

Verslag Stadsgesprek #1 Hoe moet de stad Waalwijk er in de toekomst uitzien?

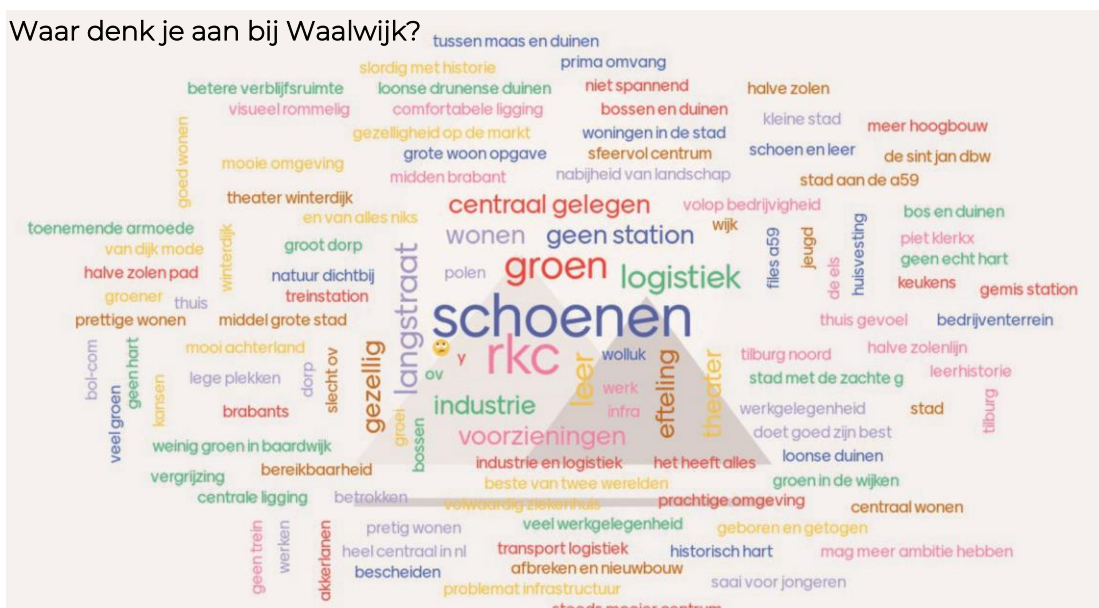
In misschien wel een van de meest karakteristieke gebouwen van de stad Waalwijk – het Schoenenkwartier in het centrum – vond op 8 maart 2023 een Stadsgesprek over de toekomst van Waalwijk plaats. Het was het eerste gesprek in een reeks van vier gesprekken. Waalwijk gaat namelijk groeien, maar wat betekent dat voor de inwoners? Welke uitdagingen en welke kansen zijn er? Inwoners en professionals kregen op deze avond de gelegenheid daar voor de eerste keer over in gesprek te gaan.

Moderator Henriëtte Sanders (programmamaker bij [CAST](#), centrum voor architectuur en stedenbouw Tilburg) trapt de avond af met een korte introductie en gaat daarna eerst de zaal rond met de microfoon. Een mooi startpunt van een discussie is de vraag waar mensen aan denken bij Waalwijk. “Schoenen”, geeft iemand meteen aan. “Gelukkig wonen”, zegt een man in het publiek. Maar zo positief is niet iedereen gestemd. “Waalwijk is niet spannend en heeft een problematische infrastructuur. Ik heb een fantastisch mooi huis kunnen kopen, maar ik zie het niet zitten dat 15.000 auto’s extra op een dag Waalwijk in en uit rijden”, vertelt een man, die dichtbij de uitvalswegen woont.

Volgens Waalwijkers in de zaal mogen er ook wel wat meer landelijke ketens in het centrum neerstrijken om de stad wat meer sjeu te geven. Enkele jonge studenten merken daarbij meteen op dat Waalwijk geen treinstation heeft. “Omdat Waalwijk steeds groter wordt, is het wel handig om dat te hebben.” Andere inwoners in de zaal denken dat Waalwijk vooral zuinig moet zijn op zijn erfgoed. En, waar meerdere inwoners het over eens lijken te zijn: er lijkt niet echt een architectonisch plan te liggen. “Waalwijk is een beetje een rommeltje. Het is visueel niet zo aantrekkelijk”, zegt een mevrouw. “Er is niets wat Waalwijk voor jongeren aantrekkelijk maakt. Vervolgopleidingen zouden daar al bij kunnen helpen”, denkt een andere mevrouw.

Het is duidelijk dat er genoeg verbeterpunten zijn. Wethouder Ad de Jong met de portefeuille wonen en mobiliteit, licht toe waarom de stad moet groeien. “We zien, door vergrijzing en scheidingen, dat we een verdunning hebben in de woningbezetting. Per vierkante kilometer neemt de bevolking af. We moeten dus meer gaan bouwen voor dezelfde hoeveelheid inwoners”, vertelt De Jong.

Waar denk je aan bij Waalwijk?



Maar ook de lokale economie speelt mee. “Economisch gaat het meer dan voortreffelijk met Waalwijk. De werkgelegenheid groeit met meer dan 5000 arbeidsplaatsen tot en met 2040 en ook arbeidsmigranten gaan zich melden op de woningmarkt.”



Wethouder Ad de Jong

Terug naar Waalwijk? Dat kan niet

Deze reeks Stadsgesprekken wordt gevoerd op uitnodiging van de Woon Alliantie Waalwijk¹ – een groep bestaande uit werkgevers, maatschappelijke organisaties en bouwbedrijven uit Waalwijk, die over alle thema's die bij een groeiende stad horen, met elkaar praten. Michiel van Amelsfort, vastgoedcoördinator bij woningcorporatie Casade, krijgt na de wethouder het woord. “Waalwijk is de logistieke hotspot van Nederland, maar het aantal woningen dat daarbij hoort, blijft eigenlijk achter. Dat was met name voor de gemeente reden om een aantal professionals bij elkaar te zetten. Om een brede klankbord te vormen, die met de gemeente én de inwoners het gesprek wil voeren over hoe Waalwijk kwalitatief kan groeien, aantrekkelijker en interessanter om te wonen en werken. Ook om een braindrain te voorkomen”, zegt Van Amelsfort. “Jongeren verlaten de stad vaak om ergens te studeren, maar als ze terug willen naar hun roots, dan kan dat niet.”

Vanuit de zaal waren er al meteen veel vragen. Mensen snappen bijvoorbeeld niet of de Woon Alliantie een juridische entiteit is en sommigen denken dat jongeren en inwoners minder vertegenwoordigd zijn in de Woon Alliantie. Die zorgen schuift Van Amelsfort terzijde: de Woon Alliantie is niet meer dan een club van professionals en Casade staat er juist voor om voor starters en mensen met een lager inkomen te bouwen, zegt hij. En over die vertegenwoordiging van burgers willen ze bij de Woon Alliantie sowieso verder praten.

Een zorg die veel aanwezigen lijken te hebben is het feit dat het ziekenhuis verdwenen is. Daar reageert Marco Visser, stedenbouwkundige bij de gemeente Tilburg, op. Hij woont zelf in Sprang-Capelle. “Het is terecht dat jullie een ziekenhuis willen, maar de gemeente gaat daar niet alleen over. Er zijn ontwikkelingen in de zorg waardoor ziekenhuizen zich anders organiseren. Hetzelfde geldt voor grote winkelbedrijven; je ziet het effect van internet op de winkelstraten. Dat is geen verwijt, maar je ziet dat trends in de maatschappij vragen om een andere manier van denken.”

Visser is betrokken bij Stedelijke Regio Breda Tilburg (SRBT), het regionale samenwerkingsverband waar ook gemeente Waalwijk onderdeel uit maakt. Hij legt uit hoe Waalwijk zich verhoudt tot andere plekken in Brabant. “Waalwijk is onderdeel van een grotere regio. Een netwerk van grote steden, middelgrote steden, dorpen, landschap en meer. De truc is dat een netwerk straks als een ‘daily urban system’ gaat functioneren. Je haalt je meubels bij IKEA in Breda, je kinderen studeren in Den Bosch en je gaat je pilsje drinken bij Sint Crispijn. Het is niet meer zoals vroeger, dat je op een compact gebied alles kunt vinden. Aan dat netwerk moeten we samen bouwen.”



Marco Visser en Michiel van Amelsfort

Parallele samenleving

Mensen uit de zaal willen het ook graag hebben over de werkgelegenheid. Is er voldoende werk voor HBO/WO niveau in de regio, of blijft het bij werk op (V)MBO niveau op de industrieterreinen? “We doen net alsof er alleen logistiek is in Waalwijk”, zegt Visser, “ik vind dat je breder moet kijken. Je moet kijken naar de keten van bedrijven die samenwerken en op die manier werkgelegenheid creëren, ook voor HBO/WO niveau. Het gaat niet alleen om het schuiven van pallets, maar ook om het onderhouden van



- machines, het maken van planningen en het managen van processen en bedrijven.”

Die filosofie vindt niet bij iedereen meteen weerklank. Zo vraagt een man uit het publiek zich af of de nieuwe huizen die gebouwd gaan worden vooral betrokken zullen worden door mensen uit Oost-Europa, of niet. Een andere man voegt daaraan toe dat hij denkt dat we

- arbeidsmigranten hard nodig hebben, maar dat hij wel twee parallele werelden ziet ontstaan. “Inwoners die uit Oost-Europa komen maken totaal geen gebruik van de voorzieningen waar wij gebruik van maken. Ze wonen elders, gaan niet naar de tennisclub en niet naar dezelfde supermarkt. Het zijn echt twee werelden. Ze willen wel integreren, maar als we traditionele voorzieningen maken en geen rekening houden met hun behoeften, dan loopt het scheef.”

Bereikbaarheid blijkt ook op deze avond een belangrijk issue. “We gaan ons op een andere manier bewegen door het stedelijk netwerk. De bus, de trein tussen Tilburg en Breda, de elektrische fiets... we kijken naar andere vormen van mobiliteit”, zegt Visser. “Ik ga zelf op de e-bike naar Tilburg, bijvoorbeeld. Ik verwacht dan ook dat er meer snelfietsroutes gaan komen. Ik verwacht dat we ons als Brabanders gaan aanpassen aan de omgeving waar we zitten. De hoeveelheid ruimte die een auto in beslag neemt is veel. De ruimte is schaars”, zegt Visser. “Hoe moet ik dan naar het ziekenhuis? Te voet?” smoest een man in het publiek.



En er zijn meer mensen sceptisch, maar Visser legt ook uit dat nog meer auto's op de weg bijna niet te doen is. “In het verleden hadden we de reflex dat we er dan maar een strookje asfalt moesten bijdraaien. Dat gaat niet meer. Mensen kijken nu naar de provincie of het Rijk: hoe gaan we die files oplossen? Ik moet de vraag terugstellen: hoe gaan we ons gedrag aanpassen? Dat moeten we

faciliteren door busverbindingen, goede parkeerplaatsen voor de fiets en snelfietsroutes”, stelt Visser voor. “Volgens het CBS is het autogebruik juist gestegen. Je hebt een iets te optimistische kijk op de zaak”, reageert een meneer daarop.

Een mevrouw in de zaal werkt zelf op het industrieterrein en fietst van en naar haar werk. “Er zijn maar twee ontsluitingswegen op het terrein. Daar is het om 17.00 uur echt filerijden. De havenbus rijdt ook heel onregelmatig. Het bedrijf waar ik werk heeft er moeite mee stagiaires te vinden, omdat ze niet met het openbaar vervoer bij ons kunnen komen. De e-steps zijn hier ook weggehaald, dus die kunnen ze ook niet meer nemen. Je moet zorgen dat je infrastructuur op orde is”, denkt deze mevrouw.

Parkeerplaatsen weghalen

Ideeën uit de zaal zijn er genoeg en Marcel van der Meijs, stedenbouwkundig ontwerper bij [Palmbout Urban Landscapes](#), hoort ze allemaal aan. Hij heeft de afgelopen tijd gewerkt aan het [Stedenbouwkundig masterplan](#) voor de binnenstad van Waalwijk. “We hebben gekeken naar de hele binnenstad. Je ziet een aantal hoofdstraten en mooie pleinen en wat opvalt is dat die afgewisseld worden met plekken die wat minder sfeervol zijn. De straten liggen ver uit elkaar, ze zijn vrij grofmazig en daartussen liggen binnengebieden. Die zijn ondergebruikt, zoals de parkeerterreinen van De Els”, legt Van der Meijs uit.



Marcel van der Meijs - Palmbout Urban Landscapes

Die parkeerplaatsen blijven hard nodig, weet hij. “Waalwijk moet bereikbaar blijven en er zijn zoveel parkeerplaatsen omdat er ook geen station is. Maar er zijn er wel te veel. Het breekt in op de ruimtelijke kwaliteit. Je zou die ruimte kunnen verminderen en bijvoorbeeld de fietsbereikbaarheid verbeteren. In de Stationsstraat zou je niet de auto moeten weghalen, maar bijvoorbeeld



wel de fietser voorrang geven. Als je van Waalwijk-Zuid naar het centrum gaat, ben je met de fiets denk ik even snel als je met de auto bent”, schetst Van der Meijs. “Je moet parkeren toesnijden op de behoefte.”



Daar denken ze deze avond graag over mee. Ondergronds parkeren, is dat misschien een idee? “Dat is wel erg prijzig. ‘Gebouwd’ parkeren is, ook al is het bovengronds, een kostenverhaal. Het is wel een manier om zuiniger met ruimte om te gaan”, erkent Van der Meijs. En een transferium, zoals in Den Bosch? “Voor een stad als Waalwijk is dat misschien niet ideaal. Er moet wel een beetje reuring in zitten. Waalwijk is te klein voor transferia.”

Naast minder parkeerplaatsen komen er op termijn waarschijnlijk ook minder winkels in de binnenstad en dat heeft gevolgen. “Dat is een ontwikkeling die landelijk aan de gang is. De winkels worden geconcentreerd rondom de Markt. Daardoor komt er straks wellicht ruimte vrij in de Grotestraat en de Stationsstraat. Daar zouden we woningen kunnen realiseren. Maar het voorzieningenniveau wordt ook diverser: een binnenstad heeft niet alleen winkels, maar ook een museum, horeca en een bibliotheek”, vertelt hij.

Op microniveau

Alles goed en wel, maar nieuwe gebouwen moeten wel passen bij het karakter van de straten, denkt Van der Meijs. “Je kunt bouwen, bouwen, bouwen, maar je moet wel aansluiten bij de bestaande karakteristiek. De Grotestraat is een deftige straat die rondom het raadhuis intensiever wordt. De Stationsstraat, Mr. van Coothstraat en de Wilhelminastraat hebben ook zo hun eigen karakters. Die moet je ondersteunen”, denkt hij. Dat is ook een manier om bepaalde delen van Waalwijk wat minder sfeerloos te maken.

Van der Meijs erkent ook dat het masterplan voor de binnenstad voor veel bewoners nog vaag voelt.

“2030 is nog ver weg. Het gaat over thema’s als mobiliteit en verdichting; die kun je kwantificeren, maar je laat ze ook zo weer los. Over tien jaar is het aantal woningen dat we nodig hebben misschien weer anders, dus met een visie probeer je vooral grip te krijgen op de opgave. En er zitten bepaalde opgaven in waar we nu al op microniveau mee kunnen beginnen, zoals de vergroeningsopgave rond de Sint Jan. Ik hoop vooral dat de binnenstad over een aantal jaren nog sterker is geworden en nog meer netwerk heeft.”



Een burger vindt dat er vooral gekeken moet worden naar plannen die op de lange termijn ook zinvol zijn. “We hebben voor De Els een prachtig herontwikkelingsplan gehad en dat is toen van tafel geveegd. Dat zag er prachtig uit. In plaats daarvan kwamen er twee blokkendozen die de ingang tot De Els belemmerde. We moeten vooral kijken naar wat er werkelijk mogelijk is en wat er aansluit bij de wensen van de bevolking. Naast de Akkerlaan komt er een nieuwe wijk en ze gaan daar nu een kruising aanleggen in plaats van een rotonde. Dan denk ik: jongens, jullie denken niet na.”

Richting het einde van de avond geven enkele jongeren nog aan dat ze denken dat Waalwijk een bijzondere positie heeft. “Er zijn mensen die het dorps willen houden en mensen die het voor jongeren wat stedelijker willen maken. Aan de ene kant willen mensen Waalwijk houden voor wat het is en geen moderne gebouwen maken, maar aan de andere kant willen ze wel nieuwbouw voor jonge mensen”, merken zij op. “Het mag wat mij betreft wat meer over



- duurzaamheid gaan. Klimaatadaptatie is het belangrijkste wat er is", sluit een van hen af. Gelukkig staat dit thema in het najaar op het programma van de stadsgesprekken.

De avond heeft een energiek en interactief gesprek opgeleverd met waardevolle reacties.

Een korte samenvatting van de

- belangrijkste vragen en opmerkingen die de revue zijn gepasseerd: *Waalwijk aantrekkelijker maken voor jongeren (braindrain), het even snel meegroeien van het woningaanbod met de groei van arbeidsplaatsen, de betekenis van verdichting voor de kwaliteit van woongebieden, een meer groene en duurzame leefomgeving, betaalbaarheid en beschikbaarheid van woningen voor de verschillende doelgroepen, aandacht voor mobiliteit en bereikbaarheid onder andere betere bereikbaarheid met OV,* Een bewoonster vult dit nog aan met een mooie afsluitende opmerking: we willen allemaal met liefde voor Waalwijk het beste voor Waalwijk, laten we die liefde voor Waalwijk centraal houden in de toekomstige ontwikkelingen.



Volgende Stadsgesprekken

- Wo 31 mei – Stadsgroei en mobiliteit in Waalwijk aanvang 20u – locatie Schoenenkwartier meer info en aanmelden [via deze link](#).
- In het najaar vindt nog een stadsgesprek over duurzaamheid en vergroening plaats en een stadsgesprek over karakteristieke kernen.



- 1) Woon Alliantie Waalwijk is een netwerk van grote werkgevers, maatschappelijke organisaties én bedrijven uit de bouw- en woonsector uit Waalwijk. Ze zien de noodzaak voor Waalwijk om kwalitatief te groeien, de woningbouw te versnellen en te vergroten en willen daar een bijdrage aan leveren. De Woon Alliantie ziet voor zichzelf ook een rol weggelegd om het gesprek daarover met de stad aan te gaan. Zij zien zichzelf als een werkgroep, een maatschappelijke klankbord- en adviesgroep die met de gemeente en de inwoners het brede gesprek willen voeren over hoe Waalwijk over 10 à 20 jaar interessant en aantrekkelijk te maken en houden om te wonen en werken. De stadsgesprekken worden georganiseerd om dit gesprek en de discussie breed te voeren.

Leden van de Woon Alliantie zijn:

[Omo Scholengroep Langstraat](#), [Casade](#), [Waalwijks Bedrijven Platform](#), [Rabobank De Langstraat](#), [Van de Zande Makelaardij](#), [PPO Schaijk](#), [Bax & Van Kranenburg](#), [Ingram Micro](#), [Hoefnagel Totaalbouw](#), [Hendriks Coppelmans VNO-NCW Brabant Zeeland](#) en [gemeente Waalwijk](#)

Verslag Rens van de Plas

Fotografie Marcel Otterspeer Pix4profs

