ook de ontwikkelmogelijkheden van Taxandria, de RK Kerk, Bellevue en het Brouwerijplein te betrekken.

### *Winkels*

Voor het verplaatsen van de winkels die nu verspreid langs de Dorpsstraat liggen naar het Brouwerijplein zijn vooral tegenstanders. De verspreide winkels zorgen volgens de inwoners voor een gezelliger straatbeeld en vormen juist de dorpsstructuur en het karakter van Chaam.

Over het verplaatsen van grote winkels als Bristol en Action naar het Brouwerijplein zijn de meningen verdeeld. Dit leidt tot nog meer verkeers-/parkeerdruk op het Brouwerijplein (klanten zijn veelal Belgen en toeristen). Bovendien zien de inwoners in het centrum liever kleine winkels en horeca met terrassen dan grote winkels. Aan de andere kant zien inwoners wel als voordeel dat de grote winkels belangrijk zijn voor de aanloop en klandizie voor de kleinere winkels.

Om diezelfde redenen zien inwoners zowel voor- als nadelen aan het verplaatsen van de AH en Lidl naar de rand van het dorp. Voordeel is minder verkeers- en parkeerdruk in het centrum waardoor er meer ruimte is voor gezellige aankleding en kleine winkels en horeca. Nadelen zijn dat meer mensen uit het dorp met de auto naar de winkel gaan. Ook zijn grote winkels nodig voor de aanloop en klandizie voor de kleine winkels, die vanwege veranderend koopgedrag toch al moeilijk bestaansrecht zullen hebben. Inwoners zijn het erover eens dat tenminste één supermarkt (AH) in het centrum moet blijven om de winkel bereikbaar te houden voor mensen die minder mobiel zijn.

### *Wonen*

De inwoners pleiten voor beperkte woningbouw en gecontroleerde groei, die aansluit bij de toekomstige woningvraag vanuit de inwoners van Chaam. Zij vinden dat grote groei niet past bij de uitgangspunten van Cittaslow en dat te veel groei ten koste gaat van het dorpskarakter.

Vrijkomende locaties moeten vooral worden ingezet voor woningbouw voor starters en (in het centrum) senioren en de beperkte medemens.

De locatie van de Driesprong wordt gezien als ideale locatie voor woningbouw én groen. De locatie is ideaal voor seniorenhuisvesting vanwege de centrale ligging ten opzichte van de winkels en het SKAC. Wel dient volgens de inwoners de locatie niet helemaal volgebouwd te worden, maar zeker ook ruimte over te houden voor groen en spelen. Inwoners willen niet dat Taxandriagebouw gesloopt gaat worden, maar zien wel mogelijkheden voor ombouwen tot appartementen.

Voor wat betreft de locatie van Action/Bristol en Beekdal zijn de meningen verdeeld. Een deel wil bij

voorkeur voortbouwen op huidige lint: minder drukte in het centrum en past bij dorpsstructuur. Anderen geven de voorkeur voor woningbouw 'in de breedte' (bij sportvelden als daar IKC komt): dit is een geschikte locatie voor starters/jonge gezinnen en de scholen komen daarmee weer meer in het centrum te liggen. Een nog langer lint komt volgens hen een gezellig dorpshart niet ten goede.

#### *Mobiliteit*

Voor het idee om elektrische deelauto's in het centrum te plaatsen is nog beperkt animo. Voor sommigen zou het een vervanging kunnen zijn van de 2e of 3e auto. Laadpalen in het dorp vinden de inwoners op dit moment belangrijker dan deelauto's.

Inwoners zien wel graag dat fietsen en wandelen als alternatief voor de auto wordt gestimuleerd. Dit vraagt om meer bewustwording en het verbeteren van de fiets- en wandelinfrastructuur in zowel de Dorpsstraat als in de woonwijken en het buitengebied. De inwoners zien diverse kansen voor het creëren van veilige fiets-/wandelpaden in en rondom het dorp en in het buitengebied (ommetjes). Ook snelfietspaden van Breda naar Baarle en vanuit Chaam naar Gilze/Tilburg kunnen het fietsgebruik stimuleren. Een "gewoon" fietspad vanuit Chaam naar Alphen en naar Ulicoten staat zeer hoog op het wensenlijstje van de inwoners.

Ook een beter openbaar vervoer is gewenst. Het gaat daarbij met name om een betere verbinding vanuit Chaam naar Tilburg en Alphen en een hogere frequentie van het busvervoer in het weekend richting Breda. Als idee wordt geopperd om aan de rotonde bij Baarle Nassau een busstation te realiseren met parkeerruimte en carpoolplaats.

Van een logistieke hub hebben de inwoners nog geen goed beeld wat dat precies kan betekenen. Zij vinden het wel een goed idee om aan de rand van het dorp een verzamelplaats voor pakketten te realiseren, die van daaruit worden gedistribueerd over het dorp. Maar liever zien de inwoners het stimuleren van aankopen bij de lokale MKB conform de Cittaslow gedachte.

## **5 Toelichting op voorgestelde keuzen en nader af te wegen thema's**

Navolgend wordt, met de toetsingsscenario's als startpunt, de afwegingen geschetst die leiden tot het advies.

### **5.1 Scenario-onafhankelijke keuzen**

In de afzonderlijke scenario's is een aantal gemeenschappelijke elementen opgenomen. Wij stellen dan ook voor om deze in elk geval mee te nemen in het uiteindelijke voorkeursscenario. Dit betreft op hoofdlijn:

- De maatregelen rond het tracé van de N639, waartoe in het kader van groot onderhoud en verkeerskundige optimalisaties reeds is besloten en waarvoor middelen beschikbaar zijn gesteld;
- De keuze om de openbare ruimte binnen de dorpskern te vergroenen, met het oog op klimaatadaptatie;
- De keuze om de gebruikswaarde van de openbare ruimte binnen de dorpskern te vergroten waar het gaat om verblijfskwaliteit en / of beweegvriendelijkheid;
- De keuze om in te zetten op een gezelliger en beter herkenbaar dorpscentrum, waarbij de focus ligt op de driehoek Brouwerijplein-Raadhuisplein-Taxandria;
- De keuze om de relatie tussen de dorpskern en het omliggend buitengebied te versterken, bijvoorbeeld door het verbeteren van uitlooptmogelijkheden (ommetjes) en het versterken van de flankerende beekdalen als stedelijk uitloopgebied;
- De keuze om in te zetten op de gewenste aanpassing van de woningvoorraad, om tegemoet te komen aan actuele en verwachte ontwikkeling van de woningvraag;
- De keuze om aan de flanken van de dorpskern een beperkt aantal bedrijfslocaties te ontwikkelen, om zo (her)vestigingsopties te creëren voor ondernemers;
- De keuze om als provincie en gemeente gezamenlijk in te zetten op de gewenste mobiliteitstransitie, zowel op lokaal als regionaal schaalniveau.

### **5.2 Koersbepalende keuzen**

In scenario 1 en 2 is, in aanvulling op de hiervoor geschetste gemeenschappelijke elementen, een set elementen opgenomen die een koersbepalende keuze vertegenwoordigen. Deze betreffen achtereenvolgens de *afwikkeling van het doorgaand verkeer*, de *allocatie van maatschappelijke voorzieningen* en de *ontwikkeling van woon- en werklocaties*.

Navolgend worden deze toegelicht, waarbij per thema de mogelijke opties zijn afgewogen en waar mogelijk een advies is geformuleerd.

### **Afwikkeling doorgaand (vracht)verkeer**

Ten aanzien van de afwikkeling van het doorgaand verkeer zijn de volgende opties verkend:

- Doorgaand (vracht)verkeer blijft door het dorp rijden. Via de reeds geplande en geaccordeerde maatregelen wordt de oversteekbaarheid verbeterd en worden knelpunten in de verkeersafwikkeling aangepakt (scenario 0+)
- Als scenario 0+, aangevuld met maatregelen om doorgaand (vracht)verkeer te verleiden om een andere route te nemen (N260) / te ontmoedigen om de route door Chaam te nemen / doorgaand vrachtverkeer verregaand te verhinderen om de route door Chaam te nemen (scenario 1)
- Omleiding van doorgaand (vracht)verkeer via een rondweg om de dorpskern (scenario 2)

Op basis van de uitgevoerde verkenning overwegen wij dat:

- De reeds geplande maatregelen op het tracé van de N639 wenselijk zijn met het oog op het verbeteren van de oversteekbaarheid en verkeersveiligheid;
- Deze maatregelen, alvorens ze uit te voeren, nogmaals beoordeeld dienen te worden op functionaliteit in het licht van de uitkomsten van deze studie naar de leefbaarheid in Chaam;
- Om de ervaren verminderde leefbaarheid door doorgaand verkeer duurzaam weg te nemen, er aanvullende maatregelen wenselijk zijn;
- Een rondweg om het dorp heen weliswaar leidt tot de meest veilige en soepele afwikkeling van het doorgaand verkeer, maar ook gepaard gaat met significante negatieve effecten op het vlak van 1) natuur en landschap rond de kern, 2) vitaliteit en economische gebruikswaarde binnen de kern en 3) de identiteit van Chaam als lintdorp;
- De verkeerskundige noodzaak van een dergelijke omleiding niet gemotiveerd zal kunnen worden, gelet op de aard en omvang van het verkeerskundig knelpunt (huidige en geprognosticeerde intensiteiten, congestie, ongevallen), afgezet tegen het feit dat er mogelijkheden zijn om de ervaren overlast via andersoortige maatregelen weg te nemen;
- Er nauwelijks tot geen draagvlak voor een dergelijke omleiding bestaat, afgaande op de informatie die we in het kader van deze studie hebben verzameld (zie ook 4.4, 'draagvlak');
- De kosten van een dergelijke omleiding significant hoger zullen zijn, vergeleken met het maatregelenpakket dat samenhangt met de alternatieve oplossing (verleiden, ontmoedigen van doorgaand verkeer en verregaand verhinderen van doorgaand vrachtverkeer);
- Het afbreukrisico (procesmatig, financieel en juridisch) van een dergelijke omleiding als groot en reëel moet worden verondersteld.

**Op basis van bovenstaande overwegingen adviseren wij om ten aanzien van de afwikkeling van doorgaand verkeer in het voorkeursperspectief uit te gaan van de elementen, zoals geschetst in scenario 1. Deze gaan uit van afwikkeling van doorgaand verkeer door de dorpskern, waarbij via een maatregelenpakket wordt gestreefd naar significante vermindering van het verkeersaanbod.**

### ***Allocatie maatschappelijke voorzieningen***

Een keuze waar de gemeente momenteel voor staat, betreft de toekomstige allocatie van de beide basisscholen, kinderopvangvoorzieningen en dorpshuis-functies. In dit verband wordt momenteel een studie verricht naar de mogelijke opties. Besluitvorming hieromtrent staat los van besluitvorming in het kader van de studie leefbaarheid Chaam. Niettemin is het een keuze met significante consequenties voor de ontwikkeling van Chaam. Om die reden staan wij in dit advies nadrukkelijk stil bij de opties die in dit verband bestaan.

#### Optie 1: Nieuwbouw Gilzeweg

De eerste optie betreft bundeling van beide basisscholen op een locatie ten noorden van de dorpskern, nabij het sportcomplex aan de Gilzeweg. Afhankelijk van het leggen van functiecombinaties met kinderopvangvoorzieningen en aanvullende maatschappelijke voorzieningen, ontstaat daarmee een IKC of MFA.

Op basis van de uitgevoerde verkenning (binnen de studie leefbaarheid) overwegen wij dat deze optie:

- De meeste ontwerprijheid biedt om een accommodatie te ontwikkelen die aansluit bij wensen en behoeften van gebruikers;
- Goede kansen biedt tot het nauw verknopen van onderwijs, kinderopvang, sport en bewegen;
- De verkeersstromen rond het brengen en halen van kinderen uit de kern (omgeving Wolfsonk) wegneemt;
- Leidt tot een substantiële woningbouwmogelijkheid binnen de kern;
- Leidt tot een koerswijziging in de verstedelijkingsrichting, in die zin dat er een 'sprong over de beek' plaatsvindt;
- Een dergelijke koerswijziging in een breder perspectief zou moeten worden geplaatst en ervoor gewaakt moet worden dat er een pragmatische, solitaire ontwikkeling plaatsvindt;
- Niet bijdraagt aan de gewenste mobiliteitstransitie, in die zin dat het naar verwachting het gebruik van de auto voor het brengen en halen van kinderen eerder aanjaagt dan remt;
- Niet bijdraagt aan de concentratie van bezoekersstromen, mengen van leeftijdsgroepen en vitaliteit, binnen een compact en te versterken dorpscentrum.

#### Optie 2: Herbenutting locatie de Driesprong

De tweede optie betreft bundeling van beide basisscholen op de locatie van de huidige basisschool de Driesprong. Afhankelijk van het leggen van functiecombinaties met kinderopvangvoorzieningen en aanvullende maatschappelijke voorzieningen, ontstaat daarmee een IKC of MFA.

Op basis van de uitgevoerde verkenning (binnen de studie leefbaarheid) overwegen wij dat deze optie:

- Beperkte ontwerpvrijheid biedt om een accommodatie te ontwikkelen die aansluit bij wensen en behoeften van gebruikers;
- De verkeersstromen rond het brengen en halen van kinderen in de kern (omgeving Wolfsdonk) concentreert en om nadere verkeerskundige afweging vraagt;
- Een substantiële woningbouwmogelijkheid binnen de kern wegneemt, met ruimtelijke en financiële consequenties van dien;
- De beste voorwaarden biedt voor de gewenste mobiliteitstransitie, in die zin dat het naar verwachting het lopen of fietsen voor het brengen en halen van kinderen aantrekkelijker kan maken;
- Bijdraagt aan de concentratie van bezoekersstromen, mengen van leeftijdsgroepen en vitaliteit, binnen een compact en te versterken dorpscentrum.

Voor zover het de afweging rond de *ontwikkeling van de ruimtelijk-functionele structuur van Chaam* betreft, heeft ons inziens allocatie van de maatschappelijke voorzieningen op de locatie van de Driesprong de voorkeur. Daarbij overwegen wij dat dit ons inziens de beste voorwaarden biedt voor de beoogde centrumontwikkeling, het behoud van vitaliteit in de dorpskern, het mengen van activiteiten en leeftijdsgroepen en de verwachte effecten op de verkeersafwikkeling.

**Aangezien wij als projectgroep niet over alle informatie beschikken die nodig is om het advies op een volledige afweging te kunnen baseren, kunnen wij geen volledig afgewogen advies geven ten aanzien van de allocatie van de maatschappelijke voorzieningen.**

### **Ontwikkeling woon- en werklocaties**

De beschikbaarheid van voldoende woningen is een belangrijk leefbaarheidsaspect. Inzet is de woningvoorraad in Chaam de komende 20 jaar te laten meegroeien met de verwachte behoeften (met inachtneming van het gestelde in de Woonvisie 2018-2023). Deze doelstelling dient nader te worden geconcretiseerd in een ontwikkelstrategie. In die strategie worden, vanuit een richtinggevend programma, locaties benoemd waar de woningbouwopgave wordt ingevuld. Daarbij geldt in beginsel het principe 'inbreiding gaat voor uitbreiding'.

In de afzonderlijke ontwikkelscenario's zijn hiertoe meerdere opties in beeld:

- Inbreidingslocaties (het Beekdal, de Driesprong, afzonderlijke kleinere locaties langs het lint);
- Ontwikkeling van nieuwe woongebied in zoekzones aan weerszijden van de Bredaseweg, noordwestelijk van de bestaande kern;
- Ontwikkeling van nieuw woongebied in zoekzones aan de noordflank van de bestaande kern.

Op basis van de uitgevoerde verkenning overwegen wij dat:

- De inbreidingsmogelijkheden binnen de kern als beperkt moeten worden verondersteld, gelet op het aantal locaties en de ruimte die eveneens binnen de kern moet worden gevonden voor vergroening van het stedelijk weefsel;
- Voor de gewenste ruimtelijk-functionele ontwikkeling langs het lint een generiek transformatiekader dient te worden ontwikkeld, dat de gemeente in staat stelt op adequate wijze te sturen op deze ontwikkeling. Zij het op eigen initiatief, zij het reagerend op initiatieven van derden;
- Het met het oog op ruimtelijke en financiële context naar verwachting noodzakelijk zal zijn om, voor de ontwikkeling van voldoende woningen in het betaalbare segment, ook uitbreidingslocaties te ontwikkelen;
- Woningbouw aan de (noord)westelijke zijde van de kern aansluit bij de historisch-landschappelijke context (lintdorp tussen twee beekdalen) en goede voorwaarden biedt voor verkeersafwikkeling (directe aansluiting op de N639 richting Breda, een belangrijke pendelrelatie voor Chaam);
- Woningbouw aan de noordelijke zijde van de kern (over de beek) breekt met de historisch-landschappelijke context (lintdorp tussen twee beekdalen) en consequenties heeft voor het verkeersaanbod op de Gilzeweg en de kruising Gilzeweg / N639;
- Nieuwe verstedelijking in alle gevallen integraal moet worden afgewogen, waarbij landschap, waterbeheer, ecologie en milieuzoneringen op voorhand de belangrijkste ruimtelijke afwegingsfactoren lijken te zijn;
- De afweging rond toekomstige uitbreidingslocaties voor wonen en werken een autonome afweging betreft, die losstaat van de oplossingen ten aanzien van de verkeersafwikkeling;
- Het, met het oog op het creëren van ruimte binnen de kern (centrumversterking,



woningbouw, vergroening), wenselijk is om verplaatsingsalternatieven te ontwikkelen voor bedrijven die nu binnen de kern liggen;

- De locatie van het voormalig transportbedrijf ten noordwesten van de kern aanknopingspunten biedt om aan deze verplaatsingsvraag tegemoet te komen;
- Aan de zuidoostflank van het dorp een beperkt aantal nieuwe bedrijfspercelen kan worden ontwikkeld.

**Op basis van bovenstaande overwegingen adviseren wij om ten aanzien van de ontwikkeling van woon- en werklocaties een nadere studie te verrichten naar de concrete ruimtevraag op korte en middellange tijd, afgezet tegen de beschikbare en verwachte capaciteit op inbreidingslocaties. Aanvullend dienen deze studie de beschikbare uitbreidingslocaties te worden beschouwd, met als doel een voldoende concreet beeld van de ontwikkelkarakteristiek van deze gebieden te schetsen en nadere besluitvorming hieromtrent mogelijk te maken.**



Verklaring symbolen

- 

Versterking stedelijke uitloopmogelijkheden
- 

Vergroening stedelijk weefsel
- 

Versterking beekdal
- 

Versterking wandel- en fietsroute
- 

Afwegingsgebied woningbouw
- 

Afwegingsgebied nieuwe bedrijfslocaties
- 

Herbestemming vastgoed
- 

Kinderopvang
- 

Basisschool
- 

Winkel (verkeersaantrekkend)
- 

Tennisbanen
- 

Voetbalvelden
- 

Eerstelijns gezondheidszorg
- 

Dorpshuis
- 

Bushalte
- 

Gebouwd parkeren
- 

Centrumzone
- 

Maatregelzone - indicatief
- 

Verblijfsrecreatiebedrijf
- 

(Mini) camping
- 

Sportcomplex
- 

Water
- 

Bebouwing
- 

Wegenstructuur
- 

Natuurnetwerk Brabant (NNB)
- 

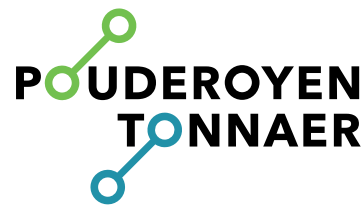
Landschapselement
- 

Agrarisch met landschaps- en natuurwaarden
- 

Agrarisch met landschapswaarden



Provincie Noord-Brabant



Studie Leefbaarheid Chaam  
ONTWIKKELPERSPECTIEF CHAAM 2040

Verkeer en mobiliteit

Verkeer is onlosmakelijk verbonden met een lintdorp als Chaam. Dat verkeer is gelijktijdig een last en een zegen voor het dorp, want het brengt ook de nodige kansen voor ondernemers. De overlast door het verkeer was echter van dien aard, dat er echt iets moest gebeuren. De afgelopen jaren is dan ook hard gewerkt om de overlast door het verkeer te laten afnemen. Daarbij hebben de provincie en de gemeente hun krachten gebundeld en samen meerdere maatregelen genomen.

Op het gebied van personenvervoer is het gebruik van de fiets aantrekkelijker gemaakt. Bijvoorbeeld door het verbeteren van fietspaden, maar ook door hierover afspraken met werkgevers te maken. Ook zijn de busverbindingen beter afgestemd op de behoeften van de inwoners van Chaam. Op lokaal en regionaal niveau zijn maatregelen genomen om doorgaand verkeer te ontmoedigen door Chaam te rijden en aan te moedigen een andere route te nemen. Daardoor is de hoeveelheid doorgaand (vracht)verkeer dat door Chaam rijdt, flink gedaald. Dat gaf lucht, letterlijk en figuurlijk.

Ook zijn er verschillende maatregelen genomen om mensen te verleiden om binnen het dorp vooral te wandelen en fietsen, in plaats van de auto te nemen. Bijvoorbeeld door het aanleggen van een samenhangend fiets- en voetpadennetwerk, dat alle belangrijke punten in het dorp met elkaar verbindt. Wat ook verschil maakt, is dat pakketjes en dagelijke boodschappen nu slim worden rondgebracht met een elektrische bakfiets. Over elektrisch vervoer gesproken: wist je dat Chaam inmiddels beschikt over een netwerk van 'slimme' laadpalen? Zo modern is Chaam tegenwoordig!

Chaam: vitaal en gezellig lintdorp

Chaam is in 2040 een vitaal en gezellig lintdorp. Het dorp strekt zich weliswaar uit langs het lint, maar heeft toch een herkenbaar centrum. Dit ervaren je bijvoorbeeld op het Brouwerijplein, waar de uitstraling en verblijfskwaliteit zijn verbeterd door vergroening en verbetering van de verkeerssituatie. Of op het Raadhuisplein, waar je echt voelt dat je in het historisch dorpshart staat. Maatschappelijke voorzieningen, zoals scholen, sportaccommodaties en het buurthuis zijn goed bereikbaar en gehuisvest in een passende accommodatie, geschikt voor jong en oud.

Het gebied tussen het Brouwerijplein en het Raadhuisplein, aan weerszijden van de Dorpsstraat, heeft meer kwaliteit gekregen en vormt nu duidelijker onderdeel van het dorpshart. Een bijzonder element daarbij is de Antonius Abt kerk. Deze huisvest, nadat deze aan de eredienst was onttrokken, nu uiteenlopende bedrijfjes en openbare functies. Zo staat het gebouw nog steeds midden in de samenleving. Chaam is de afgelopen jaren gegroeid en veranderd, maar nog steeds een dorp. Met mensen die elkaar kennen en samen het dorp maken.

Ruimte voor wonen en werken

De afgelopen jaren zijn er best wat woningen bij gekomen in Chaam. Dat was ook hard nodig, om de gewenste doorstroming mogelijk te maken. Zo zijn er seniorenwoningen bijgekomen, waardoor de sterk groeiende groep ouderen naar een kleinere woning kon doorverhuizen. Dit gaf ruimte aan gezinnen, die juist om een eengezinswoning zaten te springen. En ook aan starters is gedacht, door betaalbare woningen te bouwen, zowel koop als huur. Het merendeel van die woningen is gebouwd op diverse plekken in het dorp, zoals de voormalige

locatie van basisschool het Beekdal. Maar ook is er een aantal bedrijven naar de rand van Chaam verhuisd, waardoor in het dorp ruimte voor woningbouw ontstond.

Door deze ontwikkelingen is er niet alleen meer woon- en werkruimte ontstaan, maar is de uitstraling van het dorp ook verbeterd. Bijvoorbeeld door het opknappen of vernieuwen van panden en het toevoegen van groen. Dit gaf de nodige lucht in de dorpskern, met name ook langs het lint. En dat was welkom.

Gezonde en toekomstbestendige leefomgeving

De afgelopen jaren is er het nodige gedaan om de leefomgeving van Chaam gezonder en toekomstbestendiger te maken. Zo is op diverse plekken groen toegevoegd. Bijvoorbeeld langs het lint en op diverse pleintjes in de woonbuurten. Dat groen is niet alleen mooi en fijn voor mens en dier, maar zorgt ook voor verkoeling tijdens warme zomerdagen. Ook helpt het bij het beter verwerken van neerslagpieken. Want net als snikhete zomerdagen, komen die ook steeds meer voor. Regenwater wordt nu beter opgevangen en in het

gebied vastgehouden. Waar mogelijk in het dorp zelf, maar op diverse plekken wordt het water naar de beken geleid die raketings langs het dorp stromen. Die beken, die zijn de afgelopen jaren ook opgeknapt. Bijvoorbeeld door de beekloop en de oevers een meer natuurlijke inrichting te geven. Je merkt nu weer duidelijk hoe Chaam ooit is ontstaan: als nederzetting tussen twee beken. Die binding met het landschap is echt belangrijk. En doordat er nu wat struipaadjes en bankjes zijn aangelegd, nodigen die beekdalen uit voor dagelijkse ommetjes.