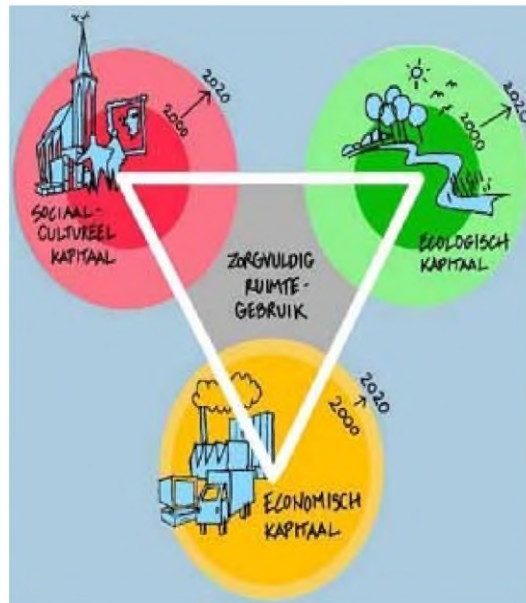




Samenwerkingsverband
Regio Eindhoven



Regionaal Structuurplan regio Eindhoven 2005-2030

Regionaal Structuurplan regio Eindhoven 2005-2030

Status:

Herziening van het RSP 1997.

Vastgesteld door:

Regioraad van het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven,
d.d. 7 december 2004.

Goedgekeurd door:

Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord-Brabant,
d.d. 8 maart 2005.

Colofon

Titel

Regionaal Structuurplan regio Eindhoven, 2005-2030

Uitgave

Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE)
Keizer Karel V Singel 8
Postbus 985
5600 AZ Eindhoven
Telefoon: 040 2594531/ 558
Fax: 040 2594540
E-mail: info@sre.nl
<http://www.sre.nl>

Provincie Noord-Brabant
Brabantlaan 1
Postbus 90151
5200 MC 's-Hertogenbosch
Telefoon: 073-6812148/ 848
Fax: 073-6807654
E-mail: RO@brabant.nl
<http://www.brabant.nl>

Redactie

Dienst Ruimte Economie en Zorg, SRE
Projectteam Uitwerkingsplan Eindhoven-Helmond
Directie ROH, Provincie Noord-Brabant

Hoofdreductie

L.L.E.F. Kooijmans M.A.

Eindreductie

Ir. A.R.J. Hassink
Ing. J.A. van Zeeland

Cartografie

Dienst Ruimte Economie en Zorg, SRE
Directie Middelen, Provincie Noord-Brabant

Voorwoord

Voor u ligt het Regionaal Structuurplan regio Eindhoven (RSP) en het Uitwerkingsplan Zuidoost-Brabant (UP), dat in samenwerking tussen het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE) en de Provincie Noord-Brabant tot stand is gekomen. Het RSP staat naast het Streekplan 2002 en het Uitwerkingsplan van het Streekplan. Daarmee is het RSP de toetssteen voor het ruimtelijk beleid van de eenentwintig samenwerkende gemeenten in het SRE gebied, tot het jaar 2015.

Het RSP biedt het kader en de visie voor de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen binnen de regio Zuidoost-Brabant voor de komende tien jaar, met een doorkijk naar 2020. Voor de stedelijke regio Eindhoven-Helmond wordt zelfs tot 2030 vooruit gekeken, vanwege de post-herindelingsafspraken, die de randgemeenten hebben gemaakt op het gebied van woningbouw en bedrijventerreinen.

Bij de invulling van die ruimtelijke visie hebben de huidige sterke kracht van de regio en de regionale ambities een belangrijke rol gespeeld. Met name het behoud en de versterking van de toptechnologische voorzieningen, die deze regio tot de belangrijkste van Nederland en tot de derde van Europa maken, hebben daarbij centraal gestaan. Naast goede ontsluitingen zijn een goed leef- en woonklimaat noodzakelijke randvoorwaarden voor investeerders en bedrijven om zich in de regio Eindhoven te vestigen of verder te ontwikkelen. Daarvoor is het noodzakelijk, dat er een goed evenwicht is tussen verstedelijking aan de ene kant en landschappelijke ontwikkeling in al zijn facetten aan de andere kant. Een goede afstemming tussen dit plan en de reconstructieplannen heeft dan ook plaatsgevonden. En daar waar een conflict zou kunnen ontstaan is de planhiërarchie duidelijk: in de stedelijke regio gaat het RSP voor, terwijl in het landelijke gebied de reconstructieplannen doorslaggevend zijn.

Gezien het feit dat er op dit moment een aantal, voor de regio heel belangrijke, studies lopen over de hoofdinfrastructuur rondom Eindhoven-Helmond (BOSE) en in de zone Eindhoven-Hassel/Genk (N69), volstaan we er hier mee daar naar te verwijzen. In het huidige plan kunnen we uiteraard nog niet vooruitlopen op de uitkomsten, vandaar dat het slechts indicatief is aangegeven. Als de uitkomsten van de studies geaccordeerd zijn, zullen ze een vertaling krijgen door actualisering van het plan.

In Noord-Brabant zijn veertien Uitwerkingsplannen vastgesteld, waarin de doelstellingen en de programma's van het Streekplan 2002 geconcretiseerd worden. Een bijzonder proces, waarbij de vaststelling van het Regionaal Structuurplan Regio Eindhoven nog meer bijzonder is dan de andere dertien. Dat heeft alles te maken met de afzonderlijke status van het SRE als kaderwetgebied. In het proces om te komen tot dit plan is dat ook zichtbaar: eerst was het een plan van de Stuurgroep Ruimtelijk Regionale Visie, dat het Regionaal Structuurplan aanbood ter vaststelling aan de Regioraad van het SRE. De Regioraad bood op zijn beurt het plan aan Gedeputeerde Staten aan in de verwachting dat het in die vorm één-op-één zou worden overgenomen en vastgesteld als Uitwerkingsplan Zuidoost-Brabant. Dat vergde een strakke regie en goede afstemming. Het mooie van dit proces is, dat er door de samenwerking van de vele portefeuillehouders Ruimtelijke Ordening en Ruimtelijke Ontwikkeling, begrip is ontstaan voor elkanders positie en dat we over elkanders grenzen hebben durven en mogen kijken. Voor horizonverbreding kan dat geen kwaad: kennis begint met het jezelf openstellen voor een ander. In dat proces zijn we zeker geslaagd.

We spreken de hoop uit, dat de dynamiek, die we de afgelopen anderhalf jaar hebben waargenomen, ook de komende jaren aanwezig zal zijn om de projecten die uit dit RSP voortvloeien, daadkrachtig op te pakken. Er is veel werk voor de regio te doen !

Namens het SRE
De heer A.A.M. Jacobs
Portefeuillehouder Ruimtelijke Ordening

Namens de Provincie Noord-Brabant
De heer P.L.A. Rüpp
Portefeuillehouder Ruimtelijke Ontwikkeling

Inhoudsopgave Ontwerp Regionaal Structuur Plan

Voorwoord		5
1. Inleiding		8
1.1. Opbouw van het plan	9	
1.2. Aanleiding en kaders	10	
1.3. Status van het RSP als Uitwerkingsplan	11	
1.4. MER-plicht	13	
1.5. Doelstelling en doelgroep	14	
1.6. Totstandkoming van het plan	16	
1.7. Relatie met overige plannen	17	
1.8. De watertoets in relatie tot het RSP	19	
1.9. Uitwerkingsplannen en milieukwaliteit	20	
2. Beschrijving plangebied		22
2.1. (Inter)nationaal perspectief	22	
2.2. BrabantStad	25	
2.3. De regio Eindhoven	27	
3. Ontwikkelingen en speerpunten		31
3.1. Regionale ambitie	31	
3.2. Economisch kapitaal	32	
3.3. Sociaal-cultureel kapitaal	34	
3.4. Ecologisch kapitaal	35	
3.5. Sterktes en zwaktes, kansen en bedreigingen (SWOT)	36	
3.5.1. Sterktes en zwaktes voor de regio Eindhoven	36	
3.5.2. Kansen en bedreigingen voor de regio Eindhoven	38	
3.6. Speerpunten van beleid	40	
3.6.1. Economisch speerpunt	40	
3.6.2. Sociaal-cultureel speerpunt	41	
3.6.3. Ecologisch speerpunt	43	
4. Ruimtebehoeften		45
4.1. Werken	46	
4.2. Wonen	52	
4.3. Verkeer	56	
4.4. Groen	64	
4.5. Milieu en leefbaarheid	66	
4.6. Voorzieningen	67	
4.7. Samenvatting kwantitatieve ruimtevraag	74	
5. Duurzaam Ruimtelijk Structuurbeeld (DRS)		75
5.1. Uitgangspunten DRS	75	
5.1.1. Het landschappelijk raamwerk (laag 1 natuurlijk systeem)	75	
5.1.2. Het infrastructureel netwerk (laag 2)	80	
5.1.3. Het stedelijke landschap (laag 3)	81	
5.2. Duurzaam Ruimtelijk Structuurbeeld (DRS)	83	
5.3. Afwegingskaarten water en milieu	84	
6. Ruimtelijk Ontwerp en plankaart		86
6.1. Uitgangspunten voor het ontwerp	86	
6.2. Ambities	86	
6.3. Kwaliteiten als kans voor de regio	87	
6.4. Het ruimtelijk ontwerp	88	
6.5. Infrastructurele dragers	92	
6.6. Naar een plankaart	92	
6.7. Samenstelling legenda plankaart	100	

6.8. Beschrijving per subregio	106	
6.8.1. Ruimtelijke ontwikkeling stedelijke regio Eindhoven-Helmond	106	
6.8.2. Ruimtelijke ontwikkeling regio de Peel	109	
6.8.3. Ruimtelijke ontwikkeling regio Heeze-Leende Cranendonck	110	
6.8.4. Ruimtelijke ontwikkeling regio de Kempen	111	
6.9. Verantwoording ruimtebehoefte		113
7. Proces en Uitvoeringsprogramma		121
7.1. Inleiding		121
7.2. Fasering en monitoring locaties		121
7.3. Uitvoeringsprojecten		123
7.3.1. Uitvoeringsprojecten op hoofdlijnen	125	
7.3.2. Financiering	131	
7.4. Ontwikkeling rood en groen in samenhang		132
7.5. Het regionale planningsoverleg		133
7.6. Uitvoering en reconstructie		135
7.7. Wet Gemeenschappelijke Regeling Plus (WGR+) en Nieuwe Wet Ruimtelijke Ordening (NWRO)		135
8. Synchronisatie RSP en Uitwerkingsplan		136
8.1. RSP en Uitwerkingsplan		136
8.2. Begrenzing stedelijke regio		137
8.3. Specifieke speerpunten Zuidoost-Brabant		137
Bijlagen		140
Bijlage 1: Opbouw DRS		142
Bijlage 2: Afwegingskaarten water en milieu		159
Bijlage 3: Fasering woon- en werklocaties		163
Bijlage 4: Organisatie RSP		166
Bijlage 5: Voorlopige handreiking zuinig ruimtegebruik		168
Bijlage 6: Mobiliteitsmatrix		174
Bijlage 7: Groene agenda		176
Bijlage 8: Projecten Uitvoeringsprogramma		182
Bijlage 9: Afkortingen, begrippen en lijst figuren en tabellen		218
Bijlage 10: Concrete beleidsbeslissingen RSP '97		224
Bijlage 11: Literatuurlijst		225
Bijlage 12: Goedkeuringsbesluit GS		227

Hoofdstuk 1. Inleiding

Voor u ligt het nieuwe herziene Regionaal Structuurplan (RSP) voor de regio Eindhoven. Dit plan wordt u aangeboden door het Dagelijks Bestuur van het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven en door Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant. Het RSP is tot stand gekomen dankzij uw hulp en actieve inbreng. Zoals u weet, was de projectleiding voor dit plan in handen van het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE) en de Provincie Noord-Brabant.

Dit RSP is door middel van een beslissingsestafette tot stand gekomen



Het Dagelijks Bestuur van het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven heeft het 'Ontwerp Regionaal Structuurplan regio Eindhoven' (Ontwerp RSP) vastgesteld in haar vergadering van 28 juni 2004. Ingevolge artikel 8 van de Wet op de ruimtelijke ordening, heeft het 'Ontwerp RSP' gedurende vier weken ter inzage gelegen. Gedeputeerde Staten hebben het gelijklopende 'Ontwerp Uitwerkingsplan Zuidoost-Brabant' vastgesteld in hun vergadering van 13 juli 2004. Het 'Ontwerp Uitwerkingsplan' heeft gedurende acht weken ter inzage gelegen.

Een ieder heeft zijn of haar schriftelijke zienswijze op het ontwerpplan kenbaar kunnen maken bij het Dagelijks Bestuur van het SRE en/of bij GS. Degenen die hun zienswijze kenbaar hebben gemaakt, zijn in de gelegenheid gesteld tot het geven van een mondelinge toelichting. Daartoe is op 27 september 2004 een hoorzitting gehouden.

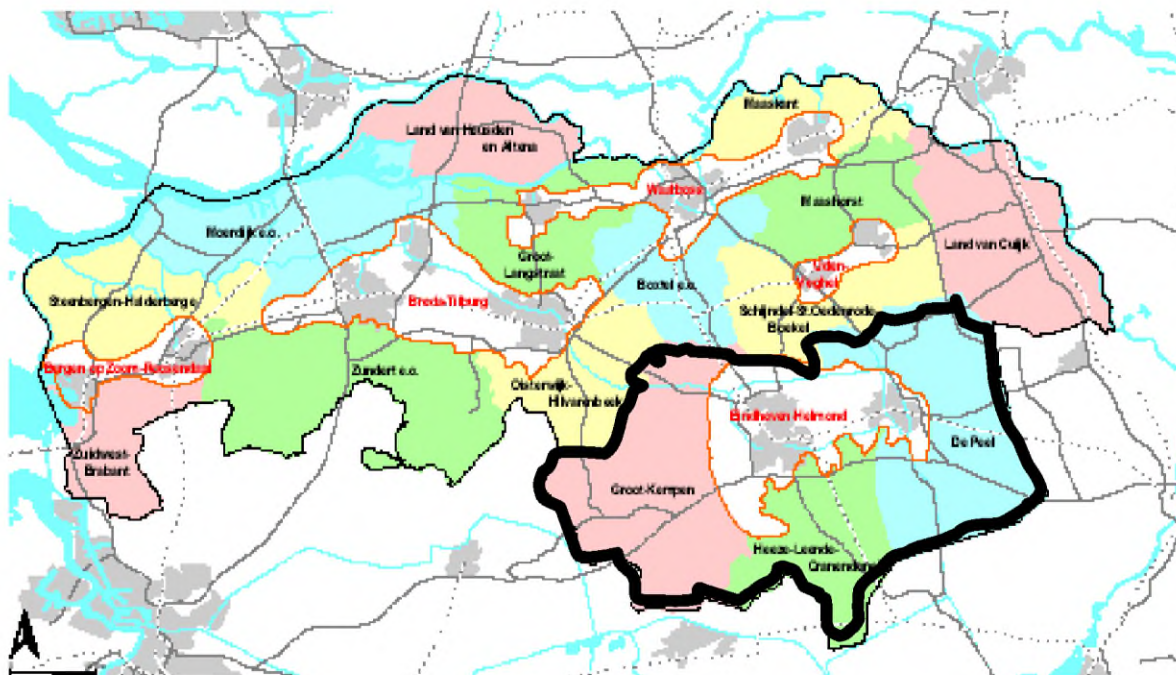
Aan de hand van de binnengekomen zienswijzen hebben het Dagelijks Bestuur van het SRE en GS ieder voor zich een Nota van Zienswijze opgesteld met daarin de voorgestelde wijzigingen op het ontwerpplan. Er heeft intensieve afstemming plaatsgevonden.

Op 7 december 2004 heeft de Regioraad het herziene RSP vastgesteld. Daarna is het plan ter goedkeuring toegezonden aan GS. Op 8 maart 2005 heeft GS het herziene RSP en het Uitwerkingsplan goedgekeurd (zie bijlage 12). Een goedgekeurd RSP staat naast het Streekplan 2002 en haar Uitwerkingsplan Zuidoost-Brabant. Het RSP en het Uitwerkingsplan zijn qua inhoud identiek.

Het RSP is een ruimtelijk plan op het regionale schaalniveau. Het vormt een kader voor ruimtelijke ontwikkelingen en maakt onderdeel uit van het provinciale toetsingskader, op grond waarvan ruimtelijke plannen en initiatieven van gemeenten worden beoordeeld. Hierbij gaat het om de advisering over structuurvisies(plus) en de advisering en goedkeuring van bestemmingsplannen en verzoeken tot wijziging van bestemmingsplannen.

Het 'oude' RSP van 14 oktober 1997 is in z'n geheel herzien met uitzondering van de concrete beleidsbeslissingen inzake (grote) uitleggebieden voor wonen en werken die in dat plan zijn opgenomen. In het herziene RSP zijn geen nieuwe concrete beleidsbeslissingen in de zin van de Wet op de Ruimtelijke Ordening toegevoegd. Gedurende de looptijd van het RSP kunnen zich nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen voordoen, die niet in het plan zijn opgenomen. Deze ontwikkelingen kunnen beoordeeld worden aan de hand van de plankaart. Het RSP wordt tenminste eens in de vijf jaar of eerder geëvalueerd en zo nodig (gedeeltelijk) herzien als Gedeputeerde Staten of de Regioraad dat nodig vinden. Dit kan betekenen dat alsnog nieuwe concrete beleidsbeslissingen worden toegevoegd. Het gespreksplatform om het RSP actueel te houden is het Regionaal Planningsoverleg, waarin het SRE en de provincie samen met de betrokken gemeenten de nieuwe ontwikkelingen bespreekt, afstemt en nader vormgeeft (zie paragraaf 7.5).

Het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven omvat het grondgebied van eenentwintig samenwerkende gemeenten. Het gebied is opgedeeld in de stedelijke regio Eindhoven-Helmond en drie landelijke regio's Groot Kempen, Heeze-Leende Cranendonck en De Peel. De stedelijke regio Eindhoven-Helmond ligt in het zuidoosten van de Provincie Noord-Brabant. Deze stedelijke regio omvat in hoofdzaak het grondgebied van de gemeenten Eindhoven, Helmond, Veldhoven, Best, Son en Breugel, Nuenen c.a., Geldrop-Mierlo, Waalre en Valkenswaard. Ook delen van een aantal aangrenzende gemeenten maken deel uit van de stedelijke regio. De plangrens van de stedelijke regio, die in het Streekplan staat opgenomen, is indicatief.



Figuur 1: Ligging samenwerkingsverband regio Eindhoven in de provincie Noord-Brabant.

1.1. Opbouw van het plan

Mede gelet op de vereisten in artikel 21b uit het Besluit Ruimtelijke Ordening, is het RSP opgebouwd uit drie hoofdonderdelen:

1. Een beschrijving van de hoofdlijnen en een toelichting op de gewenste ruimtelijke ontwikkeling tot het jaar 2020;
2. Een Plankaart waarop de strategische en regionaal belangrijke locaties, mogelijke tracés en ruimtelijke structuren staan afgebeeld voor genoemde ontwikkelingen;
3. Een Regionaal Uitvoeringsprogramma waarin de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen verder zijn uitgewerkt naar taakstelling, segmentering en fasering in de tijd.

In dit eerste hoofdstuk wordt duidelijk gemaakt wat een RSP is, welke status en positie het plan heeft en hoe het tot stand is gekomen.

De nadruk in hoofdstuk twee tot en met vier ligt op die zaken, die voor de ontwikkeling van de regio van strategisch belang zijn. Hiertoe vindt u in hoofdstuk twee een beschrijving van het plangebied in relatie tot haar omgeving. In hoofdstuk drie wordt allereerst de regionale ambitie aangegeven: "het begint met ambitie". Daarna wordt de ambitie uitgewerkt tot speerpunten van beleid. Hiertoe wordt een analyse uitgevoerd naar de sterktes, zwaktes, kansen en bedreigingen van het bestaande economisch, sociaal-cultureel en ecologisch kapitaal in de regio. Op basis van deze analyse zijn de speerpunten van beleid geformuleerd. Deze speerpunten vormen een belangrijke basis voor het ruimtelijk ontwerp, dat in hoofdstuk 6 wordt behandeld.

In hoofdstuk vier wordt de programmatische ruimtebehoefte in beeld gebracht voor woningbouw, bedrijventerreinen, infrastructuur, voorzieningen en groen tot 2015 met een doorkijk naar 2020. Voor

Eindhoven en haar randgemeenten wordt een doorkijk naar 2030 geboden. Dit vanwege de bestuurlijke postherindelingsafspraken die zijn gemaakt met de minister van Binnenlandse Zaken. In hoofdstuk vier worden niet alleen kwantitatieve uitspraken, maar ook kwalitatieve uitspraken gedaan.

Het programma voor het RSP kan na verloop van tijd als gevolg van nieuwe prognoses en veranderende inzichten worden bijgesteld. Flexibiliteit in planning en uitvoering is daarom nodig. In dit RSP wordt in hoofdstuk zeven aangegeven, hoe hiermee wordt omgegaan.

Hoofdstuk vijf gaat vervolgens dieper in op de randvoorwaarden voor het ruimtelijk ontwerp. Een belangrijke randvoorwaarde is hierbij het Duurzaam Ruimtelijk Structuurbeeld (DRS), waarin de bestaande ruimtelijke kwaliteiten worden beschreven. Het DRS vormt het duurzame ruimtelijk kader voor de lange termijn waarbinnen de zoekruimte ligt voor de situering van het functionele programma.

Het DRS vormt daarmee de basis voor de ruimtelijke ontwikkelingen en de locatiekeuzen, om te voorzien in de ruimtebehoefte voor woningen en werklocaties.

In hoofdstuk zes worden de speerpunten van beleid, regionale ambities en de ruimtebehoeften geconfronteerd met het Duurzaam Ruimtelijk Structuurbeeld. Het resultaat van dit hoofdstuk is een Plankaart waarop strategische locaties, tracés en structuren zijn opgenomen. Nog te verrichten planstudies zullen uitwijzen of het RSP op onderdelen zal moeten worden herzien. De Plankaart is gebaseerd op de geactualiseerde topografische kaart. Voor het RSP is gekozen voor de schaal 1:50.000, die aansluit op het regionale schaalniveau en voldoet aan de vereisten, die zijn gesteld in de Wet ruimtelijke ordening. De aanduidingen op de Plankaart en de overige kaarten zijn indicatief en globaal. Er staan geen concrete beleidsbeslissingen op.

In hoofdstuk zeven staat het uitvoeringsprogramma centraal. Het uitvoeringsprogramma is gebaseerd op de voorgaande hoofdstukken en geeft een prioritering, taakstelling, segmentering, financiering en fasering in de tijd aan. Hierbij wordt uitgegaan van vierjaarsperiodes, passend bij de herzieningstermijn van het RSP. Het uitvoeringsprogramma is niet per definitie statisch, maar kan tussentijds worden aangepast.

Na goedkeuring van het RSP door GS, wordt het plan integraal overgenomen als Uitwerkingsplan Zuidoost-Brabant. De werking van het vastgestelde RSP en het vastgestelde UP is vastgelegd in de WRO. Daar waar de provincie aanvullend haar eigen verantwoordelijkheid heeft en neemt, wordt dat in hoofdstuk acht aangegeven.

1.2. Aanleiding en kaders

De aanleiding voor dit rapport is allereerst de opdracht vanuit het Streekplan Noord-Brabant 2002. Het Streekplan vereist een nadere uitwerking voor het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven, om vervolgens te komen tot goede samenhangende ruimtelijke ordening in de regio Zuidoost-Brabant. Bij het opstellen van het RSP is het in het Streekplan neergelegde beleid leidend. Naast het daarin aangegeven beleid geeft het Streekplan uitwerkingsregels voor de stedelijke en landelijke regio's. Met het vaststellen van het Uitwerkingsplan is het groeiklassebeleid van het streekplan uit 1992 vervallen en zijn eveneens de Uitwerkingsplannen voor de stadsregio's uit 1994/95 ingetrokken.

- Het Streekplan heeft een globaal karakter. Dit komt vooral tot uitdrukking in de beleidslijnen voor de verstedelijking. Deze beleidslijnen bestaan uit de aanduiding van stedelijke en landelijke regio's, algemene en regiospecifieke uitwerkingsregels, en de opdracht het verstedelijkingsbeleid uit te werken. Om de verstedelijkingsopgave vorm te geven, is in het Streekplan de opdracht verwoord tot het opstellen van Uitwerkingsplannen voor de stedelijke en landelijke regio's van Brabant. In deze plannen wordt vastgelegd, hoe het programma voor wonen en werken verdeeld wordt, welke locaties worden ontwikkeld en in welke volgorde en tempo dat programma gerealiseerd wordt. Voor de stedelijke regio's gaat het om integrale Uitwerkingsplannen, omdat deze plannen een bredere strekking hebben dan de bepaling van woon- en werklocaties. Voor de landelijke regio's zijn thematische Uitwerkingsplannen opgesteld. Deze beperken zich tot woon- en werklocaties.

- Als gevolg van het Bestuursakkoord 2003 – 2007 is het streekplan partieel herzien. De door Gedeputeerde Staten vastgestelde beleidsbrieven 'Bedrijventerreinen, zelfstandige kantoorvestigingen, detailhandel en voorzieningen' en de nota 'Buitengebied in Ontwikkeling' zijn op 20 juli vastgesteld en voorzover van belang verwerkt in de partiële herziening. De ruimtelijke hoofdstructuur uit het Streekplan 2002 blijft evenwel het uitgangspunt voor het ruimtelijk beleid. Voor de landelijke regio's blijft het uitgangspunt 'bouwen voor migratiesaldo-nul'. Binnen dit beleidskader mag elke gemeente zoveel woningen bouwen, die minstens nodig zijn voor de opvang van de natuurlijke bevolkingsgroei. Ook binnen de stedelijke regio wordt gestreefd naar het kunnen opvangen van de eigen behoefte binnen de verschillende gemeenten. In het RSP is het Bestuursakkoord al als uitgangspunt genomen.

Ingevolge artikel 36 c van de Wet op de Ruimtelijke Ordening heeft de Regioraad van het SRE als algemeen bestuur van een Regionaal Openbaar Lichaam de plicht om een Regionaal Structuurplan vast te stellen. Een dergelijk RSP is reeds vanaf 14 oktober 1997 van kracht. Ingevolge artikel 36g van de WRO wordt het RSP eens in de tien jaar herzien. Het SRE kiest er voor om het RSP 1997 in haar geheel te herzien met uitzondering van de concrete beleidsbeslissingen inzake de uitleggebieden voor wonen en werken die in het plan zijn opgenomen. Naast deze keuze voor continuïteit in concreet beleid, vormen het Streekplan en het Bestuursakkoord de input voor de herziening van het RSP. Bovendien zijn de verstedelijkingsafspraken, die gemaakt zijn tussen de regio en de rijksoverheid en de post-herindelingsafspraken, die zijn gemaakt tussen Eindhoven en haar randgemeenten enerzijds en het Ministerie van Binnenlandse Zaken anderzijds (zie paragraaf 4.2) input voor de herziening.

1.3. Status van het RSP als Uitwerkingsplan

Artikel 36c van de WRO verplicht het SRE om een Regionaal Structuurplan vast te stellen. Het Streekplan 2002, Brabant in balans, verplicht Gedeputeerde Staten om uitwerkingen in de zin van artikel 4a, lid 10 van de WRO vast te stellen voor de in het Streekplan aangeduide stedelijke en landelijke regio's. Een door Gedeputeerde Staten goedgekeurd Regionaal Structuurplan regio Eindhoven staat naast het Streekplan 2002 en haar Uitwerkingsplan Zuidoost-Brabant. Dit houdt in dat de drie plannen het gezamenlijk toetsings- en ontwikkelingskader zijn voor de door gemeenten te ontwikkelen ruimtelijke plannen, zoals bestemmingsplannen, zelfstandige projecten en structuurvisies. Het RSP en het Uitwerkingsplan Zuidoost-Brabant zijn qua inhoud identiek. Op grond van artikel 4a, lid 10 van de WRO bevat een Uitwerkingsplan geen concrete beleidsbeslissingen (cbb's). Een RSP kan op grond van artikel 36c wel cbb's bevatten. Het SRE kiest er voor om het RSP 1997 in haar geheel te herzien met uitzondering van de concrete beleidsbeslissingen inzake de uitleggebieden voor wonen en werken die in het plan zijn opgenomen. De cbb's betreffende deze grote locaties blijven onverkort van kracht en maken geen onderdeel uit van de herziening. De rest van het RSP 1997 wordt wel herzien. In het RSP worden dus geen nieuwe cbb's toegevoegd, mede omdat er nog geen locatie MER's zijn uitgevoerd voor de grote strategische nieuwe locaties in de regio. Die MER's zullen worden uitgevoerd door of in opdracht van gemeenten zelf. De cbb's uit het vigerende RSP 1997/ Uitwerkingsplan Stadsregio Eindhoven-Helmond (SRUP) zijn wel onderbouwd met MER's. Het gaat hierbij om de gebieden die in het RSP 1997 zijn aangeduid als: 'Uitleggebied wonen, nieuw, periode 1995-2005' en 'Uitleggebied werken, nieuw, periode 1995-2005 (zie Bijlage 10)'. Omdat in de herziening geen nieuwe concrete beleidsbeslissingen zijn opgenomen, kan geen beroep worden aangetekend.

In het verlengde van het macroniveau van het Streekplan 2002 vindt in het Uitwerkingsplan de integrale afweging plaats op het regionale schaalniveau. Het plan is vanuit dit schaalniveau opgesteld, passend binnen het streekplanbeleid. Dit laat onverlet dat de haalbaarheid van de definitieve locatiekeuze, binnen de daartoe aangegeven bredere kaders, op lokale schaal in het kader van de bestemmingsplanfase nog op de gebruikelijke en wettelijk vereiste aspecten onderzocht zal moeten worden. Daarbij kan het streekplanbeleid op onderdelen in het geding zijn maar ook aspecten met betrekking tot de leefomgeving (hinderzones e.d.).

Het Regionaal Structuurplan en Uitwerkingsplan vervullen verschillende functies:

- Het vormt het afsprakenkader tussen de provincie, regio en de gemeenten over de te realiseren programma's voor wonen en bedrijventerreinen etc.;
- Het is een ontwikkelingskader voor initiatieven van alle mogelijke partijen en maatschappelijke organisaties;
- Het vormt een uitvoeringskader voor het provinciale en regionale ruimtelijke ontwikkelingsbeleid;
- Het vormt een toetsingskader voor de beoordeling van gemeentelijke plannen.

Het RSP en Uitwerkingsplan Zuidoost-Brabant bestaat uit een plankaart met plantekst. De plantekst verwoordt het voorgestane beleid en vormt tevens een toelichting op de plankaart. Deze staan benoemd in hoofdstuk 1, 4, 5, 6, 7 en 8. De overige hoofdstukken en bijlagen vormen een toelichting op de beleidstekst. De in de plantekst opgenomen kaarten en illustraties hebben een toelichtend karakter met de bedoeling de planvorming en de plantekst te verduidelijken. De plankaart bestaat uit het afgewogen DRS voor het plangebied met daarop een aantal aangewezen locaties voor wonen en werken tot 2015 en de reserveringen tot 2030, de zogenaamde programma-elementen. De situering en omvang van de programma-elementen op de plankaart zijn indicatief. Het plan heeft niet de bedoeling uitspraken op te nemen over allerlei kleine ontwikkelingen maar is, gezien het schaal- en abstractieniveau, vooral bedoeld om de grotere toekomstige ontwikkelingen te duiden.

Op de plankaart zijn locaties voor wonen en werken afgebeeld tot 2015. Voor de stedelijke regio zijn ook ruimtereserveringen tot 2030 aangegeven. Deze doorkijk naar 2030 is niet juridisch bindend. Alleen de grootschalige locaties staan op de plankaart. In het binnenstedelijke gebied is het opnemen van grootschalige locaties op de plankaart facultatief. Reden voor opname van alleen de grootschalige locaties is de leesbaarheid van de plankaart in verband met het gehanteerde schaalniveau. Voor binnenstedelijke locaties, als het om inbreiden of herstructureren gaat, zijn alleen locaties met een omvang van meer dan 100 woningen op de kaart opgenomen. Voor buitenstedelijke locaties worden alleen locaties opgenomen ten behoeve van te ontwikkelen bedrijventerrein of woongebied met een omvang van meer dan 5 hectaren. Het feit dat kleinere locaties niet op de plankaart zijn opgenomen, betekent niet dat de status en hardheid van kleinere locaties verschilt van de wel op de plankaart opgenomen locaties. Ook kleinere locaties worden getoetst aan het RSP en Uitwerkingsplan Zuidoost-Brabant en moeten passen binnen het DRS.

Het programma is tot stand gekomen na intensief regionaal overleg. Het programma bevat een aantal afgewogen keuzes en uitspraken, die de betrokken partijen binden. Deze programmaonderdelen zijn verwoord in de plantekst en deels op de plankaart opgenomen. De situering en omvang van de programma-elementen zijn indicatief op de plankaart aangegeven. Dit betekent dat deze niet duurzaam vastliggen, maar kunnen veranderen. De in het streekplan aangeduide landschapsecologische zones zijn ruimtelijk vertaald in het landschappelijk raamwerk en vormen een belangrijk onderdeel van het duurzaam ruimtelijke structuurbeeld. Voor onderdelen van het programma infrastructuur wordt de beoogde ontwikkeling genoemd maar dient op lokaal schaalniveau te worden bepaald op welke wijze deze dient vormt te krijgen. Voor de programmaonderdelen wonen en werken zijn de gemaakte opgenomen in de plantekst en aangeduid op de plankaart voor zover deze een bij de aard van het Uitwerkingsplan behorende schaal omvatten. Omdat de programma's wonen en werken gebaseerd zijn op de provinciale behoefteprognoses, het RBSV en bestuurlijke afspraken, welke in de tijd kunnen wijzigen, alsmede op aannames van bestaande capaciteiten, dient het Uitwerkingsplan ten aanzien van deze programma's meer flexibel te zijn. Binnen de aangewezen zoekgebieden voor verstedelijking is de ruimte voor verschuiving van de programmaonderdelen wonen en werken dan ook groter dan die van de andere programmaonderdelen. Omdat het programma op regionaal niveau en na intensief overleg is opgesteld, wordt het ook noodzakelijk geacht de regio betrokken te houden bij het monitoren en eventuele bijstellen van het programma. Dit gebeurt door middel van het regionale planningsoverleg, zoals dat in hoofdstuk 7 nader wordt omschreven. In het regionale planningsoverleg wordt de voortgang van de gemeentelijke planvorming en de uitvoering van het programma gevolgd en gemonitord. Dit kan leiden tot gewijzigde inzichten en tot een aanpassing van het programma. Indien noodzakelijk kan als gevolg hiervan het Uitwerkingsplan worden aangepast. Gedeputeerde Staten hebben daarbij de bevoegdheid om zowel de tekst van het Uitwerkingsplan en het RSP als de programma-elementen op de plankaart aan te passen aan het bijgestelde programma. Dit is alleen mogelijk, als dit geen strijdigheid oplevert met het landschappelijk raamwerk op de plankaart. Hierbij kan worden volstaan met het volgen van een lichte procedure, waarbij de Provinciale Planologische Commissie om advies wordt gevraagd en de Statencommissie, belast met de ruimtelijke ordening, over het voornemen wordt geïnformeerd. Om tijdig te kunnen anticiperen op relevante ontwikkelingen wordt ervan uitgegaan dat het Uitwerkingsplan en RSP minimaal eenmaal in de vier jaar wordt geëvalueerd.

- De Regioraad heeft in alle gevallen de bevoegdheid om zowel de tekst van het RSP en Uitwerkingsplan Zuidoost-Brabant als de programma-elementen op de plankaart aan te passen aan het bijgestelde programma. Om tijdig te kunnen anticiperen op relevante ontwikkelingen wordt ervan uitgegaan dat het RSP en Uitwerkingsplan Zuidoost-Brabant minimaal eenmaal in de vier jaar wordt geëvalueerd.

In de uitvoeringspraktijk kunnen er situaties ontstaan, waarbij ten aanzien van de ontwikkeling van ruimtelijke plannen (die niet passen binnen het programma), de periodieke aanpassing van het RSP en Uitwerkingsplan Zuidoost-Brabant niet kan worden afgewacht.

- Gedeputeerde Staten en de Regioraad kunnen hieraan medewerking verlenen, als de noodzaak van ontwikkeling van de betreffende locatie voortvloeit uit 'het regionaal planningsoverleg' en mits het op de plankaart opgenomen landschappelijk raamwerk niet wordt aangetast. De algemene uitgangspunten van het Streekplan 2002 en het Bestuursakkoord 2003-2007 blijven daarbij onverkort van toepassing. Ten aanzien van de landelijke regio's geldt niet de eis, dat dit moet voortvloeien uit het regionale planningsoverleg. In de landelijke regio wordt subregionaal afgestemd in het kader van de Regionale Woonvisie. Voor het onderwerp wonen vindt jaarlijks subregionale afstemming plaats en wordt er bijgestuurd. Bij de eerstvolgende aanpassing van het RSP en Uitwerkingsplan Zuidoost-Brabant wordt de actuele ruimtelijke ontwikkeling opgenomen. Bij de eerstvolgende vierjaarlijkse aanpassing van het RSP en Uitwerkingsplan Zuidoost-Brabant wordt deze ruimtelijke ontwikkeling opgenomen. Doel hiervan is het RSP en Uitwerkingsplan Zuidoost-Brabant actueel te houden.

De onderdelen op de Plankaart, die samen het landschappelijk raamwerk vormen, liggen duurzaam vast. Hier kan bij de ontwikkeling van ruimtelijke plannen geen inbreuk op worden gemaakt. In het landschappelijk raamwerk is een aantal zoekgebieden voor verstedelijking opgenomen, waarbinnen de opgave voor wonen en werken moet worden gerealiseerd. De voorwaarden voor realisatie zijn opgenomen in hoofdstukken 6 en 7 van dit plan. In het geval er toch de noodzaak bestaat om een uitbreidingsplan voor woningbouw bedrijvigheid of stedelijke voorzieningen te ontwikkelen, dient een herziening van het RSP en Uitwerkingsplan Zuidoost-Brabant plaats te vinden. Hierop is dezelfde procedure van toepassing, die geldt voor de totstandkoming van het RSP en Uitwerkingsplan Zuidoost-Brabant. Deze procedure is beschreven in hoofdstuk 5 van het Streekplan 2002. Dit betekent dat bij een herziening van het op de plankaart opgenomen landschappelijk raamwerk afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht met betrekking tot de voorbereidingsprocedure van toepassing is. Voor het RSP en Uitwerkingsplan Zuidoost-Brabant moet advies worden gevraagd aan de Provinciale Planologische Commissie. Tevens dient dual overleg plaats te vinden met de statencommissie, die belast is met de ruimtelijke Ordening en zo nodig met andere statencommissies. Voor een gewijzigd RSP en Uitwerkingsplan Zuidoost-Brabant geldt, dat na vaststelling door de Regioraad, het plan ter goedkeuring naar Gedeputeerde Staten gaat.

1.4. MER-plicht

Op grond van artikel 7.2 Wm jo. artikel 2 lid 1 Besluit milieueffectrapportage (hierna: Besluit MER) bestaat er een verplichting om een milieueffectrapport (MER) op te stellen voor activiteiten, welke een in de bijlage van het Besluit MER genoemde minimale omvang krijgt. Voorbeelden daarvan zijn de aanleg van bedrijventerreinen, de bouw van woningen, de aanleg van golfbanen en het realiseren van recreatieve of toeristische voorzieningen.

In dergelijke gevallen geldt als MER-plichtig besluit de vaststelling van het ruimtelijk plan, dat als eerste in de mogelijke aanleg van de activiteit voorziet. Lange tijd was onduidelijk, wanneer in een strategisch ruimtelijk plan wordt 'voorzien in een activiteit', als bedoeld in het Besluit MER. Zo werd gedacht dat voldaan zou zijn aan de wettelijke MER-verplichting, indien een MER was vervaardigd voor een Streekplan waarin richtinggevende, maar nog geen juridisch bindende uitspraken waren gedaan over de desbetreffende activiteit.

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRS) heeft deze gedachtegang enige jaren geleden verworpen. Als gevolg van haar jurisprudentie wordt er ten aanzien van een dergelijk ruimtelijk plan een expliciete koppeling aangebracht tussen in strategische ruimtelijke plannen vervatte besluiten in de zin van de Algemene wet bestuursrecht (art. 1:3 Awb) en de MER-plicht, welke verbonden is aan de vaststelling van het ruimtelijk plan, waarin als eerste wordt voorzien in de desbetreffende activiteit.

Eerst wanneer in een strategisch ruimtelijk plan sprake is van een besluitonderdeel, is er volgens de ABRS sprake van het 'voorzien in'. Dat betekent, dat slechts die ruimtelijke plannen als hiervoor genoemd onder de MER-plicht vallen, indien en voor zover deze tevens een besluit in de zin van de Awb zijn: een schriftelijke beslissing van een bestuursorgaan gericht op een rechtsgevolg.

Voor wat betreft een planologische kernbeslissing, een Streekplan en een Regionaal Structuurplan en Uitwerkingsplan Zuidoost-Brabant zijn deze planfiguren aldus MER-plichtig, indien en voor zover deze een of meer concrete beleidsbeslissingen in de zin van de Wet op de Ruimtelijke Ordening bevatten, gericht op het ontwikkelen van locaties die MER-plichtig zijn ingevolge de Bijlage onderdeel C van het Besluit Milieueffectrapportage 1999. In het Regionaal Structuurplan zijn geen nieuwe concrete beleidsbeslissingen opgenomen voor locaties die MER-plichtig zijn. De concrete beleidsbeslissingen uit het RSP 1997/

Uitwerkingsplan Stadsregio Eindhoven-Helmond (SRUP) zijn onderbouwd met MER's. Het gaat om de gebieden die in het RSP 1997 zijn aangeduid als: 'Uitleggegebied wonen, nieuw, periode 1995-2005' en 'Uitleggegebied werken, nieuw, periode 1995-2005 (Zie bijlage 10)'. Deze locaties staan niet opnieuw ter discussie. De cbb's uit het RSP 97 waarin deze locaties worden aangeduid blijven in stand. De rest van het RSP 1997 wordt herzien.

In het Regionaal Structuurplan en Uitwerkingsplan Zuidoost-Brabant zijn geen nieuwe concrete beleidsbeslissingen opgenomen. Daarom is dus ook voor de nieuwe onderdelen van het plan geen milieueffectrapportage opgesteld. Het gevolg hiervan is dan ook dat gemeenten zelf moeten bezien of voor het eerste ruimtelijk plan, dat voorziet in de activiteit, een milieueffectrapportage dient te worden opgesteld.

Aanvullende MER-plicht volgens Europese Richtlijn na 21 juli 2004

Op 27 juni 2001 is de Richtlijn strategische milieubeoordeling (2001/42/EG) van kracht geworden. Deze richtlijn dient voor 21 juli 2004 in Nederlands recht te zijn omgezet. Dit is nog niet het geval. De verwachting is, dat dit binnen afzienbare termijn zal gebeuren door bijstelling van de Wet milieubeheer.

Bedoeling van de richtlijn is om ook "plannen en programma's" (artikel 2 sub a richtlijn) aan een strategische milieubeoordeling te onderwerpen. Het moet gaan om plannen en programma's, "die door wettelijke of bestuursrechtelijke bepalingen zijn voorgeschreven". Strikt genomen is het de vraag in hoeverre Streekplannen, als zijnde niet verplichte plannen, vallen binnen de werkingssfeer van de richtlijn. Voorts rijst de vraag of de verplichting om Uitwerkingsplannen vast te stellen, een wettelijke of bestuursrechtelijke bepaling is als bedoeld in de Richtlijn.

Overgangsregeling

In artikel 13 lid 3 van de richtlijn wordt het tijdstip van de strategische milieubeoordeling nader gespecificeerd. De milieubeoordeling is van toepassing op plannen en programma's, waarvoor de eerste voorbereidende handeling plaatsvindt na 21 juli 2004. Plannen en programma's, waar de eerste voorbereidende handeling voor 21 juli 2004 plaatsvindt en die later dan 24 maanden na 21 juli 2004 worden aangenomen of ingediend ten behoeve van wetgeving, vallen wel onder de milieubeoordeling verplichting van de richtlijn. Tenzij de lidstaten per geval beslissen, dat dit niet haalbaar is en het publiek van hun beslissing op de hoogte stellen.

Conclusie

De Richtlijn strategische milieubeoordeling, die op 21 juli 2004 in Nederlands recht dient te zijn omgezet, heeft naar huidig inzicht geen gevolgen voor de Uitwerkingsplannen van het Streekplan 2002. Deze Uitwerkingsplannen zijn immers voor 21 juli 2004 voorbereid en worden voor 1 januari 2005 vastgesteld. De richtlijn heeft ook geen gevolgen voor het RSP, omdat het Ontwerp RSP voor 21 juli 2004 ter visie is gelegd. In geval van herziening van dit RSP en Uitwerkingsplan Zuidoost-Brabant zal te zijner tijd getoetst moeten worden aan de dan geldende wettelijke bepalingen van de Wet milieubeheer, voorzover daarin de Richtlijn strategische milieubeoordeling verwerkt is.

1.5. Doelstelling en doelgroep

De centrale doelstelling van het RSP en Uitwerkingsplan Zuidoost-Brabant voor de regio Zuidoost-Brabant is om een heldere en duidelijke ruimtelijke visie te ontwikkelen voor de gehele regio.

Het centrale motto hierbij is: 'Stad en Land verbonden'. De krachten bundelen in het belang van de regio als geheel. Een sterke stad is goed voor het platteland. Een sterk platteland is goed voor de stad. Beiden hebben elkaar hard nodig om een sterk samenhangend geheel te vormen, waarbij bestaande potenties maximaal worden benut.

Naast deze algemene doelstelling kent het RSP enkele belangrijke planningsprincipes en randvoorwaarden:

- Meer aandacht voor de onderste lagen (zie Hoofdstuk 5):
De onderste laag (het landschappelijk raamwerk) moet beschermd worden en de tweede laag (infrastructuur) moet beter benut worden en sturend zijn in locatiekeuze. Het grote belang van de onderste lagen hangt samen met de lange reproductietijd en de daarmee samenhangende onvervangbaarheid. Deze lagen zijn in kaart gebracht in het zogenaamde DRS. Het DRS is als het ware een foto van de huidige waardevolle elementen in de regio.

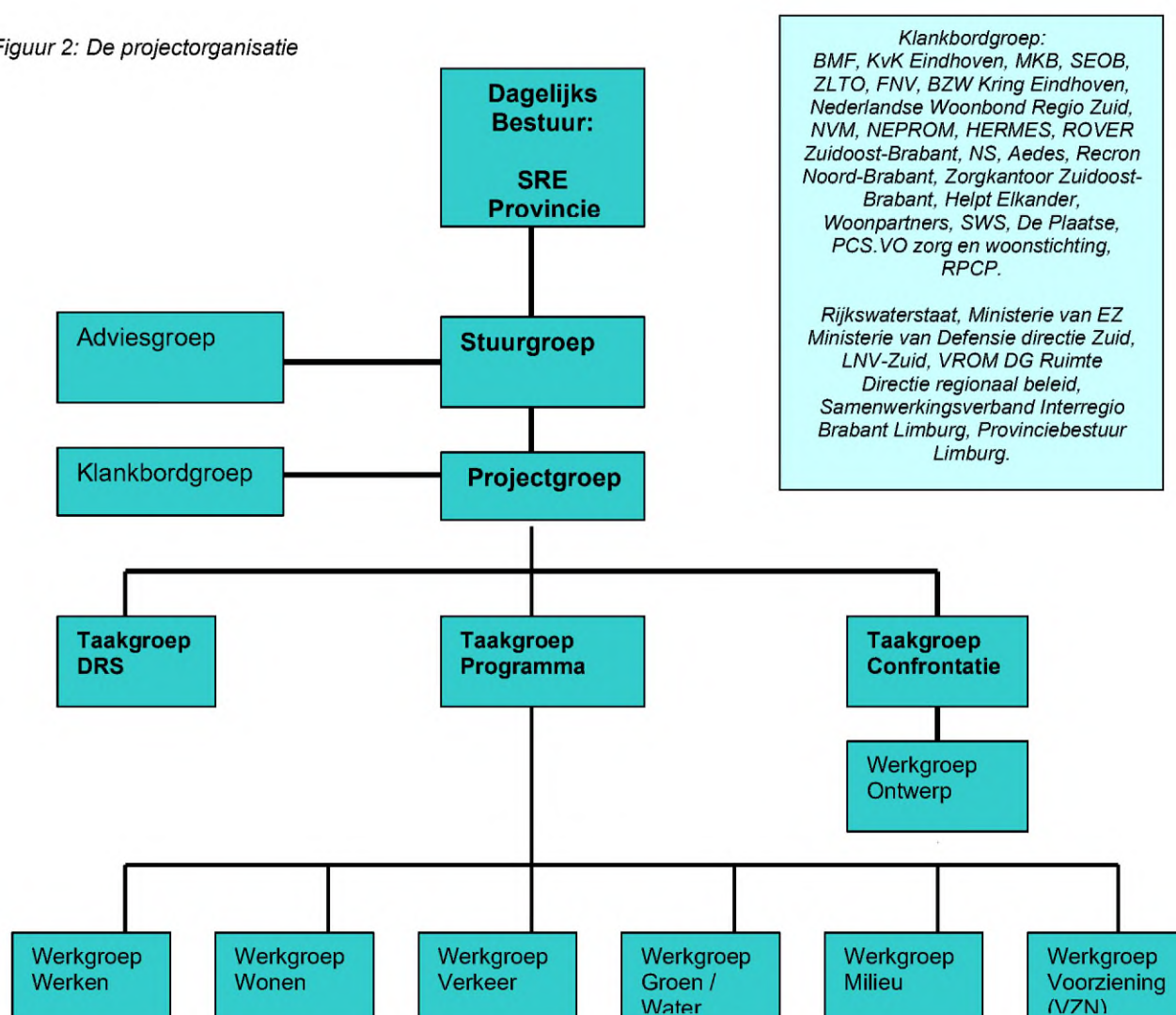
- Zuinig ruimtegebruik:
Bij het zoeken naar ruimte, om te voorzien in behoeften voor wonen, werken en voorzieningen, moeten de mogelijkheden binnen de bestaande bebouwde ruimten zo goed mogelijk worden benut. Het beleid is gericht op inbreiden en herstructureren, intensiveren en meervoudig ruimtegebruik. Hierbij is nadrukkelijk rekening te houden met de kwaliteit van de leefomgeving.
- Concentratie van verstedelijking:
Het grootste gedeelte van de woningbouw en werklocaties moet zijn plaats vinden in de stedelijke regio Eindhoven. Het landelijk gebied moet zoveel mogelijk ontzien worden bij het aanwijzen van stedelijke ontwikkeling. Landbouw, natuur en recreatie hebben in dit gebied de overhand. De reconstructieplannen, die leidend zijn voor het landelijk gebied, ondersteunen dit principe.
- Grensoverschrijdend denken en handelen:
In dit plan wordt aandacht besteed aan de relatie en samenhang met andere regio's, die om het plangebied liggen.

De primaire doelgroep voor het RSP bestaat uit diegenen, die betrokken zullen zijn bij de verdere ruimtelijke uitwerking van het RSP. Dit zijn vooral de deskundigen en bestuurders, die werkzaam zijn in de ruimtelijke ordening in het samenwerkingsgebied. Veelal gaat het hierbij om ambtenaren en wethouders ruimtelijke ordening, die werkzaam zijn bij gemeenten. Voor mensen buiten het werkveld van de ruimtelijke ordening geeft het RSP een beeld van de duurzame regionale ruimtelijke ontwikkelingsstrategie. Aangezien het RSP een redelijk hoog abstractieniveau heeft, zijn de rechtstreekse gevolgen voor de burgers ('de rechtsgevolgen') moeilijk af te lezen uit het plan. Die gevolgen worden pas duidelijk bij de verdere uitwerking cq. invulling in gemeentelijke bestemmingsplannen.

1.6. Totstandkoming van het plan

Aangezien het SRE en Provincie Noord/Brabant voor de uitvoering van het RSP sterk afhankelijk zijn van gemeenten en particuliere partijen, is het plan van onder af, ofwel bottom up, tot stand gekomen met hulp en actieve inbreng van genoemde organisaties. Om dit proces op het regionale schaalniveau te leiden, is in 2002 een projectorganisatie in het leven geroepen, waarin provincie en SRE de projectleiders hebben geleverd en gemeenten, waterschappen en maatschappelijke organisaties de ambtelijke ondersteuning. Een projectorganisatie, die aan het einde van 2004 zal worden opgeheven. Aan het hoofd van de projectorganisatie staat de bestuurlijke Stuurgroep Ruimtelijke Regionale Visie, voorgezeten door de portefeuillehouder Ruimtelijke Ordening van het SRE. De Stuurgroep wordt ondersteund door een ambtelijke Projectgroep. De Projectgroep wordt vervolgens ondersteund door diverse ambtelijke sectorale Taakgroepen. De afstemming met maatschappelijke organisaties heeft plaatsgevonden in een Klankbordgroep. De Stuurgroep heeft alvorens te rapporteren aan het Dagelijks Bestuur van het SRE de gemeentebesturen geconsulteerd.

Figuur 2: De projectorganisatie



Om in 2004 te komen tot een afgestemde ruimtelijke regionale visie, is in 2002 door alle voornoemde partijen besloten om de volgende mijlpalen te benoemen:

Mijlpalen

Vorbereidingsfase Stuurgroep

mei 2002 - mei 2004

- Samenwerkingsovereenkomst SRE en Provincie

mei 2002

Programmatiese bouwstenen

- Oplevering DRS
- Oplevering (bouw)programma

juni 2003

juni 2003

Ontwerp

- Workshops subregionaal ontwerp
- Regiodag
- Workshops regionaal ontwerp
- Oplevering concept ontwerp

juni 2003

september 2003

oktober 2003

oktober 2003

Afstemming

- Afstemming reconstructie, verstedelijking en RSP
- Inspraak concept RSP door gemeenten en klankbord
- Aanbieden concept RSP aan Dagelijks Bestuur SRE

december 2003

december 2003 - april 2004

mei 2004

Besluitvorming Algemeen Bestuur

mei 2004 - november 2004

- Vaststellen ontwerp RSP door DB
- Wettelijke inspraak
- Nadere onderbouwing inspraak
- Vaststellingsbesluit RSP door Regioraad
- Goedkeuring RSP/
- Uitwerkingsplan Zuidoost-Brabant door GS

juni 2004

20 juli - 18 augustus 2004

18 augustus - 27 september 2004

7 december 2004

8 maart 2005

Inwerkingtreding RSP/Uitwerkingsplan Zuidoost-Brabant

maart 2005

- Inwerkingtreding RSP/ Uitwerkingsplan Zuidoost-Brabant

8 maart 2005

1.7. Relatie met overige plannen

Het RSP is niet het enige plan met ruimtelijke consequenties. Ook de volgende plannen kennen ruimtelijke consequenties:

- Het ministerie VROM ontwikkelt momenteel de Nota Ruimte. Inmiddels zijn de eerste concepten verschenen (PKB 4 december 2003). De nota gaat uit van een netwerksamenleving en de ruimtelijke vertaling daarvan. De regio Zuidoost-Brabant wordt in de nota onderkend als één van de drie belangrijkste economische kernzone's van Nederland, met Eindhoven als brandpunt van toptechnologie. Daarnaast wordt het "Groene Woud" aangewezen (gebied grofweg gelegen tussen Best/Oirschot, Boxtel en Oisterwijk) als nationaal landschap. In het RSP wordt de positie, die de regio inneemt, aangegrepen om de regionale ambitie te formuleren als leidend motief voor het beleid en het ruimtelijk ontwerp.
- Voor de hele regio Zuidoost-Brabant vindt momenteel planvorming plaats in het kader van de Reconstructiewet en het daaruit afgeleide project Revitalisering Landelijk gebied. Bij het opstellen van het DRS heeft afstemming plaatsgevonden met de planvorming in het kader van project Revitalisering Landelijk Gebied. Het RSP Regio Eindhoven ligt binnen vier reconstructiegebieden (de Meijerij, De Peel, Beerze-Reusel en Boven Dommel). Het reconstructieplan is qua inhoud een zeer belangrijke input voor het RSP. Het is in principe een harde bouwsteen, waarvan de relevante onderdelen worden overgenomen in het RSP. In de stedelijke regio's vindt een integrale afweging plaats in het kader van het RSP. Bij afstemmingsproblemen met het reconstructieplan wegen de argumenten

vanuit het RSP zwaarder dan die uit het reconstructieplan (bij afwegingen gaat het 'rode' plan over het 'groene' plan: dus stedelijke claims hebben prioriteit boven reconstructieclaims). Op de onderdelen waar vanwege zwaarwegende stedelijke argumenten tot heroverweging van het reconstructieplan moet worden gekomen, zal dit expliciet worden aangegeven. In de stedelijke regio's vindt de doorslaggevende besluitvorming dus plaats in het kader van het RSP. In de landelijke regio's vindt de integrale planvorming plaats in het kader van de reconstructieplannen.

- **Regionaal Verkeer en VervoerPlan (RVVP).** In dit plan staat het beleid van het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE) op het gebied van verkeer en vervoer beschreven. Het beleid is gericht op de totstandkoming van een doelmatig, veilig en duurzaam functionerend verkeers- en vervoerssysteem. Het plan legt de basis voor het regionaal verkeers- en vervoersbeleid en benoemt de belangrijkste regionale projecten, die in aanmerking komen voor regionale financiering uit de Gebundelde Doel Uitkering plus (GDU+) en de Brede Doel Uitkering (BDU). In relatie tot het RSP, waarin de thematische hoofdlijnen worden opgenomen, is het RVVP veel gedetailleerder.
- **Bereikbaarheid Oostelijk deel Stadsregio Eindhoven (BOSE):** Het SRE wil in samenwerking met gemeenten een oplossing vinden voor het bereikbaarheids- en leefbaarheidsprobleem op de wegen ten oosten van Eindhoven en rond Helmond. Hiertoe voert ze momenteel een Planstudie uit, welke is opgenomen in de planstudiefase van het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT). In het RSP worden de alternatieven, die in de Planstudie worden onderzocht op de Plankaart opgenomen als 'tracé in studie'. Afhankelijk van de uitkomst van de studie en het daarop volgende voorkeursalternatief en besluit, zal de Plankaart in het RSP worden aangepast. Vooruitlopend op de uitkomst van de studie zullen geen ontwikkelingslocaties worden benoemd, die qua ontsluiting afhankelijk zijn van de uitkomst van BOSE.
- **Intentieverklaring N69:** De zeer beperkte doorstroming op de huidige rijksweg 69 zorgt voor veel bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen in het gebied ten zuiden van de A67 en oostelijk van de A2). Het SRE, de provincie en de gemeenten Bergeijk, Eersel, Eindhoven, Valkenswaard, Veldhoven en Waalre hebben een intentieverklaring ondertekend, waarin ze inzetten op een integrale aanpak met HOV-, fiets-, carpoolvoorzieningen en vervangende weginfrastructuur voor rijksweg 69. Het 'zoekgebied' voor een nieuwe N69 is beperkt. Als het niet lukt om binnen het zoekgebied een geschikt tracé te vinden, zal het zoekgebied worden uitgebreid. In het RSP wordt het voorlopige zoekgebied op de Plankaart opgenomen als 'tracé in studie'. Afhankelijk van de uitkomst van de studie en het daarop volgende besluit, zal de Plankaart in het RSP worden aangepast. Vooruitlopend op de uitkomst van de studie zullen, m.u.v. de locaties aan de Lage Heideweg in Valkenswaard (staat reeds opgenomen in het vigerende RSP 1997), geen ontwikkelingslocaties worden benoemd, die qua ontsluiting afhankelijk zijn van de uitkomst van de studie.
- **BERZOB:** de "verkenning Bereikbaarheid Zuidoost-Brabant over water", is een MIT-verkenning Nieuwe Stijl naar de problemen en toekomstige mogelijkheden voor de binnenvaart op de Brabantse kanalen. De MIT verkenning geeft een aantal kansrijke locaties aan voor regionale overslagcentra en natte bedrijventerreinen. Vooruitlopend op de uitkomsten van de studie, worden de kansrijke locaties op de plankaart van het RSP opgenomen.
- **OV netwerk BrabantStad:** De vijf Brabantse steden, het SRE en de Provincie Noord-Brabant hebben gezamenlijk een verkenning uitgevoerd naar de bijdrage, die Openbaar Vervoer (OV) kan leveren aan het verminderen van de bereikbaarheidsproblemen en de duurzame ontwikkeling van het stedelijke netwerk BrabantStad. Binnen het RSP worden de uitkomsten van de verkenning, vertaald in structuurdragers en concrete kansrijke projecten, gebruikt als input en afwegingskader voor het ruimtelijke ontwerp.
- **ORION II:** Het SRE heeft het beleidsdocument ORION II vastgesteld. In dit document staat het openbaar vervoer beleid van het SRE nader uitgewerkt. Het document dient als basis voor de aanstaande aanbesteding van het openbaar vervoer in de regio. In het RSP worden de benoemde Hoogwaardig Openbaar Vervoer assen gebruikt als input en afwegingskader voor het ruimtelijke ontwerp. De eerste HOV as, die daadwerkelijk in gebruik wordt genomen in 2004, wordt gebruikt als structuurdrager voor het ruimtelijk ontwerp.
- **Regionale Woonvisie:** Het SRE heeft een regionale woonvisie ontwikkeld. In deze visie, met een planhorizon tot 2010, legt het SRE haar beleid neer op het gebied van wonen. Het betreft naast kwantitatief beleid, vooral een kwalitatief beleid. In het beleidsplan worden een aantal concrete

uitvoeringsprojecten benoemd. De hoofdlijnen van de regionale woonvisie wordt als input gebruikt voor het RSP.

- **Bestuurlijk Overleg Randgemeenten (BOR):** De minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) heeft zijn standpunt ten aanzien van het niet doorgaan van de voorgenomen gemeentelijke herindeling in de regio toegelicht. Hij heeft de provincie verzocht om in samenspraak met de betrokken gemeenten te rapporteren over niet-vrijblijvende oplossingsmogelijkheden voor de ruimtelijke problemen van Eindhoven. De minister voorziet, dat de kaderwetgebieden - waaronder het SRE - overgaan in een WGR-plusregio. Inmiddels hebben de samenwerkende gemeenten (Bestuurlijk Overleg Randgemeenten/ BOR) en de provincie een antwoord geformuleerd aan de minister. In dit antwoord is een kader geschapen voor de planologische verkenning voor de regionale opgaven, die voortvloeien uit de ruimtelijke problemen voor Eindhoven voor de komende 25 jaar (2005 tot 2030). Binnen het RSP wordt de ruimtelijke afweging van locaties gemaakt. Aangezien het RSP een plantermijn tot 2015 heeft, met een doorkijk naar 2020 en aangezien de BOR afspraken lopen tot 2030, betekent dit, dat de woningbouwlocaties voor de laatste tien jaar niet 'hard' in het RSP opgenomen worden. Deze locaties worden in dit RSP echter wel als 'te reserveren locaties' opgenomen op de Plankaart.
- **De Regionale Meerjarenvisie Milieu:** Voor de regio Zuidoost-Brabant wordt momenteel een Regionale Meerjarenvisie Milieu (2004-2015) ontwikkeld. Door het formuleren van concrete ambities wordt in deze visie richting gegeven aan een duurzame ontwikkeling in Zuidoost-Brabant en daarmee samenhangend het regionale milieubeleid. De visie zal de basis gaan vormen voor de regionale milieuprojecten, die in de komende jaren in de regio zullen worden uitgevoerd. Voor een deel zal het gaan om milieuprojecten met ruimtelijke consequenties. De afstemming tussen Milieu en Ruimtelijke Ordening is dan ook een belangrijk aandachtspunt. De milieumambities met ruimtelijke gevolgen (concept) zijn betrokken bij de voorbereiding van dit RSP.
- **Project 'Tussen stad en land':** de Stichting Natuur en Milieu en de Brabantse Milieufederatie hebben, met een bijdrage van het ministerie van VROM, onderzoek gedaan naar inhoudelijke aanbevelingen aan lokale overheden ten aanzien van de thema's 'ontwikkelingsplanologie' en 'regionale parken' naast procesmatige voorstellen voor samenwerking, gericht op samenhangende kwaliteitsontwikkeling van groen en rood. De resultaten betreffen een onderzoek onder gebruikers van groen, een kansenverkenning van gebieden voor procesmatige uitwerking en voorstellen voor inbedding van een groene agenda. De resultaten van deze studie zijn gebruikt in de ambtelijke voorbereiding van het groene programma en het ontwerp. Met name in de uitvoering zijn belangrijke procesideeën vorm te geven.

1.8. De watertoets in relatie tot het RSP

Met het in werking treden van de wijziging op het Besluit ruimtelijke ordening 1985, bestaat met ingang van november 2003 een wettelijke verplichting, om de gevolgen op de waterhuishouding te beschrijven in een ruimtelijk plan (waaronder bestemmingsplan, regionaal of gemeentelijk structuurplan, Uitwerkingsplan en Streekplan). Ongewenste waterhuishoudkundige effecten op het gebied van veiligheid, wateroverlast, waterkwaliteit en verdroging moeten zoveel mogelijk worden voorkomen en zo nodig worden gemitigeerd en gecompenseerd.

Voor de verdere uitwerking van dit plan is het van belang om de betreffende waterbeheerder en overige betrokken waterbeheerders (de provincie is beheerder van het grondwater, Rijkswaterstaat voor de kanalen) in een zo vroeg mogelijk stadium bij de planvorming te betrekken, om in gezamenlijk overleg met de initiatiefnemer te bepalen welke waterhuishoudkundige aspecten aan de orde zijn en hoe daarmee moet worden omgegaan. Voor de wateraspecten wordt in dat kader bezien op welke wijze ze doorwerken in de locatiekeuze, de inrichting en het beheer van de ruimtelijke ontwikkeling (hydrologisch neutraal bouwen, scheiding schoon en vuil water e.d.). De watertoets is een verplicht onderdeel van elk ruimtelijk plan. Dan kunnen ook, wanneer van toepassing, mitigatie en compensatie nader worden uitgewerkt.

In het RSP hebben we hier invulling aan gegeven door:

- Het opnemen van de waterschappen in de ambtelijke projectgroep en stuurgroep. Zij zijn vanaf het begin nauw betrokken bij de opstelling van het RSP, zoals dat straks door de stuurgroep aangeboden

zal worden aan Gedeputeerde Staten. De waterschappen hebben gedurende het hele proces kunnen adviseren over de manier, waarop het aspect water in het integrale afwegingsproces van het Uitwerkingsplan kan worden meegenomen.

- In het hoofdstuk DRS van het RSP, is in een aparte paragraaf aangegeven, hoe het aspect water is meegenomen in dat afwegingsproces. Aangegeven is welke soort waterinformatie als laag in het kaartbeeld is opgenomen en welke niet, inclusief een motivatie. Met betrekking tot de ruimtelijke ontwikkeling in hoofdlijnen, heeft dit een uitwerking gekregen, door het opnemen van gebieden in het landschappelijk raamwerk. Op deze wijze stuurt water mede de locatiekeuze van de verstedelijking. Binnen dat raamwerk is verstedelijking in principe uitgesloten.
- In een aantal gevallen heeft de globale, integrale afweging in het kader van het structuurbeeld geleid tot een minder optimale keuze, gezien vanuit het aspect water. In die gevallen wordt in hoofdstuk 7 van dit RSP 'Ruimtelijke ontwikkeling per deelgebied/gemeente' gemotiveerd, hoe de waterhuishoudkundige aspecten globaal doorwerken binnen de gebieden, waar transformatie naar een stedelijke functie op termijn af te wegen is en hoe in hoofdlijnen invulling gegeven moet worden aan mitigatie en compensatie.
- Met betrekking tot het specifieke beleid voor inrichting en beheer van stedelijke functies (hydrologisch neutraal bouwen, scheiding schoon en vuil water e.d.), zullen de gemeenten bij de verdere uitwerking van de stedelijke ontwikkelingen in bestemmingsplannen en gemeentelijke structuurplannen moeten overleggen met de waterschappen en overige betrokken waterbeheerders. De watertoets is op basis van de Wet op de ruimtelijke ordening een verplicht onderdeel van elk bestemmingsplan. Dan kunnen ook mitigatie en compensatie nader worden uitgewerkt, indien van toepassing.

1.9. Uitwerkingsplannen en milieukwaliteit

Ruimtelijke plannen zijn een belangrijk instrument in het voorkomen/oplossen van knelpunten op het gebied van milieuhinder in de relatie tot woon- en werkfuncties. Bovendien is het noodzakelijk om de toepassing van wet- en regelgeving op RO- resp. milieugebied goed op elkaar af te stemmen. Ruimtelijke plannen kunnen een goede basis bieden om in de ruimtelijke sfeer oplossingen te zoeken voor bestaande knelpunten ten aanzien van milieuproblemen. In het algemeen kan worden gesteld, dat het huidige milieubeleid leidt tot een aantal dilemma's ten aanzien van ruimtelijke ordening. Het provinciale ruimtelijke beleid is gericht op intensivering van functies en bebouwing binnen het bestaande stedelijke gebied. Dit kan echter tegelijkertijd leiden tot een toename van het aantal knelpunten op het gebied van veiligheid, geluid en lucht. De kwaliteit van de stedelijke verblijfsgebieden in met name de stedelijke gebieden in Brabant wordt negatief beïnvloed door onder meer de verslechterde luchtkwaliteit en toenemende risico's. In het verlengde van het streven naar een zorgvuldig gebruik van de ruimte moet rekening worden gehouden met de kwaliteit van de leefomgeving. Het treffen van voorzieningen (liefst bronmaatregelen) kan in sommige gevallen soelaas bieden. In dit verband kan worden gedacht aan het aanpassen van routes (geven van alternatieven) voor gevaarlijke stoffen, het verlagen van de maximum snelheid op wegen en het verplaatsen van bedrijven. De laatstgenoemde maatregel biedt vooral perspectieven wanneer het gaat om bedrijven die van oudsher in het stedelijk gebied zijn gelegen, terwijl ze eigenlijk meer thuis horen op een bedrijventerrein. In hoofdstuk 4 en 6 zal hier verder op worden ingegaan.

Door in de planvorming de methode van de lagenbenadering te gebruiken, is rekening gehouden met milieuaspecten. Deze staan in relatie met de onderste laag (water en bodem). Het betreft hier o.a. de elementen van de onderste laag, welke op plankaart 2 van het Streekplan zijn aangeduid als de beschermingzones voor de waterwingebieden en stiltegebieden. In wetgeving, het Streekplan en provinciale beleidsnota's staan richtlijnen en voorwaarden beschreven, waar rekening mee gehouden moet worden bij het opstellen van gemeentelijke plannen. In het verlengde hiervan wordt aandacht gevraagd voor de volgende punten:

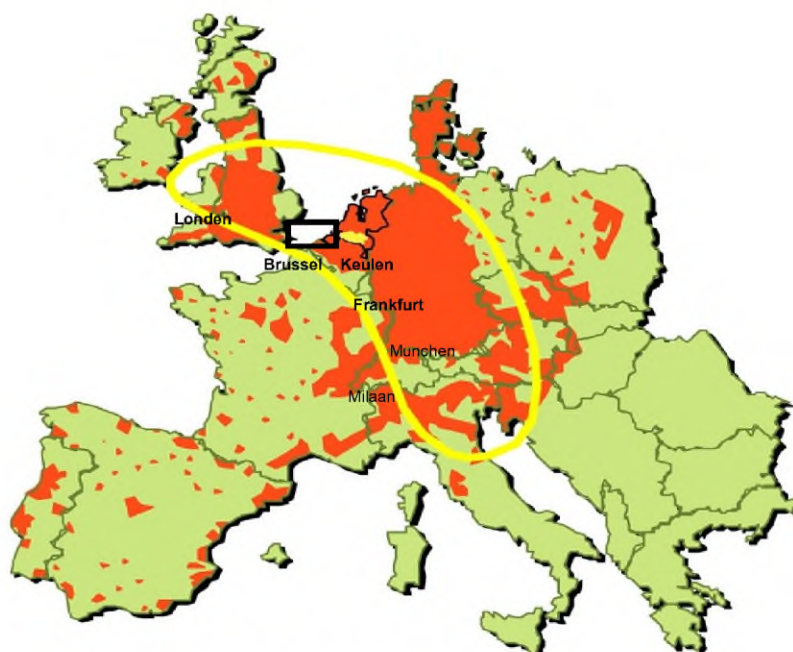
- De externe veiligheid langs belangrijke infrastructuurroutes en rond vliegvelden met de daarbij behorende aanvliegbewegingen vraagt aandacht;
- De veiligheidsafstanden van risicovolle bedrijven welke geïnventariseerd worden in het Risico Inventarisatie Systeem (RIS);
- De beleidsnotitie Geurbeleid, vastgesteld door Gedeputeerde Staten in 2000;

- Het Besluit luchtkwaliteit waarbij wij verwijzen naar de brief van de staatssecretaris van VROM van 30 september 2004 met als onderwerp " Interpretatie Besluit Luchtkwaliteit";
- Het in beeld brengen van de mogelijke inzet van duurzame energiebronnen in een vroegtijdig stadium van de planvorming;
- De mogelijkheid om locaties van voormalige stortplaatsen in te zetten voor functies als wonen, werken, recreëren en natuur. De door Gedeputeerde Staten op 17 februari 2004 vastgestelde nota hergebruik stortplaatsen en betreffende regelgeving in de provinciale milieuverordening vormen daarbij het beleidskader;
- Het provinciale beleid zoals verwoord in het Streekplan is gericht op het zorgvuldig omgaan met onze grondstoffen en de bodem waarin ze zich bevinden. Dit betreft o.a. het beleid met betrekking tot ontgrondingen waaronder secundaire zandwinning. Er ligt dus nog een opgave om de mogelijkheden voor secundaire zandwinning (bijvoorbeeld combinatie wonen aan water) te onderzoeken die bij de uitwerking van projecten dan wel bestemmingsplannen expliciet een plaats moet krijgen;
- Het beleid over natte natuurplek is met betrekking tot de kwantiteit samengevat in 4.2 en met betrekking tot de kwaliteitsaspecten in het P.M.V., vastgesteld juni 2004.

Hoofdstuk 2. Beschrijving van het plangebied

2.1. (Inter)nationaal perspectief

Het zuidelijk deel van Nederland ligt midden in het economisch en demografisch zwaartepunt van Noordwest-Europa. De centrale ligging van Brabant tussen drie omvangrijke metropolitaanse gebieden in Noordwest-Europa met verschillende mainports (Rotterdamse haven/luchthaven Schiphol en Antwerpse haven), economische, financiële en administratieve centra (Londen, Frankfurt, Amsterdam, Den Haag, Brussel, Düsseldorf, Keulen) roept vragen op over de banden, interacties en samenhang met deze metropolitaanse gebieden. Er bestaat een toenemende trend tot grensoverschrijdende samenhang met de omliggende Belgische en Duitse grensregio's. Zuidoost Nederland is een technologische topregio en omvat drie economische kerngebieden in Nederland (Brainport Eindhoven, Greenport Venlo en MHAL). Het gebied vormt een onderdeel van een grensoverschrijdende economische regio, waartoe ook Belgisch-Limburg (Hasselt-Genk), Leuven en de regio's rond Aken en Luik behoren.



Figuur 3: Ligging in Europa

Brabant is grofweg gelegen tussen de Randstad, de Vlaamse ruit en het Rijn/Rührgebied. Het vormt daarmee een 'voorland' waar veel hoofdverbindingssassen het gebied doorkruisen.

Ten westen van Eindhoven komen deze hoofdverbindingssassen samen op de A2 Tangent. De kwetsbaarheid van deze samenklontering op één punt, zonder redelijk alternatief in geval van calamiteit en/of congestie is enorm. Het ontbreken van belangrijke schakels in het netwerk (BOSE en N69) wordt dagelijks gevoeld en trekt, zeker op termijn, zijn wissel op de verdere economische ontwikkeling van deze regio.

De grote economische dynamiek en de centrale ligging van Brabant zorgen voor een versnelde ontwikkeling van de 'netwerksamenleving' in Brabant. Dit zorgt voor extra (grote) ruimtelijke opgaven en de noodzaak om voor de (inter)nationale, regionale en lokale verkeers- en vervoersproblematiek met oplossingen te komen.



Figuur 4: Hoofdverbindingssassen in de regio Zuidoost-Brabant

Nota Ruimte

Denken in stedelijke netwerken is van groot belang voor de economie en voor de ruimtelijke inrichting. De economie overschrijdt de grenzen van stadsgewest en regio. Internationale concurrentiekracht is essentieel in de opkomende netwerkeconomie. Om de daarmee gepaard gaande kansen beter te kunnen benutten en de risico's zo veel mogelijk te beperken, kiest het rijk er in de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening en de concept Nota Ruimte voor om het verstedelijkingsproces te sturen in de richting van de stedelijke netwerkvorming. Dit motief geldt bij uitstek voor Brabant. Brabantstad is, na de Randstad Holland, het tweede stedelijke netwerk in Nederland. Hoofddoelstelling van het concept 'stedelijk netwerk' is het bevorderen van stedelijkheid in de netwerksamenleving en het geschikt houden of maken van de steden voor de netwerkeconomie. In de concept Nota Ruimte (PKB, 4 december 2003) is het concept van stedelijke netwerken geïntegreerd met de kernzones uit het regionaal economisch beleid (Gebiedsgericht Economische Perspectieven, ministerie EZ, december 2002). Zuidoost-Brabant wordt, naast luchthaven Schiphol en de Rotterdamse haven, aangemerkt als één van de drie belangrijke economische kernzones.

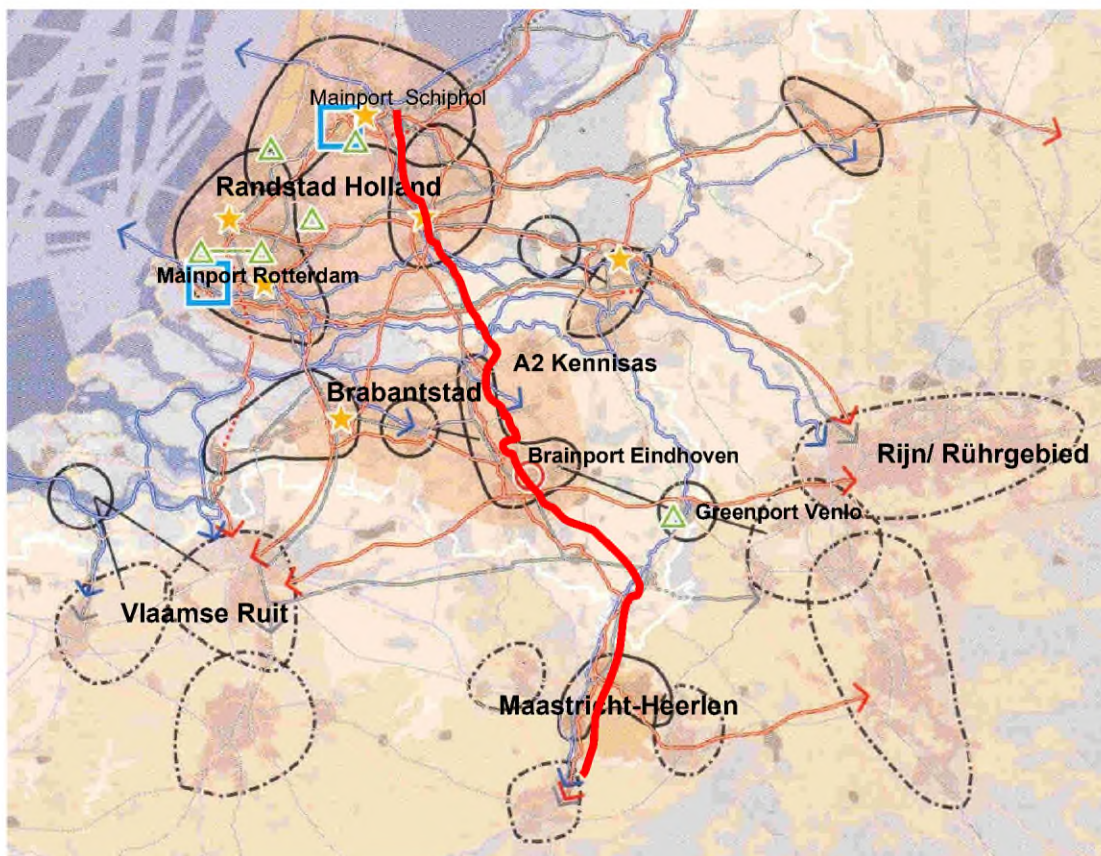
De volgende gemeenten maken in ieder geval onderdeel uit van het nationaal stedelijk netwerk Brabantstad: 's-Hertogenbosch, Tilburg, Breda, Eindhoven en Helmond. De economie van Brabantstad heeft zich op basis van eigen kracht en vanuit haar positie tussen de Randstad Holland enerzijds en de Vlaamse Ruit en het Rijn/Roergebied anderzijds, veelzijdig en hoogwaardig ontwikkeld.

Zuidoost-Brabant en de A2-zone vormen het oostelijk deel van Brabantstad. Dit economische kerngebied is een belangrijk onderdeel van de toptechnologie regio Zuidoost Nederland en wordt gekenmerkt door stuwende industriële en hoogtechnologische bedrijvigheid met belangrijke economische clusters als metaalelectro, ICT, automotive, logistiek en agribusiness. Voor Nederland is deze regio van groot belang voor de innovatie en kennisontwikkeling van de industrieel gerichte economie en werkgelegenheid en de uitwaaiing daarvan naar andere kennisregio's. De economie heeft een sterke internationale oriëntatie ten gevolge van de wereldwijde netwerken, waarin de bedrijven en kennisinstellingen opereren. Na de Randstad is de

regio Zuidoost-Brabant daarmee de meest internationaal georiënteerde regio van Nederland. Gezien de spilfunctie van Eindhoven als toptechnologieregio wordt de regio ook wel aangeduid als 'brainport'.

Het rijk vindt het van belang dat de regio's, waar de bedrijvigheid op het gebied van de kenniseconomie zich in voorgaande jaren heeft geconcentreerd, hun internationale belang behouden en kunnen versterken. De zogenaamde brainports betreffen de brainport Eindhoven/Zuidoost-Brabant, Amsterdam en Wageningen. Met name de brainport Eindhoven/Zuidoost-Brabant is in dit verband al toonaangevend en vooraanstaand in Europa. Na Stockholm en Helsinki staat deze regio op de derde plaats van innovatieve Europese topregio's. Mede door een veelvoud aan private investeringen is hier een belangrijk netwerk van onderzoeks- en kennisinstellingen, industrie en kennisintensieve bedrijven ontstaan waar 40% van de Research and Development van Nederland wordt gegenereerd.

Relevant voor de kenniseconomie zijn ook de potenties van de verschillende universiteiten (en de universiteitssteden), de daaraan verbonden wetenschapscentra en de daaraan gelieerde bedrijven (gevestigd op zogenaamde 'science parks' en 'brain parks'). In dit verband hebben de steden Eindhoven, Leuven en Aken een samenwerkingsverband opgericht om op internationale schaal de concurrentiekracht te verhogen. Aangezien veel kennisclusters en innovatiecentra langs de autosnelweg A2 liggen, wordt ook wel gesproken van de A2 als 'kennisas'.



Figuur 5: Stedelijke netwerken

Het belang voor Nederland ligt in het behoud en versterking van dit netwerk. Om deze positie te behouden, dienen ten eerste de randvoorwaarden voor het versterken van het internationale vestigingsmilieu gewaarborgd te worden. Dat betekent voldoende en kwalitatief voldoende ruimte te bieden voor bedrijven, instellingen en woningbouw. In dit licht is de uitbouw van Philips Hightech Campus Eindhoven tot internationale toplocatie van groot belang, evenals de opwaardering van Eindhoven Airport tot regionale luchthaven. Ten tweede dient een sterk internationaal georiënteerde regio optimaal te zijn ontsloten. Noodzakelijk hierbij is onder andere het oplossen van de verkeersproblematiek rond Eindhoven. De afwikkeling van verkeer- en vervoersstromen op de A2 en een weginfrastructuur aan de noord- en oost zijde

van Eindhoven is van nationaal belang. Hiernaast vraagt de regio om aansluiting aan de belangrijkste Europese centra, via de lucht. Voor een optimaal investeringsklimaat is daarom verdere ontwikkeling van de burgerluchtvaart op regionale luchthaven Eindhoven Airport en op de zakelijke luchthaven Kempen Airport van belang. Ten derde is het van belang de kennisinfrastructuur verder te ontwikkelen door bij investeringen in de kenniseconomie prioritair te kijken naar ontwikkelingen in de regio Zuidoost-Brabant.

Het rijk wil dit met de regio en de provincie Noord-Brabant verder uitwerken. Gezamenlijk wordt bekeken, hoe de ontwikkeling van de elementen van de Nationale ruimtelijke hoofdstructuur, waar het rijk verantwoordelijk voor is, en de ontwikkeling van de regionale elementen elkaar kunnen versterken.

Het stedelijk netwerk BrabantStad omvat niet uitsluitend een economische opgave. Ook de realisatie van een attractieve bovenregionale groenstructuur werkt positief op het (internationaal) vestigingsklimaat. In Zuidoost-Brabant is de positie, die het nationaal landschap "Groene Woud" daarbij inneemt, essentieel. Het groene karakter, de kleinschalige openheid en het samenhangende complex van beken, essen, kampen, bossen en heides in dit gebied, is een kenmerkende onderscheidende kwaliteit op (inter)nationaal niveau. Deze kwaliteit moet worden behouden, beheerd en versterkt.

De combinaties van kansen, die er liggen op het gebied van toptechnologie (dynamische stedelijke regio) en attractief groen (rustige landelijke regio), is uniek. Deze kwaliteit moet verder worden uitgebouwd om de toekomst met vertrouwen tegemoet te kunnen zien. Naast uitspraken over stedelijke netwerken spreekt de Nota Ruimte zich eveneens uit over het landelijk gebied. Hierbij gaat het niet uitsluitend over nationale landschappen en attractief groen, maar ook over het vitaal houden van het platteland. Hierbij is een belangrijk beleidsuitgangspunt dat voor het bouwen van woningen het criterium migratiesaldo nul geldt. Dit item komt verderop in dit rapport uitgebreid aan de orde.



Evoluon, icoon Brainport Eindhoven

2.2. BrabantStad

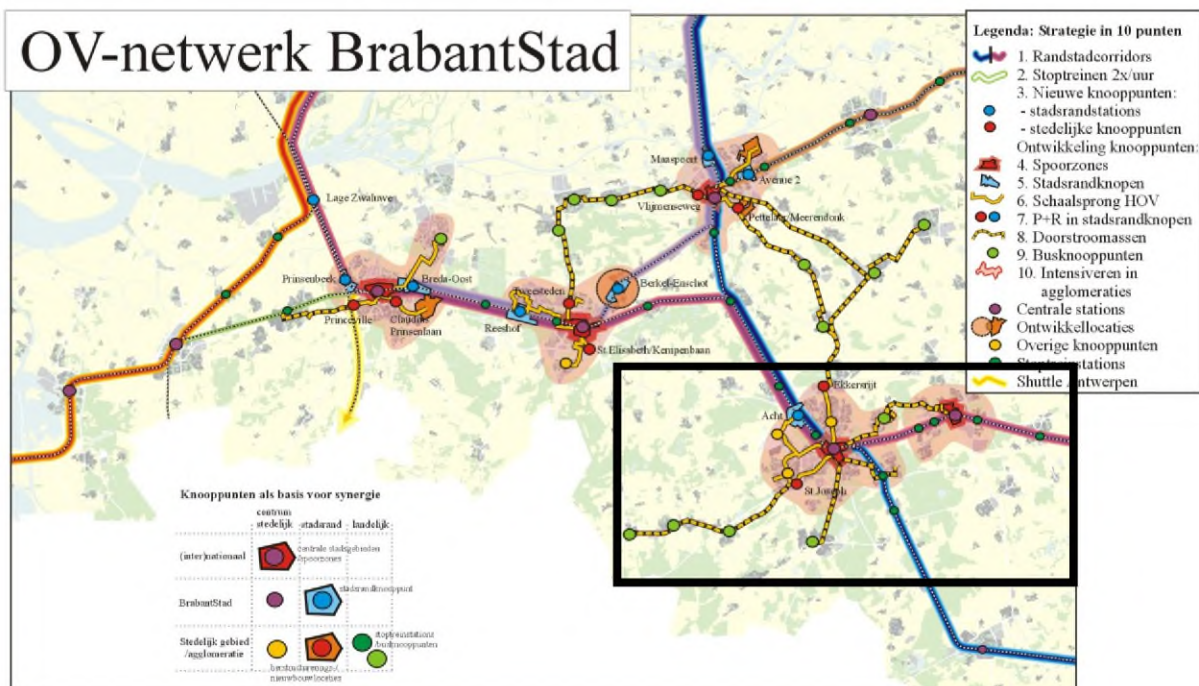
BrabantStad bestaat uit drie stedelijke agglomeraties (Wgr-gebied Eindhoven-Helmond, Breda-Tilburg en 's-Hertogenbosch) met daartussenin een nationaal landschap, Het Groene Woud. De grote steden en de provincie zijn in 2001 een programmatische samenwerking aangegaan met als doel het stedelijk netwerk uit te bouwen én als derde Europese kennisregio te versterken. Dit alles in relatie tot de robuuste groenstructuur. Karakteristiek voor Brabant is de verwevenheid van de steden met de groene ruimte. De realisering van een robuuste groene mal, waar nationaal landschap "Het Groene Woud" deel van uitmaakt, is een prioriteit.

Binnen het stedelijk netwerk wordt samengewerkt op het vlak van verstedelijking, kantoor- en bedrijvenlocaties, openbaar vervoer, internationale bereikbaarheid, groenprogramma's, sociale en culturele topvoorzieningen, veiligheid en innovatiebeleid. De samenwerking heeft onder meer geleid tot samenhangende plannen voor een OV-netwerk én stedelijkheid c.q. economische opgaven rondom de belangrijkste vervoersknopen. Spin-off is een Brabants innovatieplatform van overheden en bedrijfsleven dat in 2003 is ingesteld. De Brabantse steden en de provincie hebben op alle relevante beleidsterreinen bestuurscommissies geformeerd, die zorgen voor complementariteit van plannen en uitvoeringskracht.

De vier grote opgaven voor BrabantStad zijn:

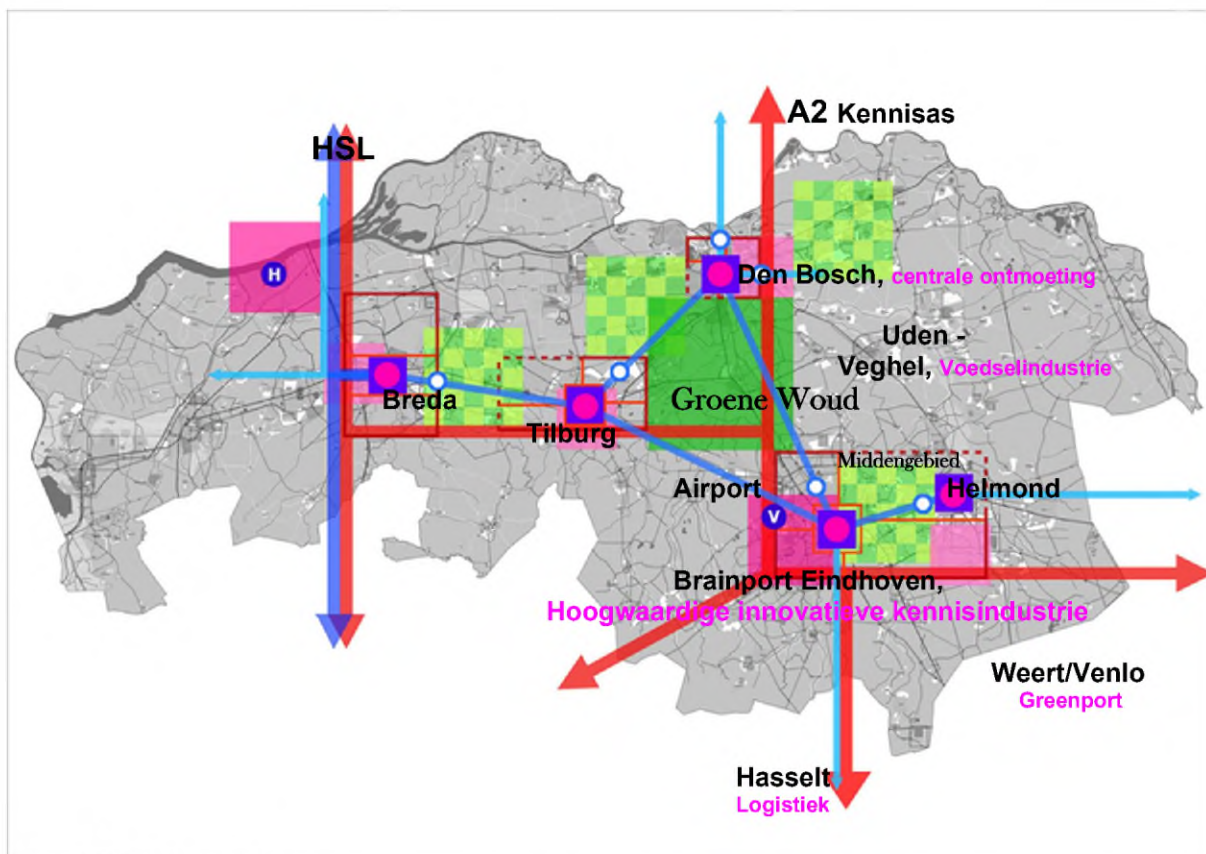
- Stedelijkheid creëren en tegelijkertijd het groene karakter van Brabant versterken;
- Onderscheidende topvoorzieningen ontwikkelen, die BrabantStad op de kaart zetten, maar vooral ook tegemoet komen aan de vraag van de eigen inwoners;
- De bereikbaarheid binnen de regio zodanig verbeteren, dat de grote steden en agglomeraties daadwerkelijk kunnen gaan functioneren als stedelijk netwerk;
- Kennis- en innovatieprofiel dusdanig verbreden, dat BrabantStad een nog aantrekkelijkere vestigingsplaats wordt voor (internationale) bedrijven.

Het functioneren binnen het stedelijk netwerk BrabantStad hangt nauw samen met de kwaliteit van de verbindingen binnen het netwerk. Optimale verbindingen zijn een voorwaarde om een goede afstemming tussen de steden mogelijk te maken over hoogstedelijke functies en voorzieningen. Het openbaar personen vervoer per spoor neemt daarbij een cruciale rol in. Om ruimte te scheppen op de bestaande spoorinfrastructuur in de regio, is het van groot belang om in te zetten op investeringen, die er toe leiden dat het goederenvervoer om BrabantStad heen wordt geleid. Het vervoer van gevaarlijke stoffen, dwars door stedelijke centra, werpt momenteel een belangrijke barrière op voor verdere intensivering rondom en langs knooppunten van (openbaar) vervoer. Binnen de stedelijke regio vormt het OV netwerk BrabantStad een belangrijke drager voor het accommoderen van de ruimtevraag. De ontwikkeling van (hoog) stedelijke gebieden wordt gekoppeld aan brandpunten van infrastructuur (spoor, hoogwaardig openbaar vervoer, snelwegen en luchthavens), om voldoende draagvlak te creëren voor het openbaarvervoer netwerk. In hoofdstuk vier wordt het beoogde netwerk OV BrabantStad nader toegelicht. De realisatie van een sluitend OV-systeem en het stimuleren van economische ontwikkelingen rondom een aantal centrum- en stadsrandknopen, vormt de basis van het verstedelijkingsconcept voor BrabantStad. Cruciaal is de verdere transformatie van de stationslocaties in Breda, Eindhoven (inclusief West Corridor), Helmond (Spoorzone), 's-Hertogenbosch en Tilburg.



Figuur 6: Strategie OV-netwerk Brabantstad

Binnen BrabantStad zijn de zogenaamde B5-steden Breda, Eindhoven, Helmond, 's-Hertogenbosch en Tilburg, elk vanuit hun eigen oriëntatie, profiel en specialisme, de brandpunten. De ruimtelijke vertaling van het profiel, is de uitdaging waar de regio voor staat.



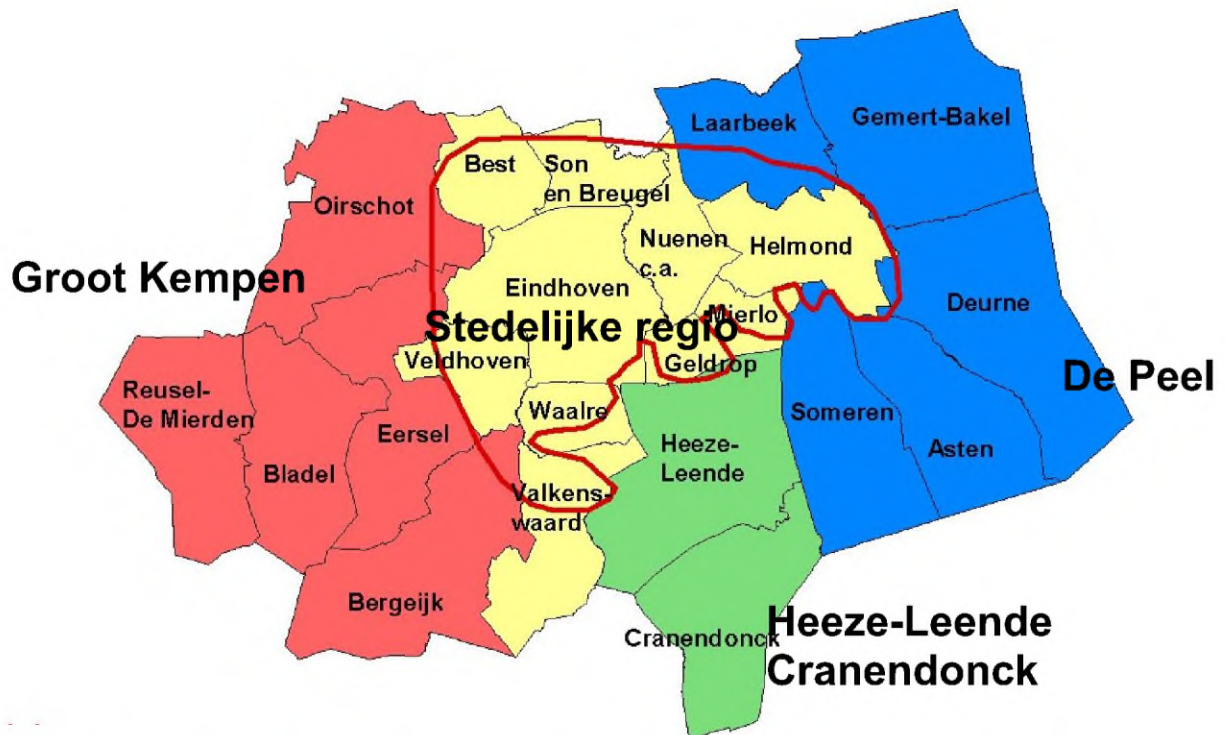
Figuur 7: Profiel per regio

Zuidoost-Brabant, in de invloedssfeer van Zuidoost Nederland, is de technologische topregio van Nederland met relatief veel Research en Development. Rondom de A2-as is sprake van kennisintensieve, innovatieve industrie (Brainport Eindhoven). Deze clustering waaiert uit naar de regionale luchthaven Airport Eindhoven.

De steden in Zuidoost-Brabant (Den Bosch, Eindhoven/Helmond) hebben een sterke relatie met de steden in Noord- en Zuid Limburg (Venlo/Roermond). Eindhoven en Helmond vormen, meer dan de andere steden, complementaire steden. Deze functionele relatie mag meer dan in het verleden een ruimtelijke vertaling krijgen binnen de verstedelijkingsopgave.

2.3. De regio Eindhoven

De regio Eindhoven omvat het grondgebied van 21 samenwerkende gemeenten. De regio is overeenkomstig het Streekplan Noord-Brabant opgedeeld in de stedelijke regio en de landelijke regio. De landelijke regio bestaat uit drie subregio's (De Peel, Groot Kempen en Heeze-Leende Cranendonck). De regio heeft een oppervlakte van 1460 km². Er wonen circa 720.000 inwoners en er werken circa 300.000 personen in 45.000 bedrijven.



Figuur 8: Gemeenten behorend bij Samenwerkingsverband Regio Eindhoven

Eindhoven en haar randgemeenten

“Eindhoven is een groene stad met misschien wel de meeste bomen, maar tegelijkertijd ook een stad met verkeersellende en een centrum waar het nodige moet gebeuren”

Alexander Sakkers, burgemeester Eindhoven, Eindhoven Dichterbij oktober/november 2003

Eindhoven is het brandpunt van de toptechnologische regio Zuidoost-Brabant. Langs de A2 as is een duidelijke clustering zichtbaar in dit hoogwaardige segment (High Tech Campus Philips; ASML Veldhoven; Máxima Medisch Centrum Veldhoven; Flight Forum/ regionale luchthaven Eindhoven Airport). Ook in het centrum van Eindhoven doet zich een clustering voor (Technische Universiteit Eindhoven; TNO en ziekenhuizen). De toptechnologische sector met de daaraan gelieerde bedrijvigheid biedt veel werkgelegenheid voor de inwoners van de regio. Naast dit toptechnologische imago, is het ook gewoon ‘goed wonen’ in de vijfde stad van Nederland. Eindhoven kent nog niet die problemen, die zo kenmerkend zijn voor de drie grote steden in ons land. De inwoners van Eindhoven en de randgemeenten hebben echter wel alle stedelijke topvoorzieningen binnen handbereik. De stad wordt o.a. gekenmerkt door een sterk recreatief winkelaanbod (Heuvelgalerie), een sterk op de jeugd gericht uitgaanscentrum (Stratumseind) en toonaangevende cultuur (Van Abbe, Stadsschouwburg en Muziekcentrum Frits Philips).

Door de bouw van enkele hoge torenflats en kantoorgebouwen in en om de binnenstad maakt Eindhoven momenteel een ontwikkeling door, waarin zij, in ieder geval qua uiterlijk, meer op een ‘echte’ stad gaat lijken. De skyline van Eindhoven verandert in hoog tempo. De zo kenmerkende gemoedelijkheid blijft.

Direct tegen Eindhoven aan ligt een aantal grote kernen. Deze kernen maken deel uit van de stedelijke regio (het gebied waar het meeste is en wordt gebouwd), maar worden nog steeds gekenmerkt door hun groene karakter. Het geringe verschil tussen stad en platteland, de sterke verweving van verstedelijking en groene functies, is kenmerkend voor dit deel van de regio (het Brabantse woon- en leefmilieu).

Helmond

Helmond is voor wat betreft zijn economische structuur en de samenstelling van de beroepsbevolking al sinds de industriële revolutie sterk georiënteerd op industriële bedrijvigheid. De (ruimtelijke) ontwikkeling van

Helmond is daardoor sterk bepaald. Een groot aantal industriële bedrijven heeft zich in het verleden midden in de stad gevestigd. De oriëntatie op de industriële bedrijvigheid is inmiddels afgenomen. De belangrijkste bedrijfstak is momenteel de hoogwaardige maakindustrie (Gamma Holding, Nedschroef). Deze omslag heeft ook zijn weerslag op de stad.

In de groeistadperiode (1980-1990) zijn er grote aantallen nieuwbouwwoningen gerealiseerd in de stad. Helmond heeft deze periode benut om een kwaliteitsimpuls te geven aan de stad. Recente nieuwbouw- en herstructureringsprojecten trekken deze lijn sterk door. De ontwikkeling van Brandevoort gooit (inter)nationaal zeer hoge ogen en is kenmerkend voor Helmond 'nieuwe stijl'.

"Brandevoort heeft de allure van wonen in herenhuizen aan een grachtje".

Ruud van Heugten, wethouder Helmond, Eindhovens Dagblad, 11 oktober 2003

Eenzelfde kwalificatie komen de binnenstedelijk projecten 'Boscotondo' en 'Suytkade' toe. Door middel van toonaangevende architectuur en uitgekiende stedenbouw, is Helmond een sterke inhaalslag aan het plegen om zodoende ook de midden- en hoge inkomensklassen aan zich te binden.

Helmond ligt in de stedelijke regio, aan de rand van De Peel. Voor de gemeenten in De Peel is Helmond de meest nabije grote stad met een aantal belangrijke regionale voorzieningen op het gebied van onderwijs, gezondheidszorg, cultuur, sport en sociaal maatschappelijk terrein. Om te winkelen kan men goed in Helmond terecht. De stad biedt bovendien een forse werkgelegenheid, ook voor de inwoners van De Peel. Het hoogwaardige woonmilieu, de vele voorzieningen, de werkgelegenheid en de nabijheid van grote boscomplexen (Stiphoutse bossen, de Bakelse bossen en de Brouwhuisse Heide, Coovels Bos en de Bakelsche Beemden) en de nabijheid van Eindhoven, maakt Helmond aantrekkelijk als vestigingsplaats.

Groot Kempen, Heeze-Leende Cranendonk.

Als we naar het gebied kijken, zien we vooral een erg groene regio. In het beeld overheersen de droge naaldbossen, de vennen, de open heiden met haar berken en eiken en op enkele plaatsen de beekdalen (de Dommel, de Aa, de Beerze en Reusel) met daarlangs de akkers en weilanden. Dit afwisselende groene landschap van dichte bossen en groene weiden, wordt door de mensen intensief gebruikt om te wandelen en te fietsen. Een uitgebreid knooppuntensysteem van recreatieve fiets- en wandelpaden maakt verdwalen nagenoeg onmogelijk. Bovendien liggen de dorpen in dit gebied op zeer korte afstand van elkaar. Het is moeilijk om tien minuten te rijden, zonder al weer in het volgende dorp te staan of zonder langs een café met terras te komen, waar de Brabantse gemoedelijkheid overheerst. Verblijven kan men o.a. in enkele grote bungalowparken en op, ook internationaal, goed aangeschreven vijfsterrencampings. Veel van de inwoners in het gebied zijn ter plaatse geboren en getogen. Hierdoor is er sprake van een grote sociale samenhang. Dit heeft in elke kern een sterk en bloeiend verenigingsleven tot gevolg gehad. Het is er prettig wonen in een rustige groene omgeving. Alleen in het centrum van de verschillende hoofdkernen zien we de laatste jaren een meer stedelijke ontwikkeling, bijvoorbeeld in de vorm van de bouw van appartementen. Vanwege hun ligging, omvang en voorzieningenniveau worden Bergeijk, Bladel, Budel, Eersel, Oirschot en Reusel als hoofdkern gezien. Een uitgestorven platteland waarin de jeugd naar de stad trekt, zul je hier echter niet aantreffen. Dit komt ook, omdat de centrale stad Eindhoven binnen handbereik ligt van de dorpen. Het is alleen de enorme verkeersdruk en de files, die deze kwaliteit geweld aan doen. Dagelijks zorgt het verkeer voor veel overlast en ergernis, ook in de landelijke regio.

De Peel

De kernen in De Peel zijn onlosmakelijk verbonden met De Peel, een uniek veengebied met vennen, moerassen, vaarten en bossen. Het noeste, dat eigen was aan wie in De Peel de kost moest verdienen, kenmerkt de dorpen nog altijd. Het zijn echte plattelandsgemeenten, prachtig in landschappelijke verschijning en verscheidenheid en prachtig in gemoedelijkheid en gemeenschapszin. Dit gebied is door mensenhanden gemaakt. De sterke agrarische sector, waarin veel veehouderijen zijn gevestigd, is kenmerkend en overheersend aanwezig, ook in het landschap. De agrarische sector staat sterk onder druk. De reconstructie van het landelijke gebied met nieuwe economische dragers is voor De Peel van groot belang. Daarnaast is er de industriële traditie, waarin karakteristieken als nijver en toegewijd herkenbaar zijn. Dit uit zich ook in het gegeven, dat in het buitengebied en kernranden een ongekennde activiteit aan kleine en middelgrote ondernemingen is ontstaan.

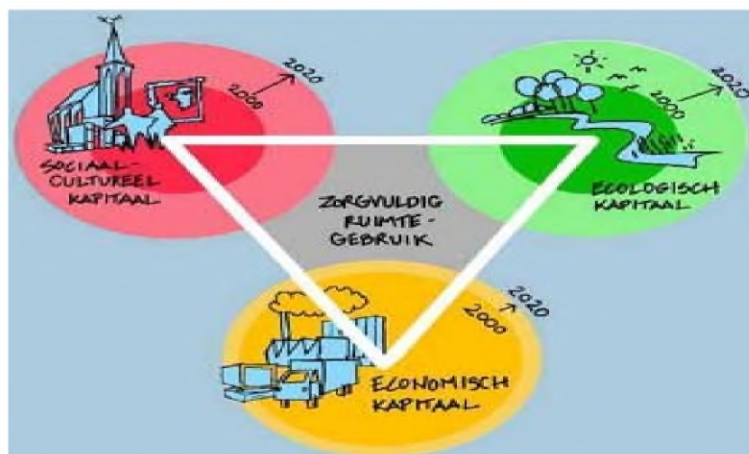
In het deelgebied De Peel is de ruimtelijke ontwikkeling geconcentreerd in een reeks van kernen ten oosten van Helmond. De kernen liggen op redelijke afstand van de stad en zijn sterk op zichzelf gericht. Betreffende gemeenten proberen de leefbaarheid te behouden, door in te zetten op behoud van werkgelegenheid en de realisatie van woningbouw en passende voorzieningen. Dit is momenteel vooral in de gemeente Deurne duidelijk zichtbaar, waar onder andere in het centrum tot vijf bouwlagen is gebouwd.

Hoofdstuk 3. Ontwikkelingen en speerpunten

In dit hoofdstuk wordt allereerst de regionale ambitie aangegeven: “het begint met ambitie”. Daarna wordt de ambitie uitgewerkt tot speerpunten van beleid. Hiertoe wordt een SWOT-analyse (strengths, weaknesses, opportunities, threats) uitgevoerd. De SWOT-analyse geeft nader inzicht in het bestaande kapitaal van deze regio en de daaruit af te leiden sterktes, zwaktes, kansen en bedreigingen. Op basis van deze (SWOT) analyse zijn de speerpunten van beleid geformuleerd. Deze speerpunten vormen een belangrijke basis voor het ruimtelijk ontwerp, dat in hoofdstuk 6 wordt behandeld.

Met de in het RSP geformuleerde doelstellingen en uitvoeringsprojecten willen we bijdragen aan een duurzame ontwikkeling van Zuidoost-Brabant. Duurzaamheid gaat over de balans tussen de economische, sociaal-culturele en ecologische elementen in de samenleving. Onderstaande figuur geeft aan, dat deze elementen in samenhang moeten worden gezien en dat het, om balans te bereiken, van groot belang is zorgvuldig om te gaan met de beschikbare ruimte. We moeten erkennen dat ook voor ontwikkeling van het sociaal-cultureel en ecologisch kapitaal ruimte nodig is. Daarnaast dient bij het ruimtelijk faciliteren van nieuwe economische ontwikkelingen meer aandacht te worden geschonken aan ecologische en sociaal-culturele aspecten dan de laatste decennia het geval is geweest.

In dit hoofdstuk formuleren we dan ook niet enkel economische ambities, maar geven we ook aan op welke punten het sociaal-cultureel en ecologisch kapitaal in deze regio in Zuidoost-Brabant versterkt moet worden. In hoofdstuk 4 gaan we specifiek in op de ruimtebehoefte voor voorzieningen (sociaal-cultureel kapitaal) en groen (ecologisch kapitaal). Verder wordt in hoofdstuk 7 aangegeven op welke manier bij de uitvoering een impuls kan worden gegeven aan het sociaal-cultureel en ecologisch kapitaal.



Figuur 9: Brabant in Balans, centraal thema Streekplan Noord-Brabant

3.1. Regionale ambitie

Ambitie 1: positie als economisch kerngebied en Brainport behouden en uitbouwen

Zuidoost-Brabant onderscheidt zich op (inter) nationaal niveau als kerngebied van het Modern Technologisch Complex, met de stad Eindhoven en de A2-kenniszone als zwaartepunt. Deze kwaliteit is de motor van de regionale economie en dient gekoesterd te worden, om Zuidoost-Brabant zijn (inter)nationale betekenis te laten houden en verder te laten ontwikkelen. Hier ligt de belangrijkste ambitie van de regio. Het vasthouden van deze positie vergt een aantal noodzakelijke acties:

- De regio bereikbaar houden over de weg, per spoor en door de lucht.
 - Aanpakken van knelpunten in het (hoofd-)wegennet, aanleg nieuwe infrastructuur (indien nodig) en aandringen op hoogfrequente spoorverbindingen met de rest van Nederland en de buurlanden.
 - Realisatie van OV netwerk BrabantStad (spoor en uitbreiding HOV-netwerk).
 - Het vliegverkeer vanaf de regionale luchthaven Eindhoven Airport en de zakelijke luchthaven

Kempen Airport de ruimte geven voor internationale relaties (met name op het gebied van burgerluchtvaart).

- De hoogwaardige economische ontwikkelingen binnen het stedelijk gebied faciliteren en de ruimte bieden, door voldoende en gevarieerde vestigingsmogelijkheden te bieden en de bereikbaarheid te verbeteren.
- Een hoogwaardig stedelijk woonklimaat waarborgen (Quality of life) door stimulering van gedifferentieerde woonmilieus, voorzieningen op het gebied van detailhandel, sociale voorzieningen, cultuur en een groene woonomgeving.

Ambitie 2: De twee 'gezichten' van de regio behouden

De regio Zuidoost-Brabant toont enerzijds een gezicht van dynamische stedelijkheid, met een (inter)nationale oriëntatie en een kennisintensieve technologisch gerichte industrie en zakelijke dienstverlening. Anderzijds is er het gezicht van kwalitatief hoogwaardige kleinschalige rustige groene woon- en werkmilieus. Het hoog-dynamische profiel van de regio kan niet zonder de kwaliteit van het meer laag-dynamische landelijk gebied. Juist dit hoog-dynamische economische profiel is, naast goede stedelijke woonvormen en voorzieningen, zeer gebaat bij groene woonmilieus, landschappelijke kwaliteiten en recreatiemogelijkheden. Anderzijds zijn de kleinere kernen weer gebaat bij de geboden werkgelegenheid en een regionaal topvoorzieningenniveau dat het economische profiel met zich mee brengt. Het **mondiale** staat naast het **lokale**. Deze twee gezichten vormen elkaars complement. Het vasthouden van deze waarde vormt de tweede belangrijke ambitie in de regio.

- Het lokale en mondiale in de regio verbonden; een regio nastreven die zich zowel ontwikkelt in de (lokale) kwaliteit van het dagelijkse leven, als in de internationaal georiënteerde technologisch gerichte industrie en kennisontwikkeling.
- Stad en land verbonden: het beeld van de regio als enerzijds landelijk gebied met kleinere kernen, anderzijds stedelijk gebied met groene dooraderingen en concentratieplekken van stedelijke voorzieningen verder ontwikkelen en uitbuiten.

Ambitie 3: De beleevingswaarde van het landelijk gebied bewaren, en waar nodig, versterken.

De agrarische sector heeft het moeilijk. De al ingezette liberalisering in de agrarische sector en de uitbreiding van de Europese Unie betekenen, dat er minder subsidies beschikbaar zullen komen voor de sector. Dierziektes en de zorg om het dierenwelzijn en het milieu tasten de economische betekenis van de sector eveneens aan.

Hiernaast is er een dreiging van een afnemende vitaliteit (vergrijzing/ontgroening) van de landelijke kernen. Een herbezinning op de positie van de agrarische sector en van de kleine kernen is daarbij onvermijdelijk. Via de reconstructie-aanpak wordt getracht een deel van de problemen te ondervangen. Indien nodig zal aanvullende actie ondernomen worden. Hierin ligt de derde belangrijke ambitie van de regio.

- De landelijke gebieden voldoende ruimte bieden voor een functionele, economische en sociale ontwikkeling om de leefbaarheid in stand te houden.

3.2. Economisch kapitaal

De regio

De regio heeft een zeer sterk profiel. Sterk in economische betekenis en kennisontwikkeling ten opzichte van andere stedenregio's in Brabant. Deze kracht is niet alleen te danken aan de hechte relatie tussen de gemeenten in de stedelijke regio, maar ook aan haar strategische ligging aan diverse snelwegen (achterlandverbindingen). De regio Zuidoost Nederland is de meest uitgesproken technologische regio van ons land: van Tilburg tot Venlo en van 's-Hertogenbosch tot Maastricht zijn krachtige technologische bedrijven en instituten te vinden, die internationaal concurreren en veel waarde toevoegen aan onze economie. De regio is bovendien gericht op innovatie in bedrijfsleven, kennisinstellingen en dienstensector. De regio is de derde Europese innovatieregio, na Helsinki en Kopenhagen. Kortom, de stedelijke regio vormt de kern voor de verdere ontwikkeling van een modern technologisch complex en heeft de potentie om naast de

Rotterdamse haven en de luchthaven Schiphol, de derde mainport van Nederland te worden, en wel op het gebied van technologie.

Eindhoven

Eindhoven heeft een legendarisch industrieel verleden. Na de crisis in het begin van de jaren '90 is Eindhoven herrezen tot een internationaal zwaartepunt voor technologie, elektronica en Research en Development (Philips, DAF, ASML Veldhoven). Het industriële complex wordt onder meer ondersteund door de Technische Universiteit Eindhoven en door TNO. Momenteel is het gebied langs de Westcorridor en de A2 sterk in ontwikkeling (stedelijkheid). Ook rondom de regionale luchthaven Eindhoven Airport ontwikkelt zich een brandpunt van economische bedrijvigheid.



TU/e Campus

Helmond

Helmond is voor wat betreft zijn economische structuur en de samenstelling van de beroepsbevolking al sinds de industriële revolutie sterk georiënteerd op industriële bedrijvigheid; m.n. de textielindustrie heeft jarenlang een dominante positie in de stad gehad. In de loop der jaren is deze oriëntatie wel minder eenzijdig geworden en hoogwaardiger. De belangrijkste Helmondse bedrijfstak is de hoogwaardige maakindustrie. Helmond kent diverse internationaal opererende bedrijven (o.a. Gamma Holding, Nedschroef). Het industriële bedrijfsleven in Helmond besteedt aandacht aan systeeminnovatie en ketenontwikkeling in de agribusinesssector, waarbij ook bedrijven uit de gehele Peelregio worden betrokken. Goede voorbeelden zijn: Foodregio Helmond, Peelpaard, Peelmilieu en PION (voorheen milieucoöperatie De Peel).'

Landelijke regio

Ongeveer 80% van de agrarische werkgelegenheid is in de niet-stedelijke gebieden (Groot Kempen, Heeze-Leende Cranendonck en De Peel) geconcentreerd (de agri-business). In 1998 kwam de Brabantse agri-business ernstig onder druk te staan, door enerzijds de varkenspest en anderzijds de herstructureringswet varkenshouderij en de Reconstructiewet. Vooral de geconcentreerde varkensveehouderij in De Peel kreeg te maken met deze ontwikkelingen. Ondanks de sterke en beeldbepalende positie van de agrarische sector in de landelijke regio kan zeker niet alleen van een 'puur' agrarisch gebied gesproken worden. De grootste werkgever in de landelijke regio is de industrie (22%). Andere belangrijke sectoren zijn de bouwnijverheid, de handelssector en de horeca. Op dit moment is het Reconstructieproces in volle gang, met als doel om de plattelandseconomie te versterken en de ruimtelijke kwaliteit van het buitengebied te verhogen. In het verlengde hiervan neemt het belang toe om het toerisme in het landelijke gebied te versterken. In Groot Kempen en Heeze-Leende Cranendonck kan hierbij worden aangesloten op de bestaande sterke verblijfsrecreatie. In De Peel verdient deze sector een extra impuls.

Op de zakelijke luchthaven Kempen Airport in de gemeente Cranendonck is reeds jaren de top van de Nederlandse zakenluchtvaart vertegenwoordigd (bron: CBS 2003). Deze luchthaven heeft naast het zakelijk

segment een specialisatie in de afhandeling van overheidsvluchten (politie), inspectievluchten, ambulancevluchten en het aanbieden van opleidingen tot privé- en beroepsvliegers. Daarnaast biedt deze luchthaven actieve en passieve dagrecreatie. De luchthaven is complementair aan Eindhoven Airport.

3.3. Sociaal-cultureel kapitaal

De regio

De gehele regio onderscheidt zich op het gebied van de vrijetijdsbesteding en wel in het contrast tussen stad en land. Een uitgebreid recreatief fietsroutenetwerk ontsluit zowel stad als platteland en maakt zo het contrast beleefbaar. Voor de reguliere toerist en recreant zijn het vooral het groen en de rust die haar of hem naar de regio lokken. De regio is in trek waar het gaat om relatief extensieve vormen van recreatie (fietsen, wandelen, etc.), al dan niet gekoppeld aan verblijf in de regio. De gehele regio vertoont een sterke samenhang en evenwichtige opbouw, waar het gaat om het sociaal- cultureel kapitaal. De regionale spreiding van het aanbod loopt gelijk met de spreiding van de bevolking.

Eindhoven

Eindhoven vormt de motor en spilfunctie in dit gebied . Hieronder volgt een opsomming van het sociaal- cultureel kapitaal in deze stad:

- Economische motor en met het meest recreatieve winkelcentrum in de regio. Als relatieve zwakte van het aanbod kan het geringe onderscheidende vermogen genoemd worden.
- Belangrijke landsdeelverzorgende en zelfs landsgrensoverschrijdende functie op het gebied van de gezondheidszorg met het Catharinaziekenhuis, het Máxima Medisch Centrum, het psychiatrische ziekenhuis De Grote Beek en het revalidatiecentrum Blixembosch.
- Een aantal accommodaties met een landsdeelverzorgende functie, zoals het Philips stadion en het sport- en recreatiegebied Gennep Parken (zwemparadijs Tongelreep, ijsstadion, voetbalstadion EVV, hockeycomplexen, indoor-wedstrijdspoorthal, tenniscomplex).
- Van Abbe museum, Stadsschouwburg en Muziekcentrum Frits Philips.
- Horeca. De stad fungeert als concentratiepunt van hotels, restaurants en café's. Stratumseind geniet landelijke bekendheid als uitgaansgebied.
- Een aantal accommodaties gericht op beurzen en congressen, zoals het Beursgebouw, TradeForum in Eindhoven en Koningshof in Veldhoven.

Helmond

Helmond ligt zowel in het stedelijk gebied van Zuidoost-Brabant als aan de rand van De Peel. Voor de Peelgemeenten is Helmond de meest nabije grote stad met een aantal belangrijke regionale voorzieningen op het gebied van onderwijs, gezondheidszorg, cultuur, sport en op sociaal-maatschappelijk terrein. Om te winkelen kan men goed in Helmond terecht, terwijl de stad een flinke werkgelegenheidsfunctie voor de Peel heeft. Ook kent Helmond een groot aantal verschillende woonmilieus. Helmond onderscheidt zich (inter)nationaal met de nieuwbouwwijk Brandevoort.



Brandevoort

Landelijke Regio

In Groot Kempen, Heeze-Leende Cranendonck en de stedelijke regio hebben de meeste dorpen een zodanige omvang, dat er voldoende basis is om voor zichzelf en voor haar inwoners te kunnen zorgen. Toch zijn er kernen met een laag voorzieningenniveau (scholen, winkels, postagentschappen, banken, sportaccommodaties, huisartsen, bejaardentehuizen). Tal van kernen werken momenteel aan uitbreiding of verbetering van het centrum (Reusel de Mierden, Bladel, Eersel, Bergeijk, Oirschot, Mierlo en Budel). Een aantal grotere kernen in de stedelijke regio heeft een bovenlokale verzorgingsfunctie (Geldrop, Valkenswaard, Veldhoven, Best en Son/Ekkersrijt). Dit uit zich in winkelveorzieningen, recreatieve en culturele voorzieningen.

In De Peel liggen veel kleine kernen, die geconfronteerd worden met een laag en afnemend voorzieningenniveau. Gemeenten proberen verdere afbraak en isolatie te voorkomen, door woningbouw in alle kleine kernen te realiseren, gecombineerd met behoud van werkgelegenheid en passende voorzieningen. De hoofdkernen in De Peel zijn zelfvoorzienend. Een aantal kernen werkt aan de uitbreiding en verbetering van het winkelcentrum (Asten, Deurne). Deurne vervult een bovenlokale functie en is, misschien meer nog dan Helmond, het hart van De Peel. Dit uit zich o.a. in de dependance van het Elkerliek ziekenhuis, dat in Deurne is gevestigd.

3.4. Ecologisch kapitaal

De Regio

Lange tijd is het ontbreken van grote contrasten tussen stad en platteland kenmerkend geweest voor de ruimtelijke structuur in de gehele regio. Ook nu nog werkt dit geringe verschil door in de ruimtelijke ordening. Vooral in het landelijke gebied is de historische landschapsstructuur nog overwegend structuurbepalend. Maar ook in de stedelijke regio zijn nog elementen van oudere, onderliggende structuren herkenbaar. Het contrast tussen de stedelijke regio en de landelijke regio in het SRE-gebied is een belangrijk aanknopingspunt voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen.

Eindhoven

In en rond Eindhoven zijn de beekdalen de dragers van de ecologische zones. Met name het dal van de Dommel, die westelijk van de stad (Kleine Dommel) en dwars door de stad (Dommel) loopt, is aansprekend. Direct aan De Dommel gelegen zijn enkele waardevolle natuurlijke gebieden met een belangrijke gebruikswaarde; De Karpendonkse Plas en de Genneper Parken. Daarnaast neemt het landgoed De Wielewaal in het westen van de stad een bijzondere positie in. Er wordt gestreefd naar een duurzaam evenwicht tussen de bescherming van natuur- en landschapswaarden en facilitering van gebruik.

Helmond

In en rond Helmond zijn de beekdalen de dragers van de ecologische zones. Met name het dal van de Goorloop ten noorden van de Europaweg en ten zuiden van de Heeklaan (Groot Goor) is aansprekend. Ook de Bundertjes, het noordelijke deel van het dal van de Aa heeft een belangrijke betekenis. Het beekdal van de Bakelse Aa heeft een bijzondere positie gekregen bij de ontwikkeling en realisering van Dierdonk. Gezocht wordt naar mogelijkheden om deze gebieden logisch te verruimen. In en rond Brandevoort worden ecologische zones in aansluiting op het Coovels bos e.o. opgenomen in de verschillende bestemmingsplannen en daadwerkelijk gerealiseerd. De ecologische kwaliteiten, spelen een essentiële rol bij de ontwikkeling of herontwikkeling van de verschillende delen van de stad.

Landelijke regio

Groot Kempen, Heeze-Leende Cranendonck en de stedelijke regio bestaan geheel uit het relatief droge, hogere en visueel besloten zandgebied. De belangrijkste structuurdragers in het landschap zijn de beken van de Dommel, de Aa, de Beerze en Reusel. Het zijn wijdvertakte beken, die vanaf het Kempisch plateau naar het noorden richting de Maas afwateren. De beken doorsnijden het zandgebied van zuid naar noord en geven reliëf en geleding aan de zandgronden. Tussen de beken liggen de hogere gronden. Juist op de overgang van beek naar hogere gronden zijn de vele zandontginningen in deze regio te vinden. Het zijn de gebieden die de mens als eerste in gebruik heeft genomen en ze worden gekenmerkt door fijnmazige en organische patronen.

In het zandgebied in de regio zijn de oude ontginningen ook de plekken, waar de mens zich het eerste heeft gevestigd. Op de plekken tussen de natte beekgronden en de droge (woeste) gronden zijn op het zand de dorpen ontstaan. Deze oostwest gerichte occupatie voor wonen staat vaak haaks op de landschappelijke structuurdragers. De wegen en dorpen in de oksels van beken en wegen zijn typerend voor het Groot

Kempische zandlandschap. De dorpen gezamenlijk en het landgebruik vormen een fijnmazig verdeeld patroon.

- Op (inter-)regionale schaal zijn het de beekdalen met tussenliggende oude besloten ontginningslandschappen, die het stedelijke landelijke gebied kenmerken.
- De steden hebben de beekdalen grotendeels opgenomen in het stedelijk weefsel. In de steden dringen grote groene lobben, gebonden aan de beken ver door. Dit zijn beeldbepalende kwaliteitskenmerken.
- In het zuiden liggen robuuste bos- en natuurgebieden (De zuidelijke Kempen en Strabrechtse Heide). Dit gebied onderscheidt zich op nationale en interregionale schaal.
- In het noord-westen ligt het nationaal landschap "Groene Woud". Het groene karakter, de kleinschalige openheid en het samenhangende complex van beken, essen, kampen, bossen en heides in dit gebied, is een kenmerkende onderscheidende kwaliteit op (inter)nationaal niveau.



Naaldbossen en vennen Zuidelijke Kempen



Dommeldal

In het oosten ligt De Peel. Dit is een gebied, dat gekenmerkt wordt door grote heideontginningen en vennen (Peelven). Ook De Peel heeft beschermd natuurgebied, zoals de Deurnese en Lieselse Peel en De Stippelberg. Dit gebied kenmerkt zich in hoge mate door rust en ruimte. In het landschap is de agrarische invloed duidelijk zichtbaar en voelbaar.

3.5. Sterktes en zwaktes, kansen en bedreigingen (SWOT)

3.5.1. Sterktes en zwaktes voor de regio Eindhoven

Op basis van hoofdstuk 2 en de beschrijving van het economisch (paragraaf 3.2.), het sociaal-cultureel (paragraaf 3.3.) en het ecologisch kapitaal (paragraaf 3.4.), zijn de volgende sterktes en zwaktes voor de regio af te leiden.

Sterktes Economisch kapitaal ▪ Kenniscluster (Eindhoven) ▪ Excellente kennisinfrastructuur ▪ Ligging aan achterlandverbindingen ▪ Ondersteunende dienstverlening ▪ Aanwezigheid Eindhoven Airport ▪ Aanwezigheid Kempen Airport ▪ Cluster metaalelectro (Eindhoven) ▪ Industriële cluster Eindhoven en randgemeenten ▪ Cluster agribusiness (De Peel) ▪ Cluster verblijfsrecreatie (Groot Kempen)	Zwaktes Economisch kapitaal ▪ Grote gevoeligheid voor economische conjunctuur ▪ Beperkte spreiding en kwaliteit verblijfsrecreatie De Peel
Sterktes Sociaal-cultureel kapitaal ▪ Sterke samenhang en evenwichtige opbouw ▪ Eindhoven onderscheidt zich op gebied van kennisinstellingen, gezondheidszorg, sport, cultuur en horeca ▪ Helmond onderscheidt zich met woonlocatie Brandevoort ▪ Sterke verweving stad-platteland / fietsroutenetwerk ▪ Rust en ruimte in de landelijke regio ▪ Hoge arbeidsmotivatie in De Peel ▪ Bourgondische levenswijze De Kempen	Zwaktes Sociaal-cultureel kapitaal ▪ Voorzieningenniveau kleine kernen De Peel ▪ Geen hoog stedelijke ambiance Eindhoven
Sterktes Ecologisch kapitaal ▪ Robuust bos- en natuurgebied Zuidelijke Kempen ▪ Nationaal landschap het Groene Woud ▪ Beekdalen met oude besloten ontginningslandschappen ▪ Peelvennen als gebied met veel rust en ruimte ▪ Groene steden ▪ Verwevenheid stad-platteland ▪ Rust en ruimte in de landelijke regio	Zwaktes Ecologisch kapitaal ▪ Slechte bereikbaarheid beekdalen ▪ Geen doorgaande ecologische verbindingen

3.5.2. Kansen en bedreigingen voor de regio Eindhoven

Kansen Economisch kapitaal ▪ Verdere uitbouw kennisnetwerken en innovatieve hoogtechnologische bedrijvigheid ▪ Herstructurering/ modernisering agribusiness/ vrijkomende gebouwen ▪ Behoud en ontwikkeling nieuwe economische dragers (landelijke regio)	Bedreigingen Economisch kapitaal ▪ Groeiend tekort technisch personeel ▪ Beperkte innovatiekracht MKB ▪ Verschuiving (low value) productie-industrie naar lage lonen landen ▪ Teruglopende doorstroming op achterlandverbindingen (A2, A58, A67 en N69) en op het onderliggend wegennet ▪ Onvoldoende beschikbaar bedrijventerrein ▪ Gevolgen afbouw intensieve veehouderij ▪ Aantasting leefbaarheid door afname voorzieningenniveau ▪ Militaire ontwikkeling bij Eindhoven Airport bedreigt ontwikkeling burgerluchtvaart ▪ Grondwaterbeschermingsgebied bedreigt ontwikkeling Airpark II en III bij Kempen Airport ▪ Externe veiligheidsbeleid in relatie tot grootschalige infrastructuur bemoeilijkt stedelijke ontwikkeling
Kansen Sociaal-cultureel kapitaal ▪ Uitbouwen van de spilfunctie Eindhoven ▪ In de landelijke regio nadruk op natuur en extensieve recreatie ▪ Middengebied als recreatief uitloopgebied	Bedreiging Sociaal-cultureel kapitaal ▪ Sectorale bezuinigingen ▪ Gelijmatige spreiding ondermijnt draagvlak centrum stad ▪ Schaalvergroting ondermijnt leefbaarheid kleine kernen ▪ Habitatrichtlijnen maken intensiever gebruik in het Middengebied moeizaam
Kansen Ecologisch kapitaal ▪ Beekdalen beter zichtbaar en bereikbaar maken ▪ Natuurontwikkeling door instellen van robuuste verbindingzones ▪ Contrast tussen stedelijke regio en landelijke regio behouden	Bedreiging Ecologisch kapitaal ▪ Contrast tussen stad en platteland vervaagt bij toenemende verstedelijking ▪ Rust en ruimte landelijke regio staat onder druk van toenemende verstedelijking ▪ Natuurlijke verbindingen stedelijke regio staan onder druk van verstedelijking

Toelichting SWOT economisch kapitaal¹

Technisch personeel

De aanwezigheid van veel innovatieve bedrijven in hoogwaardige technologie brengt met zich mee, dat er een grote afhankelijkheid is van de conjunctuur. In tijden van hoogconjunctuur presteert de economie bovengemiddeld. Daarentegen krijgt het gebied bij een conjuncturele neergang verhoudingsgewijs sterke klappen te verwerken. Zo werd de regio begin jaren '90 getroffen door de problemen bij Philips en DAF. Thans ondervindt de regio de gevolgen van de neergang in de ICT- en telecomsector. De grootste bedreiging voor het verder ontwikkelen van de technologische capaciteiten ligt in het tekort aan technisch personeel. Deze tekorten zijn bij een conjuncturele opleving een structureel probleem en een krachtige rem op de bedrijfsontwikkeling.

Bereikbaarheid

De economische groei van de laatste jaren heeft tot een aanzienlijke toename van de mobiliteit geleid. Bij slechts geringe verbeteringen in de weginfrastructuur heeft dit geleid tot aanzienlijke problemen in de autobereikbaarheid, die zich concentreren in de A2 corridor van 's-Hertogenbosch via Eindhoven naar Maastricht. De Randweg Eindhoven wordt daarbij als het grootste knelpunt ervaren. De kwetsbaarheid van de A2 corridor nabij Eindhoven is hoog. Indien zich op dit knooppunt van snelwegen een calamiteit voordoet, ligt het gehele netwerk plat en zijn verstoringen in de doorstroming tot ver buiten de regio voelbaar.

¹ Ministerie van Economische Zaken, *Naar gebiedsgerichte economische perspectieven*, december 2002

Andere vervoersmodaliteiten vormen in de regio slechts een beperkte oplossing. Het openbaar vervoer is buiten de hoofdsteden relatief zwak ontwikkeld en de bereidheid bij de bevolking om van deze modaliteit gebruik te maken is laag. De aanwezigheid van het regionale vliegveld Eindhoven Airport en de geringe afstand tot nabij gelegen buitenlandse vliegvelden (Düsseldorf en Brussel) heeft echter een gunstige invloed op het investeringsklimaat. Het belang van de militaire luchtvaart op het terrein van Eindhoven Airport zal de komende jaren echter toenemen als gevolg van internationaal gemaakte afspraken (peace-keeping en peace-enforcing). De Koninklijke Luchtmacht is de juridische eigenaar van het luchthaventerrein. Dat brengt Eindhoven Airport als grootste gebruiker, in een afhankelijke positie. Door afwezigheid van een heldere juridische grondslag loopt het civiele medegebruik grote risico's en daarmee de economische ontwikkeling van de regio.

Bij de zakelijke luchthaven Kempen Airport zorgt de aanwijzing van een groot grondwaterbeschermingsgebied tot beperking in de ontwikkeling van aan de luchthaven gelieerde bedrijvenparken Airpark II en III. Een belangrijke economische pijler voor de subregio Heeze-Leende Cranendonck komt daarmee in gevaar.

Voor het goederenvervoer is soms het vervoer over water (Zuid Willemsvaart) een alternatief. Het goederenvervoer over spoor, dwars door de steden Eindhoven en Helmond is in verband met externe veiligheid echter geen alternatief.

Gevarieerd woon- en werkmilieu

Voor een technologische regio, waar de vraag naar hoogwaardige woningen substantieel is, is de aanwezigheid van rust en ruimte een belangrijk pluspunt. De stedelijke regio biedt in een aantal gemeenten duidelijk een hoogwaardig woonmilieu (Waalre, Mierlo, Helmond Brandevoort). Eindhoven heeft momenteel echter een duidelijk probleem in relatie tot het internationale karakter. Er is een belangrijk gebrek aan stedelijke ambiance.

De sterke economische groei in de regio Eindhoven resulteerde in een toename in de uitgifte aan bedrijventerreinen. In de jaren 2000 en 2001 liep echter deze uitgifte terug tot circa 20 hectare per jaar. Enerzijds door een veel te krap aanbod en anderzijds door de stagnerende economie. Mochten alle plannen gerealiseerd worden, die tot bestemmingsplancapaciteit en tot zachte capaciteit behoren, dan is in de regio nog steeds sprake van een ernstig tekort voor de lange termijn. De regio kent ook een aantal sterk verouderde bedrijventerreinen, vaak midden in het centrum van de steden. Het herstructureren van deze gebieden en verplaatsen van bedrijven naar nieuwe bedrijventerreinen maakt de roep naar nieuwe bedrijventerreinen extra groot. Het zoeken naar nieuwe, goed ontsloten locaties in de stedelijke regio is absolute noodzaak om geen rem op de verdere groei te vormen.

Toelichting SWOT sociaal-cultureel kapitaal

Schaalvergroting

Op het gebied van voorzieningen valt op, dat de regionale spreiding van het aanbod gelijk loopt met de spreiding van de bevolking. Wanneer echter de trends van schaalvergroting, concentratie en integratie aanhouden, zal er een aanzienlijke verschuiving in de spreiding optreden. Leegstand, waardevermindering en ontvruchting van de verzorgingsstructuur dreigen voor de kleinere winkelcentra in de landelijke regio.

Er ligt een bedreiging op de loer waar het gaat om de spilfunctie van Eindhoven. Door de gelijkmatige spreiding van voorzieningen over de regio, kan het draagvlak voor specialistische hoogwaardige voorzieningen in het stadshart te marginaal worden (bij gebrek aan bezoekers). Bovendien zijn een aantal voorzieningen (vooral de culturele met bovenregionale uitstraling) duur in onderhoud en beheer. Deze voorzieningen draaien veelal met forse steun van de gemeente. Bij toenemende bezuinigingen ligt ook deze sector zwaar onder druk.

Middengebied

Het Middengebied ligt tussen Eindhoven en Helmond in. Door deze ligging, heeft dit gebied een bijzondere potentie als recreatief uitloophet gebied voor de stedeling. Dit gebied zou een duidelijk andere functie kunnen krijgen dan de robuuste natuurgebieden in de landelijke regio. Tegelijkertijd ligt er in het Middengebied echter wel een bedreiging op de loer in de vorm van Habitatrichtlijnen. Deze richtlijnen werken belemmerend in relatie tot intensieve recreatie (bijvoorbeeld grootschalige evenementen)

Toelichting SWOT ecologisch kapitaal

Beekdalen

De beekdalen in de steden en stedelijke regio hebben lange tijd onvoldoende aandacht gekregen. Bovendien zijn ze vaak moeilijk bereikbaar. Als de beekdalen niet bereikbaar zijn, hebben de mensen er weinig aan. Dit betekent, dat het draagvlak om de natuurwaarden van de beekdalen te bewaren, af dreigt te kalven. Recent hebben de steden ingezien, dat de beekdalen een grote potentie hebben, waar het gaat om het verhogen van de kwaliteit van de leefomgeving. Beken als structuurdragers van de stad is het nieuwe motto. Hier ligt een grote kans, zeker omdat steden er geld voor over hebben om deze kans uit te nutten.

Rust en ruimte

Het contrast tussen stad en stedelijke regio enerzijds en platteland en landelijke regio anderzijds is klein en dreigt te vervagen. De zo kenmerkende rust en ruimte in het landelijk gebied staat onder druk. Dit komt door de toegenomen verstedelijking van de landelijke regio, maar ook door het laag stedelijk milieu in de steden. Het Streekplanbeleid zal aan genoemde ontwikkeling een halt toe roepen, door de verstedelijking zo veel mogelijk te laten landen in de stedelijke regio.

Natuur

Met dit beleid komt de natuur in de stedelijke regio uiteraard sterk onder druk te staan. Er liggen echter wel kansen om in dit gebied anders met natuur om te gaan, waardoor bestaande waarden toch behouden blijven. De kunst is om de ideale maat te vinden voor robuuste natuurlijke verbindingen.

3.6. Speerpunten van beleid

Het uitgangspunt voor deze paragraaf is de SWOT analyse. Uit deze SWOT analyse komen speerpunten naar voren, die voor het ruimtelijk ontwerp als belangrijke basis gelden.



3.6.1. Economisch speerpunt

Bereikbaarheid

Het belangrijkste speerpunt van de regio is het behouden van de positie als knooppunt. Hiervoor heeft de bereikbaarheid van de regio de hoogste prioriteit. Zonder goede verbinding kan het netwerk niet functioneren. Enerzijds is de bereikbaarheid binnen het stedelijke netwerk belangrijk. Zowel openbaar vervoer als individueel vervoer over de weg moet optimaal functioneren. Anderzijds is de externe bereikbaarheid van het netwerk belangrijk. Het stedelijke netwerk heeft daartoe aanhaking op hoogwaardige (openbaar)vervoersystemen nodig. De realisatie van OV netwerk BrabantStad is daarbij van belang, waarbij het bestaande spoorwegtracé wordt ingezet voor personenvervoer. Het gevolg is dat een ander tracé voor het transport van gevaarlijke stoffen moet worden gevonden (Betuwelijn). Het oplossen van de problemen op de Randweg Eindhoven, de kennis-as A2, heeft topprioriteit. De Randweg wordt omgebouwd van 2x2 tot 4x2 rijstroken. Het project heeft nationale betekenis, vanwege het karakter van de A2 als achterlandverbinding. De bereikbaarheid van de Oostzijde van Eindhoven heeft eveneens prioriteit. Door het integraal aanpakken van de bereikbaarheidsproblematiek aan de oostzijde (BOSE), kan een sterke verbetering optreden in het investeringsklimaat. Daarnaast zullen er uitstekende verbindingen met de internationale omgeving (Randstad, Ruhrgebied, Antwerpen/Brussel en Hasselt) moeten zijn. Hiervoor kan de regio aan het vliegveld Eindhoven-Airport, in de vorm van een goed geoutilleerde burgerluchthaven, de ruimte geven binnen de contouren zoals verwoord in de Regionale overeenkomst Eindhoven-Airport (augustus 2000). Hiernaast moet ook de zakelijke luchthaven Kempen Airport de ruimte krijgen om zich verder te ontwikkelen. Beide luchthavens streven naar een strategische alliantie met als doel het promoten van de burgerluchtvaart in Zuidoost-Brabant binnen milieutechnische-, economische- en efficiencykaders.

Het beter benutten van kanalen voor het vervoer van goederen (bulk, containers en pallets) kan bijdragen aan het bereikbaar houden van de regio, maar ook aan de ontwikkeling van bedrijvigheid aan de kanalen. De kanalen moeten echter wel geschikt worden gemaakt voor intensiever gebruik.

Voldoende gevarieerde werkmilieus

Het versterken van de technologische know how is eveneens een belangrijk speerpunt.

Embedded systems wordt hierbij gezien als een belangrijke technologie van de nabije toekomst. Aangesloten wordt bij de activiteiten op de Philips High Tech Campus, die als een magneet kan fungeren. De ruimte bieden aan en faciliteren van deze Campus in de relatie met ASML Veldhoven en met andere gebieden aan de kennis-as A2, behoort tot de speerpunten.

Om de hoogwaardige economische ontwikkelingen binnen het stedelijke gebied te faciliteren en de ruimte te bieden, zullen er vooral in de stedelijke regio voldoende en gevarieerde vestigingsmogelijkheden moeten worden aangeboden die goed ontsloten zijn door auto infrastructuur.

De ruimte voor bedrijvigheid groeit op een gepaste manier mee met de economische ontwikkeling van de regio. Zorgvuldig ruimtegebruik bepaalt het maken van kwalitatief aantrekkelijke werklocaties, zowel voor de technologische kennissector als voor de overige bedrijventerreinen.

Herstructurering dient plaats te vinden voor verouderde bedrijventerreinen. Daarnaast moeten nieuwe aantrekkelijke werklocaties worden ingepast in het landschap van Zuidoost-Brabant. De concentratie van het grondgebruik is daarbij het uitgangspunt. Vanzelfsprekend blijft een economisch verantwoorde spreiding belangrijk.



Diepenvoorde



Tu/e Campus

Vitale landelijke regio

Behoud en verbetering van de leefbaarheid en economische vitaliteit staan centraal bij de reconstructie van de landelijke regio. De economische vitaliteit is de stuwende factor achter de leefbaarheid van gemeenten en (kleine) kernen. Bij het verbeteren van de economische vitaliteit gaat het om:

- Behoud van een concurrerende duurzame intensieve veehouderij;
- Behoud en versterking van bestaande en nieuwe economische sectoren (mkb, industrie, zakelijke dienstverlening, ict, enz.);
- Behoud en versterking van regionale kennisinfrastructuur, gerelateerd aan regionale agri-business;
- Ontwikkeling van de toeristische sector.

3.6.2. Sociaal-cultureel speerpunt

Centrumvorming

Het werken aan centrumvorming vormt een belangrijk agendapunt. Het beleid moet gericht zijn op het ontwikkelen van hoogwaardige centrummilieus, die in complementariteit functioneren. Complementariteit is een belangrijk uitgangspunt in de samenwerking van Eindhoven met de omliggende steden. Het ondersteunen en afstemmen van 'unique selling propositions' is een belangrijk aspect. De leef- en woonomgeving van de binnenstad van Eindhoven blijft op dit moment sterk achter bij de verwachtingen, die horen bij een centrum van een toptechnologische regio. De wensen van internationaal toptalent, dat van buiten de regio wordt aangetrokken, dient leidend te zijn bij het wegnemen van de zwakste zijden van de binnenstad. Die behoefte laat zich vangen in de term "quality of life". Dit komt in het kort neer op een

aantrekkelijk woonklimaat, een knusse binnenstad met (klein)kunst, cultuur, boetiekjes, theater en kwalitatieve topwinkels met op relatief korte afstand een aantrekkelijk buitengebied, met hoge landschappelijke kwaliteiten en (intensieve) recreatiemogelijkheden.



Willemstraat Eindhoven



Kanaalzone Helmond

Hoge belevingswaarde landelijke regio

Naast het creëren van centrummilieus is het behoud van de huidige hoge belevingswaarde van het landelijk gebied erg belangrijk. De verdergaande druk op de ruimte in de regio Zuidoost vraagt om een heldere ruimtelijke hoofdstructuur. Voorkomen moet worden, dat de regio dichtslibt en dat waardevolle groene gebieden blijvend worden aangetast. Ook als het gaat om waardevolle gebieden, is het ontwikkelen van hoogwaardig groen, die in complementariteit functioneren, het streven. Complementariteit is een belangrijk uitgangspunt in de samenwerking van de regio Eindhoven met de omliggende kernen. Het ondersteunen en afstemmen van 'unique selling propositions' is een belangrijk aspect. Het zal duidelijk zijn, dat het groene gebied tussen Eindhoven en Helmond midden in de stedelijke regio een totaal andere potentie en waarde heeft dan een gebied als Het Groene Woud of De Strabrechtse Heide. De ambitie is om dat verschil te versterken.

Aangezien het RSP een uitwerking is van het Streekplan, bestaat er geen twijfel dat de leidende principes uit het Streekplan ook leidend zijn in het RSP. Dus: meer aandacht voor de onderste lagen, zuinig ruimtegebruik, concentratie van verstedelijking, zonering van het buitengebied en grensoverschrijdend denken en handelen.



Hooge Vleut Best



Hooionk Nuenen c.a.

Vitale landelijke regio

Het afkalven van het voorzieningenniveau in de landelijke regio is niet wenselijk. Teneinde dit proces zo lang mogelijk voor te blijven, moet ruimhartig omgesprongen worden met (gemeentelijke initiatieven). Veelal zullen dergelijke initiatieven in het proces van de reconstructie meegenomen zijn of worden. In het RSP zal uitsluitend de ruimtelijke neerslag daarvan een plaats krijgen. Concreet betekent dit dat gemeenten in iedere kern mogen uitbreiden binnen migratiesaldo-nul na lokale ruimtelijke afweging. Bij een aantrekkelijk

buitengebied in de landelijke gemeenten hoort ook aantrekkelijk 'Brabants' wonen, zowel binnen als buiten de bebouwde kom. Brabants wonen betekent ook een passend woonaanbod voor de lokale vraag met aandacht voor starters, ouderen en bijzondere doelgroepen. In ruimtelijke planvorming worden de woonwensen van doelgroepen gekoppeld aan locatiekeuzes.

3.6.3. Ecologisch speerpunt

Hoge belevingswaarde landelijke regio

Het behoud van de huidige hoge belevingswaarde van het landelijk buitengebied is erg belangrijk. De verdergaande druk op de ruimte in de regio Zuidoost vraagt om een heldere ruimtelijke hoofdstructuur. Voorkomen moet worden, dat de regio dichtslibt en dat waardevolle groene gebieden blijvend worden aangetast. Ook als het gaat om waardevolle gebieden, is het ontwikkelen van hoogwaardig groen het streven. Complementariteit is een belangrijk uitgangspunt in de samenwerking van de regio Eindhoven met de omliggende kernen, ook qua groen. Het ondersteunen en afstemmen van 'unique selling propositions' is een belangrijk aspect. Het groene gebied, tussen Eindhoven en Helmond midden in de stedelijke regio, heeft een totaal andere potentie en waarde dan een gebied als Het Groene Woud (nationaal landschap) of De Strabrechtse Heide. De ambitie is om dat verschil te versterken. Ten aanzien van het Groene Woud geldt het behoud, beheer en versterken van de bestaande waarden als strategie.

Natuur

Een belangrijk agendapunt van de stedelijke regio om de positie als ecologisch transportgebied te behouden, is de waarborg van de ruimte voor de huidige en toekomstige oppervlakte water, natuur-, bos- en landbouwgebied én de bereikbaarheid voor water, plant en dier uit en naar aangrenzende regio's. Vooral de stedenregionale landschapsecologische zones, het duurzaam behoud van het middengebied en noordelijk middengebied voor groen. Het motto 'mens bij natuur, natuur bij de mens' is daarbij prima inpasbaar. Hiervoor liggen een aantal kansen in de stedelijke regio (zie paragraaf 4.4. Groen).



De Dommel

Hieronder zijn alle speerpunten samenvattend in een tabel opgenomen.

	Speerpunten
Economisch	▪ Positie als economisch knooppunt en Brainport behouden en uitbouwen door het oplossen van de bereikbaarheidsproblemen ▪ Aanleg Randweg A2/kennisas, BOSE en N69 ▪ Aanhaken op hoogwaardige openbaarvervoerssystemen (OV netwerk BrabantStad) ▪ Goed geoutilleerde regionale luchthaven Eindhoven Airport onderhouden ▪ Goed geoutilleerde zakelijke luchthaven Kempen Airport onderhouden ▪ Beter toegankelijk maken van de kanalen ▪ Kennisas als ontwikkelingsas (tevens herstructureringsopgave) ▪ Voldoende gevarieerde vestigingsmogelijkheden ▪ Herstructurering van verouderde terreinen ▪ Behoud en verbetering van de leefbaarheid en economische vitaliteit (landelijke regio) ▪ Ruimte bieden aan kennis gerelateerde terreinen
Sociaal cultureel	▪ Ontwikkelen hoogwaardig centrummilieu (quality of life) ▪ Behoud hoge belevingswaarde landelijke regio (rust, ruimte en natuur) ▪ Middengebied toeristisch recreatief ontwikkelen (in contrast brengen met landelijke regio) ▪ Voorzieningenniveau in de landelijke regio op peil houden door woningbouw voor eigen behoefte (en naar doelgroep) toe te staan in kernen en extensiveringszone ▪ Intensief en zuinig ruimtegebruik (Streekplanbeleid)
Ecologisch	▪ Druk op landelijke regio beperken door verstedelijking te laten landen in de stedelijke regio ▪ Middengebied als ecologisch transportgebied behouden ▪ Groene steden met beken als structuurdragers ▪ Het Groene Woud behouden, beheren en versterken

Hoofdstuk 4. Ruimtebehoeften

Na een beschrijving van het plangebied, een analyse van de sterkten en zwakten van de regio, inclusief speerpunten in beleid en de regionale ambitie, volgt nu een beschrijving van de kwantitatieve en kwalitatieve ruimtebehoefte van het RSP. Kortom, welke ruimtelijke vragen, claims en beleid zijn van betekenis voor Zuidoost-Brabant. Meer informatie en toelichting op dit hoofdstuk staat in de bijlagen en is eveneens beschikbaar op de cd-rom.

De planningsmethodiek van het Streekplan is er op gericht, dat:

- er voor de komende 3 tot 5 jaar voldoende woningbouwlocaties en uitgeefbaar bedrijventerrein in bestaande plannen zijn vastgelegd en dat het aanbod ervan gedifferentieerd is en aansluit op de kwalitatieve behoefte;
- er voor de komende 10 jaar bestemmingsplannen worden opgesteld voor woningbouwlocaties en bedrijventerreinen met een eerste zicht op hun kwalitatieve invulling;
- er voor de periode daarna zoekgebieden worden aangegeven, waar transformatie in de vorm van nieuw te ontwikkelen woningbouwlocaties en bedrijventerreinen mogelijk is.

Aan deze planningsmethodiek is een cyclus van monitoring en beleidsevaluatie gekoppeld. Monitoring maakt het mogelijk tijdig ontwikkelingen te signaleren en flexibel om te gaan met de planningscapaciteit, zodat er tijdig nieuwe bestemmingsplannen worden opgestart en tevens overcapaciteit wordt voorkomen. Indien op basis van monitoring blijkt, dat (bijvoorbeeld als gevolg van planuitval of resultaten uit nieuwe behoefteramingen) aanvullende locaties nodig zijn, kan de planning periodiek worden bijgesteld. Hiertoe worden de op de plankaart aangeduide zoekgebieden voor de langere termijn in de tijd naar voren gehaald. Er is op die manier sprake van voortschrijdende planning op basis van voortschrijdend inzicht. De afspraken over monitoring zijn opgenomen in hoofdstuk 7.

Uitgangspunt zijn de verstedelijkingsopgaven uit het Streekplan, samen te vatten met zuinig ruimtegebruik, inbreiding voor uitbreiding en werken aan doelgroepen. De woningbouwprognose 2002 geeft een actueel beeld van (toekomstige) bevolkingsontwikkelingen, van veranderingen in de bevolkingsamenstelling en van de hiermee samenhangende woningbehoefte. Aan de in het Streekplan opgenomen uitwerkingsregels wordt invulling gegeven. Op basis hiervan wordt per stedelijke en landelijke regio een indicatie gegeven van het aantal woningen dat *netto* aan de woningvoorraad moet worden toegevoegd (dus exclusief sloop en vervangende nieuwbouw). Voor de stedelijke regio zijn deze aantallen taakstellend; de huidige achterstanden in de woningbouw nopen dan ook tot een extra inspanning om tijdig te voorzien in de berekende woningbehoefte. Dit woningbouwprogramma is nader uitgewerkt. Bezien is welke woningbouwcapaciteit al beschikbaar is in vigerende en in voorbereiding zijnde ruimtelijke plannen en bruto beschikbaar kan zijn in plannen waarvoor nog nieuwe ruimte gevonden moet worden. Het accent ligt hierbij op inbreidings- en herstructureringslocaties in het bestaande stedelijke gebied. Dit is in lijn met het uitgangspunt van zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik. Vervolgens wordt aangegeven welke capaciteit aan uitbreidingsplannen nodig is. Daarnaast is onderzocht met welke kwalitatieve aspecten rekening moet worden gehouden.

De grootste ruimtevragers van de toekomst zijn bedrijventerreinen en woningbouwlocaties. Om de regio bereikbaar en leefbaar te houden, bestaat daarnaast de noodzaak nieuwe infrastructuur aan te leggen. De ruimtevraag die daarmee gepaard gaat, zal nader onderzocht worden in diverse uit te voeren Planstudies. Het behoud en de ontwikkeling van groen als belangrijke uit te bouwen kwaliteit voor de (stedelijke) regio, levert ook een ruimtevraag op.

Het verstevigen en uitbouwen van de bestaande voorzieningenstructuur levert daarentegen nauwelijks een ruimtevraag op.

4.1. Werken

Kwantitatieve ruimtebehoefte

Voor de bepaling van de ruimtebehoefte is de door de Regioraad vastgestelde Regionale Bedrijventerreinen Structuurvisie (RBSV) 2000 als uitgangspunt genomen. De RBSV behoefte-raming is gebaseerd op de doorvertaling van BLM ramingen van het CPB (Bedrijfslocatiemonitor) volgens het scenario "Global Competition". Na toetsing met een trendextrapolatie van 10 jaars uitgiftecijfers bleek, dat scenario te passen binnen de bandbreedtes. Het RBSV 2000 gaat uit van een gemiddelde behoefte van 57 hectare netto per jaar. In de periode van 15 jaren betekent dit dus een behoefte van 855 hectare. Waar mogelijk en nodig laat het Streekplan ruimte voor een regiospecifieke insteek en inzichten ten aanzien van bedrijventerreinenbeleid. Dit gebeurt onder andere om oplossingen te kunnen bieden aan gebleken ruimtetfysieke beperkingen. Daar waar in het voorliggende RSP kwalitatief gemotiveerd een afwijking aan de orde is, betreft het onderdelen, die qua intenties door regionale partijen als equivalent en haalbaar worden beoordeeld.

Tabel 1. Berekening planningsopgave tot 2015

Periode 1-1-2000 t/m 1-1-2015	Saldo in ha.	Saldo vereiste bruto ruimtereservering in ha.
Behoefteprognose (RBSV2000) netto	855	
Gerealiseerde vraag (= uitgifte) per 1 januari 2003 netto ¹⁾	- 126	
Aanbod restcapaciteit direct ²⁾ uitgeefbaar netto	- 95	
Harde plannen, niet direct ²⁾ Uitgeefbaar	- 204	
Behoefte nieuw te ontwikkelen locaties voor 2015	430	
Aanvullende planningsnoodzaak ³⁾ zie RBSV2000 (netto)	+ 171	
Ambitie i.v.m. onttrekking specifieke bedrijvigheid ⁴⁾	+ 44	
Totale planningsopgave	645 netto (=70% van bruto opgave)	921 bruto

Toelichting noten:

- 1) De gerealiseerde vraag over 2000 t/m 2002 ligt wat lager dan de RBSV prognose. Aangezien de RBSV vraagramingen zijn gebaseerd op langjarige gemiddelden, die rekening houden met conjunctuuruitesten, wordt met de effecten van deze (tijdelijk) teruggevallen vraag geen rekening gehouden bij de berekening van de planningsopgave.
- 2) De restcapaciteiten en harde plannen zijn gebaseerd op de Etin enquête en informatie van gemeenten.
- 3) De aanvullende planningsnoodzaak is een vertaling van de noodzaak om:
 - Te verdisconteren, dat de uitgifteperiode van de onderscheiden plannen niet gelijk lopen met de RSP planning. Er wordt immers voortschrijdend ontwikkeld;
 - Een ijzeren voorraad van 3 jaar te realiseren. De lange ontwikkeltijden en onflexibele bedrijventerreinenplanning vereisen een buffervoorraad om in te kunnen spelen op ontwikkelingen

zoals planuitval of stagnaties. 171 hectare is een aanname, gebaseerd op driemaal de jaarlijkse uitgifte. Belangrijk is dat geen sprake is van netto toevoeging respectievelijk additionele behoefte, maar een eenmalige buffer als voorzorg (die doorloopt in de tijd).

4) De ambitie i.v.m. onttrekking is een antwoord op de in de nota Duurzaam wonen en werken van SMW (juni 2002) berekende grote terreinbehoefte voor het verplaatsen van hinderlijke bedrijvigheid uit de woonomgeving. Ruimte bieden aan herplaatsing van illegale bedrijvigheid buitengebied is daaraan additioneel. Ruimtereservering komt tegemoet aan grootstedelijke ambities in Helmond centrum en Eindhoven, resulterend in herontwikkeling (onttrekking) en verplaatsing van gevaarlijke bedrijven. De te verlaten locaties krijgen andere functies. Het is belangrijk dat daarom geen sprake is van netto toevoeging areaal resp. additionele behoefte.

De in het RBSV 2000 vastgestelde regionale segmentering wordt, met de inwerkingtreding van het RSP, terug gebracht tot de vier segmenten, zoals vermeld in tabel 2. Voor de periode 2015 tot 2020 wordt een behoefte geraamd op basis van een lineair toenemende vraag in de toekomst. Dit komt uit op 236 hectare, welke op de plankaart aangeduid wordt als zoekruimte. Een in de tijd verder uitgewerkte verdeling in segmenten (per gemeente) en locaties is opgenomen in paragraaf 6.9. In Bijlage 3 is een doorkijk van de ruimtevraag gemaakt tot het jaar 2020.

Tabel 2. Ruimte vraag naar netto hectare uitgeefbaar bedrijventerreinen tot 2015

Regio	Kleinschalig /lokaal	Gemengd	Hoogwaardig gelabeld	Grootschalig
Stedelijke regio	59	162	117	56
De Peel	26	80		
Groot Kempen	29	89 1)		
Heeze-Leende	7	20		
Cranendonck				
1) Inclusief 60 hectare voor het Kempisch Bedrijven Park, dat structureel een oplossing kan gaan bieden voor grotere, niet lokaal gebonden bedrijven primair uit de gemeenten Bergeijk, Bladel, Eersel en Reusel-De Mierden.				

Bestuurlijk Overleg Randgemeenten (BOR)

De Minister van Binnenlandse zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) heeft zijn standpunt ten aanzien van het niet doorgaan van de voorgenomen gemeentelijke herindeling in de regio toegelicht. Hij heeft de provincie verzocht, om in samenspraak met de betrokken gemeenten te rapporteren over niet-vrijblijvende oplossingen voor de ruimtelijke problemen van Eindhoven.

Inmiddels hebben de betrokken gemeenten afspraken gemaakt, de zogenaamde BOR-afspraken. Deze houden in, dat woningen en bedrijventerreinen, die Eindhoven na 2010 niet binnen de eigen gemeentegrens kan realiseren, door de randgemeenten worden overgenomen. Voor Eindhoven is het van groot belang dat het in staat blijft om zich als technologische toplocatie te blijven positioneren en versterken. Daarvoor zijn hoogwaardige locaties nodig met name in het hoogwaardig gelabelde en gemengde segment. De BOR-afspraken krijgen hun uitwerking via een programmamanagement en een bonus malus systeem. Van belang is te constateren dat deze afspraken ruimte laten voor samenwerkingsverbanden op terreinniveau, zoals bijvoorbeeld een bedrijvenschap, in die gevallen dat de grondgebiedgemeente niet het gehele risico op zich wil/kan nemen. De bedrijventerreinenmarkt is vooral een regionale markt. Het is van belang te constateren dat ook op BOR-gelabelde terreinen afspraken zijn te maken om daarop meer lokaal gebonden bedrijven te accommoderen.

De gemeente Eindhoven heeft berekend dat het tot 2030 ca. 250 hectare betreft. De randgemeenten wensen deze Eindhovense behoefte ruimte te geven. Vermeld zij dat het voor zo lang tijd vooruit berekenen van de behoefte vanwege de economische dynamiek met grote onzekerheden is omgeven. Ook verdienstelijking industrie en intensiever ruimtegebruik zijn elementen die doorwerken in lagere toekomstige behoefte en uitgifte- prognoses. Om die reden is monitoring van groot belang om wijzigingen in de aard en omvang te verwerken. De BOR-afspraken zijn inmiddels vervat in een convenant. Daarin is een wederzijdse taakstelling opgenomen voor alle aangesloten gemeenten.

Onderstaande tabel is opgebouwd uit de behoefte tot 2015 (tabel 2) plus de Eindhovense behoefte tot 2030, gebaseerd op prognoses 2002 en regionale afweging inzake segmentering peildatum 2004. Bij interpretatie van onderstaande tabel dient in acht te worden genomen dat de planologische procedures reeds jaren eerder dienen te starten om daadwerkelijk in de beoogde periode met oplevering/uitgifte te kunnen starten.

Tabel 3: Nieuw te realiseren bedrijventerrein in de stedelijke regio tot 2030

BOR-gemeenten	BOR taakstelling Netto ha.	Overige taakstelling Netto ha.	Voorgesteld Segment	Verwachte Uitgifte-termijn
Best	50		Hoogwaardig	2020-2030*
	25		Gemengd	2020-2030*
		3,5	Gemengd	2006-2010
		3	Gemengd	2005-2010
Eindhoven	50		Hoogwaardig	2008-2015
	10		Hoogwaardig	2005-2015
	21		Gemengd	2012-2017
Geldrop-Mierlo		13,5	Lokaal	2005-2010
Helmond		35	Hoogwaardig	2006-2020
		30	Gemengd	2015-2030*
Nuenen	35		Gemengd	2008-2020
		7	Lokaal	2008-2020
Son en Breugel	10			2020-2029*
Veldhoven	30	26	Gemengd	2006-2015
		3,5	Lokaal	2005-2008
		10,5	Lokaal	2005-2010
Waalre		7	Lokaal	2008-2012

Niet Bor-gemeenten				
Asten	80		Grootschalig	2010-2020
	60		Gemengd	2010-2020
Oirschot	25		Hoogwaardig	2012-2020
	10		Gemengd	2012-2020
Eersel	35		Hoogwaardig	2012-2020
	35		Gemengd	2012-2020
Valkenswaard		35	Gemengd	2008-2020
Laarbeek		20	Gemengd	2020-2030*
Totaal netto ha.	265	415		

2015-2030*: Deze hoeveelheden worden als 'te reserveren bedrijventerrein' aangeduid op de plankaart. Dit is ruimte, die eventueel eerder in ontwikkeling mag worden genomen, als uit monitoring van het bedrijventerrein en het bijbehorende beleid voor efficiënt ruimtegebruik blijkt, dat het nodig is binnen de planperiode meer bedrijventerrein aan te leggen.

Aangezien vooraf geen realistische berekening te maken is van de te behalen ruimtewinst met intensief en zorgvuldig ruimtegebruik (Streekplan vermeldt als streefbeeld 30% ruimtewinst), brengt de regio vooraf geen hectaren in mindering op het netto uitgifbaar terrein. Een rol daarbij speelt, dat al jaren sprake is van tekorten op lokaal niveau in diverse segmenten en daarmee gederfde economische groei. Het is mogelijk economisch verantwoord (veilig) te plannen en toch de ambities in het geval van intensief ruimtegebruik na te komen. De regionale partijen wensen die verantwoordelijkheid op zich te nemen in overleg en afstemming met de Provincie. Wel wordt vooraf 70% van de netto uitgifbare grond aangemerkt als plancapaciteit (70% van 645 hectare = 451 hectare) en 30% als reserveringsruimte (194 hectare). Vooraf worden geen beperkingen gekoppeld aan de inzet van de 30% reserveringsruimte. Door middel van het in ontwikkeling zijnde convenant "Intensief Ruimtegebruik" zal door de regio worden ingezet op een voldoende intensieve bebouwingwijze. Deze werkwijze wordt gemonitord, zoals in andere Noord-Brabantse regio's.

Het programma: kwalitatief

Regionaal toelatingsbeleid en samenwerking bij totstandkoming bedrijventerreinen

Het SRE voert sinds 1998 jaarlijks vraag-aanbod analyses uit inzake bedrijventerreinen, waaronder ontwikkelingen in de harde en zachte planvoorraad. Een en ander per segment, per subregio en per gemeente. Uit deze monitoring komen enkele relevante probleempunten, waaruit voor het RSP enkele belangrijke uitgangspunten voortkomen. De probleempunten in het kort:

- Onevenredige spreiding over de segmenten: veel lokale tekorten. Alleen relevante restcapaciteiten in segmenten grootschalig /gemengd;
- Onevenredige geografische spreiding voorraad. De meerderheid van de gemeenten heeft geen relevante voorraad en heeft daarnaast veelal onvoldoende tot geen aanvulling in de vorm van zachte plannen. Dat laatste geldt vooral in de stedelijke regio;
- Stagnatie en vertraging in planvormingsproces. Ook harde plannen komen traag in de fase "uitgiftegereed". De ontwikkeltijd van bedrijventerreinen (gemiddeld 7 jaar) lijkt nog steeds toe te nemen. Gemeenten schatten de ontwikkeltijd jaarlijks (veel) te optimistisch in.

In het voorliggende RSP worden terreinen benoemd, die gaan voorzien in de berekende plannings- opgave. Bovendien lossen deze de onevenredige spreiding over de segmenten op. Om de onevenredige geografische spreiding voorraad en de stagnatie en vertraging in het planvormingsproces op te lossen, zijn aanvullende afspraken nodig.

Veel gemeenten konden/kunnen gedurende lange(re) perioden hun bedrijven niet bedienen en hanteren wachtlijsten. Daarnaast bestaat geen regionaal afgestemd selectie en toelatingsbeleid. Met andere woorden: bedrijven staan jaren op wachtlijsten en kennen een aanzienlijke gederfde economische groei. Dit werkt door in onjuiste behoefteberekeningen.

De oplossing hiervoor is het volgende:

- De invoering van een goed afgestemd regionaal doorverwijzingbeleid, waarbij ten aanzien van alle grotere bestaande/nieuwe terreinen, transparant wordt wat hun regionale /bovenlokale functie is en hoe het toelatingsbeleid is geregeld. De regionale terreinen worden in het RSP als zodanig concreet benoemd, inclusief segmentering en/of zonering, planning en fasering. Per regionaal terrein wordt aangegeven voor welke gemeenten ze een functie hebben. In het selectiebeleid van die regionale terreinen wordt een toelatingsbeleid opgenomen, dat is afgestemd op voornoemde functie. Dat impliceert, dat grondgebiedgemeenten vrij zijn in het vaststellen van een selectie en uitgiftebeleid voor de betreffende bedrijventerreinen met die restrictie, dat bedrijven uit de baatgemeenten worden toegelaten en gelijk worden behandeld als lokale bedrijven. In de bijlage wordt een op bovenstaande uitgangspunten uitgewerkte en onderbouwde planning en fasering opgenomen. Wil een bedrijf niet verhuizen vanwege de lokale binding, dan volgt een actie ingevolge het geformuleerde beleid inzake 'Intensief Ruimtegebruik'.

Een onflexibele bedrijventerreinplanning, in tijd gezien, is een onderschat fenomeen. De oplossing hiervoor is:

- Het probleem van de onflexibele planning ondervangen via het inbouwen van een ijzeren voorraad van 3 jaar. Concreet betekent dit, dat op elk moment per segment minimaal een terstond uitgeefbare voorraad van 3 jaar aanwezig moet zijn. Dat kan binnen de planningsopgave, omdat daarin eenmalig een reservecapaciteit van 171 ha is meegenomen (gelijk aan drie maal de jaarlijkse behoefte). Tevens wordt een voorraad uitgiftegereed van 7 jaar toegestaan. De (toetsende) rol van hogere overheden dient hierop aangepast te worden. Te monitoren actiepunt voor de komende jaren wordt het versnellen van planvorming, om deze uitgangspunten te verwerven/benaderen. Regionale samenwerking bij bovenlokale/regionale terreinen moet ook een bijdrage leveren. Onevenredige risico's in verband met realisatie zorgen namelijk potentieel voor stagnatie. Deze problematiek knelt vooral in de stedelijke regio en zal toenemen, naarmate de regionale toelating groter is. Overstijgt de realisering en exploitatie van deze regionale terreinen de financiële reikwijdte of de gewenste risicogrens van de grondgebied-gemeente, dan zijn de gemeenten die in relevante mate gebaat zijn (baatgemeenten, denk daarbij o.a. ook aan de BOR terreinen) bereid terzake samen te werken. Dit kan bijvoorbeeld via het organiseren van risicospreiding of een bovenlokaal of regionaal industrieschap.

Parkmanagement en herstructurering

Een in de RBSV 2000 uitgevoerde inventarisatie bij gemeenten in de regio toont aan, dat herstructurering zeer moeizaam van de grond komt. Vooral vanwege de hoge kosten. Bovendien leidt herstructurering niet tot aantoonbare ruimtewinst, die kan worden ingezet voor de vestiging van nieuwe bedrijven. In 2003 is een actueel overzicht gemaakt van te herstructureren bedrijventerreinen.

De regio wil door de navolgende mix van afspraken en projecten herstructurering een aantal impulsen geven:

- Onderzoek naar de mogelijkheden om het Stimuleringsplan revitalisering Bedrijventerreinen te actualiseren. Dat houdt in dat alle verouderde terreinen opnieuw worden gescand op knelpunten, maatregelen en oplossingen. De regio hiervan ligt bij het SRE;
- Vanaf 2005 dienen alle nieuw te realiseren bedrijventerreinen bij de start een parkmanagement-organisatie te hebben. Parkmanagement is een beheersvorm om terreinen vitaal te houden en dient onder andere om herstructurering op nieuwe terreinen in de toekomst te voorkomen;
- Vanaf 2005 bestaat een gemeentelijk revitaliseringsfonds bij nieuw te realiseren bedrijventerreinen. Dat impliceert, dat in de grondexploitatie een opslag wordt opgenomen ten behoeve van de vorming van een fonds, dat de gemeente kan inzetten voor de herstructurering van bestaande, te herstructureren bedrijventerreinen. Het is aan de gemeente om een en ander uit te werken en om in overleg met vestigingskandidaten keuzes te maken over ambities en takenpakket van het parkmanagement;
- Pilot regionale samenwerking /risicoverdeling. Herstructurering stagneert ook vaak, omdat er onvoldoende uitwijkmogelijkheden zijn voor zittende bedrijven. Regionale samenwerking bij de totstandkoming van grote terreinen is, zoals al aangegeven, een methode om de planvorming te bevorderen. Deze pilot, die is opgenomen in het uitvoeringsprogramma, kan aantonen, dat regionale samenwerking /risicoverdeling ook een belangrijke indirecte bijdrage kan leveren in het proces van herstructurering.

Beleidsregels Intensief Ruimtegebruik

Het Streekplan 2002 geeft aan, dat 30% ruimtebesparing door intensief ruimtegebruik moet worden bereikt. De regio onderschrijft deze ambitie volledig, maar wil dit niet bereiken door vooraf 30% op de planning in mindering te brengen. De regio wil via afspraken en procesmonitoring inzetten op mogelijkheden om ruimte te winnen. Daartoe zullen beleidsregels ontwikkeld worden die ingaan op het gemeentelijk uitgifte en selectiebeleid en het planologisch regime van bestemmingsplannen (checklist). Hierbij gaat het om een mix van generieke en facultatieve afspraken met als doel het uitgifte beleid aan te scherpen en de effectiviteit van bedrijventerreinplanning en ontwikkeling te vergroten. Generieke beleidsregels dienen in principe door elke gemeente te worden toegepast. Afwijking is alleen in incidentele gevallen en onder voorwaarden toegestaan. Facultatieve beleidsregels geven een intentie aan waarvan door gemeenten zo nodig kan worden afgeweken. Ontwikkeling en uitwerking van de beleidsregels vindt momenteel plaats. Gemeenten zijn reeds geconsulteerd. Besluitvorming vindt separaat een aansluitend op vaststelling van het RSP plaats. Ter illustratie is in Bijlage 5 de 'voorlopige handreiking intensief ruimtegebruik' opgenomen.

Het regionale planningsoverleg bedrijventerreinen zal het platform zijn, om ervaringen uit te wisselen en kennis te organiseren. De monitor zal gericht zijn op het proces, zoals nakoming en evalueren van de resultaten van de afspraken uit de beleidsregels. De ruimtewinst, welke zal ontstaan, zal zich vertalen in lagere toekomstige planningsopgaven. Als startpunt wordt nu, op basis van een (sub-)regionale afweging, in de tekst en plankaart een aantal locaties in de landelijke- en stedelijkeregio aangegeven als 'te reserveren bedrijventerrein 2015-2030'.

Daarnaast is een projectvoorstel inzake 're-allocatie' uitgewerkt en opgenomen in het Uitvoeringsprogramma van het RSP. Dit project gaat in op de noodzaak voor lokale overheden om actie te ondernemen om de mismatch tussen leegstand in bedrijfspanden/kantoren in relatie tot de grote behoefte aan bedrijventerrein. Voor een beschrijving van dit project wordt verwezen naar Bijlage 8.

Een essentieel onderdeel van het proces, volgend op de vaststelling van het RSP is dat gewerkt wordt aan kennisontwikkeling en kennisdeling. Het regionale planningsoverleg bedrijventerreinen zal het platform zijn, om ervaringen uit te wisselen en kennis te organiseren. Het regionale planningsoverleg zal daarnaast monitoren op nakoming en evaluatie van de resultaten van de beleidsregels. De verantwoordelijkheid voor naleving van de beleidsregels ligt in eerste instantie bij gemeenten. Van hen wordt verwacht dat ze de geformuleerde beleidsregels implementeren o.a. door wachtlijsten bij te houden, door de ruimtevrage te checken aan de 'ruimteverkenner' en door gebruik te maken van het projectbureau re-allocatie.

5000 m2 norm

Nieuwe grote bedrijven (groter dan 5000 vierkante meter kaveloppervlakte) o.a. afkomstig van buiten de regio, die zich willen vestigen in de regio, zullen zich uitsluitend mogen vestigen op ofwel regionale bedrijventerreinen ofwel bedrijventerreinen binnen de stedelijke regio, ofwel op het Duurzaam Industrierrein Cranendonck (DIC). Voor het DIC geldt dat de bedrijvigheid dient te passen binnen de daarvoor in het Streekplan aangegeven criteria.

Voor bestaande lokaal gebonden bedrijvigheid in het landelijk gebied is maatwerk mogelijk, in combinatie met het instrument subregionaal terrein (zoals het Kempisch Bedrijvenpark). Daarbij wordt de volgende lijn gevolgd. Zowel op lokaal als subregionaal niveau kunnen landelijke gemeenten vrij opereren binnen het in de planningopgave aangegeven ruimtebudget, voor zover het lokale bedrijven betreft. Gemeenten kunnen via hun reguliere terreinen en via het instrument van (sub)regionale terreinen en intergemeentelijke doorverwijzing van bedrijven, aan de totale subregionale ruimtevraag tegemoetkomen. Dat betekent, dat gemeenten een afweging kunnen maken om zonodig groeiende lokale bedrijven boven de 5000 m2 ruimte te blijven bieden op een regulier lokaal, dan wel een gezamenlijk subregionaal terrein. Bij een tekortsituatie zal binnen de planperiode geen additionele reguliere lokale ruimte voor bedrijventerreinen worden toegestaan, tenzij de gemeente kan aantonen, dat het tekort geen relatie heeft met het accommoderen van grote bedrijven.

Vanwege sociaal-economische en maatschappelijke motieven, in het kader van de plattelandsontwikkeling, is gekozen voor de eigen verantwoordelijkheid van de landelijke gemeente en regio binnen de planperiode voor het ruimtebudget uit het RSP. Dit ruimtebudget dekt de gehele subregionale behoefte. Gemeenten zijn vrij om hun eigen afwegingscriteria te formuleren en maatwerk te leveren. Hierbij dienen ze wel rekening te houden met de partiële herziening van het Streekplan op dit punt. Gemeenten zijn vrij, om hun eigen afwegingscriteria te formuleren en maatwerk te leveren. Daarop vindt geen toetsing plaats. Indien binnen de planperiode op lokaal niveau een tekort gaat ontstaan respectievelijk verruiming van het areaal wordt gevraagd, zal wél toetsing plaatsvinden. De gemeente dient dan aan te tonen, dat het tekort niet in relevante mate het gevolg is van uitgifte aan grote bedrijven. Wanneer de gemeente dit niet kan, dan zal geen verruiming worden toegestaan. Door de realisering van subregionale terreinen en intergemeentelijke doorverwijzing, kunnen gemeenten bedrijven en werkgelegenheid op subregionaal niveau veiligstellen. In De Kempen krijgt een en ander vorm via het Kempisch Bedrijven Park.

Grensoverschrijdend oriënteren

Vanuit het Streekplan bestaat de opgave om voor ruimte-extensieve bedrijvigheid en distributie- logistieke bedrijvigheid, voorzover niet gebonden aan de regio, ruimte te zoeken in naburige stedelijke regio's en in België en Limburg. Dit met het oog op mogelijk nijpende tekorten in stedelijk gebied aan bedrijventerreinen op de middellange termijn. Voor de provincie en het SRE betekent dit op de eerste plaats het verbreden van kennis, door het doen van onderzoek naar mogelijke geschikte locaties buiten de regio. Op de tweede plaats betekent dit het versterken van de samenwerking met omliggende gebieden, zowel nationaal als internationaal. Op dit moment zijn er al contacten met de provincie Limburg, gemeente Venlo, de regio Uden-Veghel en diverse Belgische overheidsinstanties. De bedoeling is om deze in de toekomst verder uit te bouwen.

Duurzame bedrijventerreinen

Relevant hiervoor is de ontwikkeling van het Duurzaam Industripark Cranendonck. In de ontwikkelingsvisie DIC (2000) en Startnotitie MER wordt dit terrein omschreven als een bedrijventerrein voor zware of grootschalige industrie, waarbij duurzaamheid en symbiose tussen de te vestigen bedrijven uitgangspunten zijn. Het terrein heeft een landsdeel overschrijdend karakter.

Die status belemmert echter niet, dat ook bepaalde regionale bedrijven aan genoemde vestigingscriteria kunnen voldoen. Het DIC staat niet in het RSP 1997 en is daarom aan te merken als een nieuwe locatie. In het uitvoeringsprogramma van het RSP zal het DIC opgenomen worden als een bovenregionaal project.

Kantoorlocaties

Indien alleen wordt gekeken naar de gehele kantoorlocatie voorraad, dan is er in de periode tot 2020 voldoende ruimte voor de kantoren. Echter, de voorraad op centrummilieus (tekort 187.400 m2 bedrijfsvloer oppervlakte) blijft achter bij de vraag, vooral in gemeente Eindhoven. Overschotten doen zich met name voor op snelwegmilieus en luchthavenmilieus².

² ECORYS-Kolpron, *kantorenprogramma Stadsregio Eindhoven*, mei 2003



Kennedy businesscentre

Voor het huisvesten van kantooractiviteiten zal binnen de grenzen van de stedelijke regio, en in de bestaande en nieuw te ontwikkelen centrummilieus (met name Eindhoven), gemengde milieus en binnenstedelijke locaties voor solitaire vestigingen, voldoende en goed ingerichte ruimten moeten worden (her)ontwikkeld.

- Verbeteren van het aanbod voor kantoren op bestaande locaties, fasering van uitgifte en ontwikkeling van nieuwe locaties in centrummilieus vormen het uitgangspunt.
- Ontwikkeling stimuleringsprogramma in overleg met private aanbieders om verouderde kantorenlocaties te herstructureren, dan wel om te vormen tot een ander segment van bedrijvigheid.
- Regionale monitoring en afstemming tussen de betreffende gemeenten blijft in de toekomst gewenst.

In en nabij de dorpskernen van het landelijk gebied is een tekort aan ruimte voor kleinschalige arbeids- en bezoekersextensieve kantooractiviteiten (28.600 m² b.v.o.).

Agribusiness

Het agribusiness-complex in Peel en Kempen is momenteel reeds van groot belang voor de sociaal-economische ontwikkeling van deze streek. Met name de onderlinge afhankelijkheid van industriële ontwikkelingen in Helmond en daarop geente (agrarische) bedrijvigheid in de Peel is een punt van aandacht. Hier liggen immers kansen voor versterking van de regio als geheel en opvang van de gevolgen van de teruggang in de landbouw. Een van de mogelijkheden is een verdere uitbouw van de kennisinfrastructuur op het terrein van agribusiness te bevorderen.

4.2. Wonen

Ruimtebehoefte kwantitatief (Kwantitatieve planningsopgave)

Provinciaal Bestuursakkoord 2003-2007

In het provinciale Bestuursakkoord blijft voor de landelijke regio's het uitgangspunt: "bouwen voor migratiesaldo-nul". Binnen dit beleidskader bouwt elke gemeente zoveel woningen als minimaal nodig zijn voor de opvang van de natuurlijke bevolkingsgroei. De prioriteit ligt bij inbreiden, herstructureren en intensiveren van bestaand bebouwd gebied. Uitbreiden is pas aan de orde, als is aangetoond, dat er geen reële mogelijkheden zijn binnen bestaand bebouwd gebied.

In principe geldt, dat extra groei van de bevolking gehuisvest moet worden in de stedelijke regio's. Dit houdt in, dat in de stedelijk regio's meer gebouwd mag gaan worden dan nodig is voor de natuurlijke bevolkingsontwikkeling in die gebieden.

Per subregio moet minimaal vijftig procent van de nieuw te bouwen woningen binnen bestaand bebouwd gebied (grens 1996) gerealiseerd worden. Zowel in de stedelijke regio als in de landelijke regio's ligt het accent op inbreiden en herstructureren. 50% inbreiding wordt als gemeenschappelijke taak aan de subregio's opgelegd, maar moet nog nader geoperationaliseerd worden, hetzij in de Regionale Woonvisie, hetzij in provinciale nota's.

Onderstaande woningbouw aantallen zijn opgesteld aan de hand van de 'Notitie woningbouw cijfers 2005-2010' en voor de periode 2010-2020 aan de hand van de meest actuele (2002) provinciale 'Bevolkings- en woningbehoefteprognose Noord-Brabant'. Deze prognose zal frequent worden geactualiseerd. Bij actualisatie dient ook te worden gekeken naar de werkelijke situatie: het kan zijn dat bijvoorbeeld de gemiddelde woningbezetting meer daalt dan was voorzien. Er zijn dan meer woningen nodig, dan was berekend in de provinciale behoefte prognose. Zolang dit blijft binnen het criterium migratiesaldo=0, moet dit mogelijk zijn. In de nota Wonen in Perspectief (2003), kadernotitie op weg naar een provinciale woonvisie, geeft de provincie ruimte voor de invulling van het woonbeleid op lokaal en regionaal niveau. Vooral de gemeenten in de landelijke regio's nodigt zij uit, om deze ruimte in te vullen op basis van een toekomstgerichte visie op het wonen. Indien gemeenten knelpunten op het terrein van het wonen aan de provincie willen voorleggen, dan is de provincie bereid om slagvaardig oplossingen te bieden, mits er een goed onderbouwde en uitgewerkte visie aan ten grondslag ligt. Zij verwijst daartoe naar haar handleiding: Wonen met visie.

In Zuidoost-Brabant vormt de regionale woonvisie het kader voor het lokale woonbeleid. De regionale woonvisie beveelt de gemeenten aan te komen met een integrale lokale woonvisie. Als vertrekpunt kan de tekst uit de provinciale nota Wonen in Perspectief dienen. De vergelijking is de basis voor de regionale evaluatie. Deze evaluatie kan aanleiding vormen om in regionaal verband de woningbouwafspraken bij te stellen en heeft dus gevolgen voor de volgende vijfjaarsperiode. Overigens kunnen meerdere gemeenten gezamenlijke afspraken maken, in de vorm van subregionale woningbouwafspraken. Deze gelden dan voor de gehele subregio.

Afwijkingen van de notitie woningbouw cijfers (dat wil zeggen dat gemeenten meer willen bouwen dan het aantal in de raming) moeten passen binnen de Regionale Woonvisie. Deze visie wordt afgestemd op de provinciale en rijkskaders.

Tabel 4: Aantal nieuw te bouwen woningen in de stedelijke regio

Woningbouw	Bouwtaak 2005- 2010	Bouwtaak 2010- 2015	Bouwtaak 2015- 2030	Totaal 2005- 2030	Inbreidings Capaciteit	Uitbreidings Capaciteit
Best	1250	2180	2380	5810	1250	4570
Eindhoven	5350	2400	3000	10750	9000	1000
Geldrop-Mierlo	1130	650	1750	3530	1350	2250
Nuenen	620	610	1960	3190	930	2015
Son en Breugel	530	220	2920	3670	435	3225
Veldhoven	1680	1360	2570	5610	2060	3550
Waalre	480	430	810	1720	900	950
Valkenswaard	550	551	308	1409	1300	300
Laarbeek	75	0	0	75	75	0
Totaal	11665	7850	15390	35764	17300	17860

Helmond	3000	2320	6520	11840	3000	3500
---------	------	------	------	-------	------	------

NB. Bouwtaak 2005-2030 is exclusief Vinex afspraken en vervangende nieuwbouw'

Tabel 5: Aantal nieuw te bouwen woningen in de landelijke regio

Woningbouw	Bouwtaak 2005- 2010	Bouwtaak 2010- 2015	Bouwtaak 2015- 2020	Totaal 2005- 2020	Inbreidings Capaciteit	Uitbreidings Capaciteit
Bergeijk	360	305	215	880	645	391
Bladel	345	285	230	860	1010	-67
Eersel	295	270	175	740	480	401
Oirschot	400	325	235	960	825	200
Reusel de Mierden	300	280	190	770	325	580
De Kempen	1700	1465	1045	4210	3285	1505
Cranendonck	310	235	145	690	359	582
Heeze-Leende	170	155	80	405	431	56
H-L/Crdonck	480	390	225	1095	790	638
Laarbeek	455	360	240	1055	129	977
Gemert-Bakel	645	550	450	1645	1070	609
Deurne	500	405	260	1165	530	909
Asten	415	365	255	1035	539	372
Someren	345	315	260	920	249	668
De Peel	2360	1995	1465	5820	2517	3535

Bij interpretatie van bovenstaande tabel dient in acht te worden genomen dat de planologische procedures reeds jaren eerder dienen te starten om daadwerkelijk in de beoogde periode met oplevering/uitgifte te kunnen starten.

Bestuurlijk Overleg Randgemeenten (BOR)

De minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) heeft zijn standpunt ten aanzien van het niet doorgaan van de voorgenomen gemeentelijke herindeling in de regio toegelicht. Hij heeft de provincie verzocht, om in samenspraak met de betrokken gemeenten te rapporteren over niet-vrijblijvende oplossingen voor de ruimtelijke problemen van Eindhoven.

Inmiddels hebben de betrokken gemeenten afspraken gemaakt, de zogenaamde BOR-afspraken (BOR=Bestuurlijk Overleg Randgemeenten). Deze houden in, dat de woningen en bedrijventerreinen, die Eindhoven na 2010 niet binnen de eigen grenzen kan realiseren, door de randgemeenten worden overgenomen. Concreet betekent dit een opgave voor de komende 25 jaren (2005-2030).

In de centrale steden is het aandeel goedkope huurwoningen aanzienlijk hoger dan in de randgemeenten. Aangezien de woningzoekenden uit de primaire doelgroep vooral op de goedkope huurwoningen zijn aangewezen, zijn zij in de randgemeenten vaak niet in staat een passende woning te vinden. Zij oefenen hierdoor druk uit op de Eindhovense en Helmondse woningmarkt.

Tot op heden werd deze opvang in belangrijke mate als een soort automatisme aan Eindhoven en Helmond overgelaten. Eindhoven en Helmond zijn daardoor gedwongen voor een deel de sociale opgave van de omliggende gemeenten op te vangen. Anderzijds blijken zij (nog) onvoldoende in staat kapitaalkrachtige inwoners aan zich te binden. Dit leidt tot een onevenwichtige bevolkingssamenstelling en een gebrekkig economisch draagvlak.

Inmiddels bestaat tussen de gemeenten overeenstemming over het streven de scheefgroei terug te dringen in de samenstelling van het woningbestand tussen Eindhoven als centrumgemeente en de randgemeenten. De betrokken gemeenten hebben daartoe afspraken gemaakt over twee bestuurlijke uitgangspunten voor de kwalitatieve invulling van de woningopgaven in de komende jaren:

- De randgemeenten dringen de scheefheid sociale/vrije sector tussen Eindhoven en de randgemeenten terug, door meer sociale sector te realiseren in de randgemeenten in de periode tot 2010. De Eindhovense behoefte aan sociale woningbouw na 2010 wordt gelijkelijk verdeeld over de overlooppogaven van de randgemeenten en de opgave die gerealiseerd wordt in Eindhoven;
- De randgemeenten nemen na 2010 de realisatie van 10.000 woningen over van Eindhoven. Deze komen dus buiten de gemeentegrenzen van Eindhoven.

Het RSP heeft een plantermijn tot 2020. De BOR-afspraken lopen tot 2030.

In deze paragraaf wordt verder vooral ingegaan op de ruimtelijke implicaties van de BOR-afspraken. De bestuurlijk-juridische afspraken worden door de BOR-gemeenten verder uitgewerkt. De woningbouwlocaties voor de periode 2005-2015 worden op de plankaart aangegeven als 'te ontwikkelen locatie'. De woningbouwlocaties voor de laatste vijftien jaar (2015-2030) worden als 'te reserveren locatie' op de Plankaart opgenomen.

Ruimtebehoefte kwalitatief

Woonmilieus

In de steden zal in het bijzonder aandacht moeten zijn voor het opheffen van de hierboven al geschetste stedelijke problematiek van de onevenwichtige woningvoorraad en een slecht economisch draagvlak. Concreet betekent dit, dat de regio zich sterk zal gaan inzetten voor de versterking, dan wel ontwikkeling van een tweetal woonmilieus in het SRE-gebied:

- Groen-stedelijk woonmilieu. De steden Eindhoven en Helmond kampen, door de eenzijdige aandacht in de afgelopen jaren voor sociale woningbouw, met een gebrek aan groen-stedelijke woonmilieus (groen-stedelijk: een huis met een tuin, in groeikernen, in uitbreiding aan de stad, in nieuwe uitleg). Ook is er in Eindhoven en Helmond onvoldoende locatieaanbod voor toekomstige 'groen-stedelijke woonmilieus'. In overeenstemming met de Intentieafspraken 2002 en de BOR afspraken wordt er van uitgegaan, dat een groot gedeelte van deze woonmilieus gerealiseerd zal gaan worden in de randgemeenten, na invulling van de mogelijkheden binnen de steden Eindhoven en Helmond. De bedoeling is dat vooral na 2010 de randgemeenten groen-stedelijke woonmilieus realiseren;
- Hoog-stedelijk woonmilieu. Zuidoost-Brabant is een kennisregio met internationale uitstraling. Om deze kennisregio te stimuleren, is het aantrekken en behouden van geschikte personen en bedrijven een vereiste. Dit betekent ook, dat eisen worden gesteld aan het woonmilieu. Daarom is het gewenst, dat Eindhoven en in mindere mate Helmond hoogstedelijke woonmilieus ontwikkelen. Dat wil zeggen woonmilieus in stedelijk gebied, met (inter)nationale uitstraling. Dit is een taak die hoofdzakelijk door de gemeenten Eindhoven en Helmond zelf zal moeten worden opgepakt. Een afgeleide van deze taak is het aantrekkelijk maken van Eindhoven en Helmond voor studenten na hun afstuderen. Het beleid zal er op gericht zijn deze mensen, die van veel belang zijn voor de verdere ontwikkeling van Eindhoven en Helmond, zoveel mogelijk te behouden voor de stad door het creëren van een voor hen aantrekkelijk woonmilieu.

Daarnaast kiest de regio met het oog op flexibiliteit in het bouwprogramma, diversiteit in aanbod en aantrekkelijkheid voor de consument naast enkele grote locaties ook voor de ontwikkeling van meerdere relatief kleine locaties. Bijkomend voordeel is dat het exploitatierisico gespreid wordt over de diverse gemeenten.



Brandevoort



Spoorzone Helmond

Regionale Woonvisie

De woningmarktpartijen willen de woonkwaliteit in Zuidoost-Brabant behouden en verbeteren en de woningmarkt meer op de vraag van de burgers aan laten sluiten. In het verleden kreeg de woningkwantiteit vooral de aandacht: hoe meer woningen, hoe beter. De laatste jaren streeft de regio naar het maken van een kwaliteitsslag in het wonen. Dit wordt verwoord in de Regionale Woonvisie, die richtinggevend is voor kwalitatieve ontwikkelingen op woningbouw in het SRE-gebied.

De Regionale Woonvisie onderscheidt een zevental ambities, die in concrete acties worden vertaald. Deze ambities zijn:

- Meer keuzevrijheid en zeggenschap voor de burger, met meer inzicht in kansen op de woningmarkt;
- Meer evenwicht in de koop-huur-verhouding, tussen steden en dorpen;
- Meer capaciteit en kwaliteit in Wonen, welzijn en Zorg;
- Meer samenwerking tussen alle woningmarktpartijen;
- Meer aandacht voor doelgroepen en betaalbaarheid van woningen;
- Meer zorg voor kwaliteit van woning en woonomgeving;
- Monitoring van wat er gebeurt.

De Regionale Woonvisie streeft er naar zoveel mogelijk te kunnen voldoen aan de woonwensen van de burgers. Samen met de regionale woningmarktpartijen zullen de ambities zoveel mogelijk concreet worden uitgewerkt.

De Regionale Woonvisie is het kwalitatieve kader voor het afstemmen van ontwikkelingen op de woningmarkt en voor het uitwerken van de woningbouwprogramma's. Gestreefd wordt naar het opstellen van een (sub-)regionaal woningbouwprogramma, waarin de gemeenten hun woningbouwplannen op elkaar afstemmen en waarin behalve de aantallen ook de kwaliteit wordt vermeld. De gemeentelijke woonvisies zullen binnen de kaders van de regionale woonvisie moeten worden opgesteld. Verder zal een monitor worden ontwikkeld, die een jaarlijks beeld geeft van de veranderingen in de woningvoorraad. Deze monitor dient ertoe, om gemeenten inzicht te geven in de ontwikkelingen en dient daarmee ook als basis voor het actualiseren van beleid.

Samengevat dient het RSP voor het maken van afspraken over de locaties voor de woningbouw en de Regionale Woonvisie voor het maken van afspraken over kwalitatieve aanpak van de woningmarkt en uitwerking van de woningbouwafspraken. Jaarlijks wordt teruggekoppeld naar het regionale planningsoverleg. Een in de vijf jaar is sprake van een ijkmoment waarna, op advies van het regionale planningsoverleg, mogelijke wijzigingen in het programma kunnen worden doorgevoerd in een (partiele) herziening van het RSP (zie paragraaf 7.2). Als startpunt wordt nu, op basis van een (sub-)regionale afweging, in de tekst en plankaart een aantal locaties in de landelijke- en stedelijkeregio aangegeven als 'te reserveren woningbouwlocatie 2015-2030'.

Pilot

Tot 26 mei 2008 hebben de gemeenten Bladel en Heeze-Leende een status aparte, vanwege hun deelname aan de pilot 'Bouwen binnen contouren' van de provincie Noord-Brabant. Dit betekent, dat deze gemeenten tot 26 mei 2008 zelf bepalen hoeveel woningen men er bouwt (voor de eigen woningbehoefte) binnen een vooraf bepaald gebied.

4.3. Verkeer

Kwantitatieve ruimtebehoefte

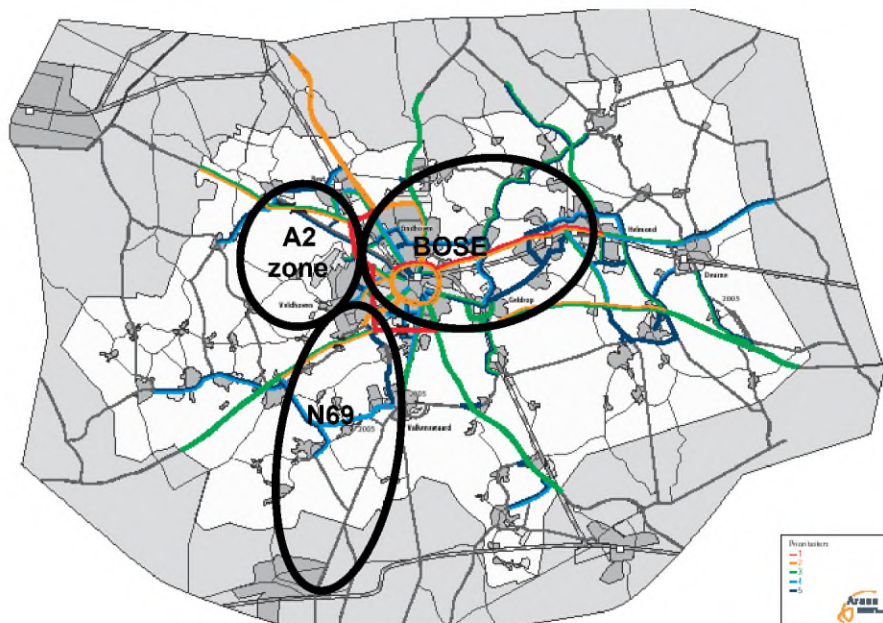
Autoverkeer

In de Nota Mobiliteit wordt gestreefd naar een betrouwbare bereikbaarheid. Dat betekent een nieuwe benadering in de noodzakelijke verbetering van de bereikbaarheid. In deze benadering wordt de mobiliteitsgroei, binnen randvoorwaarden van leefbaarheid en verkeersveiligheid, zoveel mogelijk gefaciliteerd, omdat mobiliteit wordt gezien als een gevolg van economische vitaliteit en van maatschappelijke betrokkenheid. Als indicator voor de kwaliteit van bereikbaarheid is gekozen voor betrouwbare reistijden van deur tot deur. Dit sluit aan bij de wens van weggebruikers naar een voorspelbare reistijd.

Essentie daarbij is dat de auto het meest dominante vervoermiddel is in Brabant en de regio Eindhoven/Helmond. De automobiliteit groeit bij ongewijzigd beleid tot 2020 gemiddeld met circa 40%. De vertragingen zullen over dezelfde periode ongeveer verdubbelen (+100%). De onbetrouwbaarheid van de reistijd gaat ook toenemen. Een stremming door een ongeval heeft een steeds langduriger effect op het hele

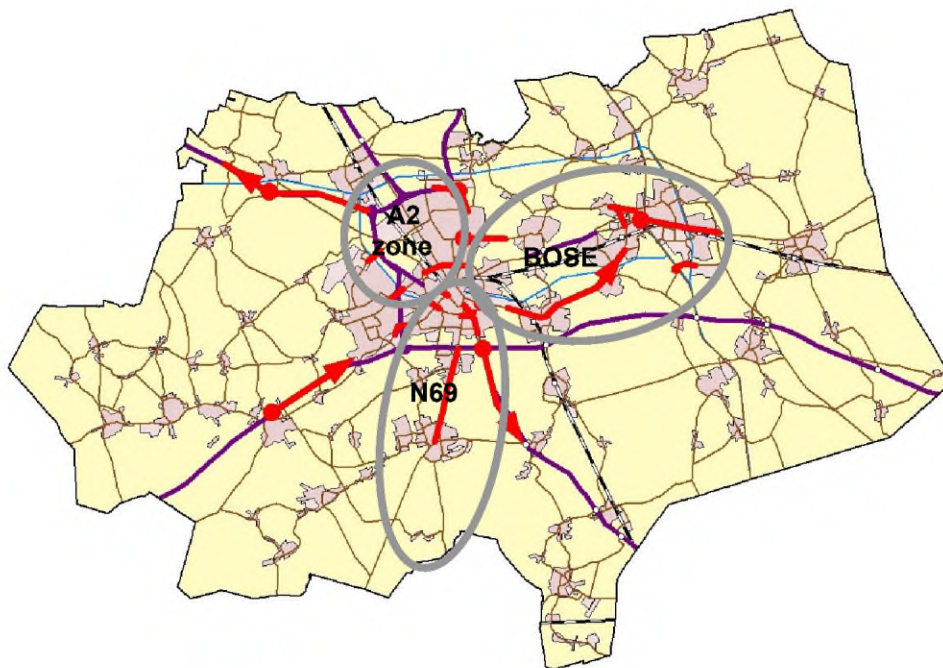
netwerk in een gebied. Het gevolg is dat de bereikbaarheid van de stedelijke regio verslechtert. Het verkeer gaat in toenemende mate vastlopen op de aansluitingen tussen de snelwegen en de regionale en stedelijke hoofdwegen. Dit gegeven trekt zijn wissel op de verdere economische ontwikkeling van de economische kernregio.

Uit het onderzoek Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant (BBZOB) blijkt, dat problemen op het hoofdwegennet (HWT) en het onderliggende wegennet (OWN) en stedelijke wegennet (SWN) sterk met elkaar samen te hangen. Het HWN wordt intensief gebruikt door regionaal verkeer en knelpunten op het OWN/SWN leiden vaak tot een terugslageneffect op het HWN en v.v. Belangrijke conclusie van het onderzoek BBZOB is, dat knelpunten in het netwerk in samenhang met elkaar moeten worden gezien. Dat vraagt om een netwerkbenadering, waarbij wegbeheerders intensiever met elkaar gaan samenwerken en streven naar een optimaal gebruik van het gehele netwerk. Wegbeheerders moeten dus meer over de grenzen van hun eigen bevoegdheden heen kijken. Het aanpakken van structurele vertragingen op het wegennetwerk krijgt zijn uitwerking in het RVVP van het SRE en in de studie Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant (BBZOB, zie hoofdstuk 7 Uitvoeringsprogramma). Vanuit het uitgangspunt van netwerkoptimalisatie worden die knelpunten het eerst aangepakt, die tot het grootste reistijdeffect (de beste oplossing) voor alle weggebruikers op het netwerk leiden.



Figuur 10: Bereikbaarheidsproblemen avondspits 2003

De files op de A2 en A67 rond Eindhoven zijn een vast onderdeel in de dagelijkse meldingen op radio en TV. Dit is echter maar het topje van de ijsberg. De sterke toename van de automobilititeit, in combinatie met het vrachtverkeer, leidt tot talrijke knelpunten in de bereikbaarheid op het hoofd- en onderliggend wegennet. Na realisatie van de verbreding van de Randweg in het jaar 2011 en de mogelijke realisatie van spitsstroken op de A58 vanaf Eindhoven richting Oirschot en op de A2 vanaf Budel richting knooppunt Leenderheide, zijn de problemen echter niet opgelost. Berekeningen met het regionale verkeersmodel van het SRE tonen aan, dat er in het jaar 2010 wel degelijk rijkswegen zijn, waar gedurende de spitsuren nog steeds files staan. Een groot deel van de problematiek verplaatst zich in de toekomst bovendien naar het onderliggende (stedelijk)wegennet.



Figuur 11: Knelpuntenkaart avondspits 2010

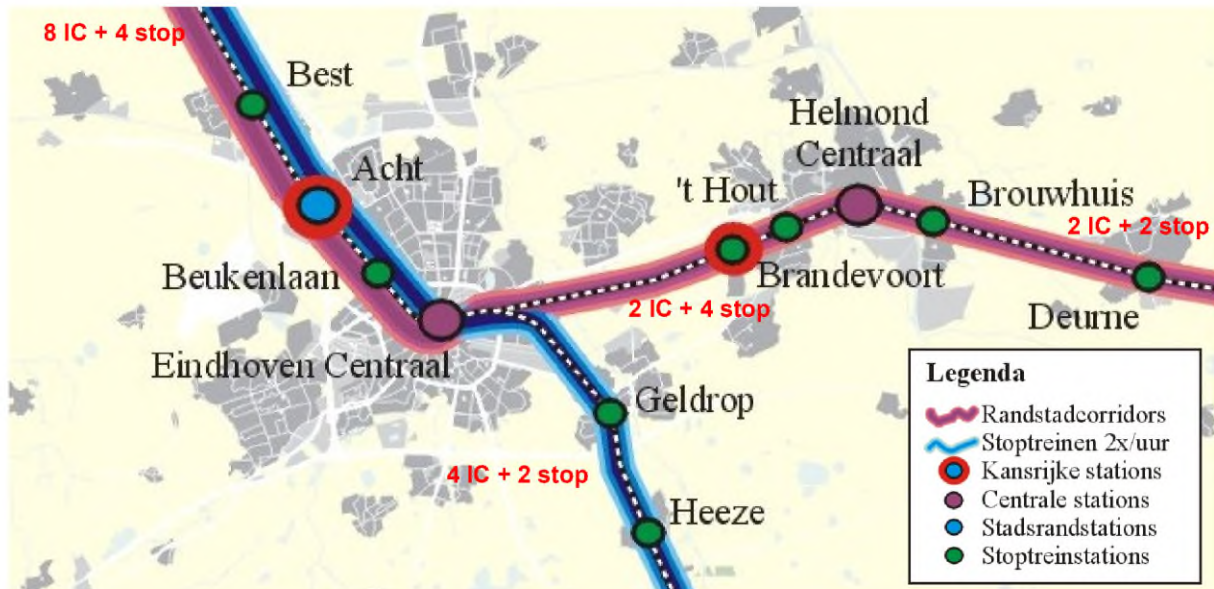
De problemen als gevolg van ontbrekende schakels in het wegennet moeten worden opgelost. Zo niet, dan trekt dit zijn wissel op de verdere economische ontwikkeling van de regio. De problemen zijn van dien aard, dat niet volstaan kan worden met het beter benutten van infrastructuur of beprijzing. In de volgende prioritaire projecten zal onderzocht worden welke maatregelen het 'beste' resultaat opleveren (zie Hoofdstuk 7):

- **MER-studie N69:** Gemeenten, SRE en Provincie hebben gezamenlijk het initiatief genomen om de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblematiek in het gebied tussen Eindhoven en Valkenswaard op te lossen. Zeker in het licht van de ruimtelijke ontwikkelingen in Lommel is de noodzaak voor een dergelijke oplossing hoog. Hiervoor hebben de betrokken gemeenten, SRE en Provincie een Intentieverklaring opgesteld. Deze verklaring geeft aan, dat een MER studie zal worden uitgevoerd waarin een nul- en nulplusalternatief worden onderzocht, naast een alternatief voor nieuwe infrastructuur binnen een beperkt zoekgebied ten westen van Dommelen en gemeente Waalre (met een aansluiting op de Lage Heideweg in Valkenswaard en op de A67 nabij Veldhoven De Run/ASML). Afhankelijk van de uitkomst van de MER-studie en het daaropvolgende voorkeursalternatief en besluit, dient het voorliggende RSP wellicht te worden aangepast;
- **Planstudie BOSE:** SRE is een planstudie gestart naar een aantal mogelijke alternatieven om de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen op de wegen ten oosten van Eindhoven en rond Helmond op te lossen. Gezien de huidige situatie en de (gewenste) toekomstige ontwikkeling in het Middengebied is de noodzaak van deze studie hoog. Ook in deze studie zijn een nul- en nulplusalternatief opgenomen. Afhankelijk van de uitkomst van deze studie en het daaropvolgende voorkeursalternatief en besluit, dient het voorliggende RSP wellicht te worden aangepast;
- **Aanpak stedelijke Ring Eindhoven (ongelijkvloerse kruisingen):** Gemeente Eindhoven streeft naar een groter aantal ongelijkvloerse kruisingen op deze stedelijke distributiering. De Ring vervult in de afwikkeling van het verkeer op het stedelijke wegennet een erg belangrijke functie. Daarnaast vormt de Ring een fysieke barrière voor de zes HOV assen, die vanuit het station uitwaaien over de stad. Tot slot maakt het opwaarderen van de Ring aan de oostzijde van Eindhoven onderdeel uit van de BOSE studie.

Openbaar vervoer

Het functioneren binnen het stedelijk netwerk BrabantStad hangt nauw samen met de kwaliteit van de verbindingen binnen het netwerk. Optimale verbindingen zijn een voorwaarde om een goede afstemming tussen de steden mogelijk te maken over hoogstedelijke functies en voorzieningen. Het openbaar

personenvervoer per spoor neemt daarbij een cruciale rol in. Om ruimte te scheppen op bestaande spoorinfrastructuur in de regio, is het van groot belang om in te zetten op investeringen die er toe leiden dat het goederenvervoer om BrabantStad heen wordt geleid. Het vervoer van gevaarlijke stoffen, dwars door stedelijke centra, werpt momenteel een belangrijke barrière op voor verdere intensivering rondom en langs knooppunten van (openbaar) vervoer. Na het gereed komen van de vier sporen tussen Eindhoven en Boxtel zijn er geen grote spoorwegknelpunten meer. Zeker als er rekening mee gehouden wordt, dat er vanaf 2007 nadrukkelijk minder goederentreinen door de regio zullen rijden, vanwege het in gebruik nemen van de Betuwelijn.



Figuur 12: Strategie spoor OV netwerk BrabantStad

Binnen de stedelijke regio vormt het OV netwerk BrabantStad een belangrijke drager voor het accommoderen van de ruimtevrage. De ontwikkeling van (hoog) stedelijke gebieden wordt gekoppeld aan brandpunten van infrastructuur (spoor, hoogwaardig openbaar vervoer, snelwegen en luchthavens) teneinde voldoende draagvlak te creëren voor het openbaarvervoer netwerk. De realisering van een sluitend OV-systeem en het stimuleren van economische ontwikkelingen rondom een aantal centrum- en stadsrandknoopen vormen de basis van het verstedelijkingsconcept voor BrabantStad. Binnen Brabantstad vormen knooppunten van openbaar vervoer uitgangspunt voor de ruimtelijke ontwikkeling. Hierbij worden drie typen locaties onderscheiden:

- Intensiveringslocaties: 'condities scheppen voor stedelijke intensivering'

Dit zijn centraal gelegen stationslocaties die uitstekend bereikbaar zijn per trein en HOV. Daarnaast is een goede autobereikbaarheid veelal een randvoorwaarde om tot vastgoedontwikkeling te komen. Een zo groot mogelijke intensivering van de ruimtelijke ontwikkeling rond de knoop is gewenst. De meest intensieve functies worden gekoppeld aan de knopen met de beste bediening en aansluiting op het (inter)nationale netwerk. Er ontstaan snellere verbindingen met andere stedelijke gebieden door aansluiting op het intercitynet. De bereikbaarheid van deze knopen verbetert sterk, doordat in de ruimtelijke opbouw van stad en stedelijke regio een groter deel daarvan door openbaar vervoer ontsloten wordt. Locaties zijn:

- Centraal station Eindhoven. Hier zal de transfercapaciteit van het station moeten worden vergroot, samen met de upgrading van de kwaliteit van het station zelf. In de spoorzone en de West Corridor Eindhoven (Stationsdistrict Eindhoven, Strijp S, Nimbus/Trade Forum en Luchthaven Eindhoven Airport; zie Bijlage Projecten Uitvoeringsprogramma) zijn plannen ontwikkeld om het programma ruimtelijk te intensiveren.

- Centraal station Helmond. Rondom het Centraal Station en in de spoorzone aan de zuidzijde van het station zijn plannen ontwikkeld om het ruimtelijk programma te intensiveren (Helmond Station Centraal/ Suytkade; zie Bijlage Projecten Uitvoeringsprogramma).

- Ontwikkellocaties: 'potenties benutten door pro-actieve inzet'

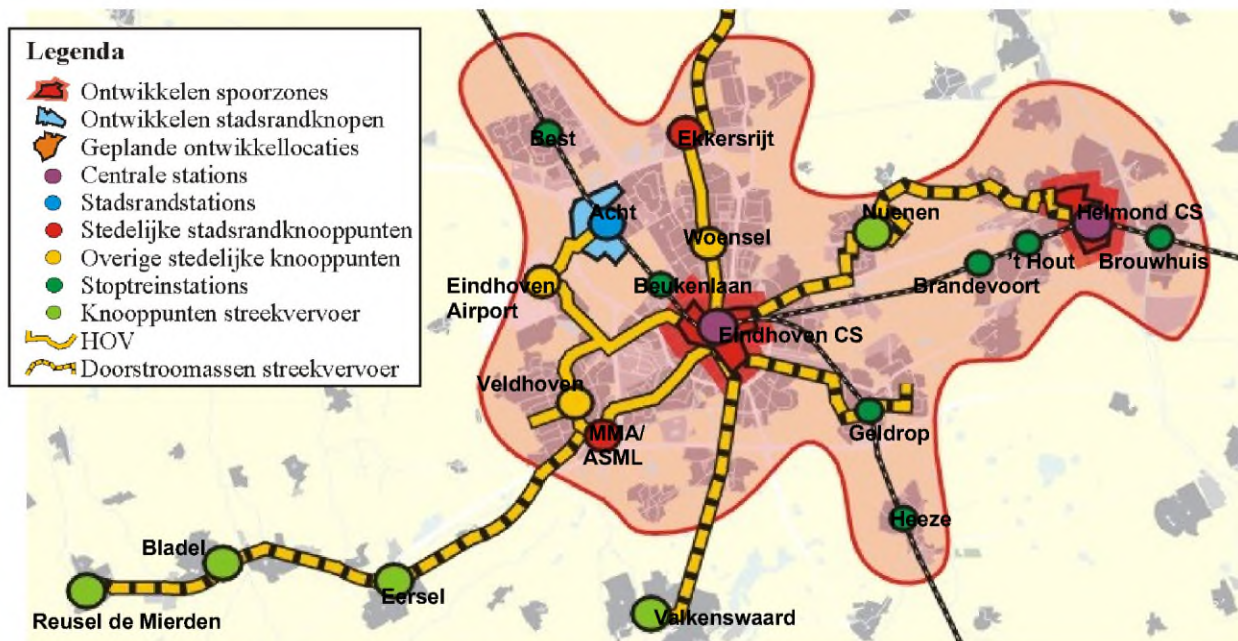
De ontwikkellocaties zijn knooppunten aan de rand van de steden. Dit zijn dé plekken waar grootschalige en multifunctionele ruimtelijke ontwikkelingen kunnen worden gehuisvest. Naast grootschalige voorzieningen (medisch, detailhandel, urban entertainment, evenementen) is er ook ruimte voor wonen en kantoorfuncties. De ligging aan de rand van de stad, naast de auto(snel)weg, garandeert een goede autobereikbaarheid. Door hier ook (extra) treinen of HOV te laten halteren, ontstaat een optimale bereikbaarheid per openbaar vervoer. Dit zijn de plekken, waar de transferfunctie optimaal kan worden gefaciliteerd. Op deze locaties vindt de schaalsprong in twee richtingen plaats; de knooppunten leveren een bijdrage aan een betere ontsluiting van het achterland van de intensiveringslocaties; rond de knoop is het gewenst om de ruimtelijke ontwikkeling te intensiveren. Aandachtspunt bij deze locaties is de afwikkeling van het verkeer van en naar de knooppunten. De weginfrastructuur is niet overal berekend op de toekomstige ontwikkeling. Kansrijke locaties zijn:

- Stoptreinstation Brandevoort (ter ontsluiting van Vinex locatie Brandevoort) en ter ontlasting van het centraal station Helmond;
- Nieuw (Intercity)station Acht, ontsloten door een HOV lijn (die wordt doorgetrokken vanaf Eindhoven Airport) , ter ontlasting van het centraal Station Eindhoven. Deze ontwikkeling is in de periode na 2015 voorzien;
- Stedelijk knooppunt Ekkersrijt, ontsloten door een HOV lijn;
- Stedelijk knooppunt Máxima Medisch Centrum / ASML, ontsloten door een HOV lijn;
- Stedelijk knooppunt Station Deurne, ontsloten door het spoor;
- Stedelijk knooppunt Station Best, ontsloten door het spoor.

- Regionale en stedelijke knooppunten: 'voldoende P+R faciliteiten realiseren'

Op alle regionale en stedelijke knooppunten en nabij alle stations moet de transferfunctie goed georganiseerd worden. Hier kan de auto (zowel Park & Ride als 'Kiss & Ride') een grote rol spelen in het voor- en natransport, om zodoende tot een verbetering van de totale reisketen te komen. Op de P&R-locaties zijn ruimtelijke ontwikkelingen niet ongewenst, maar wel ondergeschikt aan de transferfunctie. Parkeervoorzieningen zijn dan ook vooral voor transferreizigers bedoeld. De ontwikkeling van grootschalige transferia buiten het stedelijk gebied heeft voor de regio weinig meerwaarde, omdat de te verwachten vervoeraantallen en de mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkeling te gering zijn. Uit het onderzoek transferia (2002), uitgevoerd door B5-partners en provincie, is de kansrijkheid van transferia als overstappunt naar voren gekomen. Locaties zijn:

- Stedelijk knooppunt Veldhoven centrum, ontsloten door de bestaande HOV lijn;
- Stedelijk knooppunt Eindhoven Airport (inclusief Flight Forum), ontsloten door de bestaande HOV lijn en luchthaven;
- Stedelijk knooppunt Woensel, ontsloten door een HOV lijn.



Figuur 13: Strategie knooppunten OV netwerk BrabantStad

Binnen BrabantStad neemt de ontwikkeling van een Hoogwaardige Openbaar Vervoer netwerk een belangrijke positie in. Hierin wordt onderscheid gemaakt in twee niveaus:

- **Schaalsprong HOV:** dit zijn HOV lijnen, waarop een schaa sprong plaatsvindt ten opzichte van een reguliere buslijn. Een schaa sprong houdt in, dat wordt uitgegaan van een volledig vrije busbaan met goede doorstroming en prioriteit bij kruisingen met het overige verkeer en een hoge gemiddelde snelheid (tenminste 30 km/u in stedelijk gebied, hoger daarbuiten) door grotere halteafstanden en een korte halteertijd. HOV heeft een structurerende werking in het stedelijk gebied. Dit betekent, dat een HOV lijn een verbinding biedt tussen belangrijke knooppunten. Hierbij hoort een uitstraling van een product dat duidelijk 'anders' is dan een bus, zowel wat betreft het voertuig als ook de infrastructuur. De realisatie van de HOV lijn langs de West Corridor richting Eindhoven Airport en Veldhoven centrum, inclusief de introductie van het Phileas voertuig is een goed voorbeeld van een schaa sprong. Kansrijke projecten zijn:
 - Eindhoven centraal – Winkelcentrum Woensel – Elkkersrijt
 - Eindhoven centraal – Máxima Medisch Centrum/ ASML
- **Doorstroommassen:** Hier wordt een goede doorstroming van het busverkeer gegarandeerd, door de aanleg van busstroken en prioriteit bij verkeerslichten.

De in het plan ORION II van het SRE gepresenteerde HOV lijnen maken allen onderdeel uit van kansrijke projecten. In tegenstelling tot het plan OV netwerk BrabantStad, maakt het openbaarvervoer beleidsplan ORION II van het SRE geen onderscheid binnen de zes geselecteerde HOV lijnen. Nader onderzoek zal uitwijzen of een schaa sprong op één van de zes HOV assen wenselijk en haalbaar is. ORION II dient als basis voor de aanstaande aanbesteding van het openbaar vervoer in de regio door het SRE. Op onderstaande kaart zijn de zes HOV-lijnen zichtbaar, die na januari 2006 operationeel zijn. Vanwege verregaande bezuiniging op het openbaar vervoer zal de nadruk liggen op het aanbieden van hoogfrequent openbaar vervoer. Hierbij wordt ingezet op een goede doorstroming van het busverkeer, gegarandeerd door de aanleg van busstroken en -banen, inclusief prioriteit bij verkeerslichten. Vooralsnog zal het Phileasvoertuig uitsluitend rijden op de bestaande HOV lijn Eindhoven centraal – Eindhoven Airport / Veldhoven centrum. De volgorde van realisatie van de HOV lijnen wordt nader onderzocht en opgenomen in het programma van eisen, ter voorbereiding op de Europese aanbesteding. De zes HOV lijnen zijn op de Plankaart van het RSP opgenomen als structurerende elementen voor ruimtelijke ontwikkelingen. Vooralsnog zal het Phileasvoertuig uitsluitend rijden op de bestaande HOV lijn Eindhoven Centraal – Eindhoven Airport / Veldhoven Centrum – Zonderwijk – 't Look.



Figuur 14: Regionaal HOV netwerk

Fietsverkeer

In de loop der jaren is in Zuidoost-Brabant een regionaal fietsnet tot stand gekomen, zowel ten behoeve van het utilitair als van het recreatieve fietsverkeer (knooppuntensysteem).

Wel ontbreken nog enkele belangrijke schakels in het utilitaire fietspadennet, zoals die tussen Helmond en Eindhoven. Het vervolmaken van het utilitaire fietspadennet heeft prioriteit. De verdere ontwikkeling van het netwerk zal volgend zijn op de ruimtelijke ontwikkelingen. Gezien enerzijds het diffuse karakter van de verstedelijking in de regio, anderzijds de relatief grote nabijheid van diverse woon- en werkgebieden, draagt een goed regionaal utilitair fietspadennet substantieel bij aan het behoud van bereikbaarheid.

Binnenvaart

De "Verkenning Bereikbaarheid Zuidoost-Brabant over water (BERZOB)", is een MIT-verkenning Nieuwe Stijl naar de problemen en de toekomstige mogelijkheden voor de binnenvaart op de Brabantse kanalen. De Zuid-Willemsvaart en het Wilhelminakanaal hebben in theorie nog veel capaciteit beschikbaar. Het gebruik wordt echter beperkt, doordat alleen met kleinere schepen gevaren kan worden. Uit de verkenningstudie komt naar voren, dat de Zuid-Willemsvaart tussen Veghel en Helmond, met een doorkoppeling naar het Wilhelminakanaal tot aan Son/Ekkersrijt, gezien o.a. de toekomstige vervoersstromen, met prioriteit geschikt moet worden gemaakt voor klasse IV binnenvaart.

Het vervoer van containers en pallets met speciaal daarvoor (om)gebouwde schepen biedt nieuwe perspectieven. Conform de MIT-verkenning BERZOB zijn er drie kansrijke locaties voor regionale overslagcentra (ROC). Deze locaties worden op de plankaart van het RSP opgenomen.

Voor ROC's (de op- en afritten naar het kanaal):

- Aan de noordwestkant van de regio als eerste Ekkersrijt in Son. Daarna 't Zand plus uitbreiding in Best als goede terugvaloptie. Tot slot eventueel (kleinschalige distributie) De Hurk in Eindhoven;
- Aan de noordoost kant van de regio bestaan heel goede mogelijkheden voor Beekseweg Zuid/Bavaria in Laarbeek;
- Aan de noordoostkant goede mogelijkheden voor betere benutting van ROC Den Ouden.

In BERZOB zijn ook kansrijke nieuwe natte bedrijventerreinen genoemd die niet perse een eigen laad-loskade nodig hebben. Deze natte bedrijventerreinen zijn:

- Bestaand terrein beschikbaar in Helmond (BZOB/Hoogeind);
- Bestaand terrein beschikbaar in Laarbeek (Beekseweg-Zuid);

- Kansrijke nieuwe locaties in Laarbeek (Bemmer 4 en uitbreiding Scheepstal), Best (uitbreiding 't Zand) en Asten (Diesdonk).

Het bedrijfsleven vervult voor het transport over water een cruciale rol en heeft een belangrijke sleutelpositie bij de ontwikkeling van overslagpunten en multimodaal transport. Zij moeten hiervoor de investeringen doen en kosten maken voor de inrichting van (overslag)terreinen, overslagcentra en distributiecentra aan het water, die door meerdere partijen gebruikt kunnen worden.

Luchtvaart

Ten aanzien van de drie vliegvelden in Zuidoost-Brabant, wordt geconstateerd, dat ze mogelijkheden hebben, om het aantal vluchten uit te breiden. De ruimtelijke uitwerking van regelgeving op het gebied van geluidsbeperving, externe veiligheid en beperking van bouwhoogtes rond luchthavens is vertaald op de belemmeringenkaart (zie paragraaf 5.4)

Eindhoven Airport en Kempen Airport streven naar een strategische alliantie. Het doel hiervan is enerzijds het promoten van de luchtvaart in Zuidoost-Brabant, in een kader van een zo efficiënt, milieutechnisch en economisch mogelijk gebruik maken van de luchtvaartfaciliteiten. Anderzijds is het doel om deze faciliteiten voor de toekomst te waarborgen.

Eindhoven Airport

In de Regionale overeenkomst Eindhoven-Airport (augustus 2000) zijn de geluidscontouren vastgelegd. Geleidelijke uitbreiding van het aantal vliegtuigbewegingen is door het stiller worden van vliegtuigen mogelijk binnen de 'geluidsruijnte'. Eindhoven Airport mag de komende vier jaren het aantal passagiers verdubbelen tot ongeveer 800.000. Het vliegveld kan uitgroeien tot een regionale luchthaven met internationale betekenis op het gebied van de burgerluchtvaart. Dit is van groot belang voor de verdere (economische) ontwikkeling van Brabantstad en Brainport Eindhoven. Eindhoven Airport is aangemerkt als een stedelijk knooppunt. Bij de luchthaven worden in hoog tempo bedrijventerreinen ontwikkeld (Flight Forum), welke een belangrijke economische basis leggen onder de luchthaven. De luchthaven wordt ontsloten door een opgewaardeerde HOV lijn (Phileas).

Kempen Airport

Vliegveld Kempen Airport Budel is een burgerluchthaven voor kleine vliegtuigen ten behoeve van zakelijk luchtverkeer, opleiding (80%) en actieve en passieve dagrecreatie (10%). De luchthaven is gespecialiseerd in het afhandelen van overheidsvluchten, inspectievluchten en ambulance vluchten. Het zakelijke verkeer is – naar verwachting– de belangrijkste groeier. De aanwezigheid van de bedrijventerreinen Airpark en het DIC leggen een belangrijke economische basis onder de luchthaven.

De Peel

Vliegveld De Peel is een militair vliegveld, dat thans niet als vliegveld in gebruik is.

Kwalitatieve ruimtebehoefte

Regio Eindhoven zal een pakket aan maatregelen opstellen en uitvoeren, die de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid in de toekomst waarborgen en die kunnen rekenen op een zo breed mogelijke acceptatie. Dit pakket zal in het nu in ontwikkeling zijnde Regionaal Verkeers- en Vervoersplan verder gestalte krijgen. De aanpak is in grote lijnen bekend. Deze gaat uit van een aantal bouwstenen:

- Inzetten op betere benutting van de huidige infrastructuur. Hierbij zal de toepassing van ICT belangrijk zijn;
- Inzetten op beprijzing van het gebruik van infrastructuur. De weggebruiker betaalt voor zijn of haar keuze om ergens op een bepaald moment te gebruik van te maken;
- Inzetten op mobiliteitsmanagement;
- Bouwen van nieuwe infrastructuur.

De stedelijke regio kenmerkt zich door een grote concentratie kennisintensieve bedrijvigheid en high-tech bedrijven. Daarom wordt bij de te ontwikkelen maatregelen sterk ingezet op innovatie, zowel op het gebied van voertuigontwikkeling als ICT-toepassingen. Wat betreft voertuigontwikkeling kan worden genoemd:

- Phileas project: ontwikkeling van een hoogwaardig, energiezuinig, milieuvriendelijk voertuig op banden, dat elektronisch geleid wordt in combinatie met hoogwaardige infrastructuur. De eerste voertuigen gaan vanaf 2004 rijden naar centraal station Eindhoven, Veldhoven centrum en de regionale luchthaven Eindhoven Airport.



Phileas

Wat betreft ICT toepassing staan de ontwikkelingen nog in de kinderschoenen:

- Ontwikkeling van floating car-datasystemen;
- Real-time informatie naar gebruikers thuis (internet) en onderweg (dynamische halte informatie);
- Gebruik van informatie voor bijsturing van regionale verkeerssystemen.

Deze ontwikkelingen vinden plaats onder de noemer Dynamisch Verkeers Management (DVM) en dragen bij aan het beter benutten van de bestaande infrastructuur. Daarnaast kan DVM ook worden ingezet ter ondersteuning van beprijzing, ofwel dat weggebruikers betalen voor hun keuzes (spitstarief, doorstroomtarief, verblijfsheffing e.d.). De ruimtelijke implicaties van deze toepassingen blijven beperkt.

4.4. Groen

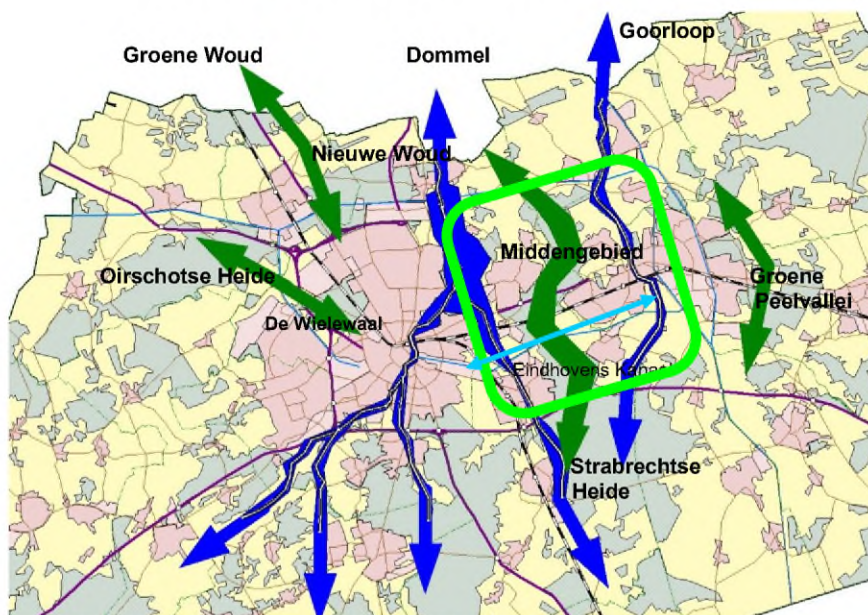
Kwantitatieve ruimtebehoefte

De verstedelijking wordt niet geconcentreerd in de landelijke regio's. Dit betekent een beleidsmatige waarborg voor het mogelijke behoud van de huidige hoge belevingswaarde van het landelijke gebied en de mogelijkheid om sterk te verstedelijken in de stedelijke regio. Een belangrijk ruimtelijk contrast op regionale schaal en, in haar samenhang, een complementair hoog gewaardeerd contrast in het SRE-gebied. De ambitie is om dat verschil te versterken. Voorliggend RSP kent geen taakstelling voor de groene ontwikkeling van de landelijk regio's. Het belang van het groen en de kwaliteit, de revitalisering, de reconstructie in de landelijke regio's is evident, maar wordt geleid met de doelstellingen vanuit de Reconstructiewet.

Voor het gebied van de stedelijke regio heeft zowel het RSP, als de vier reconstructieplannen Boven-Dommel en Peel (beide grotendeels), Meierij (klein deel) en Beerze-Reusel (miniem deel) de opgave gekregen om het groen te ontwikkelen. Binnen de stedelijke regio gaat het qua groen vooral om het behoud en de (groene) inbreiding in bestaand groen gebied bij bestaande en nieuwe (stedelijke) structuren. De groene opgave is, om regionale groene projecten te ontwikkelen voor de verandering van gebieden binnen de groene structuur. De verdergaande druk op de ruimte in de stedelijke regio vraagt om een heldere regionale groene structuur. Er moet een sterke groene structuur als landschappelijk kader voor stedelijke ontwikkeling worden geboden. Groene gebieden moeten zoveel mogelijk worden gekoppeld en/of ontsnipperd. Daarnaast moet de aanvullende waarde van gebieden worden versterkt. Er is geen sprake van uitbreiding van landelijk gebied in bestaand stedelijk gebied. Wel van verandering van het ene soort groen in het andere. Bij het regionale groene programma in de groene structuur gaat het om het versterken van de noordzuid-gerichte landschappelijke hoofdstructuur en het kwalitatief inbreiden van groen in het buitengebied van de stedelijke regio:

- Versterken Dommelzone tot en met Gijzenrooi als natuurzone en landschapsecologische zone en de Goorloopzone als natuurzone;
- Versterken Middengebied als landschapsecologische zone met bossen en dagrecreatie;
- Verbrede plattelandsontwikkeling en recreatie in het noordelijke Middengebied en het zuidwestelijke gebied tussen Veldhoven en Valkenswaard;
- Recreatieve ontsluiting van groene stedenregionale en landelijke regiogebieden;
- Recreatiepoort aan de oostzijde van Helmond (Groene Peelvalleibeleid);

- Realisatie multifunctionele bosgordel 'Nieuwe Woud' als verbindingszone tussen de Nieuwe Heide en het Groene Woud.
- Versterken van de ecologie langs het Eindhovens Kanaal, bij Eeneind, op andere (lokale) plaatsen als dwarsverband tussen de noordzuid-gerichte landschappelijke hoofdstructuur.



Figuur 15: De groenstructuur in de stedelijke regio

Kwalitatieve ruimtebehoefte

Ruimte voor natuur

Natuur heeft primair de functie van leefgebied voor plant en dier in hun ecologische omgeving en daarnaast een verbindingsfunctie voor de (boven)regionale ecologische relaties. Natuur en landschap worden ook gezien als positieve vestigingsvoorwaarden voor wonen en werken; groen met economisch rendement. Planologische basisbescherming wordt geboden in overeenstemming met Streekplanbeleid.

- De aangewezen Ecologische Hoofd Structuur is niet overal daadwerkelijk tot reservaat- en beheersgebied ontwikkeld. Dit moet nog gebeuren. Daarnaast moet bosgebied met recreatief medegebruik worden toegevoegd.

Ruimte voor landgoederen

Nieuwe landgoederen en buitenplaatsen kunnen een goede aanvulling vormen voor bestaande groene structuren.

- Landelijk gebied, dat in het kader van natuurwaarden minder waardevol is, en in de omgeving van stadsranden en de prioritaire ontwikkelingsgebieden ligt, kan bij voorkeur worden gebruikt om een landgoed tot ontwikkeling te laten komen. Ook oude instituutsterreinen hebben een bijzondere potentie in deze. Het grote voordeel is een groene aankleding met een recreatieve nevenfunctie.

Ruimte voor verbrede landbouw

De landbouw heeft een kwalitatieve en kwantitatieve productiefunctie. Door de relatie met de stad, heeft landbouw in de stedelijke regio een extra kans. In de stedelijke regio is op een aantal plaatsen het verschil tussen de stad en het land een karakteristiek kenmerk. Een afweging in het licht van de gebiedskarakteristiek geeft meer mogelijkheden voor sturing, om de karakteristiek van het waarneembare verschil tussen land en stad te behouden of te ontwikkelen. Biologische landbouw kan in het algemeen en ook in een aantal prioritaire gebieden gestimuleerd worden.

Verbrede vormen van landbouw op bestaande agrarische bedrijven en vrijkomende agrarische bedrijfslocaties in de AHS-landbouw, zou – juist in een stedelijke regio – meer ruimte moeten krijgen ten opzichte van de landelijke regio's. Behoud van een duurzame economische drager en het behoud van het cultuurhistorisch landschap zijn aandachtspunten.

Ruimte voor water

In het plan is het opnemen van ruimte voor waterberging nodig.

Ruimte voor stadsranden

Aan de randen van de steden en dorpen kunnen heel interessante verwevinggebieden ontstaan.

- Hier moeten voor gebieden, waar niet primair een landelijke functie of een stedelijke functie voor de hand ligt, de mogelijkheden voor lokale groen(blauw)-rode verweving gestimuleerd worden.

Naar verwachting zullen het overgangslocaties betreffen, op locaties tussen stedelijk gebied en een nabije duurzame groen(blauwe) grens. In de ontwerpfase zal bekend worden waar deze locaties in het plangebied liggen.

Ruimtelijke kwaliteit

Het landschap heeft, binnen zijn algemene verschijningsvorm, bijzondere kwaliteiten. Te denken valt aan cultuurhistorische, aardkundige en ecologische waarden, aan identiteitsbepalende schaaikenmerken en aan belevingswaarden, aan duurzame gebruiksmogelijkheden voor diverse functies, waaronder landbouw, waterbeheer en recreatie en toerisme.

- Het landschapsbeleid richt zich op het behoud van de bestaande landschappelijke kwaliteiten en op het bieden van mogelijkheden voor het ontstaan van nieuwe landschappelijke kwaliteiten.

4.5. Milieu en leefbaarheid

Algemeen

Bij het zoeken van nieuwe bouwlocaties wordt gestreefd naar een veilige en duurzame leefomgeving in Zuidoost-Brabant. Dit kan alleen maar worden bereikt wanneer rekening wordt gehouden met belemmeringen uit het oogpunt van milieu en wanneer nieuwe knelpunten zoveel mogelijk worden voorkomen. De afwegingskaart milieu geeft ten aanzien van een aantal milieuthema's een indicatie van de mogelijke beperkingen ten aanzien van nieuwbouw. Deze afwegingskaart wordt nader uitgewerkt in hoofdstuk 5 en de bijlage.

Naast de actuele belemmeringen die nu al op de afwegingskaart zijn aangegeven, spelen een aantal mogelijke andere belemmeringen waarover op dit moment slechts globale informatie beschikbaar is of waarvoor per lokaal Uitwerkingsplan een advies op maat moet worden gemaakt. Het gaat hierbij met name om:

- veiligheidscontouren rond risicovolle bedrijven;
- veiligheidscontouren rond infrastructuur, in verband met het vervoer van gevaarlijke stoffen.

In het algemeen kan worden gesteld, dat het huidige milieubeleid leidt tot een aantal dilemma's ten aanzien van ruimtelijke ordening. Het verdichten en intensiveren van bebouwing in het stedelijke gebied nabij de knooppunten, wordt in verband met het terugdringen van de automobiliteit en het beschermen van kwetsbare gebieden in belangrijke mate onderschreven. Dit kan echter tegelijkertijd leiden tot een toename van het aantal knelpunten op het gebied van veiligheid, geluid en lucht. Het treffen van voorzieningen (liefst bronmaatregelen) kan in sommige gevallen soelaas bieden. In dit verband kan worden gedacht aan het aanpassen van routes (geven van alternatieven) voor gevaarlijke stoffen, het verlagen van de maximum snelheid op wegen en het verplaatsen van bedrijven. De laatstgenoemde maatregel biedt vooral perspectieven wanneer het gaat om bedrijven die van oudsher in het stedelijke gebied zijn gelegen, terwijl ze eigenlijk meer thuis horen op een bedrijventerrein.

Ook kan gebruik worden gemaakt van alle mogelijkheden die de bestaande milieuregelgeving biedt. Een mogelijkheid in dit verband is het aanscherpen van de geluidsruijnte in milieuvergunningen om ruimte te creëren voor woningbouw. Aangezien het in alle gevallen maatwerk betreft, zal dit per (lokaal) Uitwerkingsplan moeten worden beoordeeld.

Om een veilig en gezond leefmilieu in Zuidoost-Brabant te garanderen, zal rekening gehouden worden met de beperkingen die hierboven zijn geschetst en zal de additionele milieubelasting door realisatie van het stedelijke programma zoveel mogelijk worden beperkt. De kansen die nieuwbouw en herstructurering met zich meebrengt zullen daarnaast zoveel mogelijk worden benut. Hierbij moet worden gedacht aan het verduurzamen van bedrijventerreinen (gekoppeld aan herstructurering), het duurzaam ontwikkelen en bouwen van woonwijken en het reserveren van ruimte voor duurzame energie.

Binnen de regio Zuidoost-Brabant wordt specifiek aandacht gevraagd voor de luchtkwaliteit op met name baanvakken van de A2 (tussen knooppunt Metz en Batadorp), het risico-inventarisatie-systeem (RIS) in aanzet van de provincie die bij toekomstige ontwikkeling van bestaande en nieuwe woon- en werklocaties een belangrijke rol kan gaan spelen. Daarnaast is het de inzet van de regio op basis van vernieuwde wetgeving en beleidsvorming om het aanmaken van nieuwe milieuknelpunten tegen te gaan. Bij ontwikkeling van locaties is gebruik te maken van kennis en ervaring, die onder MILO is samengebracht.

Grondwaterbeschermingszones

In Zuidoost-Brabant liggen meerdere grondwaterbeschermingszones. Het is de taak van de provincie de kwaliteit van het grondwater rond de winpunten te beschermen. Twee van de 25 jaars beschermingszones in Vessem en Budel zijn extra gevoelig vanwege de ondergrond (zand zonder ondoorlatende kleilagen). De provincie toetst bij ontwikkelingen binnen deze grondwaterbeschermingszones in principe aan de Provinciale Milieu Verordening (PMV). Als gevolg hiervan is binnen de grondwaterbeschermingszones in de landelijke regio geen woonwijk of bedrijventerrein mogelijk. In de stedelijke regio is het alleen mogelijk 'als het niet anders kan' en onder voorwaarden. Dit betekent dus alleen in de ruimte tussen de 25- en de 100- jaarszone. Aan gemeenten wordt gevraagd in eerste instantie af te wegen of niet elders binnen of buiten de gemeente ruimte voor verstedelijking kan worden gevonden. Mocht dat niet mogelijk zijn, dan gelden de PMV-beperkingsregels. Bij de beschrijving in hoofdstuk 6 worden de twee genoemde locaties in relatie gebracht met het DRS en bijzondere afstemmingspunten.

Voormalige afvalstorten

De grotere gemeenten in de stedelijke regio Eindhoven-Helmond zijn al actief met herontwikkeling van voormalige stortplaatsen. Denk daarbij aan de ontwikkeling van een bedrijventerrein op Acht-noord in Eindhoven en de herontwikkeling van een voormalige stortplaats met het plan voor woningbouw de Groene Loper in Helmond. Een ander goed voorbeeld in de regio is de ontwikkeling van Landgoed Gulbergen als 'bovenregionale recreatieve functie met stedelijk karakter' op de voormalige stortplaats.

Binnen provincie is de nota hergebruik stortplaatsen opgesteld die pro-actief bij de gemeenten zal worden ingebracht voor afstemming en ontwikkeling. Het heeft de voorkeur deze voormalige stortplaatsen op een duurzame en moderne manier te gebruiken. Die voormalige stortplaatsen gelegen binnen de begrenzing van de stedelijke regio worden geïnventariseerd en met de gemeenten zal worden bekeken of prioritering bij ontwikkeling voor verstedelijking mogelijk is.

4.6. Voorzieningen

Kwantitatieve en kwalitatieve behoefte

Detailhandel

Eindhoven is de economische motor en het koopcentrum van de provincie Noord-Brabant. In de binnenstad van Eindhoven zitten circa 450 winkels, die samen ca. 100.000 m² winkelvloer beslaan. Een sterk punt van de Eindhovense binnenstad is, dat naast de bekende landelijke trekkers (Bijenkorf en V&D), driekwart van de meters gericht is op recreatief winkelen. Een groot deel hiervan is gevestigd in het overdekte winkelcentrum de Heuvelgalerie. Als relatieve zwakte van het Eindhovense aanbod in de binnenstad, kan het geringe onderscheidende vermogen genoemd worden. De centrale stad van de regio kent weinig specialistische en exclusieve kwaliteitswinkels, zoals boetieks en galerieën.

De KvK en het MKB hebben hiervoor een visie ontwikkeld op de winkelstructuur, met de volgende punten³:

- Omdat het aantal winkels, afgezet tegen het aantal inwoners in de regio, relatief laag uitvalt, is een kwantitatieve en kwalitatieve versterking van het centrum van Eindhoven gewenst.
- Om de recreatieve winkelfunctie te behouden is vergroting van de variëteit van het winkelaanbod in Eindhoven noodzakelijk. Hierbij moet ingezet worden op exclusieve kwaliteitswinkels (mede door stimulering van koopstromen naar de binnenstad).
- Voor Eindhoven is het van belang om het accent te blijven leggen op een stadshart met een moderne uitstraling en de aanwezigheid van technologie en design.
- Daarnaast is het van belang dat de winkelstructuur / routing in het centrum verbetert, evenals de sfeer en het verblijfsklimaat.

³ KvK en MKB, *Winkel Kompas Oost-Brabant, visie winkelstructuur*, 2002

In de Visie Centrumgebied Eindhoven heeft de stad een basis gelegd voor programma's en projecten, die het doel hebben om het centrum aantrekkelijker te maken voor bezoekers, bewoners, ondernemers en werkgevers.

Helmond heeft een beperkte regionaal verzorgende functie voor De Peel. Dit heeft te maken met het gebrek aan concentratie van winkels in het centrum van Helmond en de ruimtelijke nabijheid van Eindhoven. In het centrum van Helmond bevindt zich 40.000 m² winkelvloer. Sterke punten van het huidige centrum zijn onder andere de compactheid en een goede bereikbaarheid.

- Het centrum van Helmond verdient een kwantitatieve en kwalitatieve opwaardering.

In de stedelijke regio liggen een aantal gemeenten, die een duidelijk regionaal verzorgend karakter hebben. In volgorde van belang: Valkenswaard centrum, Veldhoven centrum en Best centrum. Deze centra worden momenteel kwantitatief en kwalitatief opgewaardeerd.

In de Peel heeft de kern Deurne een duidelijk regionaal verzorgend karakter. In deze kern zijn plannen ontwikkeld om het detailhandelsapparaat substantieel uit te breiden teneinde de verzorgende functie van Deurne verder te versterken.

Op het gebied van detailhandel valt op, dat de regionale spreiding van het aanbod gelijk loopt met de spreiding van de bevolking. Wanneer echter de trends van schaalvergroting, concentratie en integratie aanhouden, zal er een aanzienlijke verschuiving in de spreiding optreden. Leegstand, waardevermindering en ontwrichting van de verzorgingsstructuur dreigen voor de kleinere winkelcentra.

- Ingrijpen in het proces van schaalvergroting is weinig kansrijk. De focus moet liggen op kleinschalige initiatieven, waarin diverse diensten onder één dak gebracht worden (bank, zorg, dagelijkse boodschappen e.d.).
- Het behouden van een bepaald voorzieningenniveau in kernen, is bij uitstek een gemeentelijke verantwoordelijkheid.
- Om meer inzicht te krijgen in het functioneren van winkelcentra in de regio is nader onderzoek noodzakelijk. Het verkregen inzicht in koopstromen, staat aan de basis van de intentie voor regionale afstemming en/of sturing ten aanzien van detailhandel(vestiging).

Grootschalige perifere detailhandelsvestigingen (PDV) en Grootschalige detailhandelsvestigingen (GDV)

Vanwege ruimteproblemen en hoge huren in de centra en vanwege het grote voordeel van clustering, zijn grootschalige perifere detailhandelsvestigingen ontstaan. De eerste branche die hierin de toon aangaf, was de meubelbranche.

Meubelplein Ekkersrijt in de gemeente Son en Breugel behoort met haar 70.000 m² verkoopvloer tot de grootste meubelboulevards van Nederland.

- De meubelboulevard in Ekkersrijt kan haar regiopositie nog verder uitbreiden. Ekkersrijt kan uitgroeien tot hét meubelcentrum van Brabant. Hierbij dient aandacht te worden besteed aan de kwaliteit van het aanbod, de ruimtelijke omgeving en het verblijfsklimaat. De keuze voor Ekkersrijt leidt tot een beperking van de groei van het meubelaanbod elders in de regio. Voor grootschalige ontwikkelingen is daar geen plaats meer⁴.
- Helmond heeft aan de Engelseweg een PDV-concentratie. Hier bevinden zich grootschalige winkels in onder andere woninginrichting en doe-het-zelf. Eventuele inpassing van grootschalige detailhandel in Helmond wordt bij voorkeur ingepast op deze locatie.

De toenemende schaalvergroting vond ook plaats in detailhandelsvestigingen. In de markt ontwikkelen zich steeds meer branches tot winkelgroottes van 1.000 tot 4.000 m² vvo, met een zeer breed en compleet assortiment en een zeer groot verzorgingsbereik (soms 500.000 inwoners en meer). De opkomst van deze megastores staat aan de basis van het Grootschalige Detailhandels Vestigingen beleid.

Kennisinstituten

⁴ KvK en MKB, *Winkel Kompas Oost-Brabant, visie winkelstructuur*, 2002

De regio kent een aantal belangrijke kennisinstituten. Denk hierbij aan de Philips Hightech Campus, de TUE campus, de Hogescholen en TNO-Wegtransportmiddelen, het designcluster rond de Witte Dame en het medische cluster met als knopen het Catharinaziekenhuis, St. Anna, de Máximaziekenhuizen, het revalidatiecentrum Blixembosch en De Grote Beek.

Door zich te richten op de doorontwikkeling van een internationale kennis- en netwerkeconomie zal de regio Eindhoven zich verder onderscheiden van de rest van Nederland. Doorontwikkeling van kennis en design is hierbij van belang.



De Witte Dame

Het regionale stimuleringsprogramma Horizon, dat verder invulling geeft aan deze gewenste ontwikkelingen, kent een aantal concrete acties:

- Het doorontwikkelen van het Embedded Systems Institute (EESI) tot internationaal topinstituut. Embedded systems (producten en productieprocessen met toegepaste software) is dé technologie voor de toekomst. Het project sluit ook goed aan bij de Philips Hightech Campus die daarbij als magneet kan fungeren.
- Het opzetten van een Automotive Technology Center (ATC). Het realiseren van een ATC, waarin kennis wordt gegenereerd en uitgewisseld, kan als start gezien worden van een Euregionaal kennisnetwerk.
- Het realiseren van een (inter)nationaal zichtbaar en gerenommeerd Design Institute, op basis van reeds beschikbare plannen. Nu al staat de regio met Philips Design, de Design Academy en Industrial Design (TUE) internationaal op de kaart als "creatieve regio".
- Het opzetten van diverse kennisnetwerken o.a. op het terrein van metaal, kunststof, (bio)medische technologie, zorg en technologie.
- In het buitengebied bij Deurne is verder het Hippisch Centrum gelegen. Deze MBO-HBO-opleiding is volledig gericht op paarden en heeft een grote potentie.
- Verder streeft de regio naar een profilering als centrum voor permanente educatie, door verdere uitbreiding van het onderwijsaanbod.

De kennisinstellingen hebben hun eigen ruimtelijke inpassing en zijn niet de grote ruimtevreter van de toekomst. Het hergebruiken van bestaande bedrijventerreinen en gebouwen én vestigingen in andere gebouwen, waar de functie van wijzigt (bijvoorbeeld kloosters), maakt dat de ruimteclaim voor kennisinstellingen minimaal is. De trend naar meer duaal leren (werken en leren tegelijk) leidt bovendien ook tot een minder grote ruimtebehoefte voor onderwijs.

Het feit dat er voor kennisinstellingen vrijwel geen ruimteclaim hoeft te worden gemaakt, wil niet zeggen, dat ze niet van belang zijn. Voor het bedrijfsleven is een hoog kennisniveau in de regio immers een groot pluspunt. Indirect kan het ontwikkelen van de kennisinstellingen daardoor leiden tot een grotere ruimte vraag voor bedrijvigheid.

Gezondheidszorg

Eindhoven vervult een belangrijke landsdeelverzorgende en zelfs landsgrensoverschrijdende functie op het gebied van de gezondheidszorg met het Catharina ziekenhuis, het psychiatrische ziekenhuis De Grote Beek en het revalidatiecentrum Blixembosch. Ook het Máxima Medisch Centrum in Veldhoven, het St. Annaziekenhuis in Geldrop, Epileptisch centrum Kempenhaeghe in Heeze en het Elkerliek in Helmond, met de dependance in Deurne, vervullen een belangrijke rol in de regio.

- Bundeling van het organisatorische vermogen van de bestaande medische instellingen, de beschikbare technologische kennis en de bestaande productiecentra, biedt in potentie mogelijkheden voor het ontstaan van nieuwe innovatieve voorzieningen. Een dergelijke ontwikkeling zou een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan de verbetering van de verzorgende positie die de regio inneemt.

In de regio zijn een aantal grote instellingen gevestigd op het gebied van de zorg voor geestelijke en verstandelijke gehandicapten en ouderenzorg. Deze instellingen hebben een regionaal verzorgend karakter (Meare, Kempenhaeghe, Severinus, Donksbergen, De Plaatse, Het Rijtven, Automaze, St. Jozefheij en Jan de Wittekliniek). Deze instellingen krijgen in belangrijke mate te maken met extramuralisatie en vermaatschappelijking (de doelgroep zal zo lang mogelijk zelfstandig wonen). Deze trend kan betekenen, dat instellingen geheel of gedeeltelijk gaan verdwijnen (bijvoorbeeld Donksbergen in Eersel). De vrijkomende grote instellingsterreinen zijn in principe beschikbaar voor diverse ruimteclaims. De daadwerkelijke invulling van de terreinen is altijd afhankelijk van de lokale situatie. In het kader van de ketenzorg (samenhangend aanbod op één plek) zullen op een aantal bestaande terreinen ook een fors aantal nieuwe functies moeten worden toegevoegd. Hier ligt een belangrijke intensiveringsopgave.

De zorg is sterk in verandering, die vooral zijn invloed zal hebben in de landelijke regio. Centraal probleem is het kleiner wordende draagvlak voor voorzieningen, vooral in kleine kernen. De oplossing kan gezocht worden in het combineren van functies. Het behouden van een bepaald voorzieningenniveau in kernen is bij uitstek een gemeentelijke verantwoordelijkheid.

- Binnen de verschillende betrokken beleidsterreinen moet afstemming en samenhang aangebracht worden. De gemeentelijke overheid vervult hierin een sleutelrol.

Vrijtijdsvoorzieningen

De beide steden Eindhoven en Helmond springen, als het gaat om bestaande vrijetijdsvoorzieningen, het meest in het oog. Hieronder worden uitsluitend de meest onderscheidende voorzieningen genoemd.

1. Recreatie

De belangrijkste troef van de regio op het gebied van vrijetijdsbesteding is het contrast tussen stad en land. Een uitgebreid recreatief fietsroutenetwerk ontsluit zowel stad als platteland en maakt het contrast beleefbaar. Voor de reguliere toerist en recreant zijn het vooral het groen en de rust, die haar of hem naar onze regio lokken of juist in de regio houden. De regio is in trek waar het gaat om relatief extensieve vormen van recreatie (fietsen, wandelen, etc.), al dan niet gekoppeld aan verblijf in de regio.

Het recreatietoervaartproduct is in deze regio nauwelijks ontwikkeld. De aanlegvoorzieningen zijn miniem. Dit terwijl de doorvaartmogelijkheden zowel van noord naar zuid als van oost naar west over het algemeen goed te noemen zijn.

- Qua recreatieve voorzieningen moet de inzet gericht zijn op complementariteit ten opzichte van elkaar, dus niet meer van hetzelfde, maar juist onderscheidende voorzieningen. De stad moet stedelijker en het landelijk gebied moet landelijker:
 - In de stedelijke regio geldt als uitgangspunt, dat voorzieningen grootschalig en bezoekersintensief zijn. Ruimte wordt geboden aan voorzieningen met een (boven)regionaal verzorgingsgebied. Grootschalige evenementen passen in dit beeld.
 - In de landelijke regio's geldt als uitgangspunt, dat voorzieningen kleinschaliger en bezoekersextensiever zijn en bij voorkeur kunnen worden gemengd met andere functies. Ruimte wordt geboden aan voorzieningen met een lokaal en subregionaal verzorgingsgebied. In de landelijke regio is echter ook ruimte voor grootschalige voorzieningen en evenementen die i.v.m. hinder en bereikbaarheid niet te plaatsen zijn in de stedelijke regio. In de reconstructieplannen wordt beslist, wat daadwerkelijk mogelijk en gewenst is in de landelijke regio (recreatieve ontwikkelingsvisies).

- Het fietsroutenetwerk moet en kan (dankzij zijn flexibele opzet) zich blijven aanpassen aan ontwikkelingen in de regio. Nadrukkelijk moet daarbij aandacht zijn voor het toevoegen van pleisterplaatsen met horecafunctie, vooral in De Peel.
- De recreatietoervaart verdient een serieuze impuls. Van belang daarbij zijn de bereikbaarheid van de stedelijke centra van Helmond en Eindhoven en de aanwezigheid van terzake benodigde voorzieningen.

2. Verblijf

Eindhoven telt absoluut en relatief het grootste aantal hotels en pensions in het samenwerkingsgebied regio Eindhoven. Ook de kleinere kernen zijn voldoende vertegenwoordigd in het verblijfssegment. Helmond is een duidelijke achterblijver. Op een bevolking van 85.000 zijn hier slechts twee middenklasse hotels te vinden, waarmee een fors marktpotentieel wegvloeit naar Eindhoven en omliggende kernen. Met name in de Kempen, en in mindere mate in de Peel, bevindt zich een aantal forse bungalowcomplexen. Daarnaast zijn, verspreid over de regio, diverse (mini)campings en groepsverblijven te vinden.

- De positie van Eindhoven in het verblijfssegment dient zich, vooral met het oog op de zakelijke markt, verder te verstevigen.
- Daarnaast is in Helmond, ook in de eerste plaats met het oog op de zakelijke markt, in forse mate ruimte voor toevoeging van hotelbedden.
- In de Peel moet daarnaast gewerkt worden aan uitbreiding van de verblijfs capaciteit voor toeristische doelgroepen; te denken valt aan een kwalitatief hoogwaardig bungalowpark en/of camping.

3. Sport

Voor wat betreft de voorzieningenstructuur op het terrein van sport en sportieve recreatie vervult Eindhoven een spilfunctie. Accommodaties met een landsdeelverzorgende functie zijn het Philips stadion, de Gennepervelden (inclusief de bouw van een topsportzwembad) en het sportconcentratiegebied Eindhoven-Noord.



PSV stadion

In Helmond is het stadion van Helmond Sport vermeldenswaardig en het sportpark De Braak, dat een subregionaal verzorgingsniveau heeft. Verschillende overige kernen (Mierlo, Gemert, Veldhoven en binnenkort Asten) beschikken over sport- of gecombineerde sport-ontspanningsvoorzieningen met een subregionaal verzorgingsniveau.

- Behoud en uitbouw van de positie die Eindhoven inneemt op het gebied van sport en recreatie is gewenst.
- De verzorgingsstructuur in Helmond dient op een hoger niveau getild te worden. Afgemeten aan het huidige en toekomstige inwoneraantal van deze gemeente, schieten de bestaande voorzieningen tekort.

4. Cultuur

Op het gebied van cultuurinstellingen heeft Eindhoven een belangrijke troef in handen met het vernieuwde Van Abbe museum, de Stadsschouwburg en het Muziekcentrum Frits Philips. Met haar collectie op het gebied van moderne kunst past het Van Abbe museum perfect in het innovatieve en kennisintensieve imago, dat de regio rondom Eindhoven nastreeft.

Ook Helmond is met het onlangs verbouwde Speelhuis en het Gemeentemuseum in het kasteel en het Boscotondocomplex stevig verankerd in het culturele segment. Het culturele klimaat wordt verder versterkt door tal van kleinere musea, kunst- en muziekpodia en galerieën in de regio.

- De culturele spilfuncties van Eindhoven en Helmond dienen behouden en verder versterkt te worden.



Boscotondo



Van Abbe

5. Cultuurhistorie

Sporen uit het verleden zijn in de regio op verschillende plekken, zowel in de steden en dorpskernen als op het platteland, nog herkenbaar. Voorbeelden zijn het industriële erfgoed in Helmond en Eindhoven en de gebouwen en landschappen in en rondom Nuenen c.a. en de beschermde stads- en dorpsgezichten, zoals Helenaveen.

- Het nog aanwezige erfgoed kan ingezet worden bij het creëren van nieuwe toeristische of recreatieve attracties. Bij ingrepen in het landschappelijk of stedelijk milieu dienen de aanwezige (en nabije) cultuurhistorische waarden nadrukkelijk in ogenschouw te worden genomen. De cultuurhistorische waardenkaart van de provincie Noord-Brabant is hierin leidend.

6. Horeca

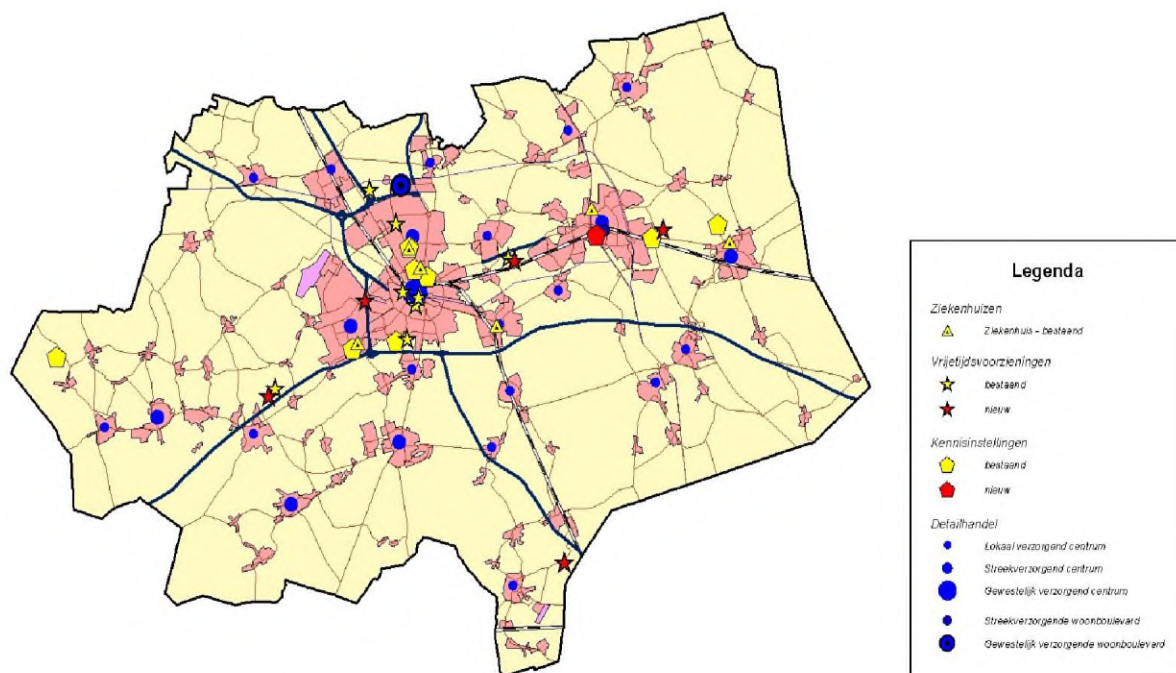
Op het gebied van horeca spelen Eindhoven en Helmond beide op hun eigen manier een belangrijke rol. Eindhoven fungeert als concentratiepunt van restaurants, cafés en discotheken. Stratumseind geniet landelijke bekendheid als uitgaansgebied voor de jeugd. In Helmond is het Havenplein en omgeving Steenweg sterk in opkomst als uitgaansgebied. Echter een discotheek wordt in Helmond niet gemist. De uitgaansgelegenheden in de dorpskernen in de regio hebben voornamelijk een zelfverzorgende functie, m.u.v. mega discotheek Time Out in Gemert-Bakel.

- Behoud en uitbouw van de positie, die Eindhoven en Helmond innemen op het gebied van horeca, is gewenst.

7. Attracties

Op het gebied van dagattracties zijn er geen landelijke, grote aansprekende parken, maar wel tal van kleinere regionale voorzieningen. Recent is in het Middengebied het dierenpark Gulbergen in ontwikkeling genomen. Dit park heeft een duidelijk bovenregionale functie. Daarnaast kent de regio een aantal recreatieplassen, veelal publiek toegankelijk, met daaraan gekoppeld in meer of mindere mate voorzieningen ten behoeve van strand-, land- of waterrecreatie. De recreatieplassen zijn verdeeld over de subregio's De Kempen (E3), De Peel (Berkendonk) en de stedelijke regio (Aquabest).

- Met het sluiten van het Evoluon is een belangrijke toeristische trekker op het gebied van techniek verloren gegaan. Het beleid is erop gericht, om een toeristisch-recreatieve voorziening gericht op techniek en design aan te trekken;
- Om de toeristische aantrekkingskracht van de Peel te vergroten, is ook daar behoefte aan een trekker van bovenregionale omvang.



Figuur 16: Regionale voorzieningen

4.7. Samenvatting kwantitatieve ruimtevraag

Taakveld	Oorzaak	Gevolg	Ruimtebehoefte tot 2015
Werken	Economische ontwikkeling (<i>Regionale Bedrijventerrein Structuur Visie 200</i>)	Vraag naar gevarieerde terreinen neemt toe	451 hectare plancapaciteit 193 hectare reserveringsruimte 236 hectare zoekruimte na 2015 - herstructurering: levert geen plan capaciteit op
Wonen	Groei bevolking en gezinsverdunding (<i>Bevolking en woningbehoefte prognoses Noord-Brabant</i>)	Woningvraag stijgt	31.000 woningen stedelijke regio +15.750 woningen na 2015 11.140 woningen landelijke regio op basis van 'migratiesaldo nul'. - inbreiding : 50% van de opgave, met aandacht voor doelgroepen - uitbreiding: gemiddeld 30 wo/hectare, overwegend groenstedelijk
Verkeer	Slechte bereikbaarheid en leefbaarheid bij toenemend verkeer (<i>RVVP en verkeersmodel SRE</i>)	Vraag naar extra infrastructuur neemt toe	Aanleg N69 Aanleg BOSE Verbreding A2 Aanpak stedelijke Ring Eindhoven OV netwerk BrabantStad Multimodaal overslagpunt Benutting
Groen	Verstedelijkingsdruk	Groene hoofdstructuur als sturend element (zie figuur 15)	Landelijke regio: geen taakstelling/reconstructie bepaalt Stedelijke regio: ontwikkelen - Dommeldal en Gorloophzone - Middengebied - Noordelijk Middengebied - Noordwest Eindhoven - Zuidwestelijke regio - Eindhovenskanaal
Milieu	Verstedelijkingsdruk en veiligheidskwesties	Milieuwetgeving ingebracht als sturend element	Vooraf goede zonering op locaties en voldoende regionale spreiding.
Voor- Zieningen	Grote dynamiek/ concurrentie in de markt (<i>Winkel Kompas Oost-Brabant (Horizon)</i>)	Vraag naar sturing en afstemming neemt toe	Detailhandel, sport en cultuur: versterken stedelijke centra. Uitbouw Ekkersrijt. Recreatie en verblijf: contrast stad – platteland versterken.

Hoofdstuk 5. Duurzaam Ruimtelijk Structuurbeeld

In dit hoofdstuk volgt een uiteenzetting van het Duurzaam Ruimtelijk Structuurbeeld (DRS) als basis voor het ruimtelijke ontwerp. Daarnaast komt in paragraaf 5.3 de afwegingskaarten water en milieu aan de orde. Zij vormen een hulpmiddel voor de watertoets en milieutoets bij de planvorming. Een uitgebreide toelichting op het DRS en de afwegingskaarten treft u aan in de bijlage.

5.1. Uitgangspunten DRS

In het Duurzaam Ruimtelijk Structuurbeeld worden de ruimtelijke kwaliteiten en karakteristieken van een gebied in een structuur vastgelegd aan de hand van de lagenbenadering. De lagenbenadering behandelt drie lagen: het natuurlijke systeem (de eerste of onderste laag), de infrastructuur (de tweede laag) en de occupatie (de derde of bovenste laag). Met occupatie wordt het ruimtegebruik bedoeld zoals de woonwijken, bedrijventerreinen, landbouw, natuurbouw, recreatieterreinen.

Traditioneel ging de ruimtelijke planning vooral over de occupatie van een plangebied. In het huidige overheidsbeleid voor ruimtelijke plannen, wordt meer aandacht gegeven aan de eerste en tweede laag. Met de lagenbenadering wordt de occupatie meer dan voorheen afgestemd op de onderste twee lagen en brengt hiermee evenwicht in de praktijk van de ruimtelijke ontwikkeling. Het betreft meer aandacht aan het natuurlijke systeem (bodem, water, natuur, landschap en cultuurhistorie) en de infrastructuur (netwerk en knooppunten). Deze twee onderste lagen zullen meer sturend zijn in het ruimtelijke ontwerp. De onderste laag vertegenwoordigt een hoge waarde waarvoor bescherming nodig is. Het grote belang van de onderste laag hangt samen met de lange reproductietijd en de daarmee samenhangende onvervangbaarheid. De infrastructuurlaag laat zien, waar de grootste potenties liggen om locaties te ontwikkelen, met het oog op mobiliteit. Met andere woorden: de bestaande infrastructuur gebruiken om nieuwe locaties te ontsluiten. De derde laag occupatie wordt toegepast voor de concentratie van verstedelijking.

Als basis voor het DRS is gebruik gemaakt van een 1:50.000 ondergrond voor de regio. Deze kaartschaal en de technische tekenwijze bevatten veel detail, maar zijn in het planproces niet gebruikt of te gebruiken op kavelgrensniveau. Als analysekaarten leveren zij een grote hoeveelheid informatie. Voor de planvorming echter is een globaler kaartbeeld noodzakelijk. Deze wordt afgeleid van de analysekaarten. In de kaarten is verder steeds de occupatielaag als ondergrond gebruikt (stedelijke occupatie). De kaarten zijn in dit rapport verschaald naar een hanteerbaar formaat.

Het DRS is als het ware een foto van de huidige waardevolle elementen in de regio. Het geeft aan waar, gezien de kwaliteiten en kansen in het gebied, ontwikkelingsmogelijkheden liggen voor onder andere wonen en werken in alle regio's en voor groene opgaven in de stedelijke regio. Het laat echter wel ruimte voor meerdere toekomstmogelijkheden. Het is geen eindontwerp met een bepaalde planhorizon. Het is de basis voor verdere planvorming en ontwerp.

5.1.1. Het landschappelijk raamwerk (laag 1 natuurlijk systeem)

Ruimtelijke principes laag 1

Laag 1, natuurlijk systeem bestaat uit een landschappelijk raamwerk, waarin ruimte wordt geboden aan de belangrijke kenmerken van bodem, water, landschap en natuur. De landschappelijke ruimtelijke principes zijn gebaseerd op de bestaande herkenbare kwaliteiten van het landschap in Zuidoost-Brabant.

Versterken van de contrasten en identiteiten van het Brabantse landschap

Versterken van contrasten en behoud van identiteit is een belangrijke leidraad. Het Brabantse landschap is de laatste decennia sterk genivelleerd. Alle kernen groeiden ongeveer op dezelfde manier en overal op het platteland verschenen dezelfde varkensschuren, bungalows en boerderijen. Oorspronkelijke verschillen in dichtheid van het wegennet en de ecologische en cultuurhistorische waarde van het gebied zijn afgenomen. Door de oorspronkelijke verschillen meer te koesteren en als ontwerpuitgangspunt te nemen, kunnen nieuwe ontwikkelingen bijdragen aan de identiteit van het Brabantse landschap. Dit betekent, dat de contrasten tussen hoog en laag, open en besloten en tussen nat en droog vanuit de onderste laag in hoofdlijnen bepalend zijn voor nieuwe ontwikkelingen zoals verstedelijking.

Globaal doorsnijden de beken het zandgebied van zuid naar noord en geven reliëf en geleding aan de zandgronden. Het zandgebied is meer besloten, dan het zeeleigebied bij de Maas. Echter, visueel open gebieden komen vooral in de jongere zandontginningen voor, vaak op de hogere en drogere zandgebieden in de regio. In de meer recente periode is de ruimtelijke structuur sterk beïnvloed door de infrastructuur en occupatie.

In de Peel markeert de peelrandbreuk de grens tussen hoger gelegen peelhorst en lager gelegen slenk. De oostelijke peelontginningen vormen een specifiek landschappelijk gebied met overgang naar de Maasvlakte. Bij de oudere veenontginningen ligt een hoefijzer van kernen. Vanuit deze kernen is de Peel ontgonnen. Deze kernen liggen op korte afstand van elkaar, afgewisseld door de beslotenheid van boscomplexen. In de Kempen zijn de doorsnijdingen van beken in het zandgebied en de haaks hierop ontwikkelde lijn van kernen karakteristiek te noemen. Ook in het zuiden van de regio zijn de kernen vaak langs beken en bij ontginningsgronden ontstaan. Zij vormen een karakteristiek in samenhang met grote bosgebieden op hogere gronden en schakering met landbouw.

Versterken en behouden essentiële open ruimten tussen kernen

Een belangrijk kenmerk van deze regio is het groene karakter en de verspreide ligging van de kernen in het buitengebied. De kernen worden van elkaar gescheiden door groene ruimten. In de meeste structuurvisies worden essentiële open ruimten genoemd. Dit is een belangrijke kwaliteit van het plangebied en uitgangspunt voor verdere ontwikkeling.

Versterken verschil stedelijke regio versus landelijke regio's en ontwikkeling complete stedelijke regio

In de stedelijke regio is de stedelijke occupatie goed zichtbaar. Eindhoven en Helmond zijn dynamische steden van formaat, mede gegroeid door de bereikbaarheid via de nationale hoofdinfrastructuur. Verstedelijking langs verbindingswegen en knooppunt- of corridorachtige ontwikkelingen en Vinex-locaties zijn voorbeelden. De hoofdinfrastructuur is een structurerend principe, dat aanvullend op de ondergrond een eigen dynamiek genereert. De stedelijke regio met infrastructuur en regionaal groen vormt een contrast met de omliggende landelijke regio. Behoud en versterking van dit contrast is van belang. De noord-zuid landschapsstructuren zijn structuurdragers in de regio.

Het is van belang om de groene inbreiding in de stedelijke regio een plek te geven in een duurzame groene noord-zuid landschapsstructuur. De landschapontwikkeling voor een complete stedelijke regio dient gericht te zijn op het versterken van ecologische en landschapswaarden, in combinatie met beekherstel, ruimte voor waterberging en opvang van grote recreatieve druk. Kansen voor ontwikkeling zijn te koppelen aan de landschapsecologische zones en de uitwerking daarvan, inclusief voorstellen vanuit de agrarische sector.

Bouwstenen van de streekplankaart

In het Streekplan zijn al een aantal belangrijke waarderungen gemaakt met een betekenis voor verstedelijking in het gebied in relatie tot natuur, water en cultuurhistorie. Het Streekplanbeleid is daarom een belangrijke bouwsteen voor het DRS. Voor laag 1, natuurlijk systeem betreft het de volgende onderwerpen:

- Groene hoofdstructuur

De groene hoofdstructuur uit het Streekplan is van groot belang voor het bepalen van mogelijke uitbreidingslocaties voor het wonen en het werken. Aan de groene hoofdstructuur is een beschermingsregiem gekoppeld. Hieruit vloeit voort, dat de ruimte voor uitbreiding van de dorpen en steden alleen gevonden kan worden in de AHS-landbouw.

- Water

Het water is een belangrijk onderdeel in de lagenbenadering. De waterschappen zijn daarom bij de opstelling van het RSP betrokken. Het waterbeleid met de ruimtelijk relevante aspecten is opgenomen in het Streekplan. Ongewenste waterhuishoudkundige effecten op het gebied van veiligheid, wateroverlast, waterkwaliteit en verdroging moeten zoveel mogelijk worden voorkomen en zo nodig worden gemitigeerd en gecompenseerd. In de beleidskaart is kwel onderscheidend van intermediair en infiltratiegebied. Het intermediair en infiltratiegebied zouden in principe geschikt zijn en het gebied met kwel of het zoekgebied regionale waterberging ongeschikt voor een stedelijk uitbreidingsprogramma. Het betreft vooral de beekdalen met herstel van het natuurlijke beekdalsysteem en andere laaggelegen gebieden. In deze gebieden geldt het "nee, tenzij-principe" voor verstedelijking. In het Streekplan zijn daarnaast globaal de potentiële natte gebieden aangegeven. Hier is verstedelijking alleen mogelijk als het elders niet kan en er duidelijke ruimtelijke voordelen aan vast zitten.

- Cultuurhistorie en aardkundige waarden

Het Streekplan houdt rekening met historisch landschappelijke vlakken met hoge en zeer hoge waarden. Ook de archeologische monumenten moeten worden beschermd, evenals de aardkundig waardevolle gebieden. Het merendeel van deze gebieden ligt in de GHS of de AHS landschap.

Het landschappelijk raamwerk in beeld

De bovenstaande ruimtelijke principes laag 1 en bouwstenen van de Streekplankaart én de gemeentelijke Structuurvisies Plus hebben geleid tot het aanwijzen van gebieden in het landschappelijk raamwerk (laag 1, natuurlijk systeem).

De geïnventariseerde waarden van groene hoofdstructuur, kwelgebieden en cultuurhistorische en aardkundige gebieden zijn opgenomen.⁵ Aanvullend zijn natte gebieden, volgens de waterkaarten van de waterschappen geïnterpreteerd en zoveel mogelijk toegepast bij de begrenzing van het landschappelijk raamwerk. Anticiperend op de nieuwe Cultuurhistorische Waardenkaart(CHW) zijn gebieden met een hoge cultuurhistorische waarde en bolle akkers opgenomen. Daarnaast zijn de visueel open gebieden met overeenkomstige schaaluitsteren opgenomen.

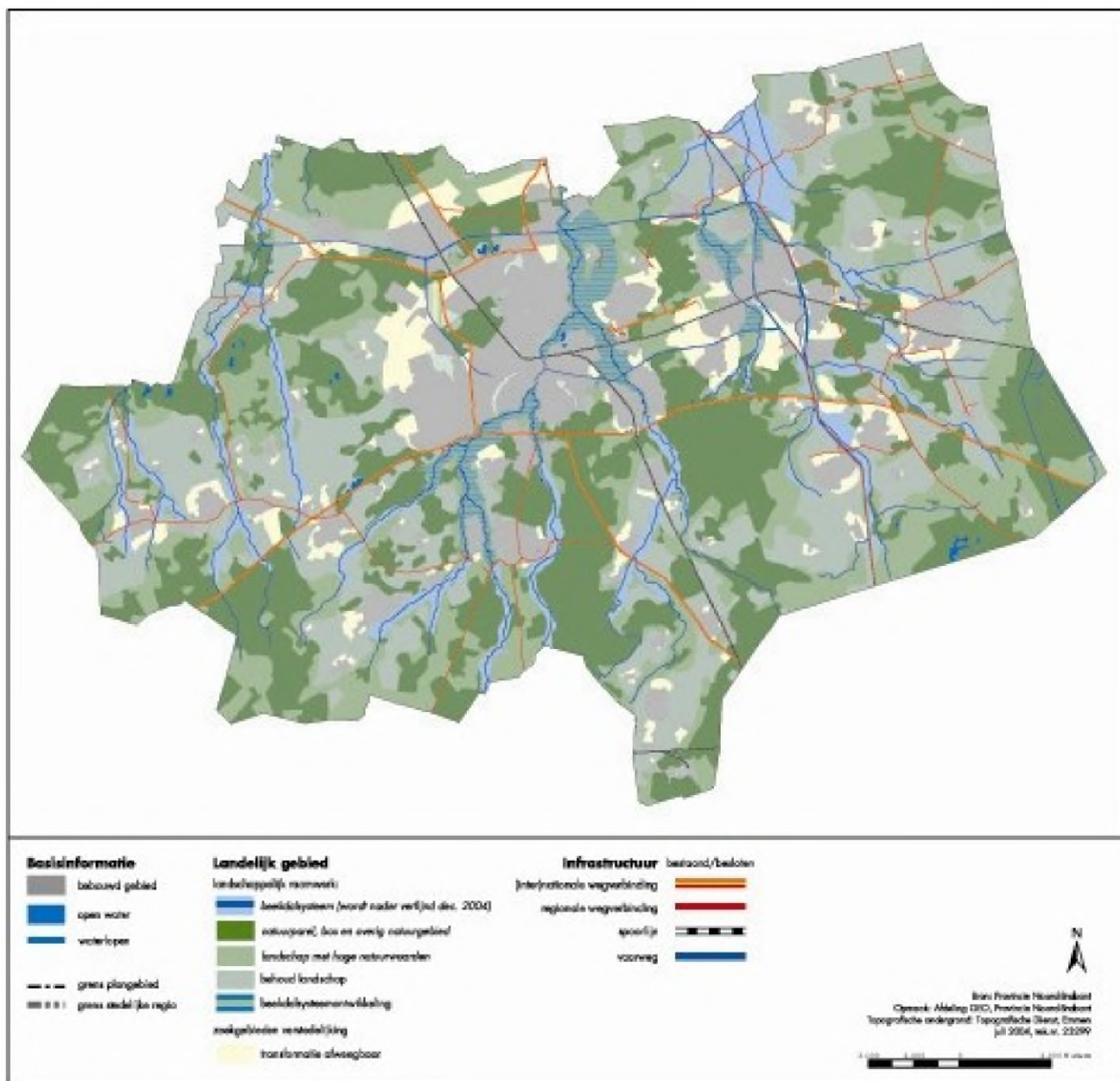
Ruimte is opgenomen voor de landschapsecologische zones in het gebied tussen Eindhoven en Helmond. Deze ruimte is bedoeld voor de groene hoofdstructuur in de stedelijke regio en voor de ecologische en landschappelijke verbinding tussen de aangrenzende landelijke regio's. De gebieden bestaan uit een combinatie van grondgebonden land- en bosbouw, natuur en recreatie. De ecologische verbindingzones, welke indicatief zijn aangegeven op de streekplankaart, zijn gezien hun schaal, niet apart weergegeven in het uitwerkingsplan. Uitwerking hiervan moet plaatsvinden op bestemmingsplanniveau.

De Basisstructuurkaart⁶ is toegepast met een selectie van droge en natte waardevolle landschapstypen, met bos, heide, en coulisselandschap, beekdalsystemen, broekbossen, oude en jonge broekontginningen. Deze landelijke landschappen kennen een lange ontwikkelingstijd, hoge vervangingswaarde en hebben kwaliteit door hun type en soms zeldzaamheid. Het kaartbeeld geeft een (cumulatie van) waarden aan en een samenhangende structuur van landschappelijke en stedelijke kwaliteiten en contrasten.

De vele gemeentelijke Structuurvisies Plus in de landelijke regio's zijn gerespecteerd en toegepast voor de opbouw van het landschappelijk raamwerk.

⁵ Zie ook bijlage 1.

⁶ Zie ook bijlage 1 en het document 'De Structuurkaart van Noord-Brabant' (februari 2003)



Figuur 17: Landschappelijk raamwerk (laag 1)

Deze kaart geeft het landschappelijk raamwerk aan op basis van de ruimtelijke principes, bouwstenen provinciaal beleid en gemeentelijke Structuurvisies Plus, waarbinnen een groene programmering (in de landelijke regio volgens reconstructie) gewenst is en waarbinnen in principe geen verstedelijking gewenst is.

Landschappelijk raamwerk stedelijke regio

Het landschappelijk raamwerk van de stedelijke regio wordt gevormd door de beekdalen met daar tussen liggende verbindende landschappen. Er worden in de stedelijke regio drie landschapsecologische zones gezien: één voor de Dommel, één voor Gulbergen en de bosgebieden ten noorden en ten zuiden daarvan en één voor de Goorloop. Deze drie landschapsecologische zones vormen in het noordelijk deel van de stedelijke regio een samenhangend regionaal landschap met natuurwaarden.

Tussen de kern Gerwen en Nuenen is een groene geleding opgenomen die gekoppeld is aan de ecologische verbindingzone en de wens deze twee kernen gescheiden te houden. Eenzelfde aanduiding is opgenomen in de stedelijke regio voor tussen Aarle Rixtel en Helmond, langs de Goorloop in Helmond, langs het kanaal tussen Eeneind en Geldrop, de Dommel in het centrumgebied van Eindhoven en tussen Geldrop en Eindhoven ter hoogte van het DAF-terrein.

Nuenen west ligt slechts gedeeltelijk in het landschappelijk raamwerk. De lokale waarden zijn cultuurhistorisch van belang (zowel archeologisch als landschapshistorisch) en in stapeling vertegenwoordigen zij binnen de

stedelijke regio een vrij hoge waarde. De lintbebouwing met het gebied richting de beek vertegenwoordigt de kern van deze waarden. Vooralsnog wordt een strook langs de rand van Nuenen wel in beeld gehouden voor verstedelijking. Verstedelijking is hier echter alleen mogelijk indien een goede strategische gebiedsafweging plaatsvindt.

Na weging is Sonniuswijk niet opgenomen in het raamwerk. De relatieve waarde van dit open gebied weegt regionaal niet op tegen de open gebieden ten oosten van Deurne en ten zuiden van Asten en Someren en bovenregionaal zeker niet tegen de open gebieden van zeeklei en rivierlandschappen. Hiervoor kan eveneens verwezen worden naar de informatie uit de vijfde nota waar het gebied als besloten is gekenschetst.

Bosplan Vaarle is in zijn geheel opgenomen in het landschappelijk raamwerk. Realisatie ligt voor de hand en is gecombineerd met de groene inspanningen van Brandevoort 2.

Landschappelijk raamwerk de Peel

Het landschap van de Peel wordt met name bepaald door de Peelrandbreuk. Ten oosten van deze breuk zijn de beeklopen over het algemeen oost-west gericht en vanwege rationeel landbouwkundig gebruik verworpen tot sloten. Het raamwerk is daar opgehangen aan de grootschalige natuur en bosgebieden, openheid en rationeel verkavelt en agrarisch gebruikt gebied. Ten westen van de breuk de beekdalen overwegend in noord zuid richting lopen en wel een duidelijke afwisseling van beekdalen en hoger gelegen zandgronden kennen. Het raamwerk is hier aan de beekdalen en de daartussen liggende hogere gronden met bosgebieden toegekend. Ook veel van dit westelijk deel is in agrarisch gebruik waarbij een sterke ontwikkeling van de paardenhouderij is te zien. De dorpen liggen overwegend op de peelrandbreuk die lokaal waardevolle wijstverschijnselen heeft. Door de dorpen en de ligging van de beken is hier ook ruimte voor waterberging noodzakelijk. In de afweging van ruimte voor verstedelijking is aan de hand van concretere informatie van de waterschappen een keuze gedaan ten aanzien van Diesdonk en het gebied ten zuiden van de A67 voor een bedrijventerrein bij Asten. Het raamwerk is overal als landschappelijk beheer aangegeven. Hier heeft de reconstructie voorrang.

Landschappelijk raamwerk Heeze Leende Cranendonck

Het beekdal van de Strijper en Buulder AA overlopend in de Groote AA is ruimtelijk van grote betekenis voor de opbouw. De kernen liggen vlak langs de beken ingeklemd tussen de beekdalen en de bos- en heidegebieden. Tussen de kernen zijn nog open gebieden die de afzonderlijke kernen scheiden en vaak met bolle akkers van cultuurhistorische betekenis zijn ingevuld. Het landschap is kleinschalig en met zeer diverse functies. Behoud van de afwisseling van dorpen in een lint tussen beek en bos- en heidegebieden is in het raamwerk uitgewerkt. Daarbij is voor de kernen direct aanpalend aan de beekdalen een harde grens van de bebouwing voorgesteld. Maatwerk is geleverd bij het zoeken naar transformatieruimte.

Ook is in het raamwerk aandacht gegeven aan de habitat- en vogelrichtlijn gebieden en grondwaterbeschermingsgebieden. Dit heeft met name betrekking op Cranendonck. Deze waarden zijn in het raamwerk opgenomen. De verspreid liggende GHS en EHS waarden maken een ontwikkeling voor woningbouw en bedrijvigheid ternauwernood mogelijk. Duidelijk is dat de gemeente Cranendonck al met Weert en randgemeenten een economische samenwerkingsovereenkomst heeft om af te stemmen. Daarnaast beschikt Cranendonck ook over een regionaal vliegveld (Budel) wat gekoppeld aan het kwalitatief hoogwaardige Airpark 1 en 2 ook nieuwe niet gemeentegebonden bedrijvigheid aantrekt. Uitbreiding van het vliegveld wordt op grond van het raamwerk niet voorzien, wel behoud van de status quo. Daarnaast is uitgaande van besluitvorming over Airpark 2 gekozen om deze al buiten het raamwerk te brengen.

Landschappelijk raamwerk de Kempen

In het zuidelijkste puntje van de regio de Kempen ligt het hoogste punt van Brabant. Hiervandaan lopen radiaalsgewijs beken in noordelijke tot oostelijke richting. Dwars op deze beeklopen staan een drietal wegstructuren waarlangs dorpen liggen. De beekdalen scheiden de dorpen. Dit is met name fysiek aanwezig in het zuidelijke deel van de Kempen in de strook Reusel, Bladel, Hapert, Duizel, Eersel, Bergeijk, Westerhoven, Dommelen en Valkenswaard. Behoud van de beekdalen en ontwikkeling van dit landschappelijke gegeven is het uitgangspunt. De ontwikkeling van de kernen is dan ook vooral gezocht in parallel aan de beken lopende richtingen.

Een tweede lijn bestaat uit kleinere kernen van Hooge Mierde, Lage Mierde, Hulsel, Nettersel, Casteren, Hoogeloon en Vessem. De derde lijn loopt van Diessen, Middelbeers, Oostelbeers en Oirschot, Wintelre, Knegsel, Steensel, Walik en Riethovenen liggen meer verspreid. Tussen de grote kernen en de stedelijke regio.

Het hoogste punt van Brabant (de Pielis, Cartierheide) bestaat voornamelijk uit bos en natuurgebieden. Dat zelfde geldt voor een dekzandrug die west-oostelijk loopt van Landgoed de Utrecht tot aan de Oirschotse Heide. Deze haaks op elkaar staande structuren zorgen voor het kleinschalige en aantrekkelijk landschap, waarbinnen het ook nog eens goed boeren is voor de agrariërs.

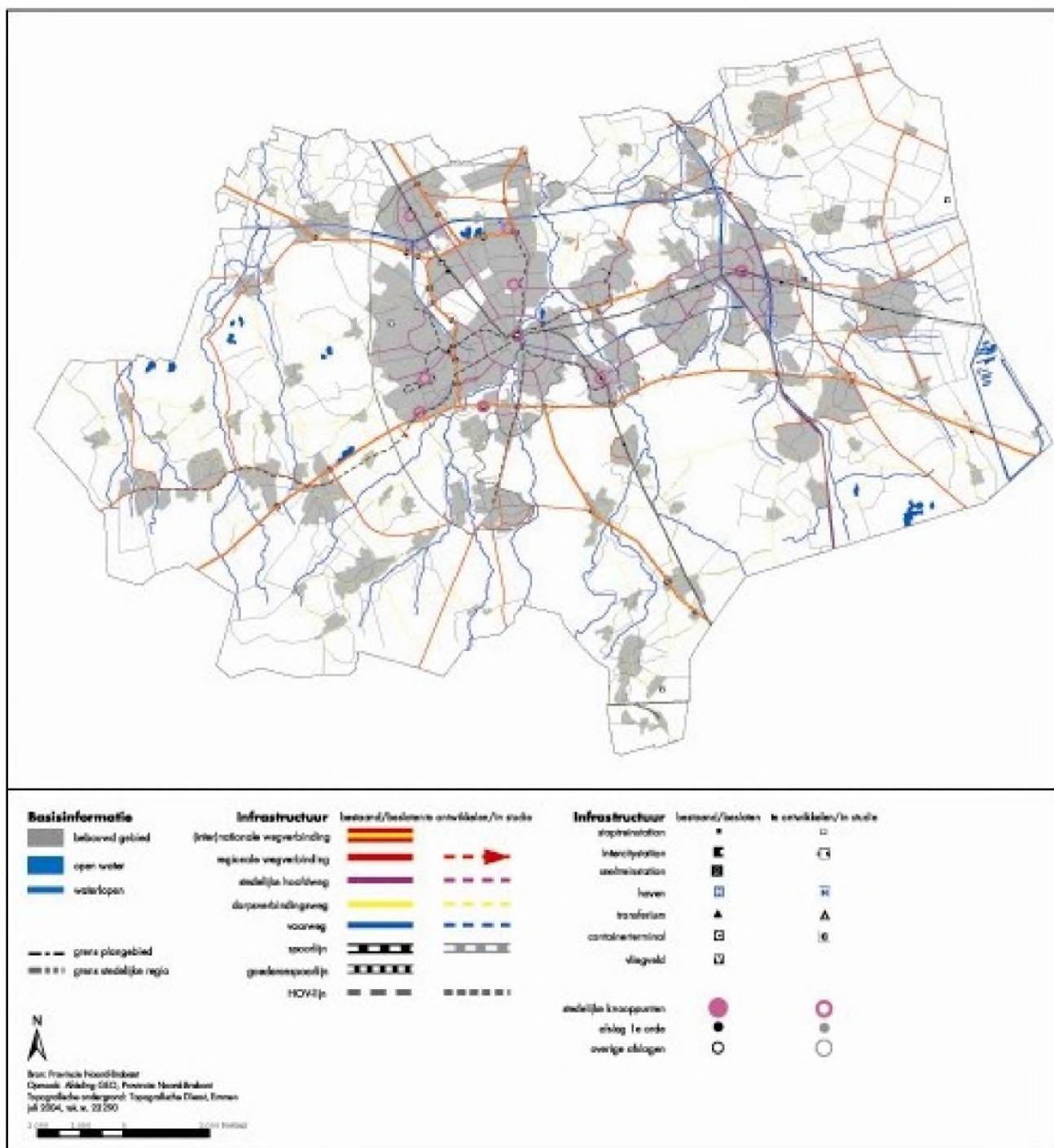
5.1.2. Het Infrastructureel netwerk (laag 2)

De tweede laag infrastructuur biedt de kansen voor ontwikkelingsplanologie, voor economische en sociaal-culturele verstedelijking. Overigens ook langs ecologische wegen (de nationale EHS). In de centrale doelstelling van het Regionaal Structuurplan staat dat de gebruiksmogelijkheden van infrastructuur moeten worden geïntensiveerd. Om in de groeiende mobiliteitsbehoefte te voorzien en tegelijkertijd Brabant bereikbaar en leefbaar te houden moet infrastructuur meer sturend zijn in de ruimtelijke ontwikkeling. Hiertoe wordt gekeken naar de kansen die bestaande infrastructuur biedt voor ontwikkelingen met betrekking tot wonen en werken. De afstand van te ontwikkelen gebieden tot op- en afritten cq. aansluiting op internationale en regionale infrastructuur is hierbij bepalend evenals de huidige bezettingsgraad van de wegen. Die bezettingsgraad bepaalt immers de uitbreidingsruimte.

Allereerst is een basiskaart opgesteld, waarop bestaande nationale, provinciale en regionale infrastructuur (weg, spoor en water) is aangegeven, inclusief harde plannen die uitgevoerd gaan worden. Er is gestreefd naar een samenhangend beeld van rail infra, HOV- en busnetwerk en wegenstructuur.

Vervolgens is de kansruimte bepaald, welke wordt gevonden door de op- en afritten en de bezettingsgraad van wegen. De bezettingsgraad van weggedelen is de basis voor een nadere interpretatie van de uitgangssituatie. Immers daar waar ruimte op het wegdeel bestaat voor meer verkeersbewegingen is in principe functioneel ook ruimte te bieden. Getracht is, op grond van beleidstendensen en voorbeelden uit andere provincies, in een tabel criteria voor beoordeling van infrastructurele ruimte voor het stedelijke programma te vatten (zie bijlage). Deze cijfermatige exercitie is deels arbitrair, maar geeft wel een goed beeld van de systematiek en zal bij overeenstemming binnen de regio tot een gedragen en werkbare kaart leiden. De gekozen bandbreedtes zijn niet absoluut bedoeld maar een indicatie.

Er wordt onderscheid gemaakt naar gebieden waar per definitie goede verstedelijkingsmogelijkheden zijn, gebieden die in potentie goede mogelijkheden vanuit verkeer hebben en overige gebieden waar in principe nee, tenzij geldt.



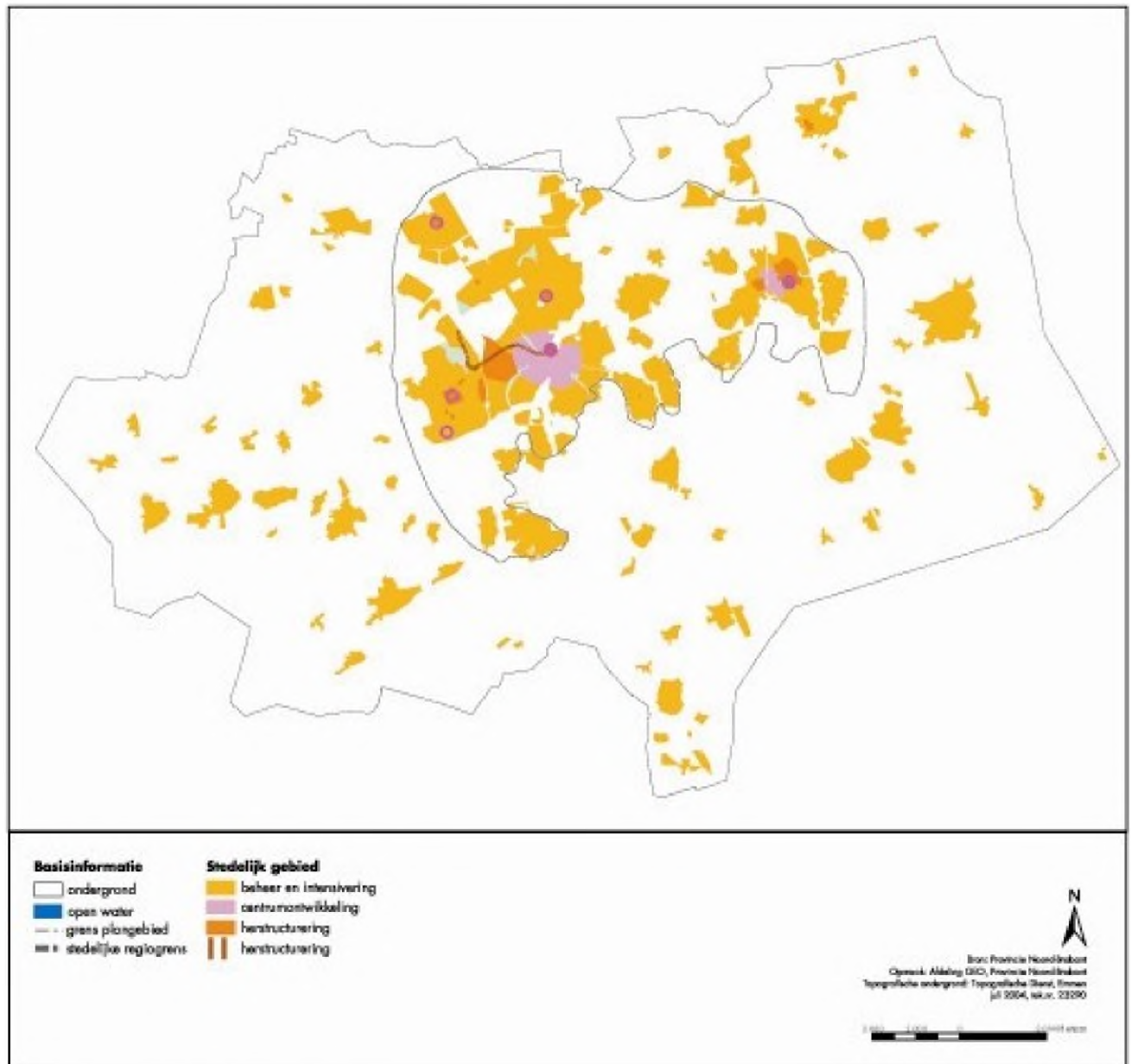
Figuur 18: Infrastructureel netwerk (laag 2)

Op deze kaart staat de bestaande infrastructuur (inclusief harde plannen) en de beschikbare verkeersruimte voor verstedelijking in de regio Eindhoven. De resultaten uit lopend onderzoek (BOSE en rijksweg 69) staan niet op de kaart.

5.1.3. Het stedelijke landschap (laag 3)

Voor occupatie in de derde laag is de verstedelijkte ruimte op regionaal abstractieniveau onderzocht. Uitgangspunt voor de kaart is de kwaliteit van de verstedelijkte ruimte in aanvulling op kwaliteit van het landelijke gebied (eerste laag van de beleidskaarten en landschapskaart).

Op basis van beschikbare kennis en reacties van gemeenten wordt een beeld gegeven met bestaand stedelijke functies met de kansen voor stedelijke inbreiding. Naast wonen en werken zijn centrumgebieden en stedelijk gelieerde functies opgenomen. Hieronder vallen bijvoorbeeld vliegvelden, recreatieterreinen, militaire oefenterreinen, terreinen voor waterwinning en rioolwaterzuivering, zandwinning, instituten, stortplaatsen, sportterreinen en recreatieterreinen. Kleine locaties staan niet op de kaart. Ook vigerende, maar nog niet gerealiseerde plannen zijn opgenomen, evenals plannen met een positief advies van de provinciale planologische commissie (peildatum september 2003).

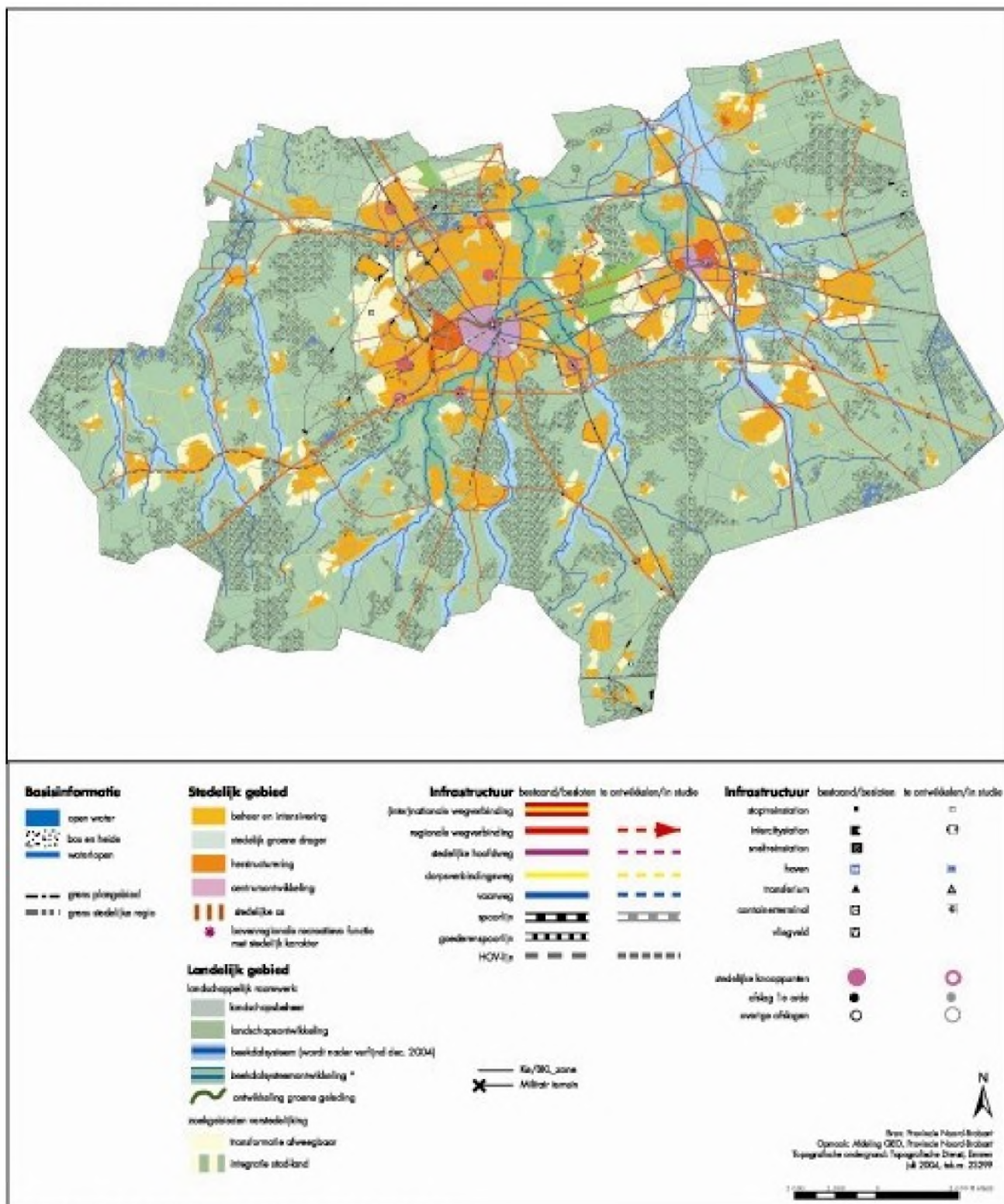


Figuur 19: Stedelijk landschap (laag 3)

De kaart, stedelijk landschap (laag 3) biedt een overzicht van de (gewenste) hoge concentratie van verstedelijking in de stedelijke regio en de verspreide concentratie in de drie landelijke regio's. Voor toepassing van het principe van inbreiding en concentratie van verstedelijking in de verdere ontwerpfase en het regionale verstedelijkingsprogramma.

5.2. Duurzaam Ruimtelijk Structuurbeeld

Door de drie deelkaarten, landschappelijk raamwerk, infrastructureel netwerk en stedelijk landschap op elkaar te leggen, wordt inzichtelijk waar de kansruimten liggen voor de verstedelijking in de regio en waar een groen programma duurzaam ontwikkeld kan worden. De kansruimte is niet absoluut. Het DRS vormt een bouwsteen voor het op te stellen ruimtelijke ontwerp.



Figuur 20: Duurzaam Ruimtelijk Structuurbeeld (DRS)

Het DRS met de structuurkaart van landschappelijke mal, infrastructuurkansen, verstedelijkt landschap biedt een duurzaam beeld met ruimte voor ontwikkeling. Binnen dit beeld zijn strategieën aan te wijzen voor een logische groeiwijze van het gebied met ontwerpopgaven voor de opvang van het programma. Het duurzaam ruimtelijk structuurbeeld (DRS) vormt het kader voor ruimtelijke ontwikkelingen in het plangebied. Voor het stedelijk gebied betreft het strategieën voor beheer, intensivering, herstructurering en centrumontwikkeling en stedelijke groene dragers. Voor het landelijke gebied betreft het beekdalsysteem, landschapsbeheer. In de landelijke regio speelt in het kader van dit plan geen ontwikkelingsstrategie van het landschappelijk raamwerk, aangezien dit een opgave is via het spoor van de reconstructieplannen.

Een uitgebreide beschrijving van het DRS treft u aan in de bijlage.

5.3. Afwegingskaarten water en milieu

Afwegingskaarten water

Na het Integraal Hydrologisch Streefbeeld zijn recent zijn afwegingskaarten beschikbaar gesteld door de waterschappen de Aa en de Dommel met indicaties voor de geschiktheid van gebieden voor stedelijke uitbreiding vanuit de optiek van water. Deze kaarten vormen geen onderdeel van het DRS, maar worden toegepast in het regionale ontwerp als onderdeel van de watertoets. Deze kaarten zijn ook bruikbaar bij de gemeentelijke watertoets bij de planvorming van verstedelijkingslocaties. Het betreft de doorwerking van waterhuishoudkundige aspecten, mitigatie en compensatie en afspraken over fasering en uitvoering.

De afwegingskaart water stimuleert het bouwen op droge hoge zandgronden en pas in laatste instantie het bouwen op de nattere gronden. In feite komt het er op neer, dat bestaande lage gebieden voor het waterbergingsfunctie behouden moeten blijven. Indien daarvan onverhoopt wordt afgeweken volgt een compensatieplicht.

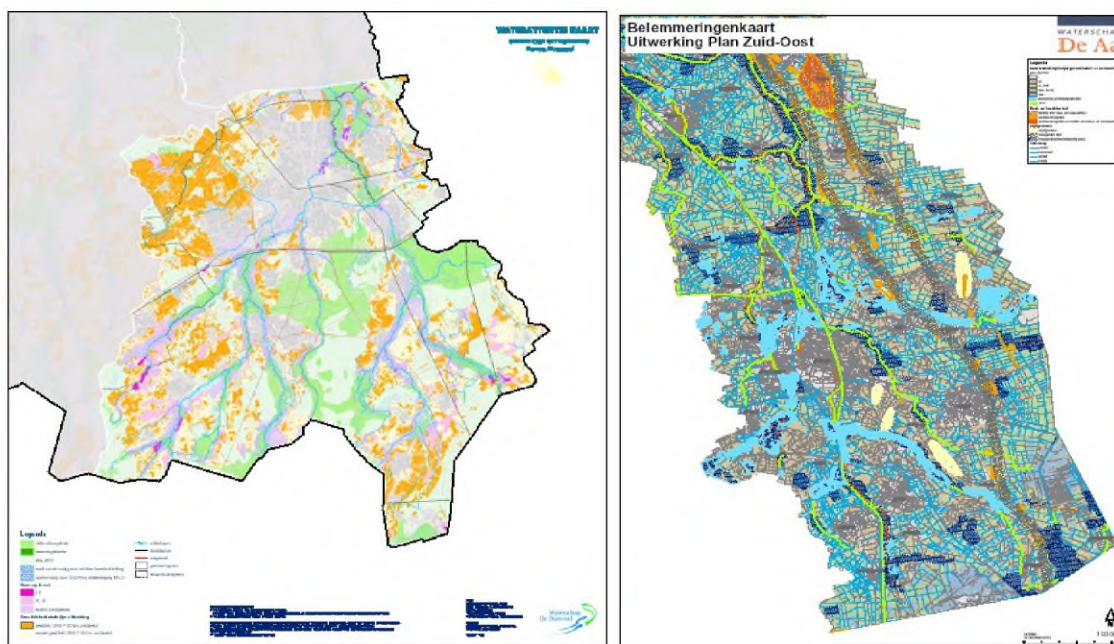
Voor die beken en kreken, aangeduid met ruimte voor waterberging, beek en kreekherstel, natuur en landschapswaarden, is minimaal de kenmerkende hogere en lagere delen van het beekdalsysteem te reserveren. Nieuwe stedelijke locaties in het zoekgebied voor regionale waterberging is pas mogelijk, indien de geschiktheid voor waterberging niet verloren gaat ofwel compensatie wordt ontwikkeld voor de waterbergingsfunctie. Hiermee is in de fasering en locatiekeuze rekening te houden.

Voor bedrijvigheid met grootschalige productie of grootschalige opslag van (potentieel) vervuilende stoffen, die zich via het grond- en oppervlaktewater kunnen verspreiden en waarvan de risico's niet of onvoldoende kunnen worden ingedamd, wordt bescherming van bufferzones voor grondwaterkwaliteit uitgevoerd. Deze bedrijvigheid wordt geweerd uit infiltratiegebieden, die belangrijk zijn voor de voeding van grondwatervoorraden en uit boven- en middenstroomse gebieden van beken en stroomgebieden van natuurbeken.

Potentieel natte gebieden zijn gebieden, die van nature niet of minder geschikt zijn voor bebouwing, vanwege hoge grondwaterstanden en de risico's op schade als gevolg van wateroverlast. In deze gebieden dient bij verstedelijking (inrichting, bebouwing en beheer) adequaat rekening gehouden te worden met de opgaven vanuit het waterbeheer. Er is vanuit gegaan dat bij een gemiddelde hoogste grondwaterstand (GHG), ondieper dan 80 cm onder maaiveld, extra inspanningen nodig zijn ten aanzien van ontwatering zoals ophoging en drainage. Het gebruik van ophoogzand moet binnen aanvaardbare grenzen blijven. In het kader van hydrologisch neutraal bouwen mag de GHG bij nieuwbouwterreinen niet verlaagd worden.

Bij de locatieafweging en de voor het stedelijke programma noodzakelijke omvang geldt, dat de hydrologische situatie minimaal gelijk moet blijven aan de oorspronkelijke situatie. Hierbij mag de oorspronkelijke landelijke afvoer niet overschreden worden en mag de natuurlijke GHG niet verlaagd worden. Onder hydrologisch neutraal wordt ook verstaan:

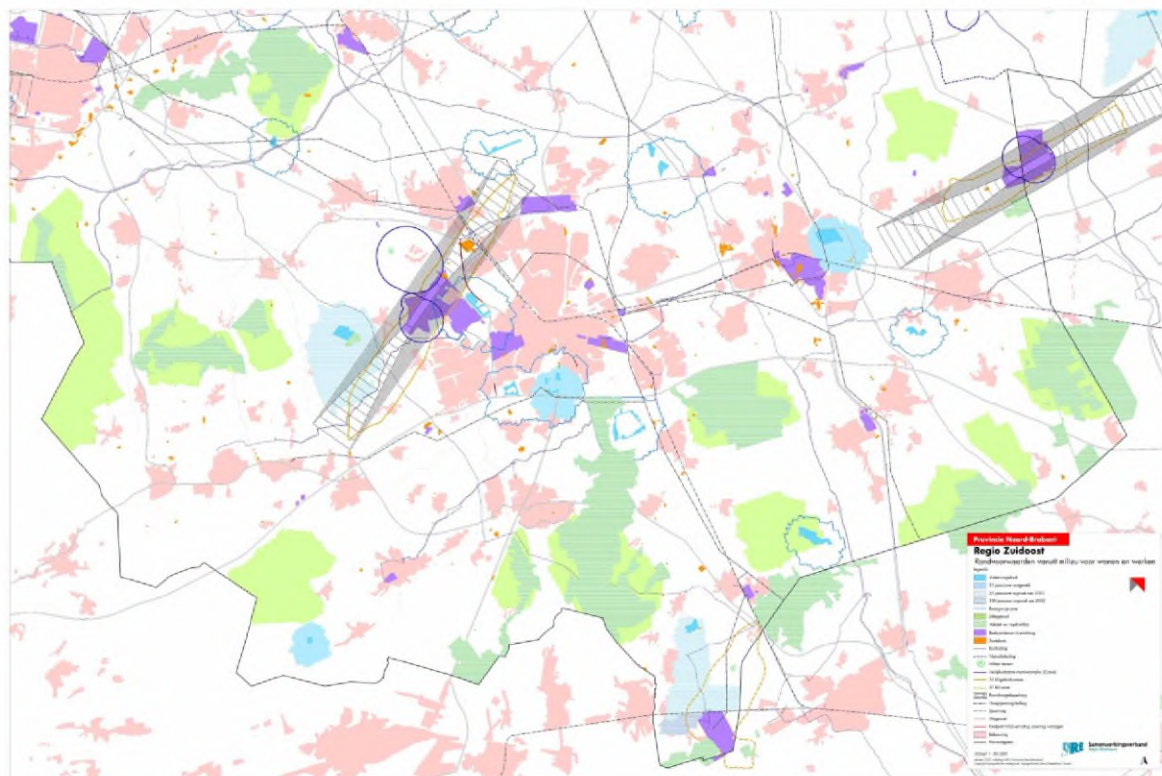
- Bij het omgaan met hemelwater in het stedelijk programma wordt de voorkeursvolgorde "hergebruik - infiltratie - buffering – afvoer" gehanteerd. Eventuele ruimteclaims hiervoor zijn voor conto van de locatieontwikkeling.
- Scheiding van vuil water en (schoon) regenwater is uitgangspunt. Ook deze ruimteclaims zijn voor conto van de locatieontwikkeling.



Figuur 21 : Afwegingskaarten water van waterschappen De Dommel en Aa en Maas

Afwegingskaart milieu

Vanuit de milieuopectiek zijn beleidsaspecten op kaart aangedragen die randvoorwaarden stellen aan nieuwe stedelijke ontwikkelingen bij het ontwerp. Deze kaart geldt eveneens als afwegingskaart bij verdere planvorming. Het betreft bijvoorbeeld waterwingebieden en beschermingszones, habitat- en vogelrichtlijngebieden, stortplaatsen en veiligheid- en geluidszones langs wegen. De afwegingskaart milieu is ook opgenomen in de bijlage.



Figuur 22 : Afwegingskaart milieu

Hoofdstuk 6. Ruimtelijk Ontwerp en plankaart

6.1. Uitgangspunten voor het ontwerp

In dit hoofdstuk wordt de kracht en ambitie van de regio Zuidoost-Brabant, zoals omschreven in hoofdstuk 3, omgezet in een ruimtelijk ontwerp en plankaart. Het ruimtelijk ontwerp wordt opgesteld voor de periode tot 2020. Daarnaast wordt echter ook over deze periode heen gekeken naar 2030. Dit is belangrijk, omdat voor deze periode verstedelijkingsafspraken zijn gemaakt met de rijksoverheid. Het is zaak om deze verstedelijkingsafspraken in ruimtelijke zin een plek te geven in het RSP.

6.2. Ambities

De regio heeft (inter-)nationale ambities. Deze zijn in hoofdstuk 2 en 3 uitvoerig beschreven. Wanneer het gaat om de ruimtelijke component van deze ambities, dan zijn die terug te brengen tot drie centrale opgaven:

Ambitie 1: positie als economisch kerngebied en Brainport behouden en uitbouwen

Zuidoost-Brabant onderscheidt zich op (inter) nationaal niveau als kerngebied van het Modern Technologisch Complex, met de stad Eindhoven en de A2 kennisas zone als zwaartepunt. Deze kwaliteit is de motor van de regionale economie en dient gekoesterd te worden, om Zuidoost-Brabant zijn (inter)nationale betekenis te laten houden en verder te laten ontwikkelen. Hier ligt de belangrijkste ambitie van de regio. Het vasthouden van deze positie vergt een aantal noodzakelijke acties:

- De hoogwaardige economische ontwikkelingen binnen het stedelijk gebied faciliteren en de ruimte bieden, door voldoende en gevarieerde vestigingsmogelijkheden te bieden en de bereikbaarheid te verbeteren;
- Een hoogwaardig stedelijk woonklimaat waarborgen (Quality of life) door stimulering van gedifferentieerde woonmilieus, voorzieningen op het gebied van detailhandel, sociale voorzieningen, cultuur en een groene woonomgeving;
- De regio bereikbaar houden over de weg, per spoor en door de lucht.
 - Realisatie van OV netwerk BrabantStad (spoor en uitbreiding HOV-netwerk) en aanhoudende aandacht voor (regionale) fietsverbindingen.
 - Aanpakken van knelpunten in het (hoofd-)wegennet, aanleg nieuwe infrastructuur (indien nodig) en aandringen op hoogfrequente spoorverbindingen met de rest van Nederland en de buurlanden.
 - Het vliegverkeer vanaf de regionale luchthaven Eindhoven Airport en de zakelijke luchthaven Kempen Airport de ruimte geven voor internationale relaties (met name op het gebied van burgerluchtvaart).

Ambitie 2: De twee 'gezichten' van de regio behouden

De regio Zuidoost-Brabant toont enerzijds een gezicht van dynamische stedelijkheid, met een (inter)nationale oriëntatie en een kennisintensieve technologisch gerichte industrie en zakelijke dienstverlening. Daarnaast heeft de regio het gezicht van kwalitatief hoogwaardige kleinschalige rustige groene woon- en werkmilieus. Het hoog-dynamische profiel van de regio kan niet zonder de kwaliteit van het meer laag-dynamische landelijk gebied. Juist dit hoog-dynamische economische profiel is, naast goede stedelijke woonvormen en voorzieningen, zeer gebaat bij groene woonmilieus, landschappelijke kwaliteiten en recreatiemogelijkheden. Anderzijds zijn de kleinere kernen weer gebaat bij de geboden werkgelegenheid en een regionaal topvoorzieningenniveau dat het economische profiel met zich mee brengt. Het **mondiale** staat naast het **lokale**. Deze twee gezichten zijn complementair. Het vasthouden van deze waarde vormt de tweede belangrijke ambitie in de regio.

- Het lokale en mondiale in de regio verbonden: een regio nastreven, die zich zowel ontwikkelt in de (lokale) kwaliteit van het dagelijkse leven, als in de internationaal georiënteerde technologisch gerichte industrie en kennisontwikkeling;
- Stad en land verbonden: het beeld van de regio als enerzijds landelijk gebied met kleinere kernen, anderzijds stedelijk gebied met groene dooraderingen en concentratieplekken van stedelijke voorzieningen verder ontwikkelen en uitbuiten.

Water en verstedelijking

Uitgangspunt is het zoveel ls mogelijk voorkomen van ongewenste waterhuishoudkundige effecten op het gebied van veiligheid, wateroverlast, waterkwantiteit en verdroging en deze effecten waar nodig te mitigeren of te compenseren. De ruimte voor regionale waterberging zoals aangegeven in het ontwerp mer reconstructieplan (afgewogen met behulp van het Integraal Hydrologisch Streefbeeld) is opgenomen in het landschappelijk raamwerk en niet in de zoekgebieden voor verstedelijking. Deze ruimte is dus expliciet in het duurzaam structuurbeeld opgenomen. De laatste berekeningen voor waterberging van het waterschap zijn niet bekend, en zouden in theorie kunnen overlappen met een nieuwe ruimteclaim voor waterberging. In die gevallen kan de opgave van water in de stad onderdeel vormen van de lokale planvorming en de bijbehorende watertoets.

Waterschappen de Aa en de Dommel hebben recentelijk afwegingskaarten beschikbaar gesteld, met indicaties voor de geschiktheid van gebieden voor stedelijke uitbreiding vanuit de optiek van water (opgenomen in de bijlage). De afstemmingskaart water is in de planvorming van het RSP annex Uitwerkingsplan betrokken. In die zin past een transformatiegebied niet in de 500-meter zones rond natte natuurparels en niet in de 250-meter zones voor waterkwaliteit in waterwingebieden. Deze kaart kan ook door gemeenten worden betrokken bij ruimtelijke inrichting voor verstedelijking en keuzes voor bijvoorbeeld waterberging in het stedenregionale groene programma.

De beleidsontwikkeling voor water is in beweging. Het beleid, dat geformuleerd is ter bescherming van de bestaande waterafhankelijke natuurwaarden, heeft aandacht. Dit beleid houdt in, dat in beginsel geen nieuwe waterhuishoudkundige ingrepen mogen plaatsvinden in de gehele GHS-natuur én in een zone van 500m rondom de natte natuurparels. Het beschermingsbeleid richt zich dus op het handhaven van de bestaande hydrologische situatie om zo de natuurgebieden voor verdere verslechtering van de waterhuishoudkundige situatie te behoeden.

Verstedelijking beïnvloedt de hydrologische situatie. Door aanleg van verhard oppervlak neemt infiltratie van regenwater naar het grondwater af en middels drainage wordt vaak een diepere ontwatering gerealiseerd. In die zin past een transformatiegebied niet in de 500 meter-zones rond de natte natuurparels. Bij de ontwikkeling van nieuwe stedelijke uitbreidingen wordt waterneutraal bouwen nagestreefd. Wanneer voldoende infiltratievoorzieningen en geen diepere ontwatering worden toegepast, kan in principe, gezien vanuit water, wel worden gebouwd in deze zones.

Milieu en verstedelijking

Vanuit de optiek van milieu zijn beleidsaspecten op kaart aangedragen die randvoorwaarden kunnen stellen aan nieuwe stedelijke ontwikkelingen. Het betreft bijvoorbeeld waterwingebieden en beschermingszones, habitat- en vogelrichtlijngebieden, stortplaatsen en veiligheid- en geluidszones langs wegen. Deze milieubelemmeringenkaart is opgenomen in de bijlage en fungeert ook als afwegingskaart bij planvorming.

Mobiliteit en verstedelijking

Voor de stedelijke regio biedt de tweede laag uit het DRS een 'patchwork' van kansen. De bestaande infrastructuur laat zien, waar de grootste potenties liggen om locaties te ontwikkelen met het oog op mobiliteit. Kortom, eerst wordt gekeken naar locaties die logisch volgen uit de infrastructuur benadering. Op deze wijze worden duurzame locaties geselecteerd met een duidelijke ruimtelijke samenhang.

Naast bestaande infrastructuur moet ook rekening worden gehouden met nieuwe hoogwaardige infrastructuur, om de positie van de regio te behouden (zie speerpunten en ruimtebehoefte). Van deze nieuwe infrastructuur is de plaatsing nu niet exact bekend, vanwege een Planstudie voor BOSE en N69, die op dit moment wordt uitgevoerd. Het is derhalve voorbarig om ruimtelijke ontwikkelingen te koppelen aan infrastructuur, waarvan nog niet vast staat of en waar deze gerealiseerd zal worden.

6.4. Het ruimtelijk ontwerp

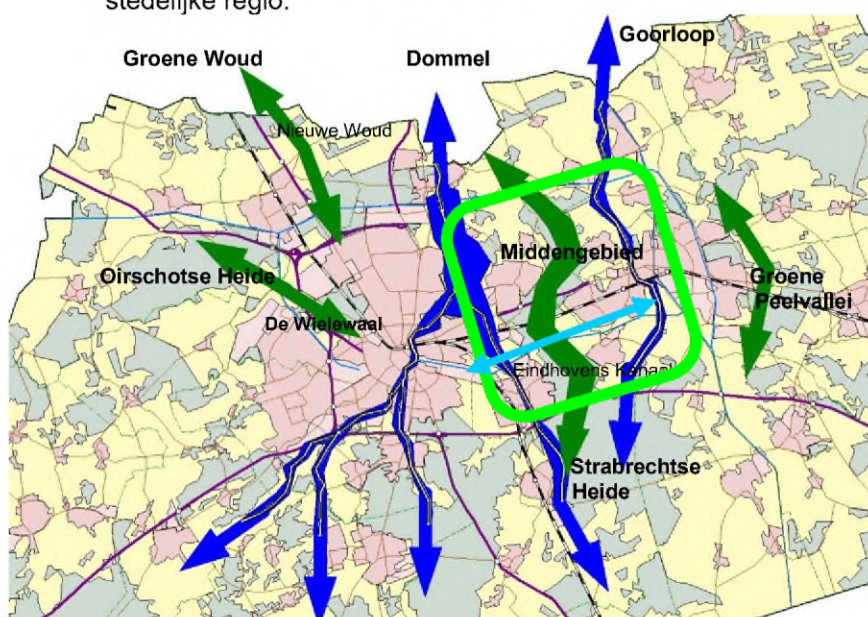
Het ruimtelijk ontwerp voor de stedelijke regio bestaat uit ruimte voor werken, wonen, verkeer, groen en voorzieningen (recreatie). Het ruimtelijk ontwerp voor de landelijk regio bestaat uitsluitend uit ruimte voor werken en wonen. De overige ruimte in de landelijke regio, wordt door het reconstructieplan ingevuld.

De basis voor het ruimtelijk ontwerp ligt in de opgave, ambitie, ruimtebehoefte en het duurzaam ruimtelijk structuurbeeld. Voor een uitgebreide beschrijving van de ruimtebehoeften wordt verwezen naar hoofdstuk 4.

In het ruimtelijk ontwerp wordt een zo duurzaam mogelijke balans gevonden tussen ruimtebehoefte, ambities en speerpunten van beleid en het DRS. Om dit te bewerkstelligen, is ook de samenhang van de stedelijke met de landelijke regio's in het ontwerp tot uitvoering gebracht.

Concrete denklijnen bij het ruimtelijk ontwerp zijn:

- Concentratie van verstedelijking in de stedelijke regio. Het benutten van bestaande stedelijke ruimtes voor intensivering, herstructurering, revitalisering en transformatie heeft de hoogste prioriteit. Minimaal 50% van de bouwopgave moet in bestaand stedelijk gebied worden gebouwd (inbreiding als planingsprincipe);
- De landelijke regio mag woningen bouwen en uitbreiden bij iedere kern binnen het criterium migratiesaldo nul na lokale ruimtelijke afweging. Eventuele overloop van stedelijke regio naar landelijke regio wordt zo veel mogelijk voorkomen. Minimaal 50% van de bouwopgave moet in bestaand stedelijk gebied worden gerealiseerd. Per subregio mogen afspraken worden gemaakt over de verdeling van inbreidings- en uitbreidingslocaties. Jaarlijks maakt de subregio de balans op en worden afspraken gemaakt over het komend jaar. Iedere vijf jaar wordt verantwoording afgelegd aan de regio en provincie i.v.m. de vijfjaarlijkse herziening van het RSP en Uitwerkingsplan.
- De stedelijke regio Eindhoven-Helmond is een zelfstandig stedelijk gebied, los van Waalbos, Breeburg, Uden-Veghel, Weert en Hasselt-Genk. Eindhoven en Helmond hebben een sterke functionele relatie onderling en met de randgemeenten en de landelijke regio. De ambitie gaat zover, dat in ruimtelijke zin meer samenhang ontstaat tussen beide steden en hun randgemeenten (het ontstaan van één stad). De verstedelijkingsruimte rond Eindhoven is echter op te lossen met haar randgemeenten (BOR afspraken). Dezelfde problematiek van Helmond is op te lossen met de Peelgemeenten;
- Bestaande OV- en weginfrastructuur (inclusief harde plannen) moet beter worden benut. De infrastructuur is bepalend voor het locatiebeleid. Overheersend is OV netwerk BrabantStad (kansrijke projecten gekoppeld aan spoor en HOV) en de A2 als kennis/technologie as (herstructurering en ontwikkeling aan het 'venster van de regio'). Daarnaast zijn de A58 en de A67 als ontsluitingsas voor met name wegtransport bepalend;
- Naast 'rode' infrastructuur, is er ook groene infrastructuur. De stedelijke regio vraagt om een heldere ruimtelijke groene hoofdstructuur als landschappelijk kader voor stedelijke ontwikkeling. Groene gebieden moeten zoveel mogelijk gekoppeld en/of ontsnipperd worden. Bestaande waarden van gebieden moeten worden versterkt. Er is ook sprake van functieverandering van groen. Bij het bepalen van de groene hoofdstructuur gaat het om het versterken van de noord-zuid gerichte landschappelijke hoofdstructuur en het kwalitatief inbreiden van groen in het buitengebied van de stedelijke regio.

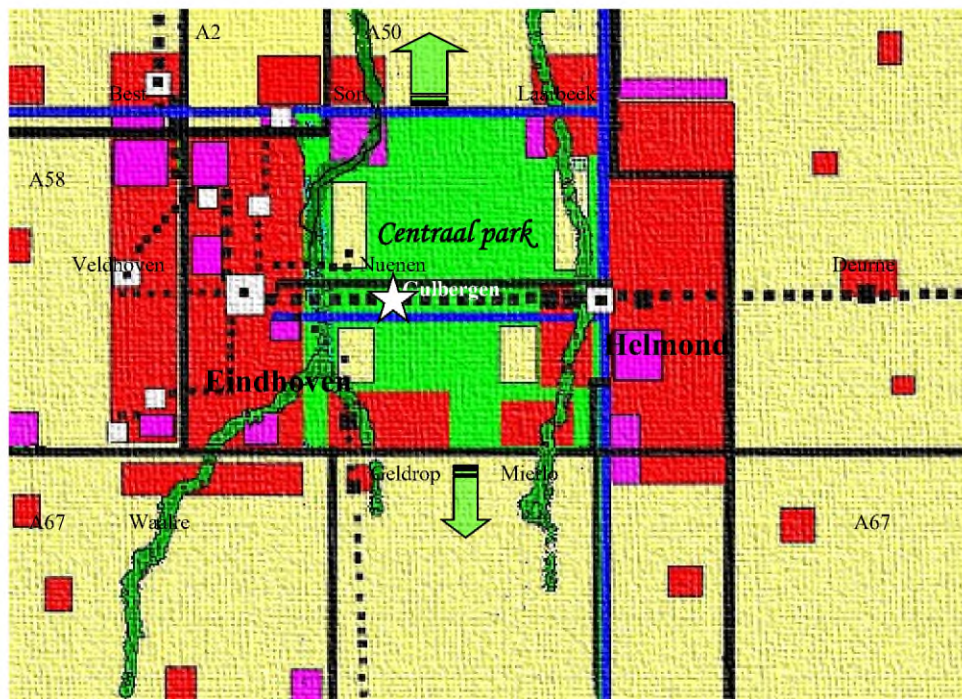


Figuur 24: Groenstructuur in de stedelijke regio

De confrontatie van deze zich ontwikkelende verbindingen en concentratie van verstedelijking is uitgewerkt in een modelbeeld met de naam 'Compacte Parkstad'. Het motto van het model is:

"compacte bundeling van verstedelijking, gekoppeld aan bestaande infrastructuur rondom een centraal gelegen groen park".

De Compacte Parkstad geeft aan, dat ontwikkelingen zijn gekoppeld aan rode en groene infrastructuur, met behoud van het groene Middengebied.



Figuur 25: "Compacte Parkstad"

Samengevat per aspect ontstaat het volgende beeld:

Profiel	Sterk stedelijk samengesmolten Eindhoven- Helmond op (inter-)nationale schaal. Functiescheiding gekoppeld aan bestaande infrastructuur in één stedelijk model. Geen overlast op landelijke regio: eerste waarde natuur, landelijk wonen en werken, landbouw en extensieve recreatie.
Motto	Geconcentreerde stedelijkheid in stedelijke regio, langs bestaande infrastructuur en knooppunten van openbaar vervoer. Groot contrast tussen stad en platteland.
Economische ontwikkeling	Sterk geconcentreerde ontwikkeling met een internationale uitstraling. Onderlinge netwerken dicht bij elkaar betrokken met meer kans op innovatie. Kenniscentra, zowel publiek als privaat, op korte afstand van elkaar met katalysatorfunctie. Voldoende stedelijk draagvlak voor intensieve inrichting en kwaliteit.
Infrastructuur	Strategische ligging in Brabant uitnuttten. Bestaande weg- en waterinfrastructuur als ontwikkelingsassen. Kennis-as A2 ontwikkelen als 'venster' op Brainport Eindhoven. Kansrijke projecten OV netwerk BrabantStad, als ontwikkelingslocaties.
Middengebied	Sterk begrensd (beschermd) centraal park met karakteristieke cultuur-historische structuur, als toeristisch recreatief uitloopgebied voor de stedeling. De functie van ecologisch transportgebied wordt behouden. Landgoed Gulbergen als toeristisch recreatieve trekpleister (intensieve dag- en verblijfsrecreatie).
Koers 'landelijk gebied'	Woningbouw voor de eigen behoefte, per kern faciliteren. Overloop hoogwaardige woonmilieus (bv. Landgoederen) verspreid opvangen in landelijk gebied. Subregionale bedrijventerreinen gekoppeld aan nationale infrastructuur.

Mogelijk sfeerbeeld Middengebied

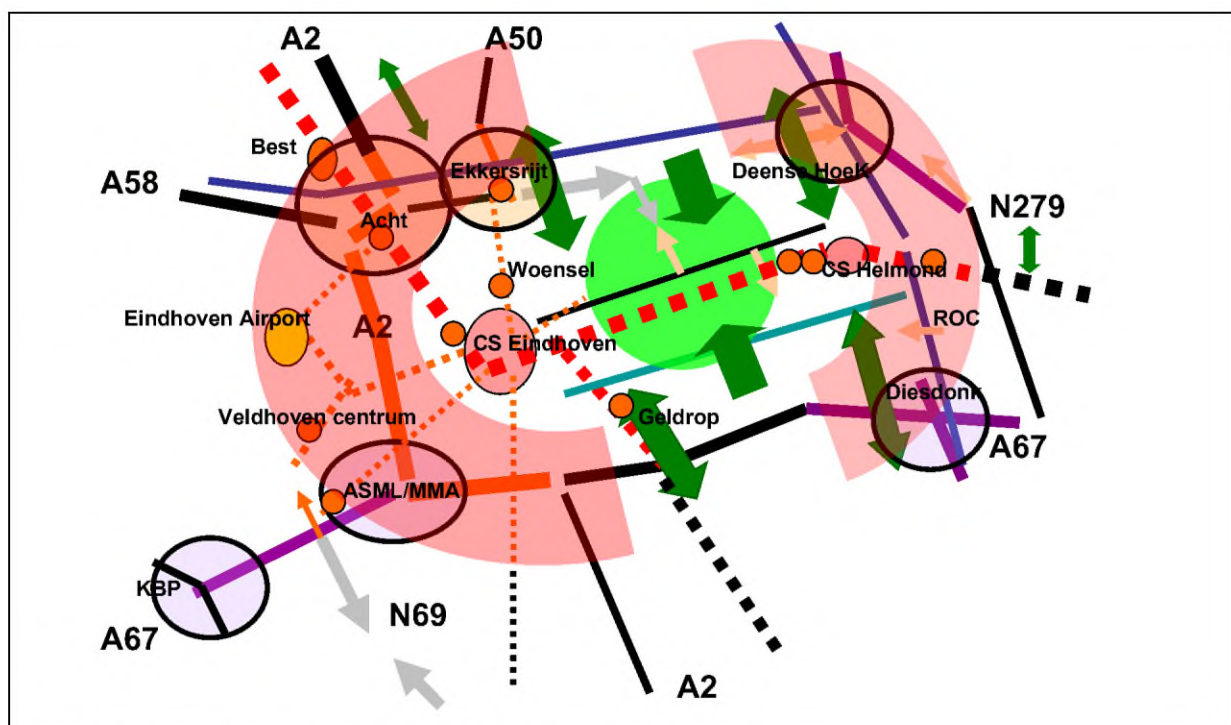


6.5. Infrastructuurle dragers

Om sturend met infrastructuur om te gaan, is een onderscheid in verbindingssassen, ontwikkelingsassen en ontwikkelpunten gewenst. De typering van een as geeft aan, in welke mate realisatie van het ruimtelijk programma in locatiebeleid mogelijk is.

- Verbindingsas betekent, dat de weg twee gebieden met elkaar verbindt, maar geen ruimtelijke doorwerking heeft in locatiebeleid;
- Ontwikkelingsas betekent, dat de weg over de lengte van het wegdeel direct zijn doorwerking heeft in locatiebeleid;
- Ontwikkelpunt betekent, dat een aansluiting op die weg een potentie heeft voor locatiebeleid direct bij dat punt.

In onderstaand model worden de rode en groene infrastructuur assen voor Zuidoost-Brabant aangegeven met mogelijkheden voor ontwikkelings- cq. uitbreidingsgebieden. Bij de nadere uitwerking/ invulling worden de daadwerkelijke mogelijkheden voor ontwikkeling bepaald door de onderste laag uit de DRS.



Figuur 26: Structuurdragers voor het ruimtelijk ontwerp

Gekleurde lijnen en pijlen: ontwikkelingsas
Zwarte lijnen en pijlen: verbindingssas
Cirkels: ontwikkelpunt

6.6. Naar een plankaart

Het model van de Compacte Parkstad kan niet maximaal ingevuld worden, omdat de onderste laag uit de DRS voor vooral de 'rode functies' niet de mogelijkheid biedt. Het DRS kent hiervoor namelijk een aantal hoge waarden, die niet verloren mogen gaan. Bovendien hoeft het model van de Compacte Parkstad niet maximaal ingevuld te worden, omdat de ruimtebehoefte in de periode tot 2030 niet bestaat.

Bij het 'invullen' van het model met locaties, gekoppeld aan infrastructuur, en gewogen aan de onderste laag, ontstaat een aanzet voor de Plankaart voor de stedelijke regio. De geformuleerde speerpunten van beleid en ambities zijn ruimtelijk vertaald op een Plankaart.

Spelregels

Om te komen tot een invulling voor de Plankaart, zijn de volgende spelregels gehanteerd:

- a. gekoppeld aan bestaande infrastructuur;
- b. passend binnen de invloedssfeer van de infrastructuur (zie Mobiliteitstoets, bijlage 6);
- c. passend binnen het DRS;
- d. geconcentreerd in de stedelijke regio;
- e. landelijke regio bouwt voor migratiesaldo nul;
- f. rekening houdend met gemeentegrensoverschrijdende afspraken voor wonen en werken binnen de stedelijke regio;
- g. afgewogen tegen de ruimte op het wegennet en de mobiliteitsmatrix;
- h. in een balans van rood, groen, blauw en zwart (uitvoering Telos).

Om deze vertaling op de plankaart mogelijk te maken, zijn de speerpunten van beleid en ambities aan elkaar gekoppeld.

1. Ontwikkeling en bereikbaar houden van de hoofdinfrastructuur en het bieden van voldoende ruimte voor bedrijvigheid in het netwerk van de bedrijfsketen in de directe omgeving van de as, goed ontsloten en regionaal verdeeld.

- *A2 als toptechnologische-as.* Het gaat hier om een herstructurerings- en ontwikkelingsopgave aan de belangrijkste as die door de regio Zuidoost-Brabant loopt, namelijk de A2. Langs deze as presenteert Eindhoven zich in ruimtelijke en functionele zin als toptechnologische stad. Dit gebied krijgt een hoogwaardige uitstraling qua architectuur en openbare ruimten. Het accent ligt hierbij op toptechnologie en innovatie. Bij de aanpak van het gebied verdienen milieu-aspecten en externe veiligheid bijzondere aandacht. Deelgebieden zijn:
 - Ontwikkeling "BEA2" (hoogwaardig bedrijventerrein) en "Eindhoven Acht" (Goederen Distributie Centrum en Stadsrandstation met stedelijke voorzieningen, ontsloten door spoor en HOV);
 - Ontwikkeling Flight Forum (hoogwaardig bedrijventerrein, ontsloten door HOV);
 - Doorontwikkeling Philips High Tech Campus (hoogwaardig bedrijventerrein);
 - Stedelijk knooppunt ASML/MMA (stedelijke voorzieningen, ontsloten door HOV);
 - Ontwikkeling Lake Forum (gemengd bedrijventerrein, ontsloten door HOV);
 - Ontwikkeling "Strijpse Kampen" (hoogwaardig bedrijventerrein). Dit terrein dient door aanvullende lokale weginfrastructuur ontsloten te worden (zie Mobiliteitstoets, bijlage 6);
 - Herontwikkeling A2 zone tussen knooppunt Batadorp en knooppunt De Hogt (hoogwaardig en gemengd bedrijventerrein en hoogwaardig woongebied);
 - Ontwikkeling Heide West (hoogwaardig bedrijventerrein, aansluitend aan Philips Medical Systems);
 - Ontwikkeling De Hut (subregionaal gemengd bedrijventerrein, stedelijke regio).

De verbreding van de A2 is hiervoor noodzakelijk. Tevens is de aanleg van twee extra aansluitingen op de parallelbanen met het achterland noodzakelijk, ter hoogte van Eindhoven Acht GDC (goederendistributiecentrum) en De Hurk (Meerenakkerweg). De locatie Strijpse Kampen en De Hut betekenen de afronding van de westelijke uitbreiding van Eindhoven;



Mogelijk sfeerbeeld High Tech langs de A2



- **A67 als transport-as.** Het gaat hier om een nieuwe ontwikkelingsopgave voor subregionale bedrijventerreinen binnen en buiten de stedelijke regio:
 - Ontwikkeling "Diesdonk", Asten (gemengd bedrijventerrein, stedelijke regio). Dit terrein dient ontsloten te worden op de N279 door middel van een brug over de Zuid-Willemsvaart of een aansluiting op de A67;
 - Ontwikkeling "Kempisch Bedrijvenpark", Bladel (subregionaal gemengd bedrijventerrein, landelijke regio).
 Deze weg heeft voorlopig voldoende ruimte voor vervoersstromen van en naar de te ontwikkelen locaties. Voor de locaties Diesdonk en Bedrijventerrein Asten geldt, dat er bijzondere mogelijkheden zijn met vervoer over water. Dit geldt in meerdere mate voor de locatie Diesdonk;
- **Zuid-Willemsvaart en Wilhelminakanaal.** De kanalen hebben een verschillende kwaliteit binnen het SRE. Beide kanalen bieden, conform de MIT verkenning BERZOB, mogelijkheden voor versterking van vervoer over water. Er zijn kansrijke locaties voor het versterken en ontwikkelen van multimodale overslagpunten en natte bedrijventerreinen:
 - Uitbreiding BZOB (industrieterrein) – Diesdonk (gemengd nat bedrijventerrein/ nat industrieterrein) en Bemmer (gemengd nat bedrijventerrein);
 - Beekseweg Zuid, aansluitend Deense Hoek (ROC + gemengd nat bedrijventerrein);
 - Uitbreiding Scheepstal (gemengd nat bedrijventerrein);
 - Uitbreiding Ekkersrijt (ROC + gemengd bedrijventerrein);
 - Uitbreiding ROC Den Ouden.
 Het Wilhelminakanaal heeft naast de vervoerswaarde ook een recreatieve en natuurlijke waarde.

2. Realiseren van een woon/werkprofiel, passend bij een modern technologisch complex met doorwerking in gewenste woonkwaliteit, gekoppeld aan locatiebeleid en het realiseren van een leisure en cultureel regionaal aanbod in stedelijk en landelijk gebied.

- **OV-bestaand regiospoor/haltes beter benutten.** Deze reeds bestaande infrastructuur biedt, na het treffen van bronmaatregelen voor goederenvervoer en afleiding daarvan over de Betuwelijn en

zuidtak, grote kansen voor geconcentreerde verstedelijking binnen de stedelijke regio. Daarbij is uitgegaan van mogelijkheden voor het stedelijk programma binnen een 'redelijke' afstand van stations. Deze afstand is gedefinieerd op de DRS-kaart, tweede laag (concentrische cirkels rondom stations). Het gaat hier om herstructurerings- en ontwikkelingslocaties, met de nadruk op wonen. Met het oog op het bieden van een hoogstedelijk milieu, ligt er een grote uitdaging in de binnensteden:

- Intensivering binnenstad Eindhoven (stedelijk wonen en kantoren);



Hoogwaardig woon- en werkmilieu

- Intensivering Best centrum (stedelijk wonen en kantoren);
- Ontwikkeling Best noord (groenstedelijk wonen);
- Intensivering Geldrop centrum (stedelijk wonen);
- Doorontwikkeling Brandevoort 2 (groenstedelijk wonen);
- Intensivering binnenstad Helmond (stedelijk wonen en kantoren);
- Ontwikkeling "Goor", Helmond zuid (groenstedelijk wonen);
- Ontwikkeling Lungendonk, Helmond zuid (groenstedelijk wonen).

Voor openbaar vervoer wordt ingezet op realisatie van OV netwerk BrabantStad. Deze ontwikkeling is van groot belang voor de gehele regio. Hier is een wervend hoogstedelijk milieu gewenst, globaal begrensd door de stedelijke Ring van Eindhoven.

De intensivering van de binnenstad van Helmond is van een lager schaalniveau. Hiermee wordt de positie van Helmond als grotere kern in de Peel gewaarborgd. Overige locaties zijn ontwikkelingslocaties, met goede ontsluitingsmogelijkheden op het openbaar vervoer. Met de OV-ontsluiting alleen, zijn de ontwikkellocaties niet optimaal te ontsluiten. Hiervoor is aanvullende infrastructuur noodzakelijk. Er wordt gerekend op de uitvoering van het nog te bepalen voorkeursalternatief van de BOSE-studie;

- **Bestaande HOV-as beter benutten.** De HOV-mogelijkheden betekenen nu al een potentiële kans voor verstedelijking. Het gebruik maken van een bestaande HOV-verbinding past uitstekend bij de concentratiegedachte van verstedelijking. Alleen door optimaal gebruik te maken van deze infrastructuur, kan het draagvlak worden behouden.
 - Intensivering "Strijp S (West Corridor en A2-passage)", Eindhoven (stedelijk wonen en hoogwaardig werk);
 - Intensivering Veldhoven-centrum (stedelijk wonen);
 - Ontwikkeling "Zonderwijsche Akkers", Veldhoven en Oerle west (groenstedelijk wonen). Een extra aansluiting op de A67 (mede t.b.v. ASML/MMA en De Run) en opwaardering van het lokale wegennet zijn aan te bevelen om deze locatie beter te ontsluiten;
 - Ontwikkeling "Meerhoven 2" (groenstedelijk wonen);
 - Ontwikkeling "Habraken", Veldhoven noord (gemengd bedrijventerrein).

Met de herstructurering en intensivering van "Winkelcentrum Woensel", dient zich een kans aan voor een schaa sprong van een tweede HOV-as. Deze kans is wellicht te combineren met het iets noordelijker gelegen (herstructurerings-) gebied (meubelboulevard) Ekkersrijt in combinatie met een

transferium. Nadere haalbaarheidsstudies zijn noodzakelijk. In OV netwerk BrabantStad is ook een andere kansrijke HOV-as genoemd, namelijk Eindhoven CS - Veldhoven zuid.

3. Kracht van de regio Zuidoost-Brabant versterken, door grensoverschrijdende keuzen en afspraken in segmenten van bedrijvigheid, bufferbeleid en infrastructuur.

- *Werking N69 en A50.* Voor het economisch profiel van de regio is met name de relatie naar Hasselt Genk en daarmee Luik van groot belang. Volgens onderzoek (GEP) versterken deze stedelijke regio's elkaar. Gewenste uitwisseling van kennis en kunde, met als doel innovatie en eventuele gezamenlijke ontwikkeling in stedelijke gebieden, maken dit duidelijk. De verwachting is dat op termijn aanvullende infrastructuur wordt gerealiseerd in het gebied tussen Eindhoven en Hasselt. In de lopende studie zijn diverse varianten in beeld binnen een beperkt zoekgebied. Het is niet mogelijk om, vooruitlopend op de uitkomst van de studie, locaties aan te wijzen, die qua ontsluiting afhankelijk zijn van een N69-variant.

De locatie Dommelen Zuid (woongebied en gemengd bedrijventerrein), wordt ontsloten door aanleg van de Lage Heideweg. De aanleg van deze weg is een autonome ontwikkeling.

Het verdient aanbeveling om de locatie Waalre-noord pas te ontwikkelen nadat een nieuwe N69 is aangelegd, waardoor er 'ruimte' is ontstaan op de bestaande infrastructuur; N69 en Heikantstraat-O.L. Vrouwedijk. (zie Mobiliteitstoets, bijlage 6);

- *Sonse Heide* (groenstedelijk wonen)
Er is een op- en afrit op de A50 aanwezig. Echter, de Bestse Weg, Sonse Weg richting aansluiting op A50, is qua profiel ontoereikend. Het is mogelijk om met relatief eenvoudige ingrepen (aanvullende lokale infrastructuur) een goede ontsluiting te realiseren;
- *Lokale bedrijventerrein Airpark en het Duurzaam Industriegebied Cranendonck.*
De verdere ontwikkeling van Airpark wordt bemoeilijkt door de aanwezigheid van een grondwaterbeschermingsgebied.
 - Verdere ontwikkeling "Airpark, Cranendonck (gemengd bedrijventerrein landelijke regio); ;
 - Verdere ontwikkeling "DIC", Cranendonck (gelabeld duurzaam industrieterrein, landelijke regio).

4. De contrasten tussen mondiale stad en lokaal landschap versterken en benutten, voor het creëren van meer ruimtelijke variatie in wonen, werken, recreëren en landschap.

- *Natuurverbindingen Dommel en Goorloop.* Naast verbindingen voor verkeer zijn er natuurverbindingen van betekenis. Deze verbindingen horen bij de integrale planvorming van stedelijke en landelijke ontwikkeling binnen de stedelijke regio. Zij betekenen het achterland voor een groot deel van de woon- en werkgebieden. Behoud en versterking van de natuurkwaliteit, met een deels recreatief profiel, is noodzakelijk. Deze verbindingen vangen een groot deel van het groene programma op voor de regio;
- *Een Landschapsecologische zone Gulbergen.* Naast de twee natuurverbindingen wordt er in het Middengebied nog een andere lijn gevonden, in de vorm van een landschapsecologische zone. Deze zone bestaat uit bestaande bossen met een natuurwaarde waarin verschillende recreatieve en extensieve stedelijke functies (recreatie etc.) zijn gevestigd;
- *Recreatie poort Groene Woud en Groen Peelvallei.* De recreatieve ontsluiting van groene gebieden in de stedelijke- en landelijke regio in relatie tot elkaar, vindt zijn vertaling in een 'recreatie poort' naar het Groene Woud en een 'recreatie poort' aan de oostzijde van recreatieplas Berkendonk (Groene Peelvallei in de landelijke regio);





Hoge belevingswaarde natuur en landschap

- *Verbrede plattelandontwikkeling en recreatie noordelijk Middengebied.* Het noordelijk Middengebied is vanwege de bestaande structuur erg karakteristiek voor het verschil tussen stad en platteland. Het beschermen van deze karakteristiek en het verder ontwikkelen van daaraan gekoppelde functies (agrotourisme en agrarisch natuurbeheer) is in dit gebied kansrijk;
- *Eindhovens kanaal.* Dit kanaal vormt een duidelijke oost-west ecologische verbinding tussen de groene gebieden in het Middengebied (Dommel, Gorloep en Gulbergen). Deze verbinding heeft ook een duidelijke recreatieve functie.

5. Het ruimtelijk tot uitdrukking brengen van de relatie tussen stad en land, door concentratie van verstedelijking, zonering van programma en het behouden van de onderlinge bereikbaarheid, gericht op een leefbare regio.

- *N615.* Het gaat hier om een nieuwe ontwikkelingsopgave voor lokale woongebieden in de stedelijke regio. Bovendien is de combinatie met het kanaal erg interessant voor bedrijven.
 - Ontwikkeling "Deense Hoek", Lieshout-zuid (nat bedrijventerrein);
- *Middengebied.* In het Middengebied liggen vier uitbreidingslocaties, die reeds in het vigerende RSP zijn opgenomen:
 - Nuenen Eeneind (gemengd bedrijventerrein, stedelijke regio);
 - Nuenen west (groenstedelijk wonen);
 - "Luchen", Mierlo west (groenstedelijk wonen);
 - "Genoehuis", Geldrop zuid (groenstedelijk wonen).

Deze locaties liggen strategisch, op relatief korte afstand van een station. Intensivering van wonen en werken langs bestaande OV-lijnen is uitgangspunt voor de verdere ontwikkeling. Hierbij verdient de afronding naar de groene verbindingen de volle aandacht;

Het ontwikkelen van 'rood' dient in het Middengebied gepaard te gaan met het ontwikkelen van 'groen'.

- *BOSE.* De mogelijkheid bestaat, dat op termijn aanvullende infrastructuur wordt gerealiseerd in het gebied tussen Eindhoven en Helmond. In de lopende Planstudie zijn diverse alternatieven in beeld. Het is niet mogelijk om, vooruitlopend op de uitkomst van de studie, locaties aan te wijzen, die qua ontsluiting afhankelijk zijn van een BOSE-alternatief. Bij enkele locaties in het Middengebied verdient het aanbeveling, om de daadwerkelijke ontwikkeling pas te starten nadat besluitvorming in de BOSE studie is afgerond en er zicht is op aanvullende infrastructuur: *Luchen (Helmond)*, *Bekelaar en Loeswijk (Mierlo oost)*, *Deense Hoek (Laarbeek)*, *Berenbroek (Helmond)* en *Nuenen Eeneind en -West*.
(zie Mobiliteitstoets, bijlage 6);
- *N279 als transportas.* Het gaat hier om een nieuwe ontwikkelingsopgave voor bovenlokale bedrijventerreinen binnen en buiten de stedelijke regio.
 - Ontwikkeling "Bemmer", Laarbeek (gemengd bedrijventerrein, landelijke regio);
 - Ontwikkeling "Scheepstal", Helmond (gemengd bedrijventerrein, stedelijke regio);
 - Ontwikkeling MOB complex, Deurne (gemengd bedrijventerrein, landelijke regio).

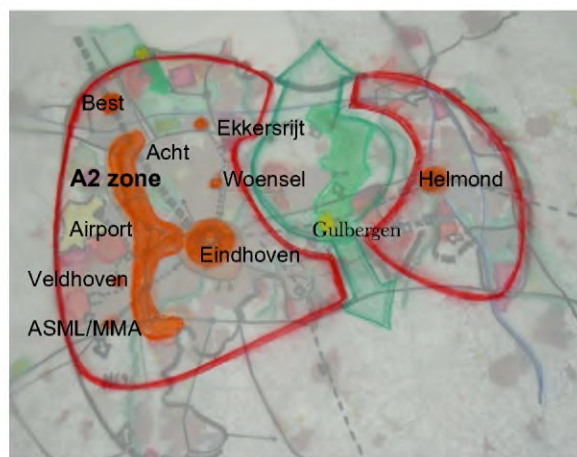
6. Het zoveel mogelijk inpassing van de reconstructieplannen in stedelijke, dan wel landelijke regio, waarbij de meerwaarde van beide planvormen expliciet wordt gemaakt.

- De landelijke regio mag woningen bouwen en uitbreiden binnen het criterium migratiesaldo nul. Eventuele overloop van stedelijke regio naar landelijke regio wordt zo veel mogelijk voorkomen. Minimaal 50% van de bouwopgave moet in bestaand stedelijk gebied worden gerealiseerd. Per subregio mogen afspraken worden gemaakt over de verdeling van inbreidings- en uitbreidingslocaties. Jaarlijks maakt de subregio de balans op en worden afspraken gemaakt over het komend jaar. Iedere vijf jaar wordt verantwoording afgelegd aan de regio en provincie i.v.m. de vijfjaarlijkse herziening van het RSP en Uitwerkingsplan.

Op deze oplossingsrichting is de mobiliteitsmatrix (zie bijlage 6) uitgevoerd. Daaruit blijkt, dat in redelijke zin in de tijd de ontwikkeling van de locaties mogelijk is. Hiervoor ligt een schone taak bij het regionaal planningsoverleg om de totstandkoming van infrastructuur en het oplossen van de knelpunten tijdig en voldoende aan te pakken.

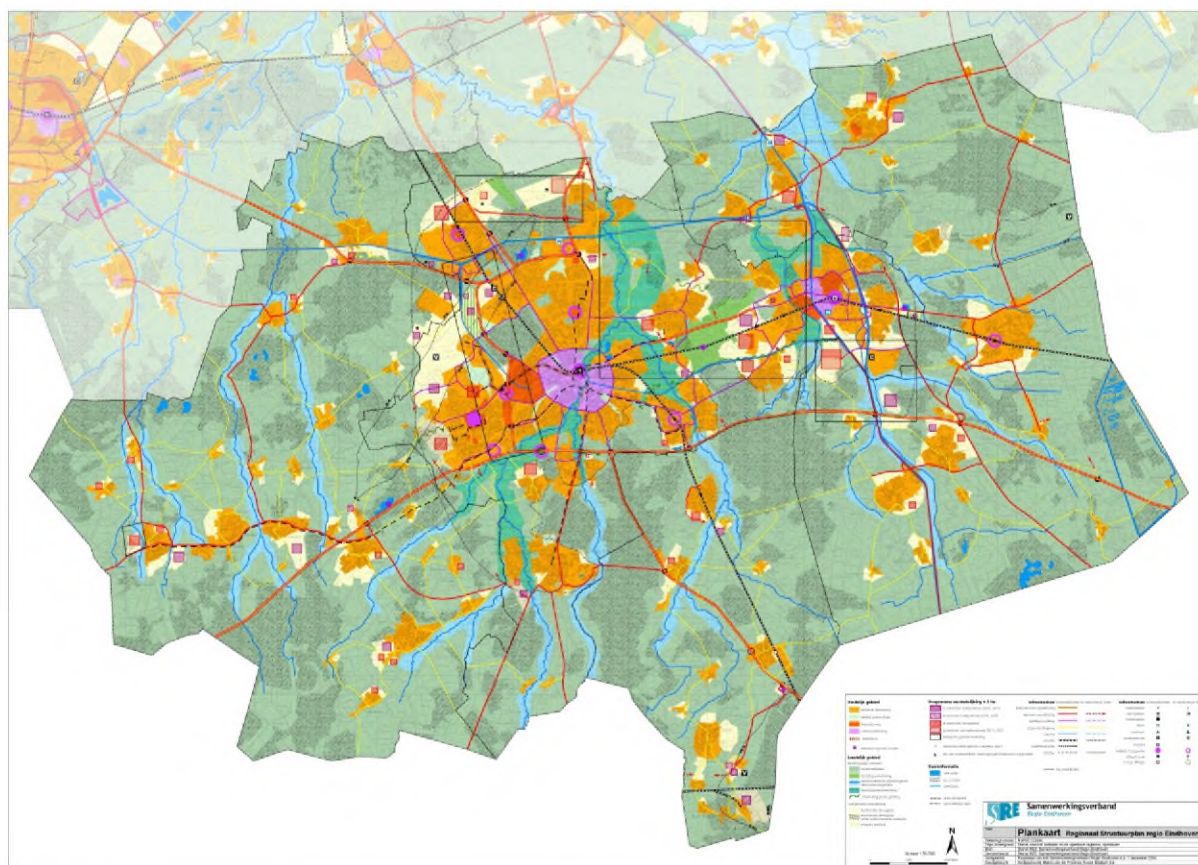


stap 1: het groter verband



stap 2: prioriteitsgebieden

stap 3: verdere invulling/detaillering



Figuur 27: Integrale Plankaart (zie los bijgevoegde Plankaart voor definitieve versie)

6.7. Samenstelling legenda plankaart

Algemeen

Bij de aanduiding van de deelgebieden wordt de balans van rood, groen, blauw en zwart en daaruit voortvloeiende deelgebiedbeschrijvingen beschreven, gekoppeld aan een legenda-eenheid van de plankaart, voorzover daarvoor specifieke verduidelijking gevraagd is. Per deelgebied wordt aangegeven welke afstemmingspunten (o.a. met reconstructie, cultuurhistorie, etc.) bereikt zijn.

Voor een goede ruimtelijke ontwikkeling is het nodig de gewenste ruimtelijke inrichting van enkele 'strategische gebiedsuitwerkingen' nader uit te werken in een visie. Wanneer het ruimtelijk om een complexe opgave gaat en het, over het algemeen, meer dan één gemeente betreft, biedt de visie helderheid. In de op te stellen visie voor zo'n gebied moet aandacht besteed worden aan de gewenste ruimtelijke kwaliteit en de samenhang met het omliggende gebied. Het betreft een ruimtelijke ontwerp-opgave, waarbij de functionele verwevenheid en de ruimtelijke inrichting, waaronder de groenstructuur, in beeld wordt gebracht.

Voor de kernen gelegen in de landelijke regio worden geen locaties aangegeven, omdat locaties van minder dan 100 woningen niet op de plankaart worden aangegeven. Wel worden deze voor zover van belang voor de subregio's in de tekst per subregio beschreven.

De plankaart heeft een globaal karakter. De aanduidingen op de kaart die samen het duurzame ontwikkelingskader vormen, hebben alleen betekenis op een schaal 1:50.000.

In het algemeen geldt voor de aanduidingen, die op de Plankaart en overige kaarten zijn aangegeven, dat deze indicatief en globaal van karakter zijn. Een nadere begrenzing van de gebieden dient op perceelsniveau plaats te vinden in het kader van het bestemmingsplan. Op deze manier blijft het onderscheid tussen regionale en gemeentelijke planvorming behouden en heeft het regionale plan een flexibel karakter. In de tekst van dit plan is beschreven op grond van welke waarden en kansen de grenzen in het plan zijn getrokken. Soms ligt een grens op een herkenbare structuur in het landschap, zoals een weg of een beek aangegeven op de DRS-kaart 1:50.000. In dat geval is er weinig of geen speelruimte bij de vertaling naar perceelsniveau. In andere gevallen wordt een marge aangehouden, die gerelateerd is aan het schaalniveau van het plan⁷. In hoofdstuk 4 wordt in hoofdlijnen en in hoofdstuk 6 wordt per deelgebied beschreven met welke waarden bij eventuele verschuivingen rekening moet worden gehouden. Bij het opstellen van het bestemmingsplan dient zorgvuldig rekening te worden gehouden met de aanwezige waarden.

Het programma is abstract (met symbolen als vierkantjes en rondjes) aangegeven op de kaart, omdat, in het kader van de gemeentelijke planvorming, het ruimtelijk ontwerp voor de verschillende bouwlocaties moet worden opgesteld. Een aanduiding met een grootte van 5 hectare is de kleinste, die op dit schaalniveau nog relevant en leesbaar is. Zo is op de kaart leesbaar, in welk gebied binnen de planperiode een stedelijke claim ligt en hoe groot die claim is. Ontwikkelingen die kleiner zijn, zijn niet op de plankaart vastgelegd. Ze worden toegelicht (voorzover gewenst) in de tekst en op overige afbeeldingen.

Hieronder volgt een beschrijving van de inhoud van de legenda van de plankaart.

Landelijk gebied

▪ Landschappelijk raamwerk

Een belangrijk element van de plankaart is het landschappelijk raamwerk. Met het landschappelijk raamwerk zijn de groene en de blauwe kwaliteiten van het gebied aangegeven, die behouden en ontwikkeld moeten worden en waarbinnen geen stedelijke functies gesitueerd worden. De identiteit en kwaliteit van het landschap en het infrastructureel netwerk is sturend voor de ontwikkeling van de steden en dorpen. Stedelijke ontwikkelingen kunnen plaatsvinden zowel binnen het bestaand stedelijk gebied als binnen de zoekruimten voor verstedelijking (zie 4.2.), die liggen tussen het bestaand stedelijk gebied en het in de plankaart 'finaal' aangegeven landschappelijk raamwerk.

Hoe het landschappelijk raamwerk is opgebouwd, is in hoofdlijnen beschreven in hoofdstuk 5 met bijlage en is hieronder toegelicht voor de specifieke afstemmingspunten. Voor stedelijke ontwikkelingen in het landschappelijk raamwerk op de plankaart geldt het zogenaamde 'nee, tenzij regime'. Dit betekent, dat

⁷ Bij een schaal van 1:50.000 is een lijn met een dikte van één millimeter op de kaart in werkelijkheid een strook met een breedte van vijftig meter. Een indicatieve lijn op de kaart is niet op de millimeter nauwkeurig getekend, maar geeft wel binnen een marge van enkele millimeters aan waar de begrenzing van het vlak ongeveer ligt.

stedelijke ontwikkelingen hier alleen toelaatbaar zijn, als daar grote maatschappelijke belangen aan ten grondslag liggen, en nadat onderzoek heeft aangetoond, dat er geen reële alternatieve locaties voorhanden zijn. Alternatieven worden afgewogen binnen de stedelijke regio en in de landelijke regio binnen de gemeente als het een ruimteclaim voor wonen betreft. De regionale afstemming kan plaatsvinden in het regionale planningsoverleg. Het verlies aan waarden moet zo veel mogelijk worden beperkt.

Onder stedelijke ontwikkelingen verstaan we ontwikkelingen, die samenhangen met wonen, werken en voorzieningen. Sportvoorzieningen beschouwen we, behoudens golfbanen gezien de vormgeving en functie ervan, ook als stedelijke ontwikkeling. Ruimte voor ruimte woningen betreffen ook een stedelijke ontwikkeling, wanneer deze plaatsvindt in de vorm van een planmatige uitbreiding van het stedelijk gebied. Betreft de ontwikkeling van ruimte voor ruimte woningen slechts enkele woningen, die aanhaken aan bestaande ruimtelijke structuren en die een kwaliteitsverbetering van het gebied tot gevolg hebben, dan is alleen het Streekplanbeleid van toepassing. Ontwikkeling binnen het landschappelijk raamwerk kan dan aanvaardbaar zijn.

Sommige onderdelen van het landschappelijk raamwerk zijn al in het Streekplan beschermd. Voor die onderdelen van het landschappelijk raamwerk, die in het Streekplan een strengere bescherming kennen, geldt het beschermingsregime van het Streekplan.

Het landschappelijk raamwerk is als volgt opgebouwd:

Landschapsbeheer

Het beleid is gericht op het beheer en behoud van de bestaande landschappelijke verschijningsvorm, zoals die is aangegeven op de basisstructuurkaart van Noord-Brabant. Het beleid voor deze gebieden krijgt verder inhoud in het kader van de revitalisering van het landelijk gebied.

Landschapontwikkeling

Dit zijn de gebieden in het landschappelijk raamwerk, waar ontwikkeling van nieuwe of versterking van bestaande groene functies en kwaliteiten nodig is. Gelet op de samenhang met de mogelijke stedelijke ontwikkelingen, die daar aan grenzen, is landschapontwikkeling nodig, om tot een goede kwaliteit en een duurzaam functioneren van het landschappelijk raamwerk te komen. Het beleid is gericht op kwalitatieve verbetering van de inrichting van het landschap. Met bestaande stedelijke functies mag geschoven worden, indien daarmee de kwaliteit van het landschap verbetert. De ontwikkeling van deze gebieden sluit recreatieve functies niet uit. Gezien het thematische karakter van de Uitwerkingsplannen voor de landelijke regio is deze legenda-eenheid alleen van toepassing in de stedelijke regio.

Beheer beekdalsysteem

Dit is het deel van het landschappelijk raamwerk waar de beken en beekdalen de structuurdragers zijn van de landschapsstructuur. De ontwikkeling van deze gebieden krijgt verder inhoud in het kader van de revitalisering van het landelijk gebied, door de waterschappen of wordt uitgewerkt in het kader van de GHS.

Ontwikkeling beekdalsysteem

Het deel van het landschappelijk raamwerk waar de beken en beekdalen de structuurdragers van het landschap zijn en waar ontwikkelingen met betrekking tot het watersysteem, de natuur, het landschap en extensieve vormen van recreatie zullen plaatsvinden, al dan niet in samenhang met aangrenzende stedelijke ontwikkelingen.

Ontwikkeling groene geleding

Het beleid is gericht op behoud en ontwikkeling van een groene geleding in het transformatiegebied ten behoeve van ecologische en landschappelijke relaties. Dit betekent dat bij eventuele stedelijke ontwikkelingen in het transformatiegebied een groene geleding moet worden aangebracht in het transformatiegebied.

▪ Zoekruimten voor verstedelijking

In het landelijk gebied dat geen onderdeel van het landschappelijk raamwerk vormt, is verstedelijking afweegbaar. Op basis van een programmatische afstemming in de tijd kunnen in deze gebieden nieuwe locaties voor woningbouw en bedrijventerreinen en andere stedelijke functies worden gepland. Voor deze gebieden blijft het vigerende planologisch (streekplan)beleid en het gemeentelijk bestemmingsplan voor het buitengebied van kracht. Vooruitlopend op een eventuele planmatige stedelijke ontwikkeling worden er geen mogelijkheden gecreëerd voor nieuwbouw van incidentele woningen of bedrijven die niet aansluiten op het bestaand stedelijk gebied en blijven bijvoorbeeld ook de mogelijkheden voor uitbreiding van bestaande niet-

buitengebied gebonden bedrijven beperkt. Het is belangrijk dat deze zoekruimten ook in de toekomst geschikt blijven voor uitbreiding van het stedelijk gebied en niet verworden tot zogenaamde rommel- of gedoogzones voor ontwikkelingen die niet in het buitengebied thuishoren. Binnen de stedelijke regio zijn drie soorten zoekgebieden voor verstedelijking onderscheiden, namelijk 'transformatie afweegbaar', 'transformatie afweegbaar onder voorwaarden streekplan' en 'integratie stad-land'.

Transformatie afweegbaar

De aanduiding transformatie afweegbaar geeft aan dat het transformeren van landelijk gebied naar stedelijk grondgebruik (wonen, werken, voorzieningen, stedelijk groen, al of niet in combinaties van meervoudig ruimtegebruik) mogelijk is als dat nodig is om in de stedelijke ruimtebehoefte te voorzien. Voorwaarden waaraan ruimtelijke plannen binnen deze gebieden moeten voldoen zijn:

- De voorgestelde plannen moeten aansluiten bij de bestaande ruimtelijke en stedenbouwkundige structuur van de kern
- Bij de inrichting van ruimtelijke plannen moet rekening gehouden worden met kwaliteiten en structuren in het gebied en de omgeving.

Bij het ontwikkelen van ruimtelijke plannen is het uitgangspunt zorgvuldig met de ruimte om te gaan. Hierbij vormen de vijf leidende principes uit het streekplan de basis (zie 1.5).

Transformatie afweegbaar onder voorwaarden streekplan

In deze gebieden is transformatie van functie en inrichting alleen afweegbaar indien voldaan is aan de volgende randvoorwaarden: uit onderzoek bij de totstandkoming van dit plan is gebleken dat uitbreiding van het stedelijk ruimtebeslag hier nodig is omdat er zwaarwegende belangen aan ten grondslag liggen. Ook is uit onderzoek gebleken dat er geen alternatieve locaties zijn buiten de GHS en de AHS-landschap, of andere oplossingen waardoor de aantasting van de natuur- en landschapswaarden wordt voorkomen. Bij de bestemmingsplanprocedure dient inzichtelijk gemaakt te worden dat de aantasting van natuurwaarden en de aanwezige landschapswaarden tot het minimum wordt beperkt. De overblijvende aantasting dient te worden gecompenseerd overeenkomstig het provinciale compensatie beleid.

Integratie stad-land

Verstedelijking is in deze gebieden afweegbaar indien verweving van stedelijke- en landelijke functies op een creatieve en doordachte wijze plaatsvindt. Er ontstaat tussen de stedelijke en landelijke functies een evenwichtige ruimtelijke en functionele verweving. Uit een integrale visie op het gebied moet blijken hoe stedelijke opgaven en landschaps- c.q. natuurontwikkelingsopgave ruimtelijk vertaald zijn en veilig wordengesteld. De contouren van het gebied waarvoor de visie moet worden opgesteld staan beschreven in hoofdstuk 7 van dit plan.

Stedelijk gebied

Het bestaand stedelijk gebied vervult een belangrijke rol voor het accommoderen van de stedelijke ruimte vraag. Stedelijke herstructurerings- en intensiveringprocessen zijn in beginsel overal binnen het bestaand stedelijk gebied mogelijk. Uiteraard moet hierbij worden aangesloten op de kwaliteiten en mogelijkheden van dat stedelijk gebied. Ontwikkeling van een duidelijke stedelijke hoofdstructuur en verbindingen van het centrumgebied met de verschillende stedelijke knooppunten is wezenlijk. Het is ook van belang een goede visie te hebben op de waardevolle groenstructuren in het stedelijk gebied. De groenstructuur is belangrijk voor de leefbaarheid en kwaliteit van het stedelijk gebied. Het beleid voor het bestaand stedelijk gebied, opgenomen in dit plan, heeft vooral tot doel om een betere benutting van de kansen van dat stedelijk gebied te stimuleren. Het betreft, met uitzondering van het beleid voor de stedelijk groene dragers, geen beleid gericht op het uitsluiten van ontwikkelingen.

De legenda eenheden zijn:

Beheer en intensivering

Dit zijn die delen in het stedelijk gebied, waar het beleid nu en in de toekomst gericht is op het beheer van de bestaande kwaliteiten. Intensivering van het ruimtegebruik en aanpassing van het stedelijk gebied, waar dat vanwege bestaande ruimtelijke kwaliteiten mogelijk en verantwoord is, kan nodig zijn. Dit zal niet snel leiden tot een totaal andere structuur of functie van stadsdelen en of wijken.

Stedelijk groene drager

De gebieden, aangeduid met stedelijke groene drager, zijn van grote betekenis in de ruimtelijke relatie en de samenhang tussen stad en land. Inpassing van stedelijke functies als wonen en werken is hier mogelijk, als het groene karakter van de zone gewaarborgd blijft.

Herstructurering

Dit zijn de gebieden waar nu of in de toekomst een herstructureringsopgave ligt, omdat het gebied nu of binnenkort niet goed genoeg meer functioneert, in ruimtelijke en in functionele zin. Stedelijke vernieuwing door herstructureren wordt in deze gebieden bevorderd. Dit betekent, dat grote delen van deze zones in de toekomst veranderen van inrichting en meestal ook van functie. De strategie herstructurering stedelijk gebied staat dan ook voor het revitaliseren van woon- en werkgebieden, die niet meer optimaal functioneren.

Centrumontwikkeling:

In deze gebieden wordt versterking en ontwikkeling van centrumfuncties nagestreefd. Hier liggen kansen voor centrumondersteunende functies, stedelijk wonen en dergelijke. Vitale centrumgebieden zijn van grote betekenis omdat deze het hart vormen van de steden en dorpen.

Stedelijke as

Dit is de concentratiezone voor stedelijkheid waarvan de ontwikkeling is gericht op stedelijke vernieuwing en intensivering, menging van functies en bundeling van infrastructuur voor fiets, bus, voetganger en auto. De stedelijke assen zijn belangrijke dragers van de stedelijke structuur voor de langere termijn.

Strategische gebiedsontwikkeling

Dit betreft een gebied waarvoor een complexe ontwerp-opgave ligt. Een omvangrijke uitbreiding van het stedelijk gebied zal in samenhang met het omringende landschap, de infrastructuur en de bestaande stad ontwikkeld moeten worden. Die uitwerking is nodig alvorens concrete bestemmingen voor stedelijke functies op het gebied kunnen worden gelegd. In 6.8 staat nader beschreven hoe met deze strategische gebieden wordt omgegaan.

Intensieve regionale recreatie

PM.

Programma verstedelijking > 5ha

Het deel van het verstedelijkingsprogramma, waarvoor geen ruimtelijke mogelijkheden gevonden kon worden binnen het bestaand stedelijk gebied, staat indicatief aangegeven binnen de verschillende zoekruimten voor verstedelijking op de plankaart, voor zover het ontwikkelingen betreft, die meer dan 5 hectare ruimtebeslag omvatten. Weergave op de plankaart betekent, dat binnen de planperiode de betreffende locatie in de betreffende omvang wordt gerealiseerd. Het beleid is erop gericht de realisering van de locaties te ondersteunen en te stimuleren en gekoppeld aan de realisering van de uitbreidingslocaties een verbeteringsslag in het buitengebied te bewerkstelligen. Indien een gemeente uiteindelijk toch afziet van de betreffende ontwikkelingslocatie, dan wordt dit besproken in het regionaal planningsoverleg (in de landelijke regio alleen, als het een werklocatie betreft). In overleg wordt bezien of een nieuwe verstedelijkingslocatie moet worden aangewezen. Het RSP en Uitwerkingsplan Zuidoost-Brabant zal zonodig worden aangepast.

De legenda eenheden zijn:

Te ontwikkelen woningbouwlocatie 2005-2015:

Woongebied groter dan 150 woningen. In de periode 2005 tot 2015 wordt gestart met de uitgifte van percelen en/of woningen. De maat van de aanduiding op de plankaart past bij de omvang van het programma.

Te reserveren woningbouwlocatie 2015-2030:

Woongebied groter dan 150 woningen. In de periode 2005 tot 2015 wordt gestart met de uitgifte van percelen en/of woningen. De maat van de aanduiding op de plankaart past bij de omvang van het programma.

Te ontwikkelen bedrijventerrein 2005-2015:

Bedrijventerrein groter dan 5 hectare. In de periode van 2005 tot 2015 wordt gestart met de uitgifte van percelen. De maat van de aanduiding op de plankaart past bij de omvang van het programma.

Te reserveren bedrijventerrein 2015-2030:

Bedrijventerrein groter dan 5 hectare. In de periode van 2015 tot 2030 wordt gestart met de uitgifte van percelen. Echter, als uit monitoring van het bedrijventerreinbeleid en het bijbehorende beleid in het kader van efficiënt ruimtegebruik blijkt, dat het nodig is binnen de planperiode 2005-2015 meer bedrijventerrein aan te

leggen en uit te geven, wordt dat toegestaan. De maat van de aanduiding op de plankaart past bij de omvang van het programma.

Infrastructuur

Op de kaart zijn de op regionale schaal voor het vervoerssysteem relevante bestaande infrastructurele elementen aangegeven zoals de snelwegen, spoorlijnen met stations, de regionale wegverbindingen enzovoorts. Deze elementen zijn mede bepalend voor toekomstige verstedelijkingskeuzes.

Stedelijke knooppunten

Op de plankaart zijn eveneens 'stedelijke knooppunten' aangegeven. Dit zijn tevens knooppunten van vervoerssystemen. Een onderscheid wordt gemaakt tussen knooppunten mét de aanduiding IC (InterCitystation) en zonder. Op stedelijke knooppunten mét de aanduiding IC wordt de ontwikkeling van intensieve vormen van werken, met meervoudige en publieke functies, voorgestaan.

Overige verduidelijking bij de plankaart

Rood-met-groen koppeling

Voor alle uitbreidingsplannen voor wonen en bedrijventerreinontwikkelingen, dus ook de kleinere die niet als programma elementen op de kaart zijn geduid, zal met ingang van 1 januari 2005 inzichtelijk moeten zijn hoe de realisering ervan gepaard gaat met kwaliteitsverbetering elders in het buitengebied. Hierbij gaan de gedachten uit naar een eenvoudig systeem waarbij het uitgangspunt is dat in de grondprijs voor stedelijke uitbreidingsplannen een bedrag wordt opgenomen dat hiervoor bestemd wordt. Over dit principe gaan het SRE en de provincie in overleg met de gemeenten in het kader van het regionale planningsoverleg. Als de gemeenten de rood-met-groen koppeling op een andere wijze willen regelen, dan staat de provincie daar open voor. De voor de regio meest geschikte wijze van vormgeven van de rood-met- geldt het uitgangspunt zoals dat in de eerste alinea is verwoord. De rood-met-groen koppelingen die groen koppeling wordt in een afspraak tussen GS en de gemeente/regio vastgelegd. Tot dat moment al in dit uitwerkingsplan zelf gemaakt zijn in de strategische gebiedsopgaven zullen ook in het planningsoverleg verder uitgewerkt worden.

Infrastructuur en vroegtijdige afstemming verkeer en vervoer

Op de plankaart is de voor de regio belangrijke bestaande infrastructuur aangegeven. Daarnaast is de infrastructuur die binnen de planperiode aangelegd zal worden aangegeven als infrastructuur in ontwikkeling of in studie. Realisering hiervan wordt voorgestaan voor de ontwikkeling van een goed functionerend vervoerssysteem. In hoofdstuk 4 is onder andere beschreven om welke ontwikkelingen het gaat in deze regio. Een belangrijke kwaliteit voor woon- en werkgebieden is de bereikbaarheid. Prognoses laten zien dat op meerdere plaatsen doorstromingsproblemen kunnen ontstaan op het (hoofd)wegennet en op de invalswegen van de stedelijke regio's. Een goede onderlinge afstemming tussen ruimtelijke ontwikkelingen en het absorptievermogen van het verkeer- en vervoerssysteem is nodig. Daarom is het raadzaam de relevante infrastructuurbeherende instanties vroegtijdig te betrekken bij het onderzoeken van de veranderingen in de verkeer- en vervoersstromen bij de ontwikkeling van de grotere locaties, de projecten en de strategische gebiedsuitwerkingen. Oplossingsrichtingen om een duurzame bereikbaarheid te waarborgen, almede de uitvoering en financiering daarvan dienen tegelijkertijd met het ruimtelijk plan te worden uitgewerkt en vastgelegd. Een goede afstemming met de investeringen in bereikbaarheid is een belangrijk aspect bij de beoordeling van ruimtelijke plannen.

Met betrekking tot het locatiebeleid wordt verwezen naar paragraaf 3.3.6 van het Streekplan alsmede naar de gewijzigde beleidstekst in de partiele herziening 2004 en de "Handleiding voor ruimtelijke plannen", vastgesteld op 20 juli 2004, welke beleidsregels bevat voor de situering van zelfstandige kantoren en voorzieningen. In 2005 zal worden bezien of het nodig is de huidige beleidsteksten met betrekking tot het locatiebeleid nader uit te werken.

Verstedelijking en landelijke regio's

Het landschappelijk raamwerk is bedoeld, om de transformatieruimte aan te geven voor de verstedelijking van woon- en werkgebieden aan de ene kant en ruimte voor het groene programma in de stedenregio aan de andere kant. Onder verstedelijking wordt verstaan: het regulier en in samenhang bouwen van grotere aantallen woningen en bedrijven. Over het algemeen wordt dan gesproken over het realiseren van een woningbouwlocatie of een bedrijventerrein. In de landelijke regio's biedt het landschappelijk raamwerk transformatieruimte voor de verstedelijking van woon- en werkgebieden.

Op deze manier zijn de principes van het Streekplan 'Brabant in Balans', de regionale eigenschappen van Zuidoost-Brabant en de uitgangspunten van het Koepelplan evenwichtig toegepast. Een check met de

programmatische behoefte laat zien, dat er voldoende ruimte is voor ontwikkelingsplanologie voor inbreiding en uitbreiding voor het rode programma en voor het groene programma in de stedenregio én voldoende ruimte voor verstedelijking in de landelijke regio's.

Reconstructie waarborgt in deze gebieden, dat de landbouwintensiteit niet toeneemt (zonering extensivering), waardoor potentiële verstedelijking niet wordt bemoeilijkt door nieuwe landbouwontwikkelingen.

De aanwijzing van transformatieruimte voor verstedelijking is ook van belang voor het reconstructieproces. Hierdoor is namelijk bekend, waar géén (potentiële) verstedelijking woon- en werkgebied mogelijk wordt gemaakt en waar in casu ruimte is voor de zonering en het programma van reconstructie.

Kleine kernen, linten en transformatieruimte

Voor de kleinere kernen is vooral gezocht naar de ruimte voor inbreiding en de logische afronding van de kernen, met behoud van linten, doorzichten en verkaveling. Meerdere kernen in de Kempen en de Peel zijn Lintdorpen. Deze bijzondere dorpsstructuur is een kwaliteit, maar biedt tegelijkertijd beperkingen aan bouwen. Immers, de kwaliteit van de linten bestaat uit de enkelvoudige bebouwing ter weerszijden van de wegen. Een dergelijke bebouwing biedt slechts beperkte kansen voor woningbouw en bedrijvigheid. De keuze moet gemaakt worden, of er ruimtelijk kwalitatief sprake kan zijn van substantiële uitbreiding (een wijkje of extra straat achter het lint), dan wel de vulling van nog open plekken in het lint. Daar waar sprake is van substantiële uitbreiding wordt transformatieruimte aangegeven. De betreffende dorpen zijn o.a. Netersel, Spoordonk (Kempen), De Rips (de Peel) en Mariahout. Bij de beoordeling van mogelijkheden dient de nota 'Buitengebied in ontwikkeling' betrokken te worden'

Herstructurering

Een belangrijke ambitie is in Zuidoost-Brabant te leveren in de herstructureringsgebieden. Een zo grote inspanning, dat deze voor grotere relevante projecten in de stedelijke en landelijke regio's op de Plankaart zijn gezet. In de landelijke regio's is vooral sprake van door bebouwing ingeklemde historische situaties, meestal met een meervoudige opgave van sanering, uitplaatsing spontaan gegroeide, maar ongewenste en versnipperde bedrijvigheid, inclusief een ontsluitingsprobleem. De meerkosten van deze projecten wegen zwaar, hoewel de uitvoering van de projecten maatgevend is voor de leefbaarheid van de kernen. In hoofdstuk 7 wordt er bij ISV aandacht gevraagd voor deze over het algemeen subsidiabele projecten.

Rijksmonumenten

In verschillende potentiële transformatiegebieden liggen rijksmonumenten. In de ontwikkeling van bestemmingsplannen wordt in het bijzonder gevraagd, om op een creatieve manier met deze waarden om te gaan, dan wel in een gedegen afweging deze waarden te vervangen door een nieuwe waarde. Deze rijksmonumenten zijn op de Cultuurhistorische Waardenkaart opgenomen.

6.8. Beschrijving per subregio

6.8.1. Ruimtelijke ontwikkeling stedelijke regio Eindhoven-Helmond

Balans rood, groen, blauw en zwart

In deze paragraaf worden de relevante afstemmingspunten voor de ruimtelijke ontwikkeling aangegeven. In de stedelijke regio ligt een grote opgave voor wonen en werken. Deze opgaven zijn buiten het landschappelijk raamwerk aangegeven. Zeer herkenbaar is de grote opgave, om in de centrumgebieden van Eindhoven en Helmond centrumontwikkeling te laten plaatsvinden, gericht op een hoogstedelijke uitstraling voor Eindhoven en een regionale uitstraling in Helmond.

Overige opvallende keuzen betreffen een uitwisselbare ontwikkeling voor wonen in Best-oost en/of werken op de Sonniuswijk. Het huidige voorstel is ontwikkeld, op grond van beschikbare infrastructuur. Deze ontwikkelingen zijn uitwisselbaar, mits een samenhangende visie op de ontwikkeling van het gehele gebied mogelijk is, waarbij de infrastructuur en de groene bosgordel Nieuwe Woud, richting het Groene Woud, expliciet meegenomen moeten worden. Deze vraagstelling wordt nader beschreven bij strategische gebiedsontwikkeling.

De locaties Lungendonk en Diesdonk zijn gelegen in twee landelijke gemeenten, maar binnen de stedelijke regio. Hiervoor is maatwerk noodzakelijk. De aanduiding op de Plankaart voor deze landelijke regio's zijn te beschouwen als doorwerking van bestaand regionaal beleid (RSP 1997). In een nader Telos onderzoek wordt de haalbaarheid van wonen en werken en eventueel in welke vorm op duurzaamheid getoetst. Hiervoor zijn een tweetal projecten in hoofdstuk 7 opgenomen.

Binnen de stedelijke regio zijn een tweetal havenlocaties aanwezig, die aanleiding kunnen vormen voor de inrichting en segmentering van bedrijventerreinen direct aan het water en verder daarvan af. Hiervoor is een project in hoofdstuk 7 opgenomen.

Herstructurering in de stedelijke regio

De stedelijke regio kent grote herstructureringslocaties. De ontwikkeling van de locaties zijn van groot belang voor de ontwikkeling van twee leefbare steden. De belangrijkste zijn op de kaart opgenomen: centrumontwikkeling in Eindhoven en Helmond, Westcorridor, Suytkade en Binnenstad oost.

Afstemmingspunten voor herstructureringslocaties zijn in algemene zin externe veiligheid/geluidshinder/strategisch kantorenbeleid (regionaal) en de wateropgave conform Waterbeheer 21^e eeuw. Voor externe veiligheid en geluidshinder is een aparte paragraaf in het plan opgenomen. De afweging voor regionaal kantorenbeleid en de toepassing daarvan op herstructureringslocaties kan mede worden gebaseerd op de studie van ECORYS-Kolpron 'Kantorenprogramma Stadsregio Eindhoven, mei 2003' en de concentratie van kantoren in stationsomgevingen. Bij planvorming zal deze regionale afweging expliciet aan de orde moeten komen, om niet marktverstrend te werken. De wateropgave is met de watertoets expliciet gemaakt. Als goed voorbeeld geldt Suytkade, waar in een intentie-overeenkomst met het waterschap een bijzondere ambitie voor hemel- en oppervlaktewater is opgenomen. Herstructureringsprojecten in de stedelijke regio zijn in hoofdstuk 7 opgenomen.

Gemeente Best

De gemeente Best kent een aantal grote transformatiezones voor het stedelijke programma. De directe omgeving met de Mortelen en het Groene Woud vragen om een integrale inspanning rood met groen. Voor Best Noordwest ligt er een koppeling met de verbinding tussen Oirschotse heide en De Mortelen, als definitieve buffer tussen Best en Oirschot en voldoende afstand ten opzichte van het lint Aarle. Voor Best Oost (en Sonse Heide) moet het stedelijke programma bekeken worden in relatie tot draagvlak van voorzieningen voor het woongebied, waarbij tevens een koppeling nodig is met ambities voor de bosgordel Nieuwe Heide - De Vleut en onderhoud Nieuwe Heide - Oud Meer. Eventueel ook een verbinding naar Dommeldal. Inrichting cultuurlandschap ten noorden van Hoge Dijk, ook ten behoeve extensieve recreatie. Vanuit de kwaliteiten uit de lagenbenadering komt Best-oost in aanmerking voor verstedelijking. Echter, de gemeente Best wenst één groot aaneengesloten bedrijventerrein. Bij de afrit van de A58, direct naast knooppunt Batadorp, doet zich een duidelijke kans voor op de locatie Heide West. Deze locatie sluit aan op het terrein van Philips Medical Systems (High Tech bedrijvigheid) en ligt nabij het toekomstige bedrijventerrein Strijpse Kampen/ BEA2. Hiermee wordt als het ware één groot complex gecreëerd in de noordwest hoek van de stedelijke regio. De locatie scoort dus positief ten opzichte van laag 2 en 3, maar niet goed op laag 1 van het DRS (GHS, natuurparel). Voor deze locatieafweging is een andere benadering van toepassing vanwege de regionale stedelijke concentratie nabij de strategische gebiedsontwikkeling aan de westzijde van Eindhoven en het voorkomen van versnippering bij lokalisering aan de oostzijde van Best. In de fasering is het bedrijventerrein opgenomen op middellange termijn. De ster op de plankaart betekent een

locatiespecifieke uitwerkingsregel: bij planvorming op termijn voor bedrijventerrein geldt hier het 'nee, tenzij-principe' volgens het streekplan.

Gemeente Son en Breugel

Het gebied Sonniuswijk wordt aangegeven als transformatiegebied voor verstedelijking. Hierbinnen is een woningbouwlocatie aangeduid. Het gebied ten noorden van het transformatiegebied en buiten de stedelijke regio gelegen blijft aangewezen als landbouwontwikkelingsgebied. Mocht uit de ruimtelijke ontwikkelingsvisie van gemeente en regionale en provinciale besluitvorming een alternatieve locatie gevonden worden, dan zal deze worden verwerkt in het RSP. Intergemeentelijke afstemming (ook met de gemeente Sint Oedenrode) is daarbij het uitgangspunt. Deze locatiespecifieke uitwerkingsregel is op de plankaart aangegeven met een ster. Het gebied Sonniuswijk kan wanneer het niet als zoekgebied voor verstedelijking noodzakelijk is, alsnog worden aangewezen als landbouwontwikkelingsgebied.

Gemeente Veldhoven

Specifiek voor Veldhoven geldt aandacht voor de integrale ontwikkeling van:

- Habrakerveld: koppelen aan herinrichting Habraken (amfibieën kerngebied).
- Veldhoven West: Het gebied wordt ingebracht als transformatiegebied onder randvoorwaarden Streekplan. Hierbinnen is een grote woningbouwlocatie aangeduid. In het verlengde van de Heerbaan ligt in oost-west richting een groene geleding door het gebied heen. Met name ten noorden van de groene geleding vraagt de verstedelijking om zorgvuldige inpassing in de cultuurhistorische omgeving (Belvedere). Veldhoven zal een MER uitvoeren voor het in het kader van de BOR afgesproken uitbreiding met ca 2700 woningen in Veldhoven-west. Deze MER dient aan te geven hoeveel woningen er binnen dit gebied gebouwd kunnen worden en waar. Hierbij is ook de woningbouwdichtheid volgens de BOR-afspraken (groen-stedelijk) nader te bepalen; Veldhoven gaat hierbij uit van een woningdichtheid van 20 á 25 wo/ha.. Op basis van de uitkomst van deze inrichtings-MER zal de gemeenteraad van Veldhoven een besluit nemen over de invulling van Veldhoven-west. Dit besluit zal worden vertaald in een of meerdere bestemmingsplannen voor heel het plangebied Veldhoven-west.

Gemeente Eindhoven

De ontwikkeling van Esp Noord is lokaal te koppelen aan de groene wig, uitvalsroute en het opknappen van Bokt Oost.

Gemeente Helmond

Voor Brandevoort 2 is in de planvorming rekening gehouden met de in het masterplan aangegeven koppeling aan de landschapsecologische zone over Papenvoort - Vaarle - Wolfsven. Voor de eventuele ontwikkeling van Lungendonk en of Rietbeemden geldt de koppeling aan groenontwikkeling van Goorloop en randen RNLE.

Gemeente Geldrop-Mierlo

't Broek is aangewezen als beschermd dorpsgezicht. Het betreft het lint met aanliggende bebouwing en een groene buffer daaromheen. Mocht verstedelijking in een wijdere omgeving plaatsvinden, dan is in wetgeving aangegeven, dat met dit beschermd dorpsgezicht rekening moet worden gehouden. Mocht verstedelijking in een wijdere omgeving plaatsvinden, dan is in wetgeving aangegeven, dat met dit rijksmonument rekening gehouden moet worden. Dit betekent zowel een kwaliteit (zoals bij Gijzelrooi) voor de toekomstige woonomgeving als een kwantitatieve beperking van de mogelijkheden. In de BOR afspraken is deze locatie voorlopig afgevoerd voor verstedelijking. Luchen is wel als een grote ontwikkelingslocatie opgenomen. De recreatieve en de natuur-as van het Eindhovens kanaal is te respecteren en mede te ontwikkelen.

Gemeente Waalre en Valkenswaard

Recent cultuurhistorisch onderzoek laat zien, dat de ten noorden van Valkenswaard gelegen akkercomplexen langs de oostzijde van het Beekdal een bijzondere en samenhangende waarde vertegenwoordigen. Ook ligt hier het wettelijk beschermde dorpsgezicht van Timmereind. In het structuurplan van Waalre is de waarde van dit gebied ook aangegeven. Daarom wordt dit gebied in zijn geheel onder het landschappelijk raamwerk gebracht. De primaire uitbreidingslocatie voor Waalre is Waalre Noord. Hier ligt een koppeling tussen de inrichting van het ten noorden gelegen gebied (Gat van Waalre tot aan De Hogt) en versterking van het landschap in Waalre West.

Gemeente Nuenen

Eeneind is als een apart project opgenomen in hoofdstuk 7. Van groot belang bij ontwikkeling is reservering van ruimte voor waterberging, koppeling met het dal van de Kleine Dommel en het Eindhovens Kanaal in uitvoering. Voor Nuenen west (gelegen binnen het Middengebied) geldt een bijzondere ontwerp-opgave. De gestapelde cultuurhistorische waarden en natuurwaarden en de wat rafelige rand van Nuenen vormen hiervoor de aanleiding. Volgens het huidige Streekplan is hier sprake van een 'nee, tenzij' situatie. Gemotiveerd is, om van de bestaande situatie af te wijken. Ontwikkeling van verstedelijking is daar in afweging met de cultuurhistorische waarden, instandhouding van het lint en goede landschappelijke inpassing door een fraaie dorpsrand uit te werken. Deze 'bescheiden' afronding is in te brengen in het Landschapspark Noordelijk Middengebied. Tevens zal rekening gehouden moeten worden met een mogelijk tracé van de BOSE-studie.

Legenda eenheid Landschapsontwikkeling

De potentieel natte gebieden, tevens met hoge natuurwaarden, rond Nederwetten zijn met de beekdalen aangewezen als landschapsontwikkelingsgebied, waarbinnen de kwaliteiten voor natuur en landschap, in relatie tot de gebieden buiten de stedelijke regio, meer nadruk krijgen. Dit is een onderdeel wat in het project Regionaal Landschap Middengebied is opgenomen.

Tevens is Bosplan Vaarle als landschapsontwikkelingsgebied opgenomen, omdat hier de mogelijkheid bestaat de landschapsecologische zone tussen de Strabrechtse Heide en de Geeneindse Heide te ontwikkelen. Ook dit is een onderdeel, dat in het project Regionaal Landschap Middengebied is opgenomen. Het landschappelijk raamwerk is niet compleet met een aantal stedelijke groene dragers die met name in Eindhoven en Helmond liggen. Daar zijn de kleinere beeklopen, parkgordels aangegeven. In deze stedelijke groene dragers zijn passende stedelijke ontwikkelingen in beperkte mate mogelijk, die tevens moeten bijdragen aan een verbetering van de landschappelijke kwaliteit. Hierin worden de groenstructuurplannen van de gemeenten gevolgd.

Legenda eenheid Integratie stad en land

Voor de BEA2-zone is deze aanduiding gekozen, omdat hier sprake is van een onderdeel van het landschappelijk raamwerk, dat een sterkere rol kan vervullen tussen het landgoed De Wielewaal en de bossen ten zuiden van Best en Oirschot, maar dat tevens een rol heeft in het oplossen van de ruimtevraag voor bedrijventerrein in de technologie-as. Een specifieke uitwerking van hoe bedrijventerreinontwikkeling gepaard kan gaan met versterking van natuur en recreatieve waarden, mede in afstemming op de verbreding A2, wordt op dit moment ingezet door de gemeenten Eindhoven (50 hectare netto) en Best (30 hectare netto). De groencompensatie, die gepaard gaat met het ontwikkelen van het bedrijventerrein (ca. 30 hectare), wordt bij voorkeur gevonden in prioritaire groengebieden in de directe omgeving van het BEA2 gebied.

Legenda eenheid Strategische gebiedsontwikkeling

Binnen de stedelijke regio liggen drie gebieden waar, ingevolge de Nota Ruimte en BrabantStad, een belangrijke strategisch ruimtelijke (ontwerp) opgave ligt:

- De A2 kennis-as. Deze as omvat een groot aantal voorzieningen en functies die kennisinfrastructuur en aantrekkelijke woon- en werkmilieus koppelen aan een goede bereikbaarheid. Bij uitstek een gebied om het economische profiel van de regio te ontwikkelen. Dit gebied ligt tussen knooppunt Batadorp en knooppunt De Hogt (met uitlopers). Het gebied omvat een grote verstedelijkingsopgave (o.a. BEA2 zone, Strijpse Kampen, High Tech Campus) en herstructureringsopgave (Poot van Metz/de Hurk) in samenhang met een natuur- en landschapsopgave. Een integraal plan, dat de meerwaarde en samenhang van de verschillende locaties en kwaliteiten aantoonst en uitbouwt is het doel.
- Het Middengebied. Dit gebied is een essentiële schakel tussen de twee steden Eindhoven en Helmond en vervult voor natuur, infrastructuur en woon- en werkmilieus een belangrijke functie. De samenhangende ontwikkeling van dit gebied, grofweg gelegen tussen Eindhoven en Helmond, de A67 en het Wilhelminakanaal vormt het uitloophet gebied voor de stedeling en een belangrijke biotoop voor hoge natuurwaarden en aanwezige cultuurhistorische waarden. Een combinatie van aansprekende vormen van verstedelijking in een rijkdom aan milieus, natuur en recreatie vormt hier de uitdaging.
- Het Nieuwe Woud. De aanduiding is opgenomen voor een gebied gelegen tussen de A2 en de A50. In dit gebied is volgens het DRS ruimte voor ontwikkeling van verstedelijking. En vooral legt de stad, via de Nieuwe Heide in gemeente Son, de verbinding naar het nationale landschap het Groene Woud. Een groen recreatieve ontwikkeling, in combinatie met een verstedelijkings- en infrastructuur opgave biedt kansen, om woon- en werkmilieus te creëren, die passen bij een brainportstatus.

In de drie prioritaire gebieden moeten grote waarden voor natuur en landschap gecombineerd worden met verstedelijking, infrastructurele ontsluiting en recreatie. In hoofdstuk 7 staan de drie prioritaire gebieden en de betreffende ruimtelijke, functionele opgave nader omschreven in een projectformat.

Naast de drie prioritaire gebieden, is ook een gebiedsaanduiding gekozen ten zuiden van Dommelen en voor Lungendonk en Diesdonk. Bij Dommelen liggen grote waarden voor natuur en landschap en wordt een tracé-ontwikkeling rond Dommelen uitgewerkt. Bovendien bestaat hier de wens om bedrijvigheid en in beperkte mate wonen, tevens opgevoerd in het RSP van 1996, te realiseren. Ook de noodzaak voor het realiseren van waterberging en versterking van de ecologische kwaliteit van de beekdalen van de Dommel en Keersop is aanwezig. Enkel langs de weg van een integrale ontwikkeling met een doorkijk naar de langere termijn (ook afhankelijk van de ontwikkeling van de uitkomsten van de studie N69) is een goede gebiedsontwikkeling mogelijk. Op dit moment voert de gemeente Valkenswaard een stedenbouwkundig onderzoek uit.

Voor Lungendonk en Diesdonk geldt, dat hier een complexe uitvoeringsopgave bestaat, waarbij waterberging, infrastructuur, ehs, ghs, landschapsontwikkeling en verstedelijking tot een meerwaarde moeten leiden. Langs de weg van een duurzaamheidsonderzoek, gericht op deze locatie, kan een bijzonder verstedelijkingsmilieu worden gerealiseerd.

6.8.2. Ruimtelijke ontwikkeling landelijke regio de Peel

Balans verstedelijking - reconstructie

Bij de toekenning van ruimte voor verstedelijking zijn de beschikbare structuurvisies+ als belangrijke input gehanteerd.

Duurzame afronding dorpsranden

Waar daadwerkelijk sprake is van meerwaarde voor een duurzame afronding van de dorpskern, wordt een globale begrenzing van de transformatieruimte aangegeven. Deze ruimte krijgt een expliciete opgave mee, die verwoord is in de tekst. Het steeds aanmaken van nieuwe schilletsjes wordt daarmee voorkomen. Het doel is namelijk een ruimtelijke en integrale afweging, gericht op een eenmalige duurzame afronding van de bebouwing in de rand van het landschappelijk raamwerk. Ook dient de nota 'Buitengebied in ontwikkeling' bij de afweging betrokken te worden.

Gemeente Laarbeek

In algemene zin valt hier op, dat in de regionale afweging van de lagenbenadering en kansen vanuit infrastructuur, ruimte voor het realiseren van een verstedelijkingsopgave is gevonden. Het gaat hier in het bijzonder om de volgende locaties:

- Uitbreiding mogelijk in Deense Hoek, omdat daar volgens de lagenbenadering uit de beleidskaarten geen regionaal hoge waarden aanwezig zijn. Hier is gekozen voor bedrijvigheid, in relatie tot o.a. het kanaal. Een mix met wonen met kwaliteit in de kanaalzone lijkt echter ook mogelijk. De grote waarde van de Deense Hoek wordt bepaald door de bolle akker en het aanliggende gehucht met een oude kerkplaats. Een goede inpassing en landschappelijke begrenzing van deze samenhangende waarde is gewenst. De begrenzing van het landschappelijk raamwerk is daarop gepast;
- Bemmer ook benutten voor regionale bedrijvigheid van Laarbeek en Gemert-Bakel, door optimalisatie van inrichting en maximalisatie van ruimtegebruik, in afstemming op extra eisen hydrologisch neutraal bouwen.

Gemeente Gemert-Bakel

Planmatige uitbreiding in de zeven kernen van de gemeente Gemert is in de transformatieruimte opgenomen. Aan enkele zijden van de kernen ligt een opgave voor de duurzame afronding van de dorpskernen met woningbouw. Hiervan is sprake in die gebieden waar het dorp en het (vaak waardevolle) landschap niet goed op elkaar aansluiten. De bouwopgave wordt ingevuld op basis van een specifiek stedenbouwkundig programma met de cultuurhistorische kenmerken van de omgeving als onderlegger. De afronding van de kernen wordt onderbouwd op basis van een visie op de kern, te beoordelen op de volgende elementen: er is sprake van meerwaarde; het gaat om een ruimtelijke en integrale afweging, gericht op een duurzamen lijn van de bebouwing; het betreft niet het aanmaken van nieuwe schilletsjes rond de kern.

Gemeente Deurne

Deurne heeft de meeste regionaal afgewogen ruimte voor verstedelijking. Belangrijkste bepaling daarin is het afmaken van de rondweg Deurne en het als eerste benutten van de daarbinnen gelegen ruimte voor

verstedelijking. Daarnaast is uitgegaan van mogelijke benutting van de ruimte ten noorden van de N270, een aanvulling en opvulling van het bedrijventerrein aan de westzijde, voldoende aandacht voor de beekdaluitloper ten zuiden van de spoorlijn en een bijzondere opdracht ten zuiden van de rondweg om stedelijke ontwikkeling met verbetering van de landschappelijke en natuurkwaliteit van het beekdal te verbinden. Hier is voor het uiterst zuidoostelijk deel een globale aanduiding transformatie afweegbaar gekozen, ter nadere afweging ten aanzien van wijstwater in een integraal plan. Aan de oostzijde van Deurne is een gebied aangegeven, waar verschillende landelijke en stedelijke claims samenvallen. De door de gemeente ingezette landgoedontwikkeling is in principe binnen het landschappelijk raamwerk en met een goede afweging van waarden mogelijk. Ook is hier afronding van de dorpsrand met een globale begrenzing weergegeven.

De overige kernen in Deurne liggen grotendeels ingeklemd tussen waardevol landbouwgebied met openheid en GHS of beekdal. Voor deze kernen zal sprake zijn van beperkte mogelijkheden voor uitbreiding van verstedelijking in oostelijke richting, die eerder te beschouwen zijn als afronding.

In de reconstructie wordt voor verbrede vormen van agrarische bedrijvigheid een bredere zone aangegeven. Deze zijn niet beschouwd als vormen van verstedelijking. Daarnaast heeft de gemeente Deurne de wens in het plan opgevoerd om een snelle ontsluiting naar de A67 rond Liessel te ontwikkelen.

Gemeente Asten

Diesdonk is reeds in 1996 aangegeven in het RSP als locatie voor bedrijvigheid. Hiervoor vindt nu nog een onderzoek naar duurzaamheid plaats. In dit onderzoek zal bekeken worden waar de scherpe grens tussen natuurwaarden en nieuwe bedrijvigheid ligt. Ook is deze locatie als kansrijk voor vervoer over water in de studie BERZOB aangegeven. Wel is de claim nu in de stedelijke regio meegenomen.

Daarnaast heeft de gemeente Asten ten zuiden van de A67 zelf een bedrijventerrein voorzien. In de regionale afweging van de lagenbenadering is deze mogelijk. Het beekdal van de Aa dient daarbij gerespecteerd te blijven. Ontwikkeling van Asten en Heusden is dan ook in noordelijke en oostelijke richting voorzien. Voor Asten betekent dat: uitbreiding tot aan de A67 en in de richting van de provinciale weg N 279.

Gemeente Someren

Someren kent een viertal sterk in grootte verschillende kernen. Allereerst Someren zelf met een uitbreiding, vooral gericht in noordelijke richting tot aan de Somerense weg. Hier zijn in de regionale afweging van de lagen nog uitgebreide mogelijkheden. Daarnaast is aan de zuidzijde een globale grens van het transformatie afweegbare gebied aangegeven. De ontwikkeling in zuidelijke richting zal nader uitgewerkt en begrensd moeten worden met inachtneming van een open ruimte tussen Someren en Someren-eind en respect voor de lintbebouwing. Voor Someren-eind noord geldt eenzelfde aanduiding. Daarbij wordt ervan uitgegaan, dat Someren-eind tot aan het kanaal kan uitbreiden, met uitzondering van een gaaf stuk beekdal aan de noordoostzijde.

Voor Someren-heide, de kleinste kern, is slechts een beperkte ruimte voorzien. De grootschalige openheid als tegenhanger van de bos- en grootschalige natuurgebieden is van grote waarde voor dit gebied. Daarnaast is dit een primair agrarisch gebied. Afronding van de kern in zuidelijke richting is ruimtelijk het meest passend. Voor Lierop is beperkte ruimte voor verstedelijking aanwezig, vanwege de insluiting door natuur- en hoge cultuurhistorische waarden.

6.8.3. Ruimtelijke ontwikkeling landelijke regio Heeze-Leende Cranendonck

Balans verstedelijking - reconstructie

De verstedelijking zal zich richten op die locaties in noord en zuid richting van de kernen, die geen cultuurhistorische waarden van grote betekenis aantast. GHS/EHS en beekdalen zijn zoveel mogelijk gevrijwaard van stedelijke ontwikkeling.

Gemeente Heeze-Leende

Voor Heeze betekent dat een uitbreiding naar het zuiden en een beperkte uitbreiding richting spoor voor bedrijventerrein De Poortmannen. Tussen Heeze en De Poortmannen is in principe een groene geleding gekoppeld aan de beekloop gedacht, waardoor de kernen fysiek niet verder aan elkaar groeien. Bij de ontwikkeling van de groene geleding heeft de gemeente een groot vraagstuk met de aanpassing van de spoorbrug, gericht op meer natuur en een verbetering van de afvoer van water. Afronding en afbouw van de kom wordt voor Sterksel als kans gezien, om de overgang van bebouwing naar landelijk gebied te accentueren. Daarvoor is aan de zuidwest zijde een gebied en ten noordoosten een gebied (inclusief bestaand glastuinbouwbedrijf) aangegeven.

De bolle akker, gelegen ten zuiden van Heeze, is één van de meest beeldbepalende voor heel Zuidoost-Brabant. De samenhang met het beekdal, de nieuwe kern van Heeze, het bosgebied en Lende zijn hier nog aanwezig. De ontwikkeling van Heeze zuid heeft als uitdaging, om deze levende historische relatie creatief uit te werken. Op deze wijze is de cultuurhistorische leesbaarheid en kwaliteit van het landschap te ondersteunen. De ontwikkeling van Heeze-zuid volgt uiteraard na het aflopen van de pilotstatus: bouwen binnen een harde contour.

Voor Leende en Leenderstrijp is de huidige autonome ontwikkeling tussen de twee kernen rond de snelwegaansluiting als potentie opgepakt. Hier ligt een opgave voor de herstructurering van ongeveer 3,5 ha bedrijventerrein in combinatie met de ontwikkeling van een rechtstreekse aansluiting op de bestaande afslag van de A2. Bij de ontwikkeling van deze transformatiegebieden is een ruimtelijke en halfopen buffer tussen Leende en Leenderstrijp te realiseren, waardoor de eigenheid van de kernen behouden blijft. Daarnaast is voor Leende de ruimte tussen de kern en Boschhoven gezien als uitbreidingsruimte om de kern af te ronden.

Gemeente Cranendonck

De kernen Soerendonk, Gastel, Budel Dorplein, Budel Schoot kennen een historisch herkenbare en waardevolle structuur. Het behouden van deze structuur en het afronden van de komranden en invulling van kleine resterende restructuurnten biedt voldoende ruimte voor de komende jaren. Maarheeze heeft een historische kern, maar is vanwege de ligging aan de snelweg snel gegroeid en wordt door GHS en EHS ingeklemd. Daarnaast liggen hier ook nog goede agrarische gebieden tegen de rand van de kom aan. Een uitbreiding in noordelijke richting wordt mogelijk geacht.

Voor de kern Budel zijn de ontwikkelingsmogelijkheden redelijk beperkt. Aan de westzijde tekent zich op grond van de geconstateerde kwaliteiten een harde landschappelijke contour af. Richting het noorden liggen agrarische gronden met landschappelijke en cultuurhistorische waarden, die gevrijwaard worden voor verstedelijking. In zuidelijke richting dreigt een onwenselijke stedelijke vergroeiing tussen Budel en Budel-Schoot. Het enige grotere gebied dat de komende jaren mogelijk aan bod komt voor verstedelijking is de oostelijke zone tussen de bestaande bebouwing en de karakteristieke buurtschappen en akkers Meemortel, Bosch en Schoordijk.

De verdere ontwikkeling van het bedrijventerrein Airpark in zuidelijke richting is door het ontbreken van goede alternatieven in de subregio van belang om aan de opvang voor lokale en subregionale vraag te kunnen voldoen. Bij het ontwikkelen en uitgeven van het terrein zal nadrukkelijk rekening moeten worden gehouden met de aanwezigheid van een grondwaterbeschermingsgebied en de beperkingen die daar uit voort vloeien.

Voor het DIC wordt een MER opgesteld. De uitkomst van de MER zal de omvang en verdere inrichting van het DIC terrein bepalen. Overwogen wordt om voor DIC een 'ruimere segmentering' (niet alleen zware en grootschalige industrie maar ook gemengd) met het oogmerk 'duurzaamheid' toe te staan waardoor ook voor een deel aan de eventuele opvang van grote bedrijven uit o.a. de subregio Heeze-Leende Cranendonck, De Peel en de regio Weert kan worden voldaan.'

Gezien de uitstekende bereikbaarheid van de locatie en de afstand tot andere attractiepunten, wordt het gebied ten westen van de legerplaats Nassau Dietz als geschikte plek beschouwd voor een nieuw grootschalig dagattractiepoint. De gemeente staat niet onwelwillend tegenover een dergelijke ontwikkeling.

Voor bereikbaarheid ambieert de gemeente Cranendonck een zuidelijke randweg. Het betreft een lokale wegverbinding en is daarom niet op de kaart opgenomen. Planvorming is nog niet afgerond.

6.8.4. Ruimtelijke ontwikkeling landelijke regio de Kempen

Balans verstedelijking - reconstructie

De verstedelijking in de Kempen is geconcentreerd bij de grootste kernen van de gemeenten. Daarbij zijn een aantal transformatieruimten met een globale grens aangeduid. Dit houdt in, dat daarvoor aanvullende voorstellen van de gemeente gevraagd worden. Het betreft een nadere uitwerking van Reusel-west, de noordrand van Bladel, de afronding van Meerheide, de westrand van Bergeijk en de zuidoostrand van de transformatieruimte bij Oirschot aan de zuidzijde van de A58. Hier is geen landschappelijke lijn gevonden die een heldere begrenzing betekent.

Gemeente Reusel de Mierden

Bij Reusel zijn twee grote transformatiegebieden opgenomen: Reusel West en Reusel zuid. Op basis van een inschatting van bestaande cultuurhistorische waarden komt Reusel West als eerste in beeld. Specifieke opgave daarbij is de landschappelijke inpassing en realisatie van natuurinrichting langs het Hoevensche loopje als ecologische verbindingszone (omdat het dan binnen het stedelijk gebied ligt minimaal 50m breed). Tevens dient Reusel west een duurzame afronding van de kern op te leveren. Pas in tweede instantie is Reusel Zuid aan de orde voor verstedelijking. Hier zijn ook mogelijkheden voor ruimte voor ruimte woningen. Na afweging van de benutting in Reusel West, overige locaties en inbreiding zal Reusel Zuid aan bod komen.

Gemeente Oirschot

Ten zuiden van het kanaal bij Oirschot ligt een gebied met verspreid (GHS) en recreatieve voorzieningen. Daarnaast heeft Oirschot een opgave voor verstedelijking en een opgave voor een verbinding ter ontlasting van de kern tussen de aansluiting op de snelweg en de Eindhovense Dijk.

Gemeente Bladel

Tot 2008 heeft de gemeente Bladel een status aparte, vanwege bouwen binnen een harde contour. Daarna is naar verwachting weer ruimte noodzakelijk. Aan de zuidzijde van de kern Bladel zijn GHS/EHS en hoge cultuurhistorische waarden van de bolle akker aanwezig. Ontwikkeling en concentratie van verstedelijking in Bladel is dan ook voorzien in noordelijke richting. Hierbij is rekening te houden met eisen van water, de afronding van de kern en het buurtschap de Franse Hoef.

In Hapert-Zuid is het Kempisch Bedrijven Park met een rechtstreekse aansluiting op de A67 opgenomen. Dit subregionale bedrijventerrein is bedoeld voor de opvang van grotere niet lokaal gebonden bedrijven primair uit de gemeenten Bergeijk, Bladel, Eersel en Reusel-De Mierden.

Gemeente Bergeijk

Langs de Keersop zijn de open ruimten tussen Luyksgestel (met waardevol kleinschalig landschap), Bergeijk en Westerhoven aangegeven. Uitbreiding is mogelijk aan de noordzijde van Luyksgestel, de westzijde van Bergeijk en de oostzijde van Westerhoven. Voorts ligt het zoekgebied voor een mogelijke nieuwe N69 voor een belangrijk deel op grondgebied van gemeente Bergeijk.

Gemeente Eersel

Voor Eersel is een landschappelijke buffer tussen Duizel en Eersel met Meerheide voorzien. Deze landschappelijke buffer dient nog uitgewerkt te worden. Hier is daarom een globale begrenzing aangegeven. Aanleiding daarvoor is de meervoudige opgave, om een landschappelijke buffer tussen Duizel en Meerheide te realiseren, rekening te houden met de kwaliteit van het lint van de Knegselse dijk en verder te anticiperen op de natte en kwelsituatie. In planvorming zal maatwerk nodig zijn, die uiteindelijk kan leiden tot een goede en duurzame afronding voor Meerheide.

Rond Eersel zijn belangen vanuit de reconstructie en water maatgevend voor de ruimte voor verstedelijking. Zo is het kwelgebied aan de zuidoostzijde positief gewaardeerd, waardoor ook ruimte tussen het lint van Stokkelen en Eersel open blijft.

Locatie Strijpse Kampen is opgenomen in de BOR-afspraken en gelabeld als hoogwaardig terrein. Het terrein heeft naast een functie voor de opvang van bedrijven uit de stedelijke regio en de gemeente Oirschot ook een functie voor bepaalde nieuwvestigings van buiten de stedelijke regio. Relevant is in ieder geval dat de betreffende bedrijven moeten passen in het profiel en segmentering van Strijpse Kampen. De Strijpse Kampen zijn belangrijk voor de ontwikkeling van bedrijvigheid voor Eindhoven en opvang van bedrijvigheid uit Oirschot. Langs de bestaande ontsluiting, aangevuld met de verwachte directe aansluiting op de A2 te realiseren met de verbreding is deze locatie goed ontsloten. Pas in laatste instantie is de benutting van de locatie 'De Hut', gelegen binnen de gemeente Eersel, aan de orde. Voor tijdige ontwikkeling van de locatie De Hut zal met name de ontwikkeling van infrastructuur in samenhang bekeken moeten worden. Ten aanzien van locatie de Hut, gelegen binnen de gemeente Eersel, is geen ontsluiting voorhanden of op eenvoudige wijze te realiseren. De ster bij deze werklocatie betekent dat er een nadere studie wordt uitgevoerd naar de geschiktheid en exacte omvang van gebied De Hut als te ontwikkelen bedrijventerrein. Bij (gedeeltelijke) ongeschiktheid zal het betreffende gebied worden aangewezen als landbouwontwikkelingsgebied. Bij (gedeeltelijke) geschiktheid moet bij de verdere invulling van het gebied rekening worden gehouden met de randen, die wel als landbouwontwikkelingsgebied worden aangewezen. Bij de eventuele invulling van deze ruimte dient verder rekening gehouden te worden met het landbouwontwikkelingsgebied uit de reconstructie gelegen in de direct aansluitende landelijke regio.

6.9. Verantwoording ruimtebehoefte

Toetsing verstedelijkingsopgave Eindhoven tot 2030

In de ontwikkelde plankaart is de verstedelijkingsopgave voor Eindhoven tot 2020 in beeld gebracht voor wonen en werken. Daaruit blijkt, dat voor de planperiode voldoende ruimte binnen de stedelijke regio te vinden is, rekening houdend met de onderliggende duurzame laag en in zekere mate in afstemming met infrastructuur. Vervolgens is nog een scan gemaakt voor de periode na de plantermijn (2020-2030) voor de resterende opgave wonen en werken in Eindhoven. Bij werken is daarbij gefocust op bedrijventerreinen in het hoogwaardig en gemengd segment.

Voor wonen is dan, met een aantal reserveringen voor locaties in gedachte, voldoende ruimte tot 2030 binnen de huidige voorstellen voor het landschappelijk raamwerk aanwezig. Zonder op ingrijpende wijze de waarden van de eerste laag aan te tasten, is in principe voldoende ruimte aanwezig. Voor werken is een voorbehoud te maken. De verschillende in beeld zijnde locaties betekenen meer of minder aantasting van de eerste laag binnen de stedelijke regio, dan wel de realisatie van een bedrijventerrein in een landelijke regio. Onderzoek zal moeten aantonen, wat op termijn de beste ontwikkeling is voor de oplossing van de Eindhovense verstedelijkingsproblematiek, rekening houdend met het in dit hoofdstuk centraal staande doorwerking van infrastructuur.

Opname van afspraken uit het BOR-overleg in het ruimtelijk kader van het plan, heeft het grote voordeel, dat programmatische afspraken zijn gemaakt voor de realisatie van dit deel van het stedelijke programma. Meerdere kleine verstedelijkingslocaties t.o.v. enkele grote locaties, heeft als voordeel dat er flexibeler en beter ingesprongen kan worden op markt(ontwikkelingen) en er bovendien risicospreiding plaatsvindt. De ruimtelijke samenhang en onderbouwing wordt geleverd door het Duurzaam Ruimtelijk Structuurbeeld in het zoekgebied voor verstedelijking. De concentratie van nieuwe werklocaties aan de westzijde van Eindhoven is verklaarbaar vanuit de grote potentie voor verstedelijking aldaar en het niet verder verstedelijken van het Middengebied. Het verstedelijkingsmodel van de regio geeft daarvoor een duidelijk beeld in paragraaf 6.4. Bij Eindhoven zijn een groot aantal locaties 'opgehangen aan de A2 kennis-as. Bij Helmond gaat het bij woon- en werklocaties om het 'afbouwen' van de stad aan de zuidzijde.

Nota Ruimte en BrabantStad

In hoofdstuk 2 en 3 van het Regionaal Structuurplanplan en Uitwerkingsplan zijn de (inter-)nationale ambities en vraagstukken zoals opgenomen in de Nota Ruimte en BrabantStad vertaald naar regionale ambities en doelstellingen. In hoofdstuk 6 zijn de regionale ambities en doelstellingen vertaald naar de plankaart. In de Nota Ruimte en ook het Conceptprogramma Brabantstad zijn vier belangrijke thema's de dragers van Brainport Eindhoven: stedelijkheid en groen, topvoorzieningen, kennis en innovatie en bereikbaarheid.

Stedelijkheid en groen: het kaartbeeld 'prioritaire gebieden', opgenomen in paragraaf 6.6 'Naar een plankaart', geeft duidelijk een overzicht van het ruimtelijke principe van de stedelijke regio: twee duidelijke verstedelijkingslobben in combinatie met een centraal gelegen groen Middengebied. Aan de randen van de stedelijke regio ligt de landelijke omgeving. De groene mal om de stedelijke regio krijgt nader invulling op de plankaart door middel van het aanduiden van twee strategische uitwerkingsgebieden: Masterplan Middengebied en Ontwikkeling (verbinding naar) Het Nieuwe Woud. Beide gebieden worden in hoofdstuk 7 eveneens als strategisch uitvoeringsproject aangemerkt. De centra van Eindhoven en Helmond springen qua hoogstedelijkheid uit boven de overige gebieden. In beide centra wordt invulling gegeven aan een grote herstructuringsopgave (Strijp S, Suytdkade, Spoorzone's). Hiernaast zal ook de A2 een geheel eigen uitstraling krijgen. In deze as ligt de nadruk op een high-tech uitstraling (venster Brainport), al dan niet in combinatie met groen en recreatie. De A2 zone is op de plankaart benoemd als strategisch uitwerkingsgebied en in hoofdstuk 7 als strategisch uitvoeringsproject. Naast deze hoogstedelijke gebieden, worden op de plankaart eveneens een aantal, goed door HOV ontsloten, locaties aangeduid als stedelijk knooppunt. Naast deze stedelijke knooppunten waar een hoogstedelijk woonmilieu wordt nagestreefd, wordt in de randgemeenten vooral ingezet op de ontwikkeling van groenstedelijke woonmilieu's.

Topvoorzieningen: Het programma van BrabantStad maakt melding van het ontwikkelen van een Brabant Medical School in Eindhoven en een groene Campus in Helmond. Beide ontwikkelingen leggen niet direct een ruimtelijke claim in de steden die zich vertaalt op de plankaart. Datzelfde geldt voor het opzetten van een Brabantfestival en het realiseren van een Nationaal Zwembad in Eindhoven.

In paragraaf 4.6 'Voorzieningen', worden een aantal bestaande topvoorzieningen genoemd. Het beleid is gericht op behoud en versterking van deze voorzieningen. Hiernaast wordt geconstateerd dat het beleid gericht is op de ontwikkeling van een toeristisch recreatieve voorziening die gericht is op techniek en design. Hierbij wordt gedacht aan een beursontwikkeling van het Evoluon of de ontwikkeling van Nimbus/Akslepion, beiden ontsloten door HOV en gelegen in een 'verstedelijkingsas'. Beide locaties worden op de plankaart niet specifiek aangeduid. Dat geldt wel voor een drietal toeristische concentratiepunten: strandbad AquaBest, E3-strand en Landgoed Gulbergen. Naast deze specifieke locaties, wordt in de plantekst geconstateerd dat het van belang is om het contrast tussen stad en platteland te versterken. Dit krijgt zijn uitwerking in het verstedelijkingsmodel voor de regio (zie stedelijkheid en groen).

Kennis en innovatie: De A2-zone is de ontwikkelingszone voor hoogwaardige kennisindustrie waarbinnen ASML en Philips-campus met Flight Forum een trekkersrol hebben. Deze zone is op de plankaart aangeduid als strategische gebiedsuitwerking. Daarnaast is deze zone, in hoofdstuk 7, opgenomen als strategisch regionaal uitvoeringsproject.

De ontwikkeling van een nieuwe N69 (Intentieverklaring) verbetert de bereikbaarheid in de driehoek Aachen, Leuven en Eindhoven en daarmee de kansen op doorontwikkeling van de kennisindustrie. Op de Plankaart zijn de mogelijke alternatieven voor een N69 symbolisch aangeduid. Naast deze ontwikkeling, is ook een hoogwaardige kennisontwikkeling voorzien op de bedrijventerreinen BZOB, Diesdonk en het Duurzaam Industrierrein Cranendonck. Deze ontwikkeling is meer industrieel gericht (fijnmechanica, metaal en duurzaamheid).

Bereikbaarheid: Infrastructuur is sturend voor de te ontwikkelen locaties. Er is voorrang gegeven aan de ontwikkeling van stedelijke knooppunten, gekoppeld aan het spoor- en HOV-netwerk. Daarnaast is de aanstaande ombouw van de A2 tot 4x2 rijstroken als verstedelijkingskans aangegrepen. Op de plankaart zijn voorts de MER-studie BOSE en N69, aangeduid als 'wegverbinding in studie'. Daarnaast zijn de kansrijke projecten uit de BERZOB studie op de plankaart aangeduid (de havens BZOB en Lieshout en de containerterminal Acht). In paragraaf 4.3 'Verkeer' is het beleid ten aanzien van de bereikbaarheid verwoord. De gelijktijdige ontwikkeling van infrastructuur is agendapunt bij de monitoring en fasering van locaties. Er is een mobiliteitstoets uitgevoerd (in bijlage 6 van het plan). Daaruit volgt dat er enkele locaties uitgevoerd kunnen worden, nadat besluitvorming heeft plaatsgevonden in het kader van beide MER-studies. Deze locaties zijn in de fasering naar achter geschoven (na 2015).

Werk stedelijke regio

In de stedelijke regio is ruimte gevonden voor 680 hectare netto uitgeefbaar terrein. Tot 2015 bestaat een behoefte van 645 hectare netto (zie paragraaf 4.1). Voor de opvang van de Eindhovense behoefte tot 2030 is additioneel ruimte gevonden voor nog eens 35 hectare. Hiermee wordt voldaan aan de taakstelling BOR. De taakstelling is gebaseerd op prognoses 2002 en regionale afweging segmentering peildatum 2004. Bij interpretatie van onderstaande tabel dient in acht te worden genomen dat de planologische procedures reeds jaren eerder dienen te starten om daadwerkelijk in de beoogde periode met oplevering/uitgifte te kunnen starten.

Tabel 6: Nieuwe en gereserveerde bedrijventerreinlocaties binnen de stedelijke regio

BOR-gemeenten	Locatie	BOR taakstelling Netto ha.	Overige Taakstelling Netto ha.	Voorgesteld Segment	Verwachte Uitgifte- termijn
Best	Ploegstr./BEA2	30		Hoogwaardig + Gemengd 1)	2020-2030*
	Aerlesche Heide	45		Hoogwaardig + Gemengd 1)	2020-2030*
	Uitbreiding 't Zand		3,5	Gemengd	2006-2010
	Pendelweg		3	Gemengd	2005-2010
Eindhoven	BEA2	50		Hoogwaardig	2008-2015
	Esp Noord	21		Gemengd	2012-2017
	Philips Hightech Campus	10		Hoogwaardig	2005-2015
Geldrop- Mierlo	Uitbreiding Spaarpot		3,5	Lokaal	2005-2010
	Bogardeind – A67		2,5	Lokaal	2005-2010
	De Hooge Akker II		4,5	Lokaal	2005-2010
	Noordzijde Geldropseweg		3	Lokaal	2005-2010
Helmond	Berenbroek		35	Hoogwaardig	2006-2020
	Scheepstal		30	Gemengd	2015-2030*
Nuenen	Eeneind West	35		Gemengd	2008-2020
	Eeneind II Zuid		7	Lokaal	2008-2020
Son en Breugel	PM	10		Gemengd	2020-2029*
Veldhoven	Habraken	30	26	Gemengd	2006-2015
	Noordrand		3,5	Lokaal	2005-2008
	De Run 2000 + 7000		10,5	Lokaal	2005-2010
Waalre	Ekenrooij- Noord		7	Lokaal	2008-2012

Niet Bor- gemeenten					
Asten	Diesdonk		140	Grootschalig + Gemengd 4)	2010-2020
Oirschot	Strijpse Kampen	35	Pm	Hoogwaardig + Gemengd 2)	2012-2020
Eersel	De Hut	70		Hoogwaardig + Gemengd 3)	2012-2020
Valkenswaard	Valkenswaard- Zuid		35	Gemengd	2008-2020
Laarbeek	Deense Hoek		20	Gemengd	2020-2030*
Totaal netto ha.		265	415		

Voor de doorrekening is voorlopig uitgegaan van de volgende verdeling van bovenstaande segmenten, waarbij naar aanleiding van monitoring, aanpassingen in de segmentering mogelijk zijn:

- 1) 50 ha. hoogwaardig en 25 ha. gemengd;
- 2) 25 ha. hoogwaardig en 10 ha. gemengd;
- 3) 35 ha. hoogwaardig en 35 ha. gemengd;
- 4) 80 ha. grootschalig en 60 ha. gemengd.

2020-2030: Deze locaties worden als 'te reserveren bedrijventerrein' aangeduid op de plankaart. Dit is ruimte, die eventueel eerder in ontwikkeling mag worden genomen, als uit monitoring van het bedrijventerrein en het bijbehorende beleid voor efficiënt ruimtegebruik blijkt, dat het nodig is binnen de planperiode meer bedrijventerrein aan te leggen.'*

Tabel 7: Verwachte behoefte en verwacht aanbod per segment in de stedelijke regio

Segmenten	Behoefte 2005- 2015	Harde Locaties	Zachte / nieuwe Locaties	Totaal Hard + zacht	<u>Tekort of</u> Overschot	behoefte 2015- 2020	<u>tekort of</u> overschot
Kleinschalig	73	14	16	30	-43	12	-55
Gemengd	281	118	354	472	191	76	115
Hoogwaardig	145	28	212	240	95	33	62
Grootschalig	146	90	80	170	24	26	-2
Totaal	645	250	602	852	207	147	

Kleinschalig lokaal segment: tekorten oplopend tot 54 ha. in 2020. Dit tekort kan voor een klein deel worden opgevangen via zonering op gemengde terreinen. Er wordt niet voorgesteld het gemengde segment meteen aan te vullen met 54 ha. maar om een combinatie van maatregelen in te zetten en de effecten te monitoren. Het betreft doorstromingsbeleid (inzetten van vrijkomende bestaande ruimte), bevorderen gebruik leegstaande bedrijfspanden, herstructurering/inbreiding, functiemenging in de kernen en de realisering van bedrijfsverzamelgebouwen. In het kwalitatieve programma en met name door de beleidsregels Intensief Ruimtegebruik zal daarvoor een kader worden gecreëerd. De evaluatie dient plaats te vinden bij de eerstvolgende herziening RSP.

Gemengde segment: mede door opname Bor gerelateerde terreinen is er per eind 2020 een regionaal overschot berekend van 115 ha. Dat zal groter worden door maatregelen vanuit de beleidsregels Intensief Ruimtegebruik en het kwalitatieve programma. De restruimte zal daarom kunnen voorzien in de behoefte van Eindhoven en de overige BOR-gemeenten in de periode 2020-2030.

Hoogwaardig gelabelde segment: mede door opname BOR-gerelateerde terreinen is er per eind 2020 een regionaal overschot berekend van 62 ha. Dat zal groter worden door maatregelen vanuit het convenant en het kwalitatieve programma. De restruimte zal daarom kunnen voorzien in de behoefte van Eindhoven en de overige BOR gemeenten in de periode 2020-2030.

Grootschalig segment: dit segment kan worden bediend tot 2020 dankzij GDC/BZOB (tot 2008) en daarna de ontwikkeling van Diesdonk. Gesteld kan worden dat Diesdonk cruciaal is voor dit segment.

Werk landelijke regio:

Op basis van een inventarisatie van door gemeenten aangedragen voorstellen voor bedrijventerreinen is in de landelijke regio ruimte gevonden voor 347,5 hectare netto uitgeefbaar terrein. Per subregio is het beeld divers, omdat gemeenten o.a. niet hebben aangegeven welke verwachte uitgiftetermijn op basis van gemeentelijke behoefte gewenst is. De taakstelling is gebaseerd op prognoses 2002 en regionale afweging segmentering peildatum 2004. Planning is een dynamisch begrip gebaseerd op regelmatig uit te voeren prognoses, monitoring en marktontwikkeling. . Bij interpretatie van onderstaande tabel dient in acht te worden genomen dat de planologische procedures reeds jaren eerder dienen te starten om daadwerkelijk in de beoogde periode met oplevering/uitgifte te kunnen starten.

Tabel 8: Nieuwe bedrijventerreinlocaties in de landelijke regio

Gemeenten	Locatie	Taakstelling Netto ha.	Voorgesteld Segment	Verwachte Uitgifte- termijn
Deurne	Binderen-Zuid	4	Kl. Lokaal	2006-2007
	MOB-complex	15	Gemengd	2006-2007
	Kranenmortel	20	Gemengd	2010-2015
	Uitbreiding Binderen Zuid	10	Kl. Lokaal	Pm
	Liessel	2	Kl. Lokaal	2006-2007
Laarbeek	Bemmer 4	20	Gemengd	2007-2008
	Van Thiel	2	Gemengd	2005-2006
	Uitbr. Van Thiel	2	Kl. Lokaal	2005-2006
Gemert-Bakel	Wolfsveld-Oost	15	Gemengd	Pm
	Uitbr. Wolfsveld	5	Kl. Lokaal	Pm
	Uitbr. Hilakker	5	Kl. Lokaal	Pm
	Peeldijk	7	Gemengd	Pm
Someren	Someren Eind Someren Dorp	30	Gemengd	2004-2005
Asten	Campina	3	Kl. Lokaal	2003-2004
	Laarbroek	20	Gemengd	2006-2007
Totaal De Peel		160		

Bergeijk	Uitbr. Waterlaat	8,5	Lokaal + Gemengd	Pm
	'T Stoom	6	Kl. Lokaal	Pm
	Westerhoven	3,4	Kl. Lokaal	Pm
Bladel	Kempisch Bedrijven Park	63	Gemengd (subregionaal)	
	Hapert-Noord	3,5	Kl. Lokaal	
Eersel	Meerheide II	4,5	Kl. Lokaal	2004-2005
	Meerheide III + West	25,5	Kl. Lokaal + Gemengd	Pm
	Hoefseweg	1,8	Kl. Lokaal	Pm
Oirschot	De Scheper	10	Kl. Lokaal + Gemengd	
Reusel de Mierden	De Kleine Hoeve	14,3	Kl. Lokaal + gemengd	Pm
Totaal De Kempen		145,5		

Cranendonck	DIC*	Pm	Gelabeld (regionaal)	2005-2015
	Airpark II	15	Gemengd (subregionaal)	2005-2015
	Airpark III e.v.	22	Gemengd (subregionaal)	2005-2015
Heeze-Leende	Poortmannen	5	Kl. Lokaal	Pm
Totaal		42		

Tabel 8 geeft een overzicht van harde en zachte plannen voor bedrijventerreinen die door gemeenten zijn aangedragen. De conclusies ten opzichte van de planningsopgave zijn:

- De Peel: ruim voldoende tot 2015 en een overschot van 26 hectare tot 2020 (zie Bijlage 3);
- De Kempen: ruim voldoende tot 2015 en een minimaal tekort van 2,5 hectare tot 2020 (zie Bijlage 3);

- Heeze Leende Cranendonck: voldoende tot 2015 (afhankelijk van potenties Airpark II en III) . Berekend is dat additioneel aan DIC (100 ha.), Airpark II (15 ha.) en Poortmannen (5 ha.) tot het jaar 2015 een opgave overblijft van 22 hectare netto. Gemeente Cranendonck gaat er vanuit dat, ondanks de aanwezigheid van een grondwaterbeschermingsgebied, Airpark III ontwikkeld kan worden. Blijkt uit de monitoring dat er aanzienlijk minder terrein uitgegeven kan worden, dan zal daar bij de eerstvolgende herziening van het RSP een oplossing voor gezocht worden. Ten aanzien van DIC wordt overwogen om ruimer te segmenteren waardoor het terrein ook een functie krijgt voor de opvang van lokale en (sub)regionale bedrijvigheid, uiteraard met het label 'duurzaamheid'. De ster bij DIC geeft aan dat het terrein voor het andere deel (grootschalig/zwaar), niet meetelt in de planningsopgave van de regio.

De belangrijkste taak van de monitoring door het regionaal planningsoverleg bedrijventerreinen is om dit proces te volgen en periodiek bij te sturen. Vanwege het uitgangspunt dat de gemeenten in de landelijke regio's gezamenlijk verantwoordelijk zijn om via planvorming invulling te geven aan het berekende subregionale ruimtebudget is hier een goede afstemming aan de orde. Geconstateerd wordt dat de ambitie in de landelijke regio groter is dan de behoefte, wat deze afstemming in tijd eveneens noodzaakt Monitoring en eventueel planningsoverleg per subregio binnen de structuur van het regionale planningsoverleg biedt hiertoe mogelijkheden. Uitgangspunten voor fasering zijn omschreven in paragraaf 7.2.

Wonen in stedelijke regio

In de stedelijke regio is tot 2015 een overschot van circa 21.000 woningen. Voor gemeenten, die betrokken zijn bij de BOR-afspraken betreft het overschot tot 2015 circa 17.600 woningen. Voor gemeenten in Helmond en omstreken betreft het overschot tot 2015 circa 3.400 woningen. De rest van het overschot zit in gemeenten, die niet direct een relatie hebben met beide gebieden.

Concreet betekent een overschot, dat er een fasering in de uitgifte en het bouwtempo moet worden aangebracht. Deze fasering krijgt zijn beslag in bijlage 3. Voor de woningbouwlocaties in de stedelijke regio is de fasering aangegeven in tabel x. Deze tabel is opgemaakt op basis van:

- de prognoses 2002;
- de toepassing van nieuwe prognoses;
- de consequenties van monitoring en eventuele aangepaste fasering.

Tabel 9: Fasering woningbouwlocaties in de stedelijke regio

Woningbouw	Bouwtaak 2005- 2030	Inbreidings Capaciteit	Uitbreiding 2005-2015	Uitbreiding 2015-2030	Overschot / Tekort
Best	5810	1250			10
Best-Noord			3400		
Vleut				470	
Dijkstraten			700		
Eindhoven	10750	9000			250
Eindhoven divers			2000		
Geldrop-Mierlo	3530	1350			70
Genoehuis			150		
Bekelaar			600		
Luchen			1500		
Nuenen	3190	930			-245
Nuenen divers			515		
Nuenen-West			1500		
Son en Breugel	3670	435			-10
Soniusdriehoek			305		
Soniuswijk				2920	
Veldhoven	5610	2060			0
Veldhoven-Noord			730		
Slot			120		
Veldhoven-West			2700		
Waalre	1720	900			130
Waalre-Noord			750		
Ekenrooi-Zuid			200		
Valkenswaard	1409	1300			191
Valkenswaard-Zuid			300		
Totaal	35689	16065	15470	3390	396

Helmond	11840	3000			
Brandevoort II			2500		
Goor + Lungendonk (Somer)			2500	3500	
Totaal	11840	3000	5000	3500	-340

Bij interpretatie van bovenstaande tabel dient in acht te worden genomen dat de planologische procedures reeds jaren eerder dienen te starten om daadwerkelijk in de beoogde periode met oplevering/uitgifte te kunnen starten.

Als de planperiode tot 2030 wordt gezien, wordt een woningtekort zichtbaar, namelijk:

- BOR-gerelateerd circa 400 woningen
- Helmond e.o. circa 340 woningen

Wonen landelijke regio

Er komt geen ruimte claim in de landelijke regio;

- De Peel: bouwen voor migratiesaldo nul, geen probleem;
- Groot Kempen: bouwen voor migratiesaldo nul, geen probleem;
- Heeze-Leende Cranendonck: bouwen voor migratiesaldo nul, geen probleem.

Verkeer

- Op de plankaart zijn twee tracés in studie aangegeven, te weten de N69 en BOSE;

- De verbreding van de A2 (Tangenten Eindhoven) wordt in het jaar 2011 afgerond;
- Op de stedelijke Ring Eindhoven wordt de doorstroming verbeterd;
- Het bestaande spoor wordt ingezet als stadsgewestelijke rail;
- De HOV-structuur is op de plankaart aangegeven en wordt gefaseerd uitgebouwd;
- Kansrijke locaties OV netwerk BrabantStad worden ingevuld;
- Op de plankaart zijn de multimodale overslagpunten aangegeven;
- Realisatie aansluiting Kempische Bedrijventerrein op de A67.

Groen

- In de stedelijke regio wordt invulling gegeven aan vijf prioritaire groene gebieden;
- In de landelijke regio is het reconstructieplan leidend.

Voorzieningen

- Het draagvlak onder het voorzieningenniveau in de stedelijke centra wordt versterkt door intensivering / inbreiding;
- In de landelijke regio biedt de reconstructie plannen aan en is derhalve leidend.

Water

- In het DRS is de beleidskaart water ingevoegd. De locaties, die gevonden zijn, liggen niet op onoverkomelijke waterprogramma aspecten;
- Wel verdient water nadere aandacht in de ontwikkeling van de locaties Lungendonk, Beek en Donk noord oost, Gemert Bakel west en Asten noord en oost.

Milieu en leefbaarheid

Op de plankaart staat de huidige geluidscontour (35 KE) aangeduid. Binnen deze contour worden geen nieuwe woningbouwlocaties aangeduid. De toekomstige bedrijventerreinen BEA2 en Habraken liggen wel in deze zone. Toekomstige bedrijventerreinen Strijpse Kampen en De Hut liggen in de veiligheidszone van het munitiecomplex. Er zijn geen wettelijke beperkingen die de ontwikkeling van bedrijventerreinen in deze zones onmogelijk maken. Mogelijke uitbreiding van het luchthaven terrein of PIROC terrein is vooralsnog niet aan de orde, maar in de toekomst eventueel wel mogelijk (in westelijke richting).

‘Dubbele claim’

Dubbel claim op de locaties Sonniuswijk, Lungendonk en Diesdonk. Hiervoor zijn aparte projecten uitgewerkt in hoofdstuk 7.

Hoofdstuk 7. Proces en uitvoeringsprogramma

7.1. Inleiding

In voorafgaande hoofdstukken zijn opgaven geformuleerd en is (op hoofdlijnen) aangegeven, waar die invulling moeten krijgen. In dit hoofdstuk wordt aangegeven, hoe de uitvoering van die opgaven vorm krijgt en op welke wijze coördinatie en monitoring plaatsvindt. Daarbij is een aantal strategische projecten opgenomen, die van belang zijn om de regionale speerpunten van beleid en de regionale ambitie waar te maken.

Met de realisatie van de in het RSP geformuleerde opgaven willen we bijdragen aan een duurzame ontwikkeling van Zuidoost-Brabant. Het economische, sociaal-culturele en ecologische kapitaal moeten in samenhang worden ontwikkeld. In de uitvoering zullen we hier nadrukkelijk aandacht aan besteden. Middels een aantal uitvoeringsprojecten stimuleren we zuinig ruimtegebruik en ontwikkeling van duurzame woon- en werklocaties, en geven we de ontwikkeling van het ecologische en sociaal-culturele kapitaal een extra impuls. Bij de monitoring vormt de mate waarin de realisatie van verstedelijkingslocaties en uitvoeringsprojecten bijdraagt aan de balans tussen het economische, sociaal-culturele en ecologische kapitaal een belangrijk aandachtspunt. Voor het ecologische kapitaal is het van belang, om de noodzakelijke samenhang tussen de te realiseren verstedelijkingslocaties en de ontwikkeling van groenstructuren in de directe nabijheid of elders in de regio aan te geven.

Algehele coördinatie van de uitvoering berust bij het daartoe in te stellen regionaal planningsoverleg. In paragraaf 7.5 wordt ingegaan op de structuur, samenstelling en overlegfrequentie. Tot slot komen de implicaties van de WGR+ en de NWRO voor de uitvoering van het RSP aan de orde.

7.2. Fasering en monitoring locaties

Monitoring

In het samenwerkingsgebied regio Eindhoven wordt door SRE en provincie een regionaal planningsoverleg in het leven geroepen. In het regionale planningsoverleg wordt het Uitvoeringsprogramma gemonitord.

Monitoring vindt plaats op basis van evaluatie achteraf. Hiermee wordt het vertrouwen aan de gemeenten gegeven hun eigen en de regionale opgaven zo goed als mogelijk uit te voeren. Gezocht wordt naar een vorm (bijvoorbeeld die van een intentieverklaring), waarbij over meerdere jaren gekeken wordt naar de productie en ontwikkeling van verstedelijking, in afstemming op reconstructie en natuur en landschappelijke doelen. Minimaal eens in de vijf jaar leidt deze monitor eventueel tot aanpassing dan wel (partiele) herziening van het RSP. Zie hiervoor ook hoofdstuk 1 voor bevoegdheden en procesregels tot aanpassing, dan wel wijziging. Het regionale planningsoverleg wordt gevoed door sectorale planningsoverleggen (zie paragraaf 7.5).

Het is zaak om in het regionaal planningsoverleg, op basis van de informatie uit de regionale planningsoverleggen, een integraal beeld van de voortgang m.b.t. het uitvoeringsprogramma op te stellen. Immers, om een duurzaam resultaat te bereiken dient balans te bestaan tussen de economische, sociaal-culturele en ecologische ontwikkelingen. Telos brengt jaarlijks een duurzaamheidbalans uit voor Brabant 2002. Deze balans geeft langs verschillende amoeben aan, hoe de stand van zaken is met betrekking tot de drie onderdelen van de Telos-driehoek. Een dergelijk model is te gebruiken en uit te werken voor het verstedelijkings- en groenprogramma in Zuidoost-Brabant. Voordeel van de 'amoebe-scan' is dat er specifiek, flexibel en breed kan worden gekeken.

Daarnaast monitort de provincie vanuit haar eigen bevoegdheid de balans rood groen, de voortgang van de projecten intensief ruimtegebruik, de afstemming met de reconstructie en de bijdrage aan de provinciale woningbouw en bedrijventerreinontwikkeling. Tevens wil zij haar monitoring richten op de ruimtelijke bijdrage van de regio aan het concept BrabantStad.

Stedelijke regio

Voor bedrijventerreinen in de stedelijke regio, is door gemeenten die onderdeel uitmaken van de BOR een afspraak gemaakt voor de locaties en fasering van de uitgifte van bedrijventerreinen. De fasering gaat uit van de periode tot 2005 – 2015 en de periode 2015 – 2030. De locaties die na 2015 op de planning staan, worden op dit moment aangemerkt als 'te reserveren bedrijventerreinen'. Dit wil zeggen dat als uit monitoring van het bedrijventerreinbeleid en het bijbehorende beleid in het kader van efficiënt ruimtegebruik blijkt, dat het nodig is

binnen de planperiode 2005-2015 meer bedrijventerrein aan te leggen en uit te geven, dan wordt dat toegestaan.

In het kader van de BOR-afspraken is geen fasering aangebracht in de realisatie van woningbouwlocaties. Wel is een fasering aangebracht in de realisatie van het aantal sociale- en vrije sector woningen voor zowel de eigen behoefte als wel de overloop uit Eindhoven. De fasering gaat uit van perioden van 5 jaar vanaf 2005 tot 2030 (tabel 8, bijlage 3). In het RSP wordt wel een fasering in locaties aangebracht waarbij locaties die pas na 2015 in de planning staan, worden aangemerkt als 'te reserveren woningbouwlocaties'. De onflexibele bedrijventerreinen planning, het streven naar een ijzeren voorraad van 3 jaar en een evenwichtige regionale spreiding moet zoals al aangegeven worden vertaald in: meer terrein beschikbaar op meerdere locaties dan strikt genomen op dat moment nodig. Het in sterkere mate faseren van grote terreinen (uitrekken in de tijd) kan een goed hulpmiddel zijn die regionale spreiding te bereiken. Dat vergt een aangepast grondbeleid waarbij zonodig risico's via regionale samenwerking kunnen worden gespreid. Daarbij moet zomogelijk rekening worden gehouden met een ontwikkeltijd van gemiddeld 7 jaar. De belangrijkste taak van de monitoring door het regionaal planningsoverleg bedrijventerreinen is om dit proces te volgen en periodiek bij te sturen.

De BOR-gemeenten gaan hun afspraken met behulp van het SRE zelf monitoren. Bovendien hebben ze afspraken gemaakt over sanctionering. De resultaten van de BOR-monitor worden jaarlijks in het regionale planningsoverleg teruggekoppeld. De monitor houdt rekening met:

- Locaties en fasering BOR (tabel 3 en 4, hoofdstuk 4; tabel 6 en 9, hoofdstuk 6; tabel 10, bijlage 3);
- Evenwichtige spreiding van locaties;
- Zekerheid omtrent ontsluiting van de locatie alvorens wordt gestart met ontwikkeling;
- Kwaliteit is belangrijker dan kwantiteit (doelgroepen; segmentering; diversiteit e.d.);
- Jaarlijkse monitor en afstemming door Bestuurscommissie BOR (uitwisseling van locaties tussen gemeenten is toegestaan);
- Resultaat terugkoppelen in het regionale planningsoverleg;
- Vijfjaarlijks ijkmoment in het regionale planningsoverleg, waarbij niet per gemeente, maar voor de stedelijke regio als geheel geoordeeld wordt;
- Dit kan leiden tot een aanpassing of (partiele) herziening van het RSP.

Landelijke regio

Voor bedrijventerreinen in de landelijke regio, zal door het SRE samen met gemeenten per subregio een aangepaste planning en fasering worden uitgewerkt en gemonitord. Hierbij zijn de volgende criteria van kracht:

- Locaties en fasering (tabel 2, hoofdstuk 4; tabel 8, hoofdstuk 6) als uitgangspunt;
- IJzeren voorraad van minimaal 3 jaar toegestaan;
- Maximale voorraad van 7 jaar toegestaan;
- Jaarlijkse monitor en afstemming op subregionaal niveau (uitwisseling van locaties tussen gemeenten is toegestaan);
- Vijfjaarlijks ijkmoment in het regionale planningsoverleg, waarbij niet per gemeente, maar per subregio geoordeeld wordt;
- Dit kan leiden tot een aanpassing of (partiële) herziening van het RSP.

Ook voor woningbouw in de landelijke regio zal per subregio een aangepaste planning en fasering worden uitgewerkt en gemonitord, waarbij de volgende criteria van kracht zijn:

- Aantallen (tabel 5, hoofdstuk 4) als uitgangspunt;
- Afstemmingskader is de Regionale Woonvisie;
- Bouwen met in achtname van het criterium migratiesaldo nul;
- Gemeentelijk volkshuisvestingsplan;
- Minimaal 50% van de bouwopgave binnen bestaand stedelijk gebied creëren;
- Kwaliteit is belangrijker dan kwantiteit (doelgroepen; diversiteit e.d.);
- Jaarlijkse monitor en afstemming op subregionaal niveau (uitwisseling van locaties tussen gemeenten is toegestaan);
- Vijfjaarlijks ijkmoment in het regionale planningsoverleg, waarbij niet per gemeente, maar per subregio geoordeeld wordt;
- Dit kan leiden tot een aanpassing of (partiele) herziening van het RSP.

De Kempengemeenten hebben een afwegingsinstrument in ontwikkeling. Een nadere uitwerking hiervan, bijvoorbeeld in de thema's van de Regionale Woonvisie, kan leiden tot een verbeterde versie die ook in het regionale planningsoverleg een functie heeft. De fasering per gemeente wordt door de Provincie en SRE bij de beoordeling van bestemmingsplannen per subregio bekeken. De gemeenten wordt gevraagd om in hun plannen de plek en positie van de afzonderlijke plannen in de fasering voor wonen en werken aan te geven.

In het regionale planningsoverleg zal de beschikbare bestemmingsplancapaciteit voor woningbouw en bedrijventerreinlocaties een belangrijk onderwerp van gesprek zijn. De inzet is er op gericht om voldoende bestemmingsplancapaciteit beschikbaar te hebben teneinde aan de beoogde planning te kunnen voldoen. Hiertoe is een zeker 'overschot' noodzakelijk, waarbij het nadrukkelijk niet de bedoeling is om dat overschot versneld (in afwijking van de planning) uit te geven.

Fasering

In de stedelijke regio wordt de woningbouwopgave niet gefaseerd in 5 jaar reeksen maar wordt het getal tot 2015 als richtinggevend gehanteerd. Aan de hand van monitoring wordt in de stedelijke regio bekeken, hoe optimaal deze opgave is uit te voeren. Voor bedrijvigheid wordt wel een fasering van eens in de vijf jaar tot 2015 voorgestaan, als middel om te sturen aan de hand van de uitkomsten van de projecten intensivering ruimtegebruik. Deze fasering heeft voor deze regio geen grote consequenties omdat 100% van de ruimte al is ingepland.

Voor de landelijke regio wordt wel een fasering van 5 jaar voor wonen en werken gehanteerd. Dit is bedoeld, om de voortgang van bouwen voor migratiesaldo nul te kunnen monitoren en bij te sturen.

Meer nadruk zal komen te liggen in de fasering op het realiseren van voldoende woningen van voldoende kwaliteit. Dit betekent dus kortweg meer nadruk op de kwalitatieve zaken dan de kwantitatieve zaken.

De aantallen voor de fasering staan in de bijlage genoemd. Zie ook de alinea BOR-afspraken. Onduidelijk is nog wat de uitkomsten van de verstedelijkingsafspraken voor de stedelijke regio zullen zijn. Hier wordt niet geanticipeerd.

Het bestuursakkoord en gemeentelijke volkshuisvestingsplannen bieden de mogelijkheid af te wijken van de fasering op basis van een goede onderbouwing. Hiervoor wordt nog instrumentarium ontwikkeld.

De Kempengemeenten hebben een afstemmingsinstrument in ontwikkeling. De eerste contouren van dit instrument zijn veelbelovend. Een nadere uitwerking, bijvoorbeeld in de thema's van de regionale woonvisie, kan leiden tot een verbeterde versie die ook in het regionaal planningsoverleg een functie heeft.

De fasering per gemeente wordt bij beoordeling van bestemmingsplannen per landelijke subregio bekeken in het kader van de Regionale Woonvisie. De gemeenten worden gevraagd in hun plannen de plek en positie van de afzonderlijke plannen in de fasering voor wonen, werken en kwaliteit aan te geven, uitwisseling van locaties binnen de gemeente en subregio is mogelijk. Het is belangrijk om de situatie te voorkomen waarin in de landelijke regio's zoveel plancapaciteit wordt vastgelegd in uitbreidingsplannen, dat de eventuele mogelijkheden voor verbetering en inbreiding in het bestaand stedelijk gebied - die in de loop van de planperiode bekend worden - niet gerealiseerd kunnen worden, omdat alle plancapaciteit al vastligt.

7.3. Uitvoeringsprojecten

Het RSP biedt inzicht in de ambitie, die de regio heeft gesteld met betrekking tot de ruimtelijke ontwikkeling. In het uitvoeringsprogramma staan strategische projecten opgenomen, die van belang zijn om de regionale speerpunten van beleid en de regionale ambitie waar te maken. Dit betekent dat onderscheid wordt gemaakt tussen een aantal typen projecten:

Criteria voor projecten in het uitvoeringsprogramma

Het onderscheid tussen het type/soort project (lokaal; lokaal met regionale uitstraling; regionaal; bovenregionaal) in dit RSP wordt gemaakt, om de inzet van ambtelijke capaciteit en mogelijke subsidiëring door het SRE en Provincie af te kaderen. Indien nieuwe projecten zich aandienen lopende de planperiode, zullen die opnieuw opgenomen en ingedeeld moeten worden naar type en soort. Dit kan gebeuren bij de volgende actualisering van het Uitvoeringsprogramma. Dit betekent niet, dat projecten, die niet opgenomen

zijn in het Uitvoeringsprogramma van het RSP, niet voor subsidie in aanmerking kunnen komen. Het RSP is immers uitsluitend een ruimtelijk plan met ruimtelijke uitwerkingsprojecten.

Uitgangspunt voor opname in het Uitvoeringsprogramma, is dat alle projecten in principe te herleiden zijn tot het RSP en ook in het bijzonder bijdragen aan een goede ruimtelijke ontwikkeling en ruimtelijke ordening van de regio. De ruimtelijke component is essentieel. Voor het overzicht en een indeling naar financiering en ambtelijke capaciteit is gebruik gemaakt van een vierdeling.

1. Lokale projecten; uit te voeren door de gemeenten zelf

Het betreft een project voor de eigen gemeente, van lokaal belang en uit te voeren binnen de competentie van de gemeente zelf. Er is geen rol voor SRE en/of provincie weggelegd. Deze projecten worden niet opgenomen in het Uitvoeringsprogramma.

Eventuele inzet van SRE als projectleider/ procesbegeleider geschiedt tegen betaling van de ambtelijke inzet (cafetaria model). Eventuele externe plankosten worden door belanghebbenden gedekt. Er volgt geen bijdrage vanuit het Regionaal Stimuleringsfonds.

2. Lokale projecten met een regionale uitstraling

Het betreft een project binnen één gemeente, maar met een uitstraling en substantiële functionaliteit, die ook van betekenis is (direct of indirect) voor omliggende gemeenten. Uitvoering geschiedt vaak in combinaties van meerdere en/of verschillende overheden.

In principe zijn deze projecten uit te voeren door één of meerdere gemeenten, waarbij SRE en/of provincie, indien gewenst, optreedt als projectleider/ procesbegeleider. Eventuele inzet van SRE als projectleider/ procesbegeleider geschiedt tegen betaling van de ambtelijke inzet (cafetaria model). Eventuele externe plankosten worden door belanghebbenden gedekt (rechtstreekse projectbijdrage), aangevuld met cofinanciering vanuit het Regionaal Stimuleringsfonds.

3. Regionale projecten

Het betreft een project, gelegen binnen verschillende gemeenten of de regio, met een uitstraling en substantiële functionaliteit voor de hele regio Zuidoost-Brabant. Uitvoering en financiering geschieden altijd in combinaties met meerdere en meestal verschillende overheden. Regionale projecten zijn uit te voeren door SRE in samenwerking met gemeenten en provincie. SRE treedt kosteloos op als projectleider/procesbegeleider (dekking uit inwonerbijdrage). Eventuele externe plankosten worden door belanghebbenden, inclusief deelnemende gemeenten, gedekt (rechtstreekse projectbijdrage), aangevuld met cofinanciering vanuit het Regionaal Stimuleringsfonds.

4. Bovenregionale projecten

Het betreft een project gelegen binnen de regio Zuidoost-Brabant met een uitstraling en substantiële functionele betekenis voor de regio en daarbuiten (tot op internationaal niveau). Uitvoering en financiering geschieden altijd in combinaties met meerdere verschillende overheden. Bovenregionale projecten zijn uit te voeren door rijksoverheid of provincie/SRE. SRE neemt kosteloos deel als procesvolger/procesbegeleider (dekking uit inwonerbijdrage). Eventuele externe plankosten worden door SRE (inwonerbijdrage) en belanghebbenden, inclusief deelnemende gemeenten, gedekt, aangevuld met cofinanciering vanuit het Regionaal Stimuleringsfonds.

In het uitvoeringsprogramma is een projectenlijst opgenomen met een uitgebreide beschrijving per project. Deze beschrijving maakt duidelijk wat het project inhoudt, wat het doel is van het project, wie verantwoordelijk is voor het project en hoe het project mogelijk gefinancierd kan worden. Het belangrijkste doel van deze projectenlijst is dus tweeledig: enerzijds helder maken waar de verantwoordelijkheden liggen en anderzijds aangeven hoe een project mogelijk gefinancierd kan worden. Op dit laatste punt wordt, voor wat betreft de mogelijke cofinanciering vanuit de fondsen van het SRE, een uitdrukkelijk voorbehoud gemaakt. Deze discussie wordt eind 2004 in het WGR+ traject afgerond.

De selectie van belangrijke projecten voor de regio volgt uit de geformuleerde speerpunten van beleid en de regionale ambitie (paragraaf 3.5) en de uiteindelijke ruimtelijke keuzen die zijn gemaakt (hoofdstuk 6). Niet alle regionale projecten hebben een even grote prioriteit. Een aantal projecten zal pas op middellange termijn aan de orde zijn. Daarnaast is de inhoud van de projecten zeer gevarieerd. In grote lijn bestaat een onderscheid tussen planstudies, gericht op realisatie van een ruimtelijk object, de daadwerkelijke realisatie van een ruimtelijk object, het ontwikkelen van beleid ter beheersing en stimulering van realisatie (proces). De regio en de provincie leggen de prioriteit bij de (boven)regionale projecten.

De Nota Ruimte en BrabantStad vormen de aanleiding voor het benoemen van de drie strategisch belangrijkste projecten voor deze regio. In de uitwerking van deze projecten zal de doorvertaling van beide nota's concreet plaatsvinden.

De drie belangrijkste projecten zijn:

- Masterplan techno-as A2
- Masterplan Middengebied
- Ontwikkeling 'Het Nieuwe Woud'

Uiteraard is het van groot belang om bij de daadwerkelijke uitvoering van deze projecten afstemming plaats te laten vinden met het Rijk en de vijf grote steden (B5).

De reconstructieplannen kennen hun eigen uitvoeringsprogramma. In dit programma vervullen rijk, provincie en gemeenten ieder een nader te bepalen rol. Het Uitvoeringsprogramma Reconstructie bestaat naast het Uitvoeringsprogramma RSP. Wel is gekeken naar synergie, door koppeling of aanvulling van projecten uit de reconstructie op projecten in het RSP (zie ook 7.4.2.)

7.3.1. Uitvoeringsprojecten op hoofdlijnen

Hieronder volgt een groslijst van de nu bekende projecten, die in de komende jaren gerealiseerd dienen te worden. Het is geen statische lijst. Ieder jaar kan de lijst geactualiseerd worden. Het regionale planningsoverleg adviseert hierover. In bijlage 8 vindt u een uitgebreide beschrijving van ieder project. In deze paragraaf staan de vier regionale projecten omschreven die in het kader van het RSP met prioriteit zullen worden aangepakt door het SRE en provincie.

Lokale projecten met regionale uitstraling

Realisatie landelijke regio:

- Ontwikkeling regionaal bedrijventerrein Kempisch BedrijvenPark
- Ontwikkeling bedrijventerrein Beek&Donk
- Ontwikkeling bedrijventerrein Airpark III
- Toeristisch recreatieve doorontwikkeling Groot Kempen
- Ontwikkeling Groene Peelvallei
- Stadsontwikkeling spoorzone Deurne

Realisatie stedelijke regio:

- Ontwikkeling regionale luchthaven Eindhoven Airport
- Herontwikkeling stationsdistrict Eindhoven
- Ontwikkeling Nimbus/Trade Forum
- Ontwikkeling Philips High Tech Campus
- Herontwikkeling Park Strijp Eindhoven
- Ontwikkeling Gennep Parken
- Ontwikkeling Beatrixkanaal
- Ontwikkeling Waalre noord
- Herontwikkeling spoorzone en centrum Best
- Ontwikkeling centrum Helmond
- Ontwikkeling Helmond centraal station
- Ontwikkeling Helmond station Brandevoort
- Ontwikkeling Helmond binnenstad oost
- Revitalisering Hoogeind

Planstudie stedelijke regio:

- MER-studie Diesdonk/ Lungendonk

Regionale projecten

Planstudie landelijke regio:

- Planstudie windenergie

Planstudie stedelijke regio:

- Masterplan A2 techno-as
- Project BBZOB
- Planstudie BOSE
- Variantenstudie N69
- Masterplan Middengebied

Realisatie stedelijke regio:

- Landschapsecologische zones Dommeldal, Goorloopzone en omgeving Gulbergen
- Regionaal Landschap Noordelijk Middengebied
- Ontwikkeling van 'Het Nieuwe Woud'
- Reconstructie Eindhovens kanaal

Realisatie landelijke en stedelijke regio:

- Netwerk van recreatieve poorten
- Re-allocatie

Beleidsontwikkeling/proces stedelijke regio:

- Slechten bestuurlijke drempels wonen en werken

Beleidsontwikkeling/realisatie stedelijke regio:

- Pilot regionale samenwerking op BOR-terrein Eeneind West

Beleidsontwikkeling/proces stedelijke en landelijke regio:

- Beeldkwaliteitskaart en segmentering bedrijventerreinen
- Ontwikkeling selectiebeleid en toelatingsbeleid bedrijventerreinen
- Actualisering Regionaal Stimuleringsplan Herstructurering, inclusief gemeentelijk revitaliseringfonds
- Ontwikkelen duurzaamheid nieuwe bedrijventerreinen
- Uitwerking intentieovereenkomst intensief en zorgvuldig ruimtegebruik op bedrijventerreinen
- Regionale samenwerking op bedrijventerreinen
- Ontwikkeling interregio Eindhoven-Helmond, Maastricht, Aken
- Kennisoverdracht groenfinanciering
- Uitwerking constructies groenfinanciering

Bovenregionale projecten

Planstudie stedelijke en landelijke regio:

- Ontwikkeling OV netwerk BrabantStad
- BERZOB

Realisatie stedelijke en landelijke regio:

- Promotie en ontwikkeling regio Eindhoven als Kennisregio/Brainport

Realisatie landelijke regio:

- Ontwikkeling DIC

Regionale projecten

Planstudie stedelijke regio

Naam project	Masterplan A2 techno-as
Omschrijving	Na realisatie van de verbreding van de A2 inclusief de aanleg van de regionale banen, is er volop kans voor de regio om zich te presenteren langs de as vanaf knooppunt Batadorp tot en met knooppunt De Hogt. Dit gebied moet heringericht worden teneinde de uitstraling te hebben die past bij de ambities van de regio: toptechnologische regio. Tevens liggen hier mogelijke belemmeringen vanuit milieuoogpunt zoals overschrijding van de NO2 norm en de problematiek van externe veiligheid. Hiertoe dient allereerst een Masterplan te worden opgesteld: een stedenbouwkundig plan (verkaveling, bouwhoogten, bouwmassa's, bebouwingsdichtheden, openbare ruimten enz.), inclusief een beeldkwaliteitsplan en maquette.
Doelstelling	De A2 benutten als venster waarlangs de regio zich in ruimtelijk- functionele zin presenteert als toptechnologische regio met exclusieve kwaliteit van betekenis (hoogwaardige high-tech architectuur en hoogwaardige openbare ruimte met het accent op toptechnologie en innovatie).
Inhoud en randvoorwaarden	Regionaal Structuurplan; Tracébesluit Tangenten Eindhoven; Milieuwetgeving; (bestemmings- en structuur)plannen Eindhoven, Veldhoven, Best en Waalre.
Financiën	Plankosten extern: € 100.000 Projectleider SRE: € 55.000 Plankosten worden gefinancierd uit rijksmiddelen, provinciale middelen en gemeentelijke middelen (rechtstreekse projectbijdrage Eindhoven, Veldhoven, Best en Waalre) aangevuld met Regionaal Stimuleringsfonds (15% van de plankosten). Projectleiding wordt door SRE gefinancierd, ten laste van inwonerbijdrage.
Projectverantwoordelijke	SRE in samenwerking met gemeenten Eindhoven, Veldhoven, Best en Waalre
Mogelijk betrokkenen	Rijk en provincie en B5 gemeenten.
Procesbeschrijving/planning	SRE treedt op als (gedelegeerd) opdrachtgever voor het opstellen van het Masterplan. De opdracht wordt begeleid door de gemeenten Eindhoven, Veldhoven, Best en Waalre. - Start ontwikkeling Masterplan A2: 2005 - opdrachtformulering jan- juli 2005 - aanbesteding aug - sept - opdrachtverlening okt - begeleiden opdracht nov – juli 2006 - presentatie/ inspraak sept - okt - vaststelling dec 2006 - Start opstellen ontwikkelingsstrategie (her)ontwikkeling: januari 2007 - marktbenadering - financiering - grondbeleid Gemeenten zijn verantwoordelijk voor nadere uitwerking (in (bestemmings)plannen en realisatie. Realisatie is een continu proces.

Regionale projecten

Planstudie stedelijke regio

Naam project	Masterplan Middengebied
Omschrijving	De verdergaande druk op de ruimte in de stedelijke regio vraagt om een heldere regionale groene structuur. Het Middengebied als 'Centraal Park' vormt een essentieel onderdeel in het ruimtelijk model voor de stedelijke regio. Het Middengebied is een sterk begrensd (beschermd) centraal park met een karakteristieke cultuurhistorische structuur. Het gebied doet dienst als toeristisch uitloophet gebied voor de stedeling en heeft een functie als ecologisch transportgebied. In het Middengebied zijn reeds een aantal deelprojecten in uitvoering welke voortvloeien uit het 'oude' RSP. Daarnaast zijn er ook nieuwe deelprojecten. Om te voorkomen dat er een versnipperde, onsamenhangende structuur ontstaat, is een Masterplan noodzakelijk: een land(schaps)inrichtingsplan op kavelniveau.
Doelstelling	Het Middengebied toeristisch-recreatief ontwikkelen met behoud van de functie als ecologisch transportgebied.
Inhoud en randvoorwaarden	Deelprojecten ecologie (zie figuur 11, blz. 43): ▪ Bosplan Vaarle / Vista, 15 februari 2001 (in uitvoering) ▪ Beleids- en uitvoeringskader Landgoed Gulbergen (in ontwikkeling) ▪ Inrichtingsplan Eindhovens Kanaal/ Iwaco, 11 april 2001 (in uitvoering) ▪ Dommeldal ▪ Goorloopzone ▪ Noordelijk Middengebied ▪ Omgeving Gulbergen Deelprojecten recreatie: Op het gebied van toerisme en recreatie gaat het om zowel recreatieve voorzieningen als recreatieve ontsluiting door middel van routestructuren.
Financiën	Plankosten extern: € 60.000 Projectleider SRE: € 45.000 Plankosten worden gefinancierd uit rijksmiddelen, provinciale middelen en gemeentelijke middelen (rechtstreekse projectbijdrage Eindhoven, Geldrop-Mierlo, Nuenen, Someren en Helmond) aangevuld met Regionaal Stimuleringsfonds (15% van de plankosten). Projectleiding wordt door SRE gefinancierd, ten laste van de inwonerbijdrage.
Projectverantwoordelijke	SRE
Mogelijk betrokkenen	de gemeenten Nuenen, Geldrop-Mierlo, Helmond, Eindhoven en Someren rijk, provincie, Essent Milieu, particulieren en natuurbeherende instantie(s) Waterschappen Dommel en Aa & Maas, Rijk, provincie en B5 gemeenten
Procesbeschrijving/planning	SRE treedt op als (gedelegeerd) opdrachtgever voor het opstellen van het Masterplan. De opdracht wordt begeleid door de Stuurgroep Middengebied, aangevuld met een provinciaal bestuurder. 1. Start ontwikkeling Masterplan Middengebied: 2005 ▪ opdrachtformulering jan- mei 2005 ▪ aanbesteding juni -aug ▪ opdrachtverlening sept ▪ begeleiden opdracht okt – jan 2006 ▪ presentatie/ inspraak feb – april ▪ vaststelling mei 2006

Regionale projecten

Realisatie stedelijke regio

Naam project	Ontwikkeling 'Het Nieuwe Woud'
Omschrijving	De verdergaande druk op de ruimte in de stedelijke regio vraagt om een heldere regionale groene structuur. Er moet een robuuste groene structuur als landschappelijk kader voor stedelijke ontwikkeling worden geboden. Groene gebieden moeten zoveel mogelijk worden gekoppeld en/of worden ontsnipperd. Bij het regionale groene programma gaat het met name om het versterken van de noordzuid-gerichte landschappelijke hoofdstructuur.
Doelstelling	De realisatie van een multifunctionele, deels met bos ingevulde, verbindingszone tussen de Nieuwe Heide en Nationaal Landschap het Groene Woud. Met een verweving van nieuwe bos in en nabij het struweelvogelgebied. Dit zogenaamde "Nieuwe Woud" vervult de onderstaande functies: - als landschapsecologisch leefgebied voor plant en dier in hun ecologische omgeving (struweelvogels in agrarisch gebied); - als noordzuid-verbinding tussen bestaande bosgebieden; - als recreatief uitloopegebied voor de stadsregio; - als een groene buffer tussen de verstedelijking ten westen (Best) en oosten (Son); - als een aantrekkelijke vestigingsvoorwaarde voor wonen en werken.
Inhoud en randvoorwaarden	- Uitgangspunten uit het Regionaal Structuurplan tevens uitwerkingsplan van het streekplan. - Integrale aanpak vereist tussen de nieuwe "rode" claims en het project "Het Nieuwe Woud". - Er wordt gestreefd naar de inpassing van de bestaande extensieve agrarische bedrijven, zodat een afwisselend kleinschalig landschap ontstaat met bospercelen, heide en extensief agrarisch gebruik.
Financiën	Mogelijke groenfinanciering: Regionaal Stimuleringsfonds, (Europese, rijks- en provinciale) subsidiebronnen, rood-voor-groen constructies, PPS-constructies, commerciële houtteelt (bosbouw), compensatiebos, gemeenten- en reconstructiemiddelen. Ook is de inzet van instrumenten uit het regionaal grondbeleid denkbaar.
Projectverantwoordelijke	SRE (coördinatie) en de gemeente Best Actieve afstemming met plannen van de gemeente Son en Breugel.
Mogelijk betrokkenen	Rijk, provincie, gemeente Boxtel, gemeente Sint Oedenrode, gemeente Oirschot, particulieren en natuurbeherende instantie(s).
Procesbeschrijving/planning	Als eerste stap dient een integrale natuurvisie voor het plangebied te worden opgesteld. Aan de hand van de resultaten hiervan zal een planning en fasering worden opgesteld.

Regionale projecten

Beleidsontwikkeling/realisatie stedelijke regio

Naam project	Pilot regionale samenwerking op BOR-terrein Eeneind West
Omschrijving	Voor de regionale bedrijventerreinen planning zijn regionale of bovenlokale terreinen een conditio sine qua non. De totstandkoming van die terreinen is van groot regionaal belang. Veel van die bestaande plannen kennen hun eigen problematiek die de totstandkoming bemoeilijkt. Voor de regionale planning is voorts van belang dat van alle regionale terreinen helderheid bestaat over toelatingsbeleid, ofwel een selectiebeleid afgestemd op de regionale/bovenlokale functie. Dit item behoort echter tot autonomie van gemeenten; echter in het kader van BOR zijn er wel afspraken gemaakt. Het is derhalve zinvol om een pilot uit te voeren op een BOR gerelateerd regionaal bedrijventerrein. Deze pilot staat model voor de verdere ontwikkeling van het instrumentarium selectiebeleid/ toelatingsbeleid en modules voor regionale risicospreiding/verevening).
Doelstelling	Bevorderen van de totstandkoming en het functioneren van regionale bedrijventerreinen door het uitvoeren van een 'pilot' op het te ontwikkelen bedrijventerrein Eeneind West in Nuenen.
Inhoud en randvoorwaarden	RSP en BOR afspraken
Financiën	Beleidsontwikkeling SRE: € 70.000 Beleidsontwikkeling provincie: PM Realisatiekosten: PM Plankosten extern: PM Projectleiding en intern beleidsteam wordt door provincie en SRE (ten laste van de inwonerbijdrage) gedragen. Realisatie: gemeentelijke middelen, Europese- rijks- en provinciale subsidies. Indien de realisatie en exploitatie van dit regionaal terrein de financiële reikwijdte of de gewenste risicogrens van de gemeente Nuenen overstijgt, dan zijn de baatgemeenten bereid ter zake samen te werken, bijvoorbeeld via het organiseren van een bovenlokaal- regionaal industrieschap. Eventuele plankosten worden gefinancierd uit rijksmiddelen, provinciale middelen en gemeentelijke middelen (rechtstreekse projectbijdrage Nuenen en eventuele baatgemeenten) aangevuld met Regionaal Stimuleringsfonds (15% van de plankosten).
Projectverantwoordelijke	SRE en provincie
Mogelijk betrokkenen	Gemeente Nuenen, overige BOR gemeenten, belangen- en maatschappelijke organisaties.
Procesbeschrijving/planning	SRE en provincie maken in samenspraak met Nuenen allereerst een plan van aanpak/ projectplan, op die punten waarop de pilot is gericht: selectiebeleid; toelatingsbeleid; regionale risicospreiding/verevening. Kortom het instrumentarium/ regionaal beleid, zoals het zal worden toegepast op dit bedrijventerrein. Gemeente Nuenen draagt zorg voor realisatiefase/bestemmingsplan

7.3.2. Financiering

Het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven beschikt op basis van de Kaderwet bestuur in verandering over een aanwijzingsbevoegdheid tot het uitvoeren van projecten, die gekoppeld zijn aan concrete beleidsbeslissingen. In dit RSP staan echter geen concrete beleidsbeslissingen. Dit betekent, dat uitvoering van projecten gebaseerd is op (vrijwillige) samenwerking, ondersteund door stimuleringsmaatregelen.

In het ontwerp van de nieuwe gemeenschappelijke regeling SRE is voorzien, dat, ten behoeve van de cofinanciering van regionale projecten, twee fondsen worden ingesteld, te weten: het Regionaal Stimuleringsfonds en het Regionaal Mobiliteitsfonds. De nieuwe gemeenschappelijke regeling SRE zal - zo wordt beoogd- ook per 1 januari 2005 in werking treden. De Regioraad zal moeten besluiten tot instelling van deze fondsen.

Regionaal Stimuleringsfonds met als toetsingskader het RSP

Het Regionaal Stimuleringsfonds is vooral bedoeld om belangrijke projecten, die van regionaal belang zijn, van de grond te krijgen. Met dit fonds wordt een verbreding gegeven aan de reikwijdte van het thans bestaande regiofonds, dat alleen inzetbaar is voor projecten ten behoeve van de economische structuurversterking. Uitgangspunt is nadrukkelijk: cofinanciering.

Voor een bijdrage tot cofinanciering uit het Regionaal Stimuleringsfonds komen uitsluitend die regionale projecten in aanmerking, die als zodanig door de Regioraad worden aangemerkt bij de vaststelling van beleidsdocumenten als RSP (lokale projecten met regionale uitstraling; regionale projecten en bovenregionale projecten), Structuurvisie Regionale Bedrijventerrein, en de Regionaal-Economische ontwikkelingsstrategie. De inzet van middelen vanuit het fonds is aanvullend op eigen bijdragen van projectverantwoordelijken en op middelen van rijk en/of provincie. Voor ruimtelijk-infrastructuurle projecten (uitgezonderd verkeer en vervoer, zie onder Mobiliteitsfonds) komen bijvoorbeeld beschikbaar –veelal als specifieke doeluitkeringen – de budgetten Vinex, Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing, Investeringsbudget Landelijk Gebied.

Ten behoeve van de realisatie van de regionale projecten staat het SRE op basis van de Kaderwet en per 1 januari 2005 op basis van de WGR-plus, het instrument van regionaal grondbeleid ter beschikking. Zo kunnen door de Regioraad voorschriften worden gegeven over het door de gemeenten verwerven en uitgeven van gronden, de aanleg van voorzieningen van openbaar nut en de verdeling van de financiële gevolgen over de deelnemende gemeenten.

Regionaal Mobiliteitsfonds met als toetsingskader het RVVP

Het Regionaal Mobiliteitsfonds is voornamelijk bedoeld voor de cofinanciering van voornamelijk regionale infrastructuurle projecten. Waar de focus is gericht op verkeersveiligheid, zijn ook projecten in de handavings- en educatiesfeer denkbaar. Voor een bijdrage tot cofinanciering uit het Regionaal Mobiliteitsfonds komen alleen die regionale projecten in aanmerking, die als zodanig door de Regioraad worden aangemerkt bij de vaststelling van het nieuwe RVVP en het daarbij behorende uitvoeringsprogramma, c.q. het "regionale MIT". Naar verwachting worden deze beleidsdocumenten aan het eind van 2004 of het begin van 2005 ter vaststelling aan de Regioraad aangeboden. Vanzelfsprekend vormt het RSP een belangrijke beleidsmatige basis voor het RVVP.

Provinciaal en regionaal toe te passen investeringsbudget landelijk gebied

Minister Veerman blikt terug op de - in zijn woorden - historische afspraken, die hij deze maand maakte met de gezamenlijke provincies over een vitaal platteland. De bewindsman steekt zijn nek uit en laat provincies eindelijk aan de slag gaan in het landelijk gebied. "Er zijn zoveel regelingen, zoveel programma's en zoveel voorwaarden dat overheden eikaars gevangene zijn geworden", zegt de landbouwminister in Provincies.nl. "Dat nu gaat veranderen met de komst van het investeringsbudget landelijk gebied. Provincies krijgen nog dit jaar de regierol en volgens Veerman zullen provincies nog schrikken van wat er op hen af komt." De provincie Noord-Brabant wil actief vanuit haar rol in de reconstructies kijken naar de meerwaarde en mogelijke koppeling van fondsen uit het budget met de stedelijke opgave in landelijke en stedelijke regio.

Provinciale budgetten in het kader van herstructurering

Recent is een nieuw stimuleringsprogramma 'Kwaliteit Werkt!' ingesteld aanvullend op eerdere initiatieven zoals de Brabantse Herstructureringsmaatschappij Bedrijventerreinen en het Projecten Innovatie Team (PIT).

Doel van het stimuleringsprogramma is, om door middel van subsidies en kennisuitwisseling zoveel mogelijk barrières weg te nemen voor gemeenten en bedrijfsleven om de kwaliteit van bedrijventerreinen te verbeteren. In 2004 is € 1.200.000 beschikbaar. Per project kan een subsidie maximaal € 100.000,- bedragen.

Om prille vormen van samenwerking op bestaande terreinen te steunen, is subsidie beschikbaar. In Noord-Brabant blijkt bijvoorbeeld, dat in de grotere gemeenten actief met parkmanagement begonnen is; in kleinere gemeenten is dat nog niet altijd gemeengoed. Daarnaast is subsidie beschikbaar voor innovatieve bedrijventerreinenplannen, bijvoorbeeld:

- uitwerken van innovatieve ideeën over ruimtegebruik en bedrijfsprocessen;
- op vernieuwende wijze implementeren van regionale samenwerking;
- nieuwe manieren om met grondexploitatie om te gaan ('nieuw-voor-oud') etc. etc.

Noord-Brabant kent van alle provincies de grootste opgave in het herstructureren van (5.500 hectaren) verouderd bedrijventerrein. Ook de uitgifte van nieuwe terreinen ligt in Noord-Brabant nog altijd hoog. De TIPP-regeling van het Ministerie van EZ, waar de laatste jaren diverse Brabantse projecten mee gefinancierd zijn, is echter beëindigd. Hiervoor is nieuw instrumentarium in de maak. Met dit stimuleringsprogramma, de Herstructureringsmaatschappij en het PIT heeft Noord-Brabant een pakket instrumenten paraat, dat moet zorgen voor een blijvend goede bedrijfsomgeving. Subsidieaanvragen kunnen ingediend worden vóór 1 mei en vóór 1 oktober 2004.

7.4. Ontwikkeling rood en groen in samenhang

De omvangrijke verstedelijkingsopgave, die in het kader van het RSP dient te worden gerealiseerd, biedt kansen om ook de realisatie van de groene ambitie een impuls te geven. Daarmee is de in het Streekplan gevraagde balans van ruimtelijke ontwikkeling te realiseren. Doelstelling is dan ook, om in directe samenhang met de ontwikkeling van verstedelijkingslocaties, groenontwikkeling te laten plaatsvinden. Bij voorkeur vindt deze groenontwikkeling plaats op of nabij de verstedelijkingslocatie. Indien op of nabij een bepaalde verstedelijkingslocatie de groene ambitie niet optimaal kan worden gerealiseerd, bestaat in principe de mogelijkheid voor gemeenten om in samenhang met de ontwikkeling van de betreffende verstedelijkingslocatie een bijdrage aan de ontwikkeling van de Landschapsecologische zones Dommel en Goorloop, of aan het Nieuwe Woud te leveren.

Rood-met-groen koppeling

Voor alle uitbreidingsplannen voor wonen en bedrijventerreinontwikkelingen, dus ook de kleinere die niet als programma elementen op de kaart zijn geduid, zal met ingang van 1 januari 2005 inzichtelijk moeten zijn hoe de realisering ervan gepaard gaat met kwaliteitsverbetering elders in het buitengebied. Hierbij gaan de gedachten uit naar een eenvoudig systeem waarbij het uitgangspunt is dat in de grondprijs voor stedelijke uitbreidingsplannen een bedrag wordt opgenomen dat hiervoor bestemd wordt. Over deze uitwerking gaan de regio en de provincie in overleg met de gemeenten in het kader van het regionale planningsoverleg. Als de gemeenten de rood-met-groen koppeling op een andere wijze willen regelen, dan staat de provincie daar open voor. De voor de regio Zuidoost-Brabant meest geschikte wijze van vormgeven van de rood-met-groen koppeling wordt in een afspraak tussen GS en de gemeente en/of de regio vastgelegd. Tot dat moment geldt het uitgangspunt zoals dat in de eerste alinea is verwoord.

In de stedelijke regio is de uitwerking van de gezamenlijke aanpak van rood en groen specifiek in de opgave cq het programma opgenomen. Het landschappelijk raamwerk geeft een ruimtereservering voor het genereren en de aanwenden van publieke en private financiën. In de strategische projecten, de integratie stad-land en de gebieden waar een woon- werkgebied grenst aan beekdalsysteemontwikkeling wordt de rood en groen koppeling ook verwacht. Op lokale schaal zijn er geslaagde voorbeelden van plannen die rood-met-groen gefinancierd hebben. Inbreiding zal hoge(re) kosten met zich meebrengen dan uitbreiding, en groene ontwikkelingen zal soms alleen met behulp van rode ontwikkelingen tot stand kunnen komen. SRE en provincie staan open voor voorstellen voor projecten of experimenten die hier oplossingen voor aanreiken. Aan een gerichte uitvoeringsstrategie voor de rood en groen in de stedenregio wordt gewerkt door regio en provincie. Dit uitvoeringsaspect zal een onderwerp vormen voor het regionale planningsoverleg.

Bij elk bestemmingsplan dat voor een verstedelijkingslokatie wordt ontwikkeld, wordt aangegeven hoe de groene ambitie m.b.y. deze locatie vormt krijgt. Dit kan plaatsvinden in de vorm van een startnotitie met een (concept-)uitvoeringsplan, waarbij de gemeente ook ingaat op het beheer van de te realiseren groenprojecten.

Duidelijk dient te worden, wie het beheer coördineert en uitvoert (eigenaar, exploitant of beheerder), met daarbij een voorstel voor concrete invulling van het beheer. Voor groen is een duurzame ruimtereservering van belang voor het genereren en de aanwending van publieke en private financiën. In strategische projecten, integratie stad-land en waar een woon- of werkgebied grenst aan beeksdalsysteemontwikkeling wordt dit ook verwacht. Op lokale schaal zijn er geslaagde voorbeelden van plannen die rood-met-groen gefinancierd hebben. Inbreiding zal hoge(re) kosten met zich meebrengen dan uitbreiding, en groene ontwikkelingen zal soms alleen met behulp van rode ontwikkelingen tot stand kunnen komen. SRE en provincie staan open voor voorstellen voor projecten of experimenten die hier oplossingen voor aanreiken. Aan een gerichte uitvoeringsstrategie door regio en provincie wordt gewerkt.

7.5. Het regionale planningsoverleg

De nadere invulling van deze paragraaf is op dit moment nog afhankelijk van de uitkomsten van de WGR+ afspraken voor het SRE. Vooralsnog wordt deze tekst voorgesteld.

Het RSP en Uitwerkingsplan Zuidoost-Brabant wordt tenminste eens in de vijf jaar geëvalueerd en zo nodig herzien. Bovendien wordt periodiek gemonitord hoe de uitvoering vordert. Tenslotte is het van belang, dat zowel regiogemeente, SRE als provincie betrokken blijven bij de uitvoering. Daarom is een regionaal planningsoverleg opgericht. Dat overleg kan leiden tot gewenste aanpassingen van het plan.

Het regionaal planningsoverleg is de structuur voor overleg tussen SRE, provincie en de gemeenten in de regio, met als basis het monitoren en actualiseren van het gemeenschappelijk opgestelde en door GS goedgekeurde RSP tevens vastgesteld Uitwerkingsplan Zuidoost-Brabant.

Het planningsoverleg heeft als doel, dat SRE, provincie en gemeenten de uitvoering van het RSP en Uitwerkingsplan Zuidoost-Brabant ten aanzien van woningbouw, bedrijventerreinen, zuinig ruimtegebruik, landschapsontwikkeling, etc. kunnen volgen en monitoren en daartoe in de fase na vaststelling van het RSP en Uitwerkingsplan Zuidoost-Brabant met elkaar in gesprek blijven. Het overleg is nodig voor de evaluatie, om, indien nodig, het programma aan te passen en ter voorbereiding van een (partiële) herziening van het RSP en Uitwerkingsplan Zuidoost-Brabant. Het planningsoverleg biedt de mogelijkheid om samen met de regio ontwikkelingsgericht te handelen. Regiospecifieke knelpunten komen zo in een vroeg stadium op tafel. Naast overheden kunnen ook externe partijen betrokken worden bij de voortgang van de afspraken.

Het SRE acht met de provincie een overlegstructuur met stuur-, project- en werkgroepen belangrijk. Dit geheel wordt het regionale planningsoverleg genoemd. Het voortzetten van het gezamenlijke regionale planningsoverleg wordt onderschreven door de betrokken gemeenten in de regio ('bottom-up'). Het SRE en de Provincie Noord-Brabant zijn de trekkers van dit overleg en zijn verantwoordelijk voor het goed functioneren. Waar mogelijk en gewenst, ondersteunen het SRE en de Provincie het functioneren van het overleg. Voor zover mogelijk wordt aangesloten bij bestaande overlegstructuren of worden die herzien om onnodig en dubbel overleg te voorkomen.

In het regionale planningsoverleg bespreken SRE, gemeenten, provincie en waterschappen de voortgang van de planvorming en de uitvoering van het ontwikkelingsprogramma en bezien de gevolgen van nieuwe inzichten of beleid. Ter illustratie volgen hieronder een aantal zaken die besproken worden:

- 50% inbreiding;
- plancapaciteit wonen en werken;
- regionale woonvisie in relatie tot prognoses;
- zuinig ruimtegebruik;
- parallelle planvorming infrastructuur en locaties.

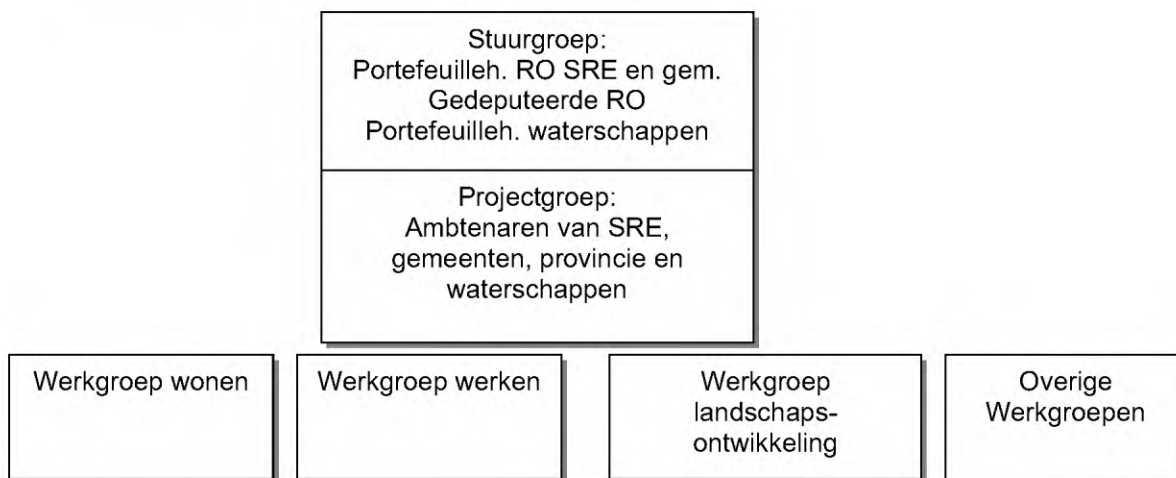
Verder kan het overleg leiden tot meer inzicht in relevante kwalitatieve aspecten van de ruimtebehoefte voor de diverse functies en wordt hierdoor de regionale samenwerking vergroot. Voor wonen kan het regionaal overleg ook een gespreksplatform zijn over de afstemming van de differentiatie naar woonmilieus, sloop en toevoegingen aan de woningvoorraad en over de verhouding koop/huur. Voor werken zal het gaan over de planning van het aanbod, de differentiatie in segmenten, over intensivering, herstructurering en de kwaliteit op bedrijventerreinen. Voor groen en blauw zal het gaan om een goede balans in projecten met woon- en werkprojecten. Hiervoor wordt een groene agenda gehanteerd, die de koppeling legt met de rode projecten en eigen projecten uitzet. Deze groene agenda wordt zonodig geactualiseerd aan de stand van de overige projecten.

De provincie heeft tot taak om regionale cijfers over woningbouwproductie en over uitgifte van bedrijventerreinen (monitoringsgegevens) te verzamelen en te verspreiden. Die gegevens zijn belangrijk voor een goede monitoring (pm uitkomsten WGR+). Daarnaast zal het overleg ook een taak krijgen in de monitoring van de BOR-afspraken, zoals in dit plan ruimtelijk is opgenomen.

Op basis van nieuwe inzichten kunnen de ambtelijke vertegenwoordigers van SRE, gemeenten, provincie en waterschappen voorstellen formuleren voor programma en fasering.

In het bestuurlijke overleg bespreken de portefeuillehouder Ruimtelijke Ordening van het SRE, de betreffende gedeputeerde van de provincie Noord-Brabant, de portefeuillehouders Ruimtelijke Ordening van de 21 gemeenten en het dagelijks bestuur van de waterschappen de conclusies uit het ambtelijke overleg en besluiten zij over eventuele voorstellen voor aanpassing van het programma in het RSP en Uitwerkingsplan Zuidoost-Brabant.

Het planningsoverleg kent de volgende organisatiestructuur:



De overlegfrequentie wordt in samenspraak met de gemeenten vastgesteld. De stuurgroep komt minimaal een keer per jaar bijeen om de complete voortgang van het RSP en Uitwerkingsplan Zuidoost-Brabant te bespreken. De stuurgroep wordt voorafgegaan door een voorbereidende bijeenkomst van de projectgroep. De thematische werkgroepen, die veelal reeds bestaan in SRE verband, kunnen frequenter bijeen komen. In de planning wordt rekening gehouden met de verschijningsdata van de belangrijkste jaarlijkse gegevensbronnen (CBS registratie woningbouw en IBIS enquête bedrijventerreinen). De opzet van het planningsoverleg wordt nog nader uitgewerkt en kan zich in de tijd verder ontwikkelen.

Rol van private partijen en maatschappelijke organisaties in het regionaal planningsoverleg

In het huidige maatschappelijke stelsel is de rol van private partijen en maatschappelijke organisaties in publieke projecten niet meer weg te denken. Bij het opstellen van RSP zijn verschillende organisaties betrokken en gedurende het plantraject heeft een klankbordgroep verschillende malen advies uitgebracht. De stuurgroep heeft besloten, om ook advies te vragen aan de klankbordgroep over de ambtelijke voorstellen die in het planningsoverleg worden besproken.

Ook bij de uitvoering van de hiervoor geformuleerde projecten ziet de stuurgroep een belangrijke rol weggelegd voor private partijen en maatschappelijke organisaties. Door private partijen te enthousiasmeren en in een vroeg stadium bij de projecten te betrekken, kan de uitvoering worden versneld. We denken daarbij aan het benutten van PPS-constructies, zoals bij de A59 en de A4 in aanzet, waarin verdeling van zeggenschap, risico's, kosten en opbrengsten tussen overheid en private partijen privaatrechtelijk worden vastgelegd.

Samengevat bespreekt het regionaal planningsoverleg de voortgang van de uitvoeringsprojecten, adviseren DB, SRE en GS over aanpassingen dan wel aanvullingen van de projecten en adviseren DB, SRE en GS over actualisering en eventueel wijziging van het RSP en Uitwerkingsplan Zuidoost-Brabant aan de hand van meerjaarlijkse evaluaties. In het regionaal planningsoverleg worden ook relaties gelegd met andere beleidsvelden en daarop geadviseerd richting Regionale Woonvisie, RVVP, PVVP, RBSV, Reconstructieplannen.

Ook voor andere projecten, zoals groene en blauwe, is o.a. uit recent onderzoek in het project 'Tussen stad en land' gebleken dat daarvoor ook private partijen zijn te interesseren. Onderzoek heeft uitgewezen, dat bijvoorbeeld de eventuele overwaarde van woningen als gevolg van de groene inrichting en omgeving is af te romen voor diezelfde inrichting. In het regionaal planningsoverleg zal ook aandacht zijn voor de wijze waarop private partijen en maatschappelijke organisaties bij projecten en uitvoering betrokken kunnen worden, dan wel mogelijk zitting hebben in een werkgroep van het overleg. Het gaat daarbij om het vermogen, om maatschappelijke partijen met hun deelbelangen bij elkaar te brengen voor een gemeenschappelijk doel. Om te stimuleren tot initiatief en resultaat waar iedereen zich kan verbinden. Zo werkt het regionaal planningsoverleg aan de ambitie van ontwikkelingsplanologie.

7.6. Uitvoering en reconstructie

In de regio Zuidoost-Brabant zijn 4 reconstructies in meer of mindere mate van belang. Het betreffen de reconstructies de Peel, Boven-Dommel, Beerze-Reusel en de Meijerij. De doelstellingen van het Koepelplan zijn getoetst aan de reconstructies en vervolgens samengevat in uitvoeringsprogramma's van de reconstructies. Op korte termijn hebben vooral landbouwkundige en waterdoelen voorrang gezien de grootste nood. Een analyse van deze uitvoeringsprogramma's laat een aantal doelstellingen zien die mogelijk rechtstreeks dan wel aanvullend een relatie hebben met doelstellingen van het RSP:

Nummer	Thema uit koepelplan	Doelstelling	Samenhang RSP (eerste scan)
1.1	Regionale waterberging	areaal geschikt gemaakt voor de waterberging via aankoop, inrichting en beheer.	Realisatie Diesdonk (Telos project in RSP)
4.1	Ecologische kwaliteit beken	gerealiseerde lengte waarover de beek is hersteld	Inrichtingsplan bovenloop Goorloop (LEZ project in RSP)
5.2 en 5.3	Schone bodems	gesaneerde en ingerichte stortplaatsen.	Inrichting en omvorming Gulbergen (... in RSP)
12.1, 12.2, 12.3 en 12.4	Ecologische verbindingzones	ingerichte natte en droge EVZ's en oplossen versnipperingsknelpunten	(relatie met masterplan project in RSP)
14.1 en 14.2	Agrarisch Natuur en Landschapsbeheer	toename areaal ingericht en beheerd	(relatie met project noordelijk middengebied in RSP)
15.1	Landschappelijke en cultuurhistorische waarden	toename areaal tbv versterking waarden	(relatie met project masterplan en noordelijk middengebied in RSP)
17.1, 17.2 en 17.3	Ruimtelijke kwaliteit bij stedelijke regio	realisatie (groen) bos en nieuwe landgoederen	Bosplan Vaarle (relatie met project masterplan) en eventueel project Nieuwe woud.
22.1, 22.2 en 22.3	Toerisme en recreatie	toename routes, verblijfsvoorzieningen en samenwerkingsverbanden	(relatie met project Toerisme Kempen in RSP)

Projecten die voortkomen uit het reconstructieplan dan wel RSP en geheel of gedeeltelijk met elkaar samenvallen, hebben prioriteit; zowel in de tijd als financieel. Daar waar de projecten voor een evenwichtige ruimtelijke ontwikkeling en ordening in de stedelijke- en eventueel landelijke regio noodzakelijk zijn, passend bij het werkingsveld van het RSP en Uitwerkingsplan Zuidoost-Brabant, wordt de voortrekkersrol bij het RSP en Uitwerkingsplan Zuidoost-Brabant gelegd. Afstemming over de daaruit volgende projecten en fasering vindt plaats in een overleg tussen stuurgroep en voorzitters reconstructie.

7.7. Wet Gemeenschappelijke Regeling Plus (WGR+) en Nieuwe Wet Ruimtelijke Ordening (NWRO)

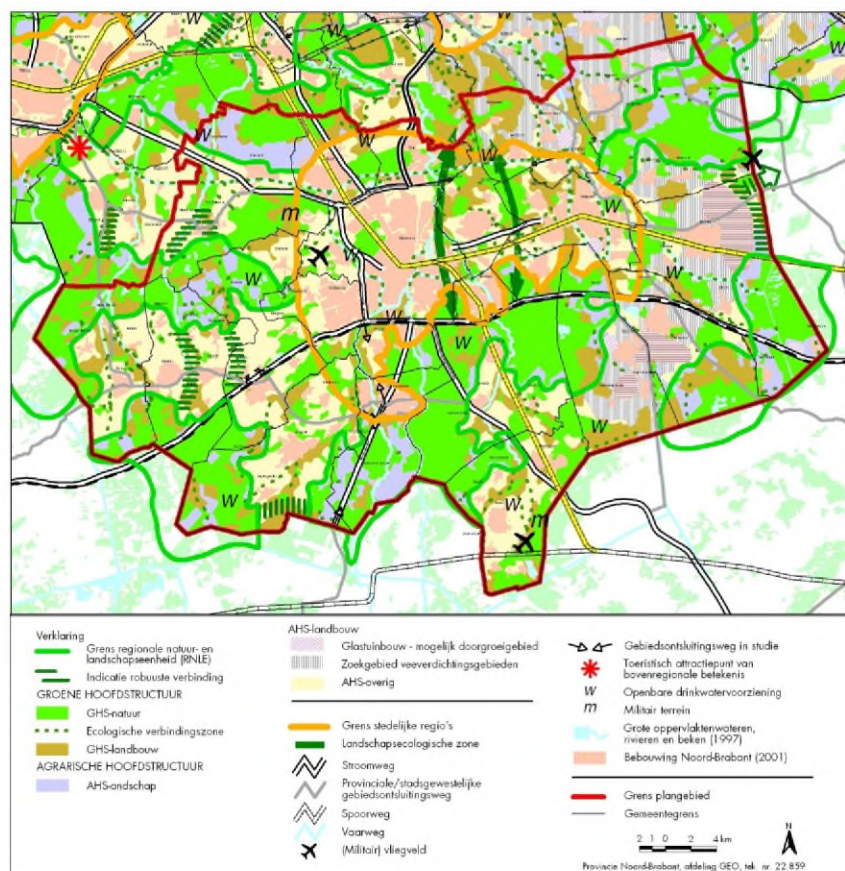
De nieuwe wet op de ruimtelijke ordening (NWRO) is nog in ontwikkeling. Opname van ontwikkelingen uit andere nog niet vastgestelde wetgeving in de WGR+ in dit RSP en Uitwerkingsplan Zuidoost-Brabant wordt dan ook niet als realistisch en gewenst beschouwd. Uitgangspunt blijft de huidige Kaderwet. Na duidelijkheid over de uiteindelijke vorm van de NWRO kunnen eventueel nieuwe afspraken, separaat van de WGR+, noodzakelijk zijn.

Hoofdstuk 8. Synchronisatie RSP en Uitwerkingsplan

8.1. RSP en Uitwerkingsplan

Met het dubbelbesluit van GS na goedkeuring van het RSP (mede op basis van een geïntegreerde inspraakronde en beantwoording) en vaststelling van het RSP als Streekplanuitwerking geldt de integrale tekst voor de Streekplanuitwerkingen Eindhoven-Helmond, Kempen, Peel en Heeze-Leende Cranendonck. Daar waar de provincie haar eigen verantwoordelijkheid heeft en neemt wordt in dit hoofdstuk aangegeven.

Bij de vaststelling krijgt het RSP en Uitwerkingsplan Zuidoost-Brabant dezelfde status als het Streekplan 2002. Het RSP en Uitwerkingsplan Zuidoost-Brabant vervangt dus niet het Streekplan 2002 als toetsing- en beoordelingskader, maar werkt het op onderdelen nader uit. In dit plan wordt uitwerking gegeven aan de verstedelijkingsopgave met betrekking tot woningbouw en bedrijfsterreinontwikkeling (in de stedelijke regio inclusief infrastructuur en een groen programma) binnen de leidende principes van uit het streekplan en andere beleidsnotities (zie paragraaf 1.2). Dit betekent, dat onderdelen van het provinciaal ruimtelijk beleid, voor bijvoorbeeld de interne en externe bescherming van de groene hoofdstructuur, recreatie, landgoederen, vrijkomende agrarische bedrijfsbebouwing, niet nader in het RSP en Uitwerkingsplan Zuidoost-Brabant worden genoemd. Daarvoor blijft, ook voor het plangebied van het RSP en Uitwerkingsplan Zuidoost-Brabant, het beleid zoals verwoord in het Streekplan 2002 onverkort gelden. Zie hiervoor ook de plankaart 1 van het Streekplan, ook gebruikt als basis voor het RSP tevens Streekplanuitwerking. Indien bepaalde ontwikkelingen een afwijking van het beleid, zoals genoemd in het Streekplan 2002, noodzakelijk maakt, is dit expliciet in de plantekst vermeld. Een en ander houdt in dat het Streekplan 2002 en het RSP en Uitwerkingsplan Zuidoost-Brabant het gezamenlijke toetsing- en ontwikkelingskader zijn voor door de gemeenten te ontwikkelen ruimtelijke plannen, zoals bestemmingsplannen, zelfstandige projecten en structuurvisies.



Figuur 28: Plankaart Streekplan 2002

Het duurzaam ruimtelijk structuurbeeld vormt het ruimtelijk kader voor ontwikkelingen in het plangebied. Voor het stedelijk gebied zijn vier hoofdsstrategieën geformuleerd die richting geven aan de binnenstedelijke kansen voor herstructurering, intensivering en centrumontwikkeling, maar ook voor de ontwikkeling van stedelijke groene dragers. De infrastructuur die sturend is voor een duurzame ontwikkeling van de regio is eveneens onderdeel van het duurzaam ruimtelijk structuurbeeld. Er is een landschappelijk raamwerk en er zijn zoekgebieden voor verstedelijking onderscheiden. Binnen het landschappelijk raamwerk is verstedelijking uitgesloten, hier zullen ontwikkelingen plaatsvinden in het kader van landschapsontwikkeling, landbouw, recreatie, water en natuur. Naast dit uitwerkingsplan geven de reconstructieplannen hier invulling aan.

Aangezien het RSP en Uitwerkingsplan Zuidoost-Brabant in goed overleg met de regio is opgesteld en geen nieuw beleid bevat, anders dan op onderdelen expliciet overwogen, is er voor gekozen het RSP en Uitwerkingsplan Zuidoost-Brabant meer vanuit de planontwikkeling te beschrijven dan vanuit de plantoetsing. Daarbij wordt tevens invulling gegeven aan de in het Bestuursakkoord 2003 aangekondigde deregulering en de omslag van beleidsontwikkeling naar beleidsuitvoering. De beschrijvende wijze van het Uitwerkingsplan behoeft daarbij geen beperking te zijn voor de plantoetsende rol.

8.2. Begrenzing stedelijke regio

Op basis van de ligging van het landschappelijk raamwerk en de nadere begrenzing van de RNLE kan de globale grens van de stedelijke regio, zoals weergegeven in het Streekplan 2002, in het kader van dit RSP en Uitwerkingsplan Zuidoost-Brabant verder verfijnd worden.

In het Streekplan is de mogelijkheid opgenomen om de grens van de stedelijke regio, waar die niet samenvalt met de grens van een RNLE, tot één kilometer en in sommige gevallen nog wel meer, te verschuiven. In geen geval mag echter door een verschuiving van de grenzen een stads- of een dorpskern binnen de stedelijke regio worden gebracht. De voorgestelde locatie De Hut valt per definitie binnen de stedelijke regiogrens, gelet op de marge van 1 km uitbuigen, die het Streekplan hiervoor aangeeft.

Lungendonk en Diesdonk zijn als locaties beoordeeld in een uitgebreide milieu-analyse. Op basis van prioritering zijn zij niet als te ontwikkelen locaties in het RSP van 1996 opgenomen. Invulling van deze locaties heeft tot op heden niet plaatsgevonden. Voor Lungendonk en Diesdonk zal in samenwerking met de gemeenten Helmond, Asten en Someren een duurzaamheidsanalyse worden uitgevoerd welke uitmondt of deel uitmaakt van een MER-studie voor het Helmondse deel van de stedelijke regio. De uitkomsten van dit onderzoek zullen worden vertaald in een (partiele) herziening van het RSP. De keuze in voorliggend RSP voor Lungendonk en Diesdonk zal zijn dowerking hebben in de reconstructie.

Voor het overige overgrote deel van de stedelijke regio is er geen sprake van uitbuiging van de stedelijke regio grens. Er is een beperkte correctie voor de stedelijke regiogrens ter hoogte van Waalre doorgevoerd, conform RNLE-begrenzing Reconstructie Boven Dommel en feitelijk aanwezig stedelijk gebied. Voorgesteld wordt de stedelijke regiogrens ten noorden van Best op te rekken richting de in de reconstructie Meijerij voorgestelde RNLE grens. Specifieke voorwaarden, die gelden voor het bebouwingslint, dat landschappelijke waarde vertegenwoordigt, zijn in hoofdstuk 6 benoemd. Deze beperkte uitbuiging verlangt geen compensatie elders, mede gezien de zeer krappe contour voor de stedelijke regio Eindhoven-Helmond.

Wel dient gemeld te worden, dat binnen de stedelijke regio na 2020 toch duidelijk de grenzen van de regio zichtbaar zijn. Naar verwachting zullen keuzen voor de langere termijn de komende tijd in beeld gebracht moeten worden, om tijdig eventuele aanpassingen en voorstellen te kunnen doen.

8.3. Specifieke speerpunten Zuidoost-Brabant

Infrastructuur

Het Streekplan 2002 gaat uit van de infrastructuur als een centrale drager voor stedelijke ontwikkeling. Om invulling te geven aan dit uitgangspunt, wordt door de provincie op drie niveaus ingezet. Ten eerste door met RWS voor haar belang vanuit rijkswegen en voor de provincie als concretisering van de visie op OWN+ te participeren in regionale uitwerkingen van infrastructuurbeleid. Het centrale kader hiervoor is het RVVP.

Een belangrijke kwaliteit voor bestaande en toekomstige woon- en werkgebieden is de bereikbaarheid. Prognoses laten zien, dat op meerdere plaatsen doorstromingsproblemen kunnen ontstaan op het (hoofd)wegennet en op de invalswegen van de stedelijke regio's. Een goede onderlinge afstemming tussen

ruimtelijke ontwikkelingen en het absorptievermogen van het verkeers- en vervoerssysteem is nodig. Daarom is het raadzaam om de relevante infrastructuurbeherende instanties vroegtijdig te betrekken bij het onderzoeken van de veranderingen in de verkeers- en vervoersstromen bij de ontwikkeling van de grotere locaties, de projecten en de strategische gebiedsuitwerkingen. Oplossingsrichtingen om een duurzame bereikbaarheid te waarborgen, inclusief de uitvoering en financiering daarvan, dienen tegelijkertijd met het ruimtelijk plan te worden uitgewerkt en vastgelegd.

In dit plan wordt de mobiliteitsmatrix als toets voor haalbaarheid en realiseerbaarheid ingezet. De provincie past daarom deze bij de beoordeling van ruimtelijke initiatieven en op termijn de doorwerking van de keuzen uit de BOSE-studie toe. Deze matrix geeft uitdrukking aan de twee doelstellingen uit de visie in het PVVP, zoals in 2003 opgesteld. De doelstellingen zijn: gegarandeerde reistijd opgesplitst in nabijheid en betrouwbaarheid.

Een aantal locaties binnen de stedelijke regio voldoen op dit moment niet aan randvoorwaarden voor ontwikkeling. Enerzijds door afwezigheid van voldoende onderliggend wegennet en anderzijds door het ontbreken van een aansluiting op het rijkswegennet. De toepassing van de matrix zal in de fasering, die voorligt in het regionaal planningsoverleg, een centrale rol spelen.

Ten derde zet de provincie in op bovenregionale en zelfs nationale projecten. Deze projecten zijn over het algemeen gekoppeld aan lange termijn visie(s) op de verdere stedelijke ontwikkeling van gebieden in de provincie Noord-Brabant. Enerzijds komen zij voort uit het MIT dan wel PVVP en anderzijds worden zij ontwikkeld door studies naar de gevolgen van de generieke ontwikkeling van de stedelijke regio's. Voor Zuidoost-Brabant kan dit betekenen, dat op bovenregionaal niveau zal worden verder gedacht aan de infrastructuur op langere termijn.

Bedrijventerrein

In Zuidoost-Brabant is te constateren, dat relatief weinig rest- en herstructureringsruimte bestaat in bedrijventerreinen. Daarom is het nodig om relatief veel nieuwe ruimte te zoeken in de stedelijke regio. Vanwege de noodzaak tijdig voldoende bedrijventerrein ter beschikking te hebben, is 100% van de ruimte op de kaart gereserveerd. Belangrijk voor de provincie is om de doelstelling 'zuinig ruimtegebruik' ook daadwerkelijk invulling te geven met projecten, mede opgesteld met de maatschappelijke partners. Het plan bevat daarvoor concrete projecten. Deze en nieuw te ontwikkelen projecten 'zuinig ruimtegebruik' hebben voor de provincie een belangrijke plaats in het regionaal planningsoverleg. Door deze projecten en monitoring is de provincie in staat flexibel met het in het Streekplan 2002 genoemde programma voor bedrijvigheid om te gaan.

Woningbouw

In het plan zijn aantallen opgenomen voor de stedelijke regio (2005-2010), die afwijken van de prognoses van het Streekplan. Het betreft een afwijking bij een viertal gemeenten. De provincie heeft recent in haar bestuursakkoord aangegeven niet in te zetten op beleidsontwikkeling, maar op uitvoering van beleid. Plannen voor uitvoering zullen vooral kwalitatief, volgens de provinciale nota Wonen in Perspectief en gericht op het oplossen van de stedelijke problematiek, moeten aansluiten op de gemeentelijke en/of regionale behoefte. Daarom is nu in te zetten op het realiseren van het kwalitatieve bouwprogramma.

Kortom: de provincie maakt geen punt van het verschil van ongeveer 3000 woningen en accepteert de bruto cijfers, mits:

- gebouwd wordt voor de doelgroepen;
- gefaseerd wordt gebouwd met een 4-jaarlijkse monitoring;
- een maximum inspanning wordt gepleegd, om de ambitie in te vullen om 10.000 woningen (gefaseerd) te herstructureren.

De provincie vraagt, om bij plannen in de stedelijke regio, eventuele verschillen met een deugdelijke onderbouwing onder de aandacht te brengen voor een kwalitatieve verantwoording, langs een op te stellen bouwprogramma voor de subregio's. Bij voorkeur geschiedt dit zoveel mogelijk via de lijn van het SRE, waarvoor parallel een regionale woonvisie is opgesteld, afgestemd op de provinciale en rijkskaders..

In het bijzonder verdienen de BOR-afspraken de nadruk. In het Streekplan is de tweede laag centraal gesteld als middel om ruimtelijke verdeling en ontwikkeling mogelijk te maken. Dat betekent dat deze laag door de provincie als sturend wordt beschouwd voor de oplossing en fasering van locaties in de BOR-afspraken. Daarnaast verwacht de provincie uitdrukkelijk een kwalitatief beeld bij de voorstellen voor de afzonderlijke locaties, op te stellen door de gemeenten. Het regionaal planningsoverleg vervult voor afstemming een centrale rol.

Groen

De provincie wil de balans Rood-Groen zo optimaal mogelijk inzetten. In samenwerking met het SRE en BMF, SNM en ZLTO heeft zij daarvoor een document opgesteld. Dit document is als bijlage toegevoegd. Centraal staat daarin de ontwikkelingsgerichte uitwerking voor groen als onderdeel van ontwikkelingsplanologie.

Daarnaast zal ook via de lijn van toelatingsplanologie monitoring en afrekening plaatsvinden van de rood voor groen doelen. Met name de volgende thema's zijn voor de provincie van groot belang:

- Rood met groen constructies:

Dit betreffen met name lokale projecten zoals ook in hoofdstuk 6 besproken;

- 'Groen door rood' constructies:

Hiervoor is een project opgenomen;

- Verbrede plattelandsontwikkeling:

Afstemming reconstructie, relatie met project regionaal landschap;

- Grensoverschrijdend:

Hiervoor is een project opgenomen;

- Versnelling natuurontwikkeling:

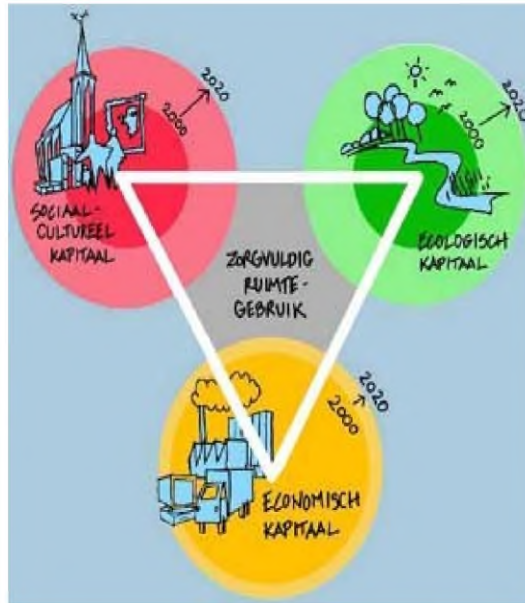
Hiervoor zijn projecten opgenomen.

Langs deze thema's zal de groene agenda in het regionaal planningsoverleg worden uitgewerkt. En zal afstemming met reconstructie en uitwerking van het DRS plaatsvinden. Koppelingen met gemeentelijke projecten in de rand van de DRS worden positief benaderd.

BIJLAGEN



Samenwerkingsverband
Regio Eindhoven



Regionaal Structuurplan regio Eindhoven 2005-2030

BIJLAGEN

- Bijlage 1: Opbouw DRS
- Bijlage 2: Afwegingskaarten water en milieu
- Bijlage 3: Fasering woon- en werklocaties
- Bijlage 4: Organisatie RSP
- Bijlage 5: Voorlopige handreiking zuinig ruimtegebruik
- Bijlage 6: Mobiliteitsmatrix
- Bijlage 7: Groene agenda
- Bijlage 8: Projecten Uitvoeringsprogramma
- Bijlage 9: Afkortingen, begrippen en lijst figuren en tabellen
- Bijlage 10: Concrete beleidsbeslissingen RSP '97
- Bijlage 11: Literatuurlijst
- Bijlage 12: Goedkeuringsbesluit GS

Bijlage 1. Opbouw DRS

1. Eerste laag: natuurlijk systeem

1.1 Basisstructuur landschap

De provincie heeft een Basisstructuurkaart⁸ opgesteld die de huidige ruimtelijke verschijningsvormen van Brabant in kaart brengt. Deze ruimtelijke hoofdstructuur geeft aan hoe een regio ruimtelijk gezien samenhangt en wat de dragers zijn van die samenhang. Er wordt ook inzicht gegeven in landschappelijke contrasten tussen gebieden. De gekozen landschapstypen geven een samenhangend en ruimtelijk zichtbaar beeld in samenhang met de ondergrond en menselijke occupatie in de tijd. De kaart vertelt het verhaal van landschappelijke én stedelijke kwaliteiten.

De Basisstructuurkaart is gebaseerd op de drie lagen uit de lagenbenadering. Hij kan het best worden begrepen door hem tussen de oogbalken te bekijken, omdat overgangen tussen de gebieden in werkelijkheid vaak geleidelijk zijn.

KARAKTERISTIEKEN ZUIDOOST-BRABANT

De Basisstructuurkaart benoemt een aantal kenmerken van Zuidoost-Brabant. De verspreide bebouwing in Brabant over het gehele grondgebied vormt een uniek vestigingspatroon in Nederland (de Brabantse nevelstad).

De peelrandbreuk met ten oosten daarvan de Peelontginningen vormt een specifieke landschappelijke overgang naar de Maasvlakte. Het zandgebied in zuidoost is een stuk beslotener dan bijvoorbeeld het open zeeleigebied en komgronden in het noordwesten. Belangrijkste structuurdrager van het zandgebied zijn de beken. De beken doorsnijden het zandgebied van zuid naar noord en geven reliëf en geleiding aan de zandgronden. Tussen de beken liggen de hogere gronden. Juist op de overgang van de natte beekgronden naar de hogere droge gronden zijn de oude zandontginningen te vinden: de gebieden die de mens als eerste in gebruik heeft genomen en die worden gekenmerkt door fijnmazige en organische patronen. De jongere zandontginningen zijn grootschaliger en opener van karakter en zijn te vinden op de hogere en drogere zandgebieden, van oudsher vaak de woeste gronden.

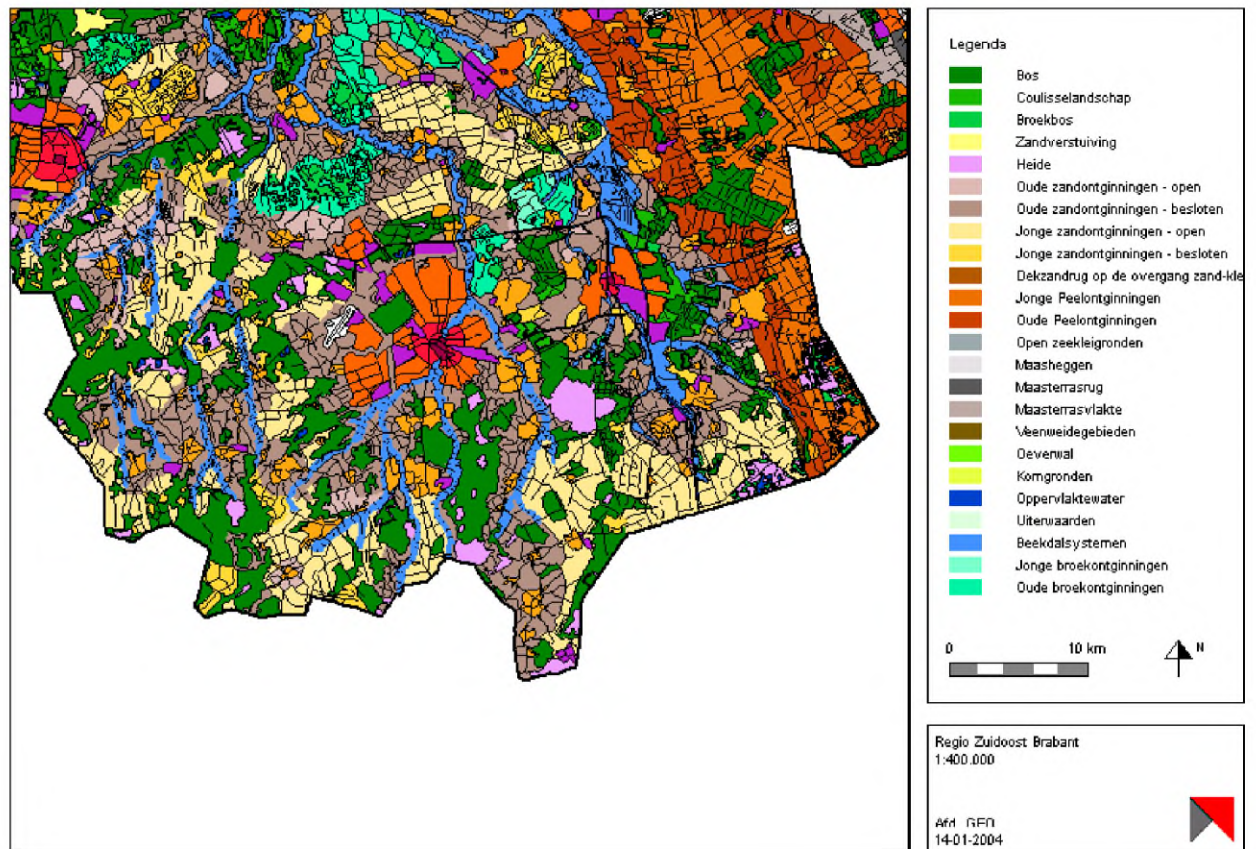
In het oosten van Brabant ligt op de oudere veenontginningen een hoefijzer van kernen. Kernen van waaruit de Peel is ontgonnen en nog steeds de plekken waar dorpen op korte afstand van elkaar liggen, afgewisseld door de beslotenheid van boscomplexen.

Eindhoven en Helmond zijn op het zand explosief gegroeid, wat mede te verklaren valt uit de ligging ten opzichte van de hoofdinfrastructuur. De hoofdinfrastructuur is een structurerend principe dat aanvullend op de ondergrond een eigen dynamiek genereert van waaruit het ontstaan en de groei van de Brabantse nevelstad valt te begrijpen.

UITSNEDE VAN DE BASISSTRUCTUURKAART VOOR ZUIDOOST-BRABANT

Bij de opstelling van de Basisstructuurkaart is vast komen te staan dat deze kaart in de streekplanuitwerking tegen het licht moet worden gehouden en zo nodig aangescherpt dan wel aangepast. Niet alle deelaspecten onder de hoofdindeling van de kaart zijn van toepassing op het plangebied. Daarom is de basisstructuurkaart eerst vertaald naar een kaart voor Zuidoost-Brabant. Niet-relevante legende-eenheden (die bijvoorbeeld te maken hebben met het riviereengebied en de overgang van zand naar klei) zijn hier weggelaten.

⁸ Zie ook het document 'De Structuurkaart van Noord-Brabant' (feb.2003)



Figuur: Basisstructuurkaart landschap

De kaart is een eerste basis voor de landschapskaart en het landschappelijk raamwerk van het DRS Zuidoost-Brabant, gericht op het benoemen van kwaliteiten gekoppeld aan landschapstypen. De Basisstructuurkaart heeft overeenkomsten met de StructuurvisiePlus-kaarten van gemeenten. Aanvullingen van gemeenten die betrekking hebben op de feitelijke onjuistheden van deze kaart worden verwerkt.

Belangrijke leidraad vanuit het streekplan is het streven naar het versterken van de contrasten en identiteiten van het Brabantse landschap. De selectie van landschapstypen die opgenomen worden in de landschapskaart voor Zuidoost-Brabant is gebaseerd op de vervangingswaarde ervan. De geselecteerde landschapstypen hebben allemaal een grote benodigde ontwikkelingstijd in verband met hun ouderdom en dus een hoge vervangingswaarde. Deze gebieden zijn onder andere van cultuurhistorisch belang. De volgende eenheden zijn van belang voor opname in het landschappelijk raamwerk in Zuidoost-Brabant:

Droge waardevolle landschapstypen. Hieronder vallen de volgende eenheden uit de Basisstructuurkaart:

- Bos: dit zijn alle op de topografische kaart herkenbare grotere aaneengesloten naald- en loofbossen, veelal gelegen op een dekzandrug.
- Coulisselandschap: gebieden waarvan de verschijningsvorm wordt bepaald door een afwisseling van kleinere bospercelen en bossen, veelal gelegen op een dekzandrug.
- Heide: de in het verleden door de mens gecreëerde heidevelden (mede als gevolg van het potstalsysteem)
- Jonge Peelontginningen: de jonge Peelontginningen van het centrale Peelplateau uit de periode ca. 1850-1900

Natte waardevolle landschapstypen. Hieronder vallen de volgende eenheden uit de Basisstructuurkaart:

- Beekdalsystemen: dit zijn de vaak lager gelegen, landschappelijke systemen behorend bij de beek (bijvoorbeeld kleine overstromingsvlakten).
- Broekbos: dit zijn loofbossen gelegen op de natte en laaggelegen delen van Brabant

- Oude en jonge broekontginning: oude respectievelijk jonge ontginning van natte, laaggelegen voormalige heidevelden.

Het zandgebied en stedelijk gebied komen niet terug in de landschapskaart. Hierbij is uiteraard wel van belang dat bij de afweging van een mogelijke ontwikkeling in deze gebieden op regionaal niveau rekening gehouden wordt met de waarden die de Basisstructuurkaart aangeeft.

1.2. Technische kaart Bouwstenen vanuit het provinciale beleid voor laag 1

De kaart 'bouwstenen vanuit het provinciale beleid voor laag 1' geeft een weergave van de streekplankaart die te maken hebben met laag 1 'natuurlijk systeem'. Uiteraard gezien vanuit de opgave om gebieden voor transformatie naar verstedelijking te markeren. Het ontstane kaartbeeld op provinciale schaal is een tussenstap om tot een regionale samenhangend landschappelijk raamwerk te komen.

Het kaartbeeld is samengesteld uit de volgende deelkaarten:

Natuur

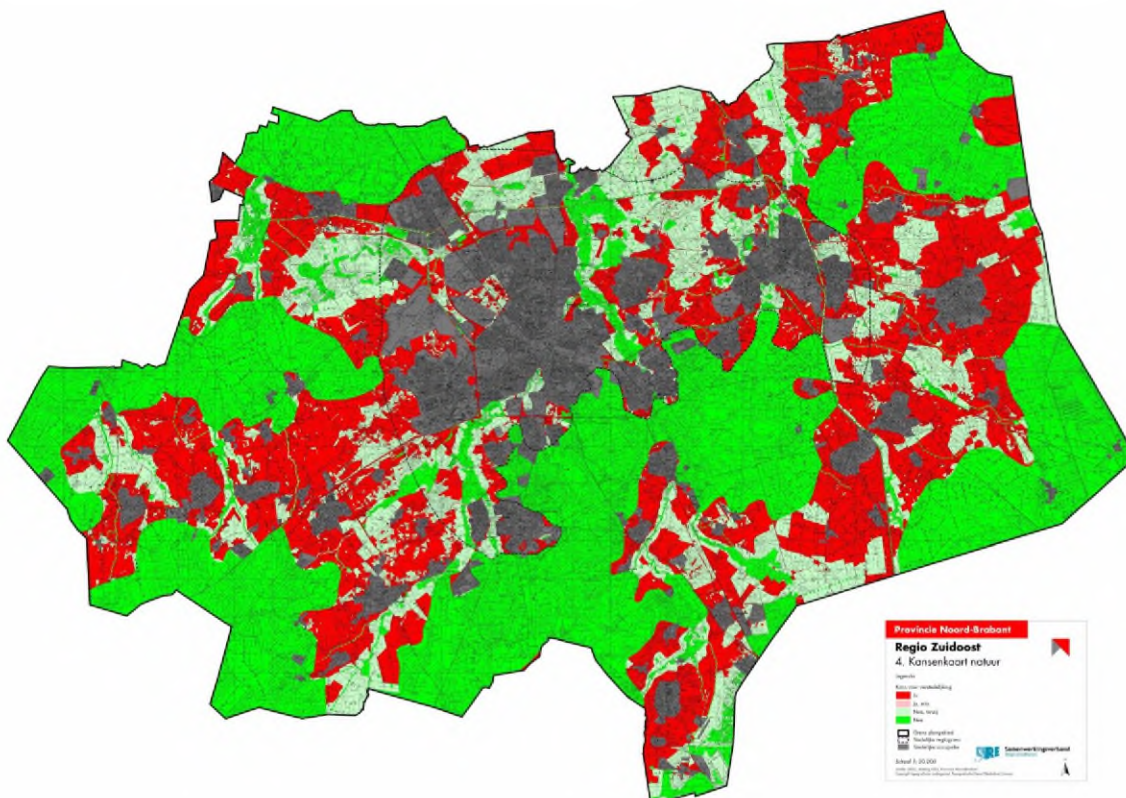
Voor het bepalen van mogelijke toekomstige uitbreidingslocaties voor wonen en werken vormt de planologische bescherming van natuur- en landschapswaarden een belangrijke randvoorwaarde. Ondanks inspanningen komt het herstel van de Brabantse natuur maar moeizaam op gang: natuurgebieden blijven te klein en versnipperd, er verdwijnen nog steeds planten- en diersoorten en de natuur wordt over het geheel genomen als te mager gezien. Het huidige natuurbeleid richt zich op verbetering van de ecologische kwaliteit en verhoging van de belevingswaarde van de natuur. Hiertoe is een Groene Hoofdstructuur benoemd. Dit is een samenhangend netwerk van waardevolle natuur- en bosgebieden en andere gebieden, voornamelijk landbouwgebieden, met aanwezige en te ontwikkelen natuurwaarden. Binnen de Groene Hoofdstructuur worden verschillende gebiedscategorieën onderscheiden waarvoor het beschermingsregime verschilt, afhankelijk van type natuur en aard van de ingreep.

In de AHS-landbouw kan ruimte voor uitbreiding van stedelijke functies worden gevonden. De spelregel voor AHS landbouw is 'ja'.

De GHS landbouw omvat het leefgebied kwetsbare soorten, leefgebied struweelvogels en natuur-ontwikkelingsgebied. De spelregel voor de GHS landbouw is 'nee tenzij'. Datzelfde geldt voor overige bos- en natuurgebieden uit de GHS natuur. Uitbreiding van het stedelijk ruimtebeslag is enkel toelaatbaar als daar zwaarwegende maatschappelijke belangen aan ten grondslag liggen en pas nadat een onderzoek heeft aangetoond dat er geen alternatieve locaties voorhanden zijn buiten deze categorieën.

De RNLE staat voor regionale natuur- en landschapseenheid. Deze eenheden bestaan grotendeels uit GHS en uit een gedeelte van de AHS. Een RNLE is een gebied van ten minste enkele duizenden hectaren die voor circa tweederde uit bos en natuur bestaan met daaromheen landbouwgronden als buffer. Hierbij is met name gelet op hydrologische en landschappelijke samenhangen.

De GHS natuur omvat de ecologische verbindingszone, natuurparels en overige bos- en natuurgebieden. De spelregel voor RNLE en de ecologische verbindingszone en natuurparels is 'nee'.



Figuur: Kanskaart natuur

De deelkaart Natuur bestaat uit delen die geschikt zijn om afgewogen te worden voor een verandering naar verstedelijking en delen die volgens streekplanbeleid uitgesloten zijn voor verstedelijking. De kaart bestaat uit de volgende elementen:

- AHS landbouw. Geschikt voor transformatie naar een woon- of werklocatie.
- GHS landbouw (bestaande uit leefgebied kwetsbare soorten, leefgebied struweelvogels en natuurontwikkelingsgebied). Niet geschikt, tenzij reële alternatieven ontbreken.
- AHS landschap (leefgebied dassen, waterpotentiegebied). Niet geschikt, tenzij reële alternatieven ontbreken.
- Regionale Natuur- en Landschapseenheid (RNLE). Niet geschikt.
- GHS natuur (ecologische verbingszone, natuurplek en overige bos- en natuurgebieden). Niet geschikt.

De RNLE wordt nader begrensd in het kader van het project Revitalisering van het Landelijk Gebied (RLG). Reconstructie heeft hierin het primaat, maar niet het alleenrecht (dit laatste geldt vooral in de gevallen waar een RNLE-grens de stedelijke regiogrens raakt). In het DRS-proces is zoveel als mogelijk in de tijd aangesloten bij de (her)begrenzing van de RNLE in het kader van reconstructie.

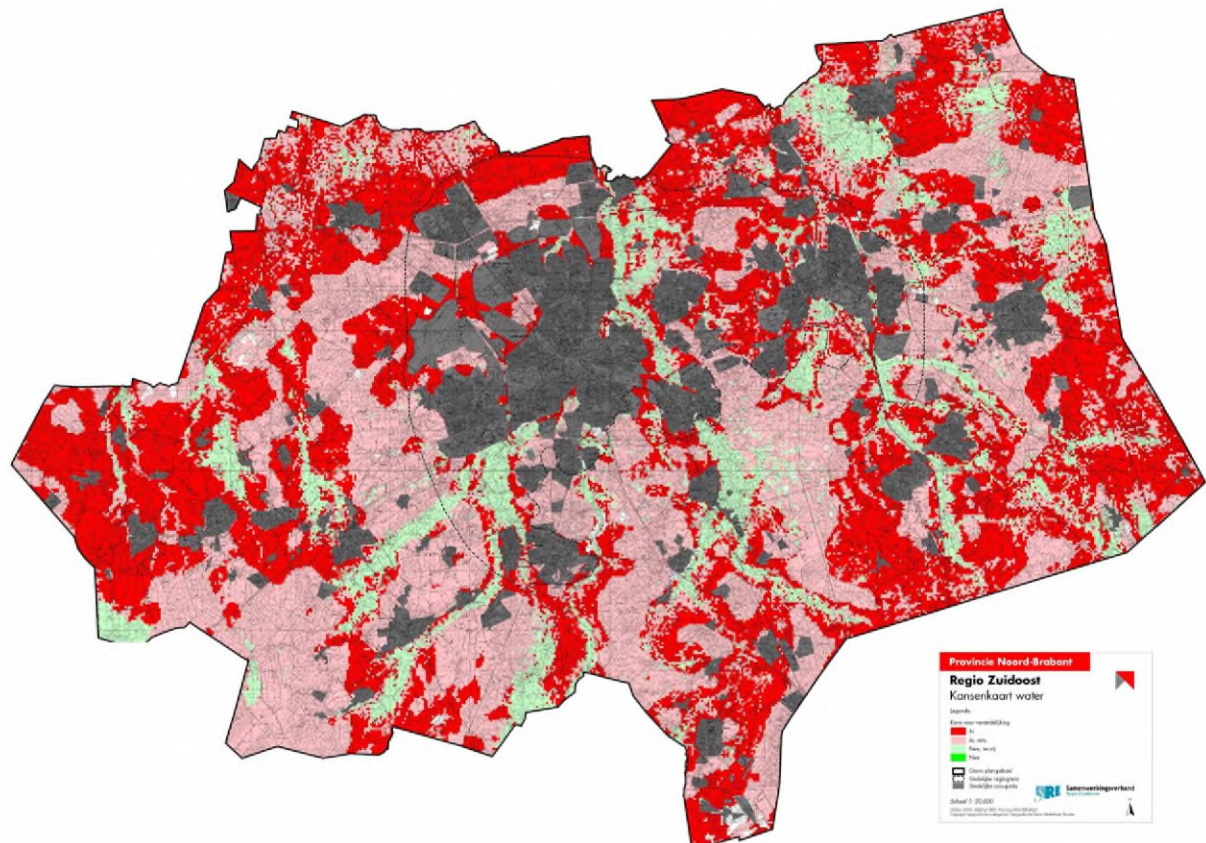
Water

Door het tijdenlang aanpassen van omstandigheden van bodem en waterhuishouding aan de behoeften van het ruimtegebruik is er sprake van verdrogings schade en vervuiling, zijn natuurwaarden verdwenen en zijn de risico's op het ontstaan van wateroverlast en overstromingen toegenomen. In het Nationaal Bestuursakkoord, het streekplan en het Regionaal Structuurplan wordt daarom gestreeft naar een robuust water- en bodemsysteem, waarop ruimtelijke plannen zowel qua locatiekeuze als qua inrichting zoveel mogelijk aansluiten.

In de intermediaire gebieden wordt een groot deel van het grondwater snel door waterlopen afgevoerd. Afhankelijk van het seizoen zijn ze afwisselend droog en nat. In intermediaire gebieden vindt zo min mogelijk wateronttrekking plaats om doorstroom naar kwelgebieden te bevorderen. De spelregel voor intermediaire gebieden is 'ja'. Overigens moet met dit aspect wel rekening gehouden worden in de ontwerpfase.

Infiltratiegebieden liggen op de hoge, droge zandgronden. Hier zakt het water in de grond en wordt het diepere grondwater gevoed. Het water wordt hier zoveel mogelijk vastgehouden. Potentieel vervuilende functies dienen geweerd te worden uit infiltratiegebieden (omdat deze gebieden belangrijk zijn voor voeding van de grondwatervoorraden) en uit boven- en middenstroomse gebieden van beken. De spelregel voor infiltratiegebieden is 'ja, mits'.

De kwelgebieden liggen in de lage, natte gebieden. Het grondwater kwelt hier op als gevolg van opwaartse druk door hoogteverschillen ten opzichte van de infiltratiegebieden. Hier is sprake van een hoog (grond)waterpeil waardoor het water kansen biedt voor natte natuurontwikkeling. Potentieel natte gebieden, zijn van nature niet of minder geschikt voor bebouwing. Bouwen is hier lastiger en duurder. Bovendien is er een nauwelijks uit te sluiten risico op (schade door) wateroverlast. Maatregelen om tot bebouwing over te gaan (ophoging, bemaling) zijn daarom als minder duurzaam te beschouwen. De spelregel voor kwelgebieden is 'nee, tenzij'.



Figuur: Kansenkaart water

Voor wat betreft grondwater wordt aansluiting gezocht bij het systeem van kwel en infiltratie. Voor het oppervlaktewater wordt uitgegaan van stroom- en afwateringsgebieden (deelwatersystemen), waarbij afvoerpieken worden afgevlakt door water vast te houden in de 'haarvaten' van de stroomgebieden en ruimte te geven aan waterberging in laaggelegen delen, het meanderen van beken en overstromen van beken in de beekdalen. Deze aspecten zijn terug te vinden op de deelkaart water (over de witte gebieden op de subkaart zijn geen gegevens bekend):

- Intermediair. Geschikt voor afweging naar transformatie tot woon- of werklocatie
- Infiltratie. Geschikt, mits aan voorwaarden wordt voldaan
- Kwel. Niet geschikt, tenzij reële alternatieven ontbreken.
- Deelstroomgebied. De gegevens over deelwatersystemen worden in de confrontatiefase van het Regionaal Structuurplan gebruikt om de juiste lokalisering van zwaardere bedrijvigheid te waarborgen.

Kanttekening die hierbij geplaatst dient te worden, is dat het Regionaal Structuurplan in de stedelijke regio onder voorwaarden grootschalige kapitaalintensieve functies toestaat in kwelgebieden.

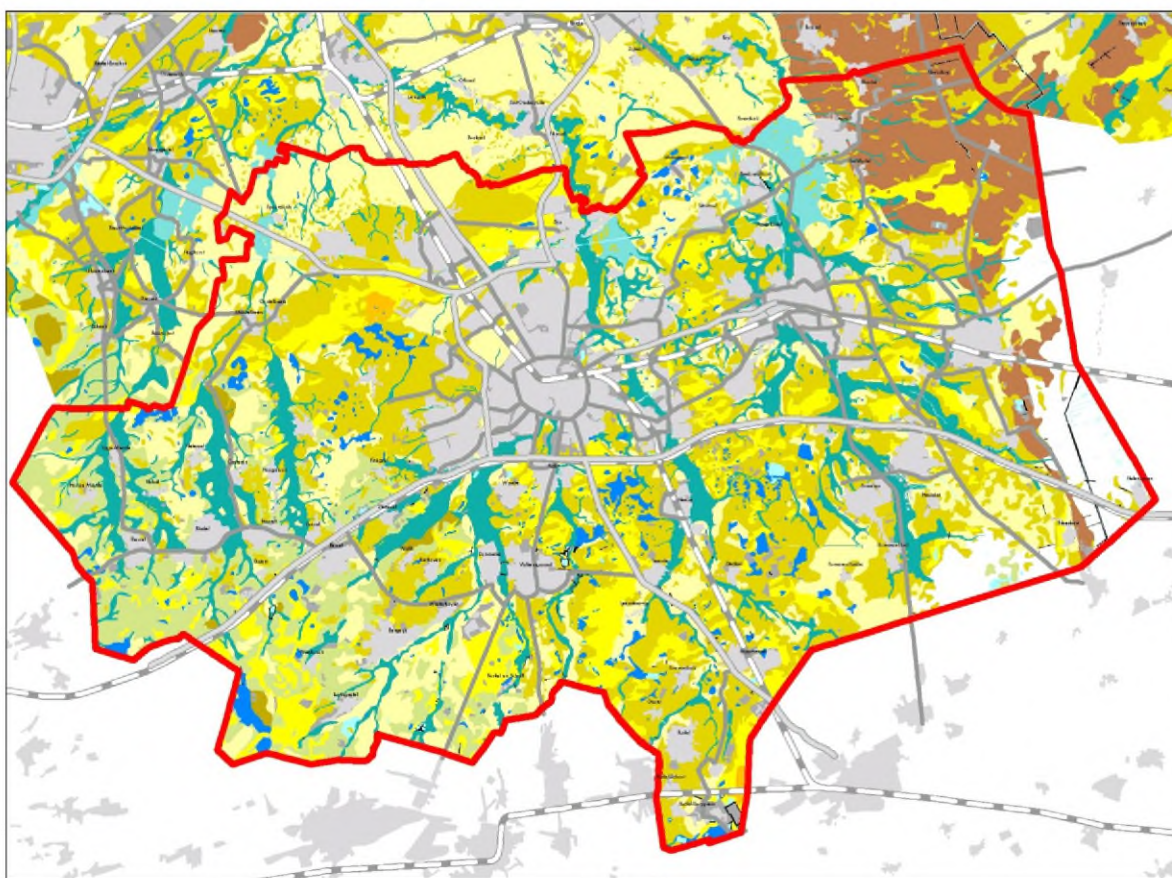
Aardkundige en cultuurhistorische waarden

Het streekplan stelt aardkundig waardevolle gebieden (zoals beekdalen, kreekgebieden, stuifzand- en landduinen) te willen behouden. Het merendeel van deze gebieden ligt in de GHS en de AHS-landschap. Voor onomkeerbare ruimtelijke ingrepen geldt hier het 'nee, tenzij-principe'.

Ten aanzien van de CultuurHistorische Waardenkaart (CHW) geldt dat in het bijzonder rekening moet worden gehouden met historisch-landschappelijke vlakken met hoge en zeer hoge waarde. In beginsel zijn in deze vlakken enkel ruimtelijke ingrepen toelaatbaar die gericht zijn op voortzetting of herstel van de historische functie en die leiden tot behoud of versterking van de cultuurhistorische (landschaps)waarden. De spelregel is hier 'nee, tenzij'.

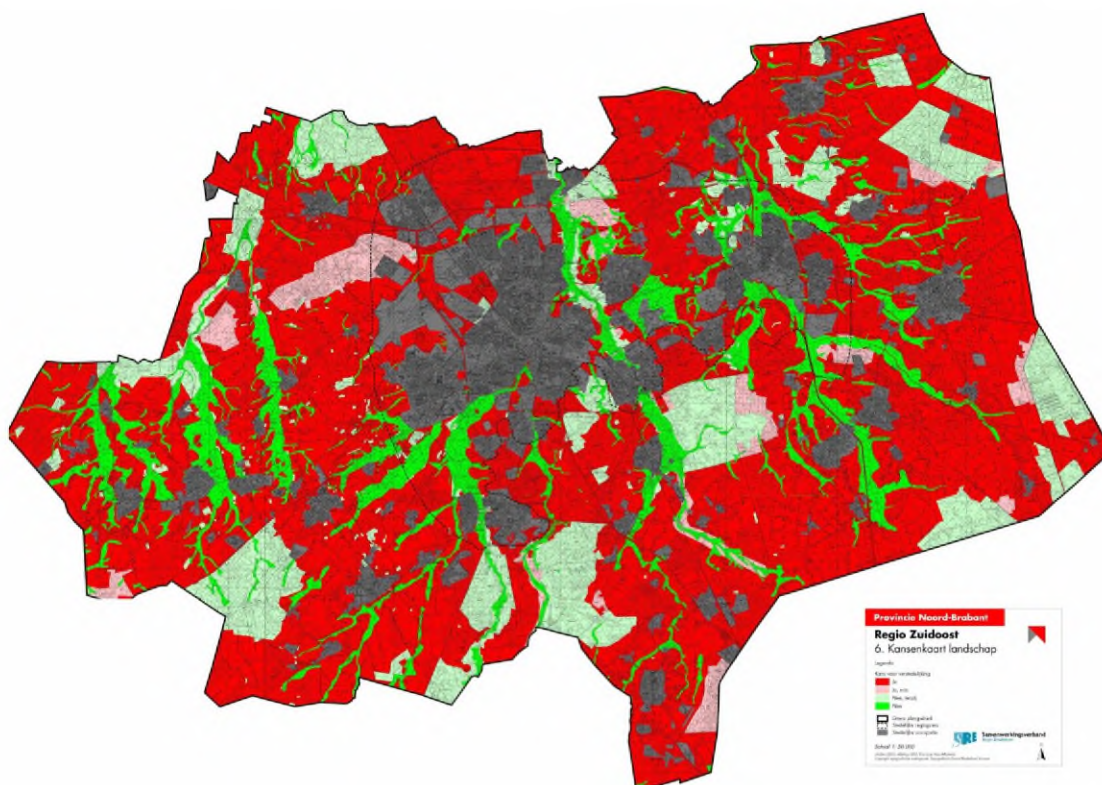
In navolging van het beleid van de Rijksoverheid, is het uitgangspunt dat archeologisch erfgoed moet worden beschermd op de plaats waar het wordt aangetroffen. Dit houdt in dat voor terreinen met eenmaal bekende archeologische waarden, zoals deze door het Rijk zijn aangegeven op de Archeologische Monumentenkaart (AMK), de spelregel nee-tenzij van toepassing is.

Beekdalen zijn zeer bepalend voor het landschappelijke beeld van Zuidoost-Brabant. Omdat beekdalen echter meer kwaliteiten bezitten dan enkel visuele, is in deze kaart bredere informatie opgenomen uit de geomorfologische kaart.



Figuur: Gemorfologische kaart

Ter verhoging van de landschappelijke kwaliteit van het onbebouwde en bebouwde gebied dienen de cultuurhistorische (landschaps)waarden te worden gerespecteerd en benut als inspiratiebron. De kunst is een goed evenwicht te vinden tussen behoud van waardevolle landschappelijke karakteristieke, structuren en elementen, inclusief boven- en ondergrondse cultuurhistorische (landschaps)waarden, en de vernieuwing van het landschap: 'behoud door ontwikkeling'.



Figuur: Kansenskaart landschap

Op de deelkaart Cultuurhistorie en aardkundige waarden komen de volgende eenheden voor:

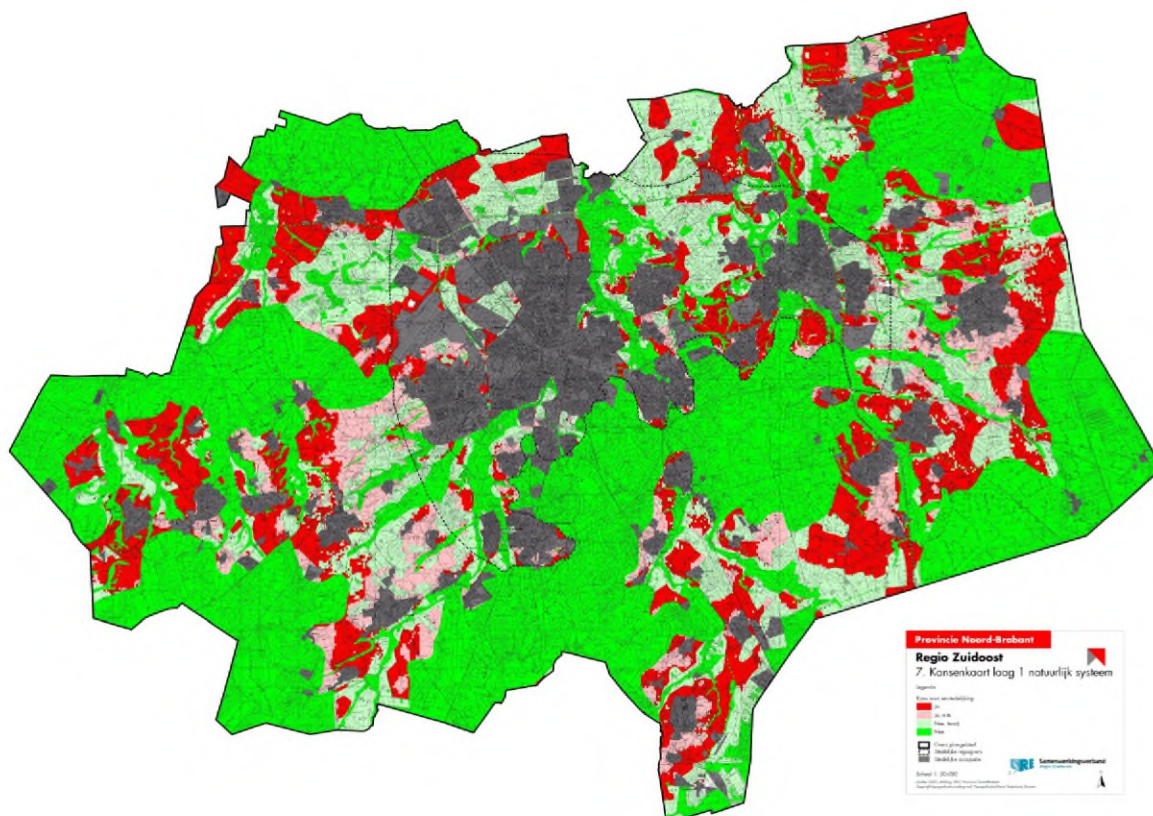
- Aardkundig waardevol gebied. Geschikt voor transformatie naar een woon- of werklocatie, mits aan voorwaarden wordt voldaan.
- Historisch landschappelijke vlakken met zeer hoge en hoge waarde. Niet geschikt, tenzij reële alternatieven ontbreken.
- Beekdalen. Niet geschikt.
- Archeologische monumenten. Niet geschikt, tenzij reële alternatieven ontbreken.

Vanuit dit aspect zijn er veel mogelijkheden voor verstedelijking in Zuidoost-Brabant. In de kaart vallen vooral de beekdalen op, die een sterke belemmering vormen voor verstedelijking. Daarnaast kan in principe niet gebouwd worden in de historisch landschappelijke vlakken en de archeologische monumenten.

Technische kaart 'bouwstenen vanuit het provinciale beleid voor laag 1'

De kansenskaarten 'natuur', 'water' en 'landschap' zijn gecombineerd tot een technische kaart 'bouwstenen vanuit het provinciale beleid voor laag 1'. Het begrip 'technisch' wordt gebruikt omdat het een technisch uittreksel is van de streekplankaart. Hierbij geldt steeds dat, bij overlap van verschillende geschiktheden voor transformatie, het meest kwetsbare aspect overheerst ('niet geschikt' gaat boven 'geschikt').

De kaart geeft inzicht in de kansen van de streekplankaart voor verstedelijking in Zuidoost-Brabant. Hierdoor wordt een kaart verkregen vanuit provinciale optiek, waaruit in een oogopslag (tussen de wimpers door) de grootste kansen te lezen zijn vanuit het streekplanbeleid ten aanzien van de eerste laag voor transformaties naar woon- of werklocatie. De kaart is uitdrukkelijk bedoeld als opzet voor het regionale landschappelijke raamwerk.



Figuur: Kansenkaart laag 1 (Technische kaart Bouwstenen vanuit het provinciale beleid voor laag 1)

1.3. Het landschappelijk raamwerk

In de landschapskaart (kaart van het landschappelijk raamwerk) worden groene en landschappelijke kwaliteiten benoemd met als doel om de karakteristieken van de regio te behouden en verder te ontwikkelen. Het is een soort groene landschappelijke mal tegenover het stedelijk landschap, waar op grond van de kwaliteiten van provinciaal belang, landelijke ontwikkeling gewenst is en verstedelijking minder gewenst is.

De eerste of onderste laag wordt gevormd door het watersysteem, de bodemtypologie en de geomorfologie en de hiermee samenhangende natuurlijke, landschappelijke en cultuurhistorische (landschaps)-waarden. Het grote belang van de onderste laag vindt zijn oorzaak in de lange reproductietijd en daarmee de onvervangbaarheid van deze waarden en systemen. De landschapskaart wordt afgeleid uit de waardering van de basisstructuurkaart, de beleidskaarten, oude akkers die in het kader van de herziening CHW worden onderzocht, open gebieden, landschappelijke afronding en StructuurvisiesPlus.

De te gebruiken begrenzing op de kaart is globaal en niet te herleiden tot concrete kaart aanduiding op lager schaalniveau dan 1:50.000. De gebruikte ondergrond is de Basisstructuurkaart. Er worden in het landschappelijk raamwerk gebieden opgenomen met een maat die op schaal 1:50.000 van belang is.

De landschapskaart biedt een landschappelijk raamwerk met bestaande en samenhangende groene cq landelijke landschappelijke kwaliteiten om te gebruiken bij ruimtelijke afwegingen.

SAMENSTELLING VAN DE LANDSCHAPSKAART

Waardering van de basisstructuurkaart

De landschapskaart heeft als basis de waardevolle droge en natte landschapstypen uit de basisstructuurkaart, zoals in het vorige hoofdstuk beschreven.

Aan de droge en natte landschapstypen zijn gebieden toegevoegd die een combinatie van een aantal waardevolle aspecten van provinciaal belang in zich dragen. Hierbij is gekeken naar de aspecten water,

natuur, landschap, harde kernrand, landschappelijke buffers tussen kernen, afronding van de kern en openheid. De deelgebieden met hun kenmerken zijn genummerd en opgenomen in een tabel, zodat gemakkelijk terug te vinden is waarom een bepaald gebied onderdeel uitmaakt van de landschapskaart.

Technische kaart bouwstenen vanuit het provinciaal beleid voor laag 1

Aan de hierboven beschreven gewaardeerde basisstructuurkaart is de technische waardering toegevoegd van de eerste laag, zoals beschreven in de voorgaande paragraaf. Daarmee wordt op het schaalniveau 1:50.000 de begrenzing verbeterd. Het gaat dan om onder andere kwel, RNLE, GHS natuur, GHS landbouw, AHS landschap, beekdalen, historisch landschappelijke vlakken en archeologische monumenten. In een tabel is deze benadering herleidbaar (inzichtelijk per waarde) weergegeven.

Aanvullende cultuurhistorische waarden (oude akkers)

In de cultuurhistorische waardenkaart was op nog onvoldoende wijze geïnventariseerd welke bolle akkers van betekenis zijn voor Zuidoost-Brabant. In een veldonderzoek van najaar 2003 zijn alle resterende bolle akkers van betekenis opgenomen. Het gaat dan om gebieden met een zeer hoge tot hoge cultuurhistorische waarde en om akkers die verschillende waarden combineren betreffende openheid, relief en archeologische waarde. Deze bolle akkers verkrijgen een bescherming die vergelijkbaar is met de bescherming van de op de beleidskaart opgenomen cultuurhistorische elementen en worden dus ook op de kaart van het DRS toegevoegd. Over het algemeen zijn deze gebieden reeds door de aanwezigheid van andere waarden (waaronder natuur) opgenomen in het raamwerk, op enkele uitzonderingen na. Het betreft in Zuidoost de volgende gebieden:

- Aarle Rixtel zuidwest
- Moorsel (Somerén), Gebergte (Somerén)
- Kasteel Asten en omgeving
- Schoordijk (Budel),
- Winkel (Soerendonk), Cranendonkse bossen
- Hazenhurk (Heeze-Leende), Kreijl (Heeze-Leende)
- Strater akkers (Borkel en Schaft)
- Akkers rond Riethoven
- Heikant (Waalre)
- Kleine Vliet (Veldhoven)
- Goorland (Bladel)
- Halfmijl (Vessem)
- Omgeving Hillestraat (Oostelbeers), Middelbeers zuid, Boterwijk oost (Oirschot), Heeze (Oirschot noordoost)



Figuur: cultuurhistorie (kaartbeeld jaartal 1894 tot 1929)

Visueel open gebieden

In het streekplan is openheid als een van de onderdelen van de lagenbenadering opgenomen. Openheid is een belevingswaarde van de schaaluiteerste in het landschap dat meegewogen kan worden in de ruimtelijke ontwikkeling naar een contrastrijk Brabant. Het streekplan geeft (openheid van provinciaal belang) in de zeekelegebieden open visueel gebied aan.

Op regionale schaal is een gedetailleerder beeld te geven voor het contrast in de zandgebieden. In 1995 was de 'Landschapstypering naar visuele kenmerken Noord-Brabant' nog bruikbaar voor de toedeling van de regionale openheid in de stadsregio, nu is geactualiseerd onderzoek beschikbaar. De openheid is globaal aangegeven op de basisstructuurkaart van Brabant in de open jonge en oude zandontginningen. De provinciale en regionale openheid is nauwkeuriger bepaald in de provinciale Nota Landschapsbeeld (januari 2000)⁹. Uit de kaart blijkt welke gebieden in zuidoost-brabant zeer verdicht zijn door beplanting of bebouwing en welke gebieden vrij van verdichting zijn. De open ruimten zijn veelal herkenbaar in de heideontginningen op de dekzandwellingen tussen de beekdalen. Een typisch herkenbaar landschappelijk kenmerk in het zandgebied van Brabant.

In zuidoost-brabant treffen we in de landelijke regio's gebieden aan met overeenkomstige schaaluiteersten als in het zeekelegebied (hoewel minder talrijk en in kleinere oppervlaktes). Voorbeelden zijn De Holle Reijt en Beerse Heide in de Kempen; de Lieshoutse Heide in de Meierij; de Somerense Heide en Deurnese Heide in de Peel. Deze gebieden zijn vanwege deze karakteristiek opgenomen in de landschapskaart van het DRS onder de noemer van 'provinciale openheid'.

In een aantal gebieden is openheid op regionale schaal aanwezig, vaak erkend in structuurvisies en bestemmingsplannen. Deze gebieden, zoals de Broekeindse en Landschotse Heide zijn niet zonder meer

⁹ Noot: In de Nota Landschapsbeeld van PNB en adviesbureau Nieuwland is een onderzoek van het Staringcentrum toegepast. De maat van het landschap is berekend aan de hand van de aanwezigheid van driedimensionale ruimtevormende elementen in grid-cellen van de landgebruikkaart van Nederland. Met een classificatie is de verhouding tussen massa en niet-massa bepaald met een legenda van open; matig open; matig gesloten en zeer gesloten.

opgenomen in de landschapskaart. Enkel indien er ook een andere landschappelijke of natuurkarakteristiek is aangetroffen (dus na cumulatie) is het betreffende gebied toegevoegd aan het duurzame landschappelijke raamwerk. De Broekeindse en Landschotse Heide is bijvoorbeeld begrensd op het vlak met regionale openheid én groene hoofdstructuur. Andere voorbeelden van open regionaal gebied zijn de Heelse Akkers en Aardhorst in de Kempen.

Toepassing van de openheid betekent niet het terugbrengen van het landschap van een eeuw geleden, maar wel een zorgvuldige situering van bebouwing en landschapselementen en aandacht voor kenmerkende verschillen in het fysieke milieu.

Landschapsecologische zone

Ook is de ruimtereservering voor de twee landschapsecologische zones opgenomen in de landschapskaart.

Een landschapsecologische zone is een structurerende groene bufferzone tussen twee stedelijke kernen in een stedelijke regio, die bestaat uit een combinatie van gebieden voor de grondgebonden landbouw, de natuur en de recreatie, en een verbindende functie heeft voor aangrenzende landelijke regio's, zowel in landschappelijk als in ecologisch opzicht. Naast het Dommeldal moet in Zuidoost volgens de regiospecifieke uitwerkingsregels van het streekplan ook het open gebied tussen Helmond en Nuenen als een landschapsecologische zone worden ingericht. Dit sluit aan op de zuid-noord gerichte groenstructuren in de stedelijke regio en op de natuur- en landschapswaarden in de omliggende landelijke regio's.

Vereenvoudiging kaartbeeld

In verband met het schaalniveau 1:50.000 waarop wordt gewerkt, worden kleine gebieden opgenomen in de grotere eenheden op de landschapskaart. Dit vergroot tevens de leesbaarheid van de kaart.

StructuurvisiesPlus

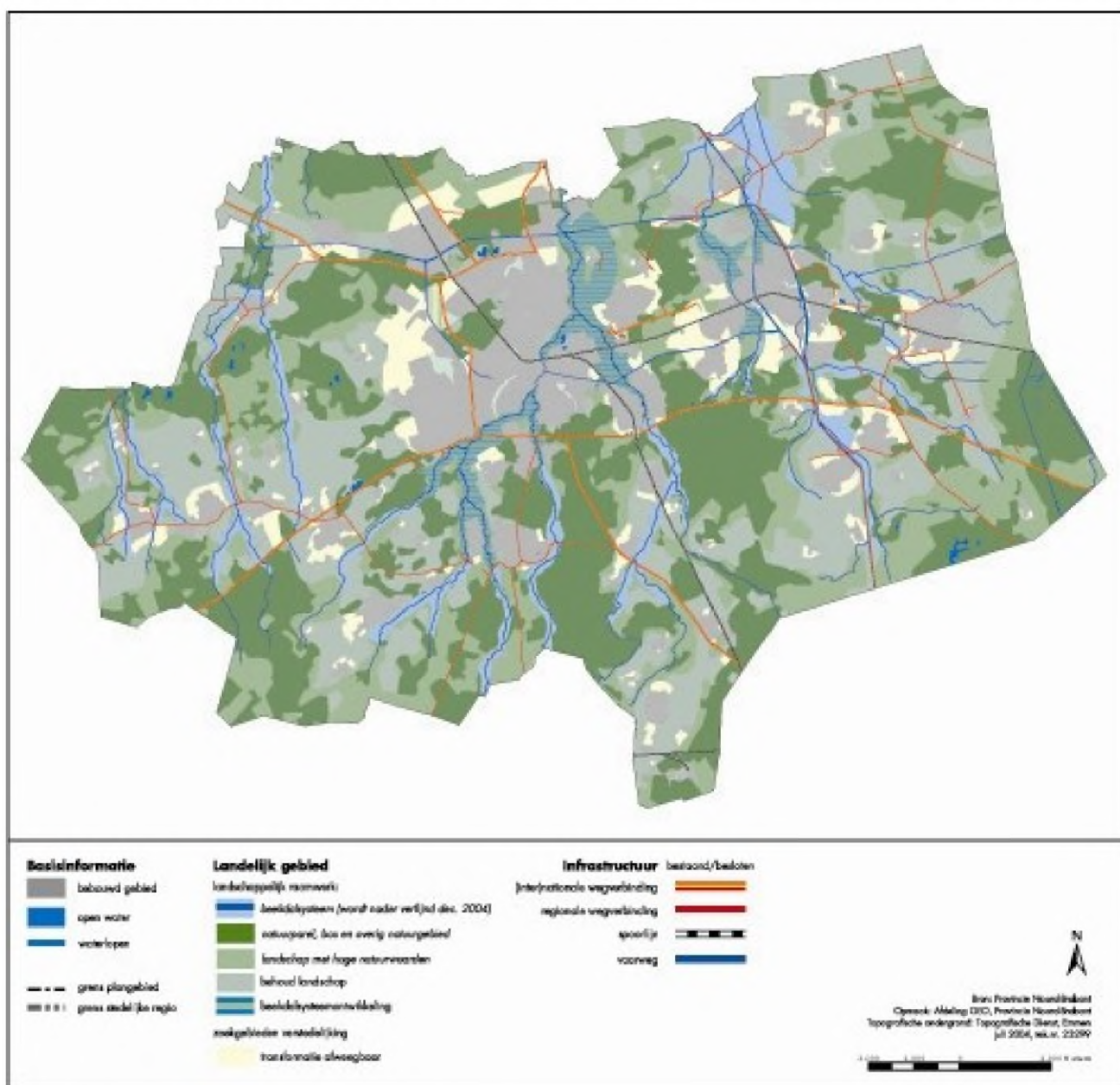
De aldus opgebouwde landschapskaart is gelegd naast de beschikbare gemeentelijke StructuurvisiesPlus, waarbij is gekeken of het provinciale raamwerk globaal overeenkomt met de verzamelde landschappelijke waarden in het lokale raamwerk. Zonodig is het landschappelijk raamwerk op basis van deze informatie aangevuld.

Het Duurzaam Ruimtelijk Structuurbeeld wordt opgesteld volgens de structuurvisie+ methodiek. De provincie heeft gemeenten via het streekplan gevraagd hun eigen structuurvisies+ te maken. Deze zijn van grote waarde bij de detaillering van het DRS. Voor de volgende gemeenten is een duurzaam ruimtelijk structuurbeeld, onderdeel van de structuurvisie+ beschikbaar en gebruikt:

- 'Bladel, op weg naar de toekomst'
- Structuurvisie plus gemeente Reusel-De Mierden
- Structuurvisie plus gemeente Eersel
- Structuurvisie plus Oirschot
- Structuurvisie plus gemeente Deurne
- Structuurvisie plus gemeente Bergeijk
- Duurzaam Ruimtelijk Structuurbeeld gemeente Gemert Bakel
- Structuurvisie plus Laarbeek
- Groenstructuurplan Eindhoven
- Groenstructuurplan Helmond
- Structuurvisie Valkenswaard
- Structuurschets 2001-2005 gemeente Best
- Structuurvisieplus gemeente Asten (in aanzet)
- Duurzaam Ruimtelijk Structuurbeeld gemeente Cranendonck
- Structuurvisie plus gemeente Heeze-Leende
- Duurzaam Ruimtelijk Structuurbeeld gemeente Someren
- Structuurplan Waalre

Toelichting op de eindkaart laag 1:

De eindkaart laag 1 geeft een beeld van het landschappelijk raamwerk met kansen voor verstedelijking.



Figuur: Het landschappelijk raamwerk (laag 1)

2. Tweede laag: Infrastructuur

In de centrale doelstelling van het Regionaal Structuurplan staat dat de gebruiksmogelijkheden van infrastructuur moeten worden geïntensiveerd. Om in de groeiende mobiliteitsbehoefte te voorzien en tegelijkertijd Brabant bereikbaar en leefbaar te houden moet infrastructuur meer sturend zijn in de ruimtelijke ordening. Hiertoe wordt gekeken naar de kansen die bestaande infrastructuur biedt voor ontwikkelingen met betrekking tot wonen en werken. De afstand van te ontwikkelen gebieden tot op- en afritten cq. aansluiting op internationale en regionale infrastructuur is hierbij bepalend evenals de huidige bezettingsgraad van de wegen. Die bezettingsgraad bepaalt immers de uitbreidingsruimte.

Allereerst is een basiskaart opgesteld, waarop bestaande nationale, provinciale en regionale infrastructuur (weg, spoor en water) is aangegeven, inclusief harde plannen die uitgevoerd gaan worden. In een afzonderlijke kaart is ook nog geïnventariseerd welke zachte plannen er mogelijkserwijs in de toekomst een rol kunnen spelen bij de afweging van ruimte voor verstedelijking. Omdat het geen bestaande kwaliteit betreft wordt deze kaart niet gebruikt bij het DRS, maar levert het extra informatie op bij de confrontatie. In de confrontatiefase kan de inventarisatie en de stand van zaken t.a.v. onderzoeken naar die plannen meegenomen worden. Het betreft de BOSE-studie en de planvorming. Er is gestreefd naar een samenhangend beeld van rail infra, HOV- en busnetwerk en wegenstructuur.

Vervolgens is de kansruimte bepaald, welke wordt gevonden door de op- en afritten en de bezettingsgraad van wegen. De bezettingsgraad van wegdelen is de basis voor een nadere interpretatie van de uitgangssituatie. Immers daar waar ruimte op het wegdeel bestaat voor meer verkeersbewegingen is in principe functioneel ook ruimte te bieden. Getracht is, op grond van beleidstendensen en voorbeelden uit andere provincies, in een tabel criteria voor beoordeling van infrastructurele ruimte voor het stedelijke programma te vatten. Deze cijfermatige exercitie is deels arbitrair, maar geeft wel een goed beeld van de systematiek en zal bij overeenstemming binnen de regio tot een gedragen en werkbaar kaart leiden. De gekozen bandbreedtes zijn niet absoluut bedoeld maar een indicatie.

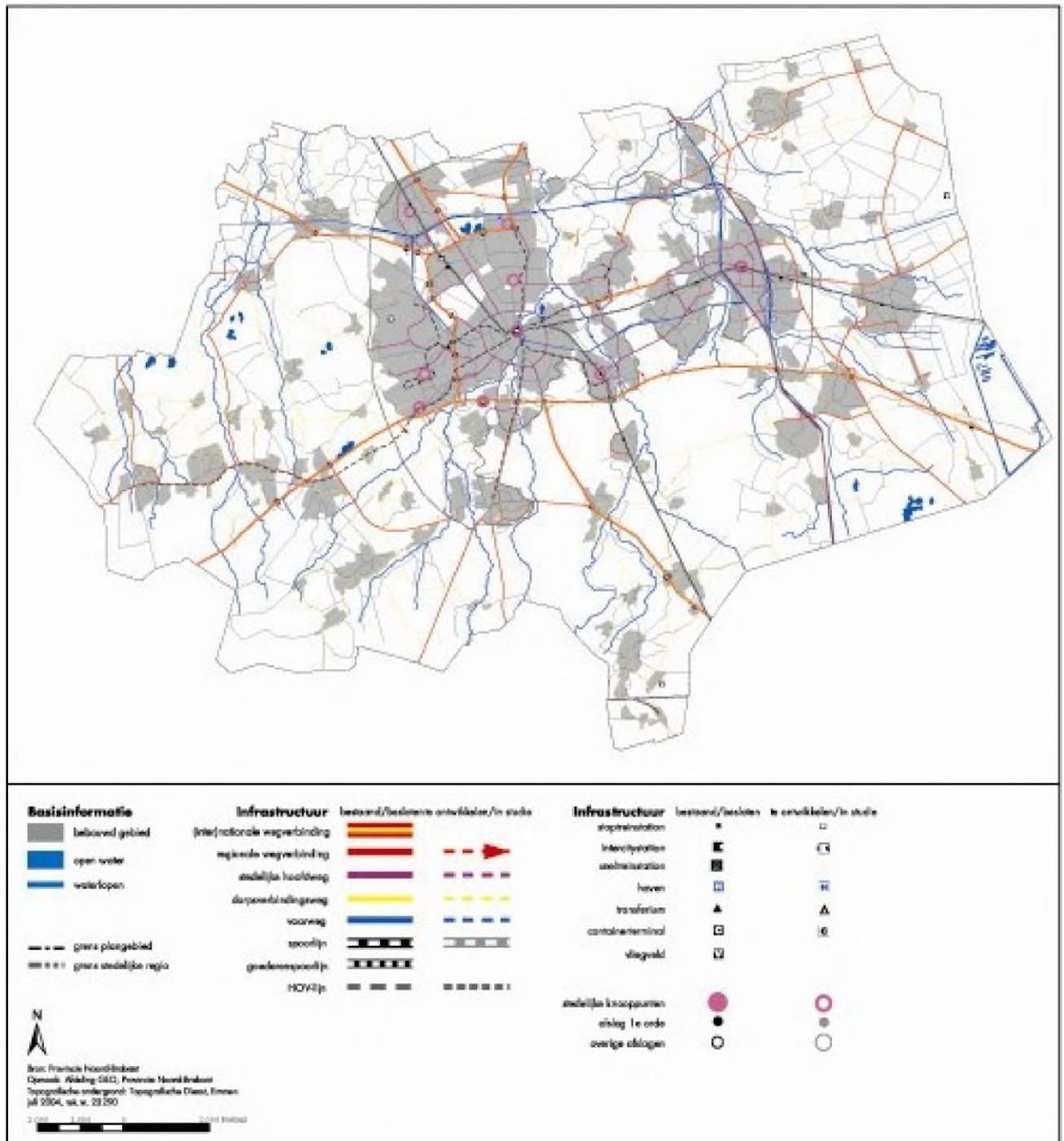
Er wordt onderscheid gemaakt naar locaties waar per definitie goede mogelijkheden zijn (ja), locaties die in potentie goede mogelijkheden vanuit verkeer hebben (ja, mits) en overige terreinen waar in principe nee, tenzij geldt. Deze waardering is in de tabel verwerkt.

Tabel 1: zonerings ten opzichte van infrastructuur

Hoofd Functie	Milieu	Zonerings ten opzichte van						
		Nationale weg		Regionale weg		Station	Multimo- daal knooppunt	HOV relatie
		KP	Overig	KP	Overig			
Wonen	Centrum	3 km	2 km	Nvt	Nvt	3 km	Nvt	1 km
	Groen-stedelijk	3 km	2 km	2 km	1 km	6 km	Nvt	3 km
	Landelijk	Nvt	Nvt	2 km	1 km	Nvt (of in uitzonderi ng)	Nvt	Nvt
Op de kaart te gebruiken zonerings		3 km	2 km	2 km	1 km	6 km	-	3 km
Werken	Kantoren	2 km	2 km (in mix met andere bedrijvigheid)	Nvt	nvt	3 km	2 km	1 km
	Kleinschalig lokaal	Nvt	Nvt	2 km	1 km	Nvt	Nvt	3 km
	Gemengd	3 km	Nvt	2 km	1 km	Nvt	Nvt	Nvt
	Hoogwaardig gelabeld	3 km	2 km	Nvt	nvt	Nvt	3 km	1 km
	Grootschalig	3 km	3 km	2 km	1 km	Nvt	3 km	Nvt
Op de kaart te gebruiken zonerings		3 km	2 km	2 km	1 km	-	3 km	3 km
Waardering		Ja	Ja mits	Ja	Ja mits	Ja	Ja	Ja

Toelichting op de eindkaart laag 2:

De eindkaart van laag geeft de bestaande infrastructuur (inclusief harde plannen) en de beschikbare verkeersruimte voor verstedelijking in Zuidoost-Brabant aan met een waardering van nee-tenzij, ja mits en ja. Zoals eerder opgemerkt staan zachte plannen (BOSE en rijksweg 69) niet op de kaart opgenomen. Dat wil echter niet zeggen dat ze op zichzelf geen potentie als ontwikkelingsas in zich hebben. Het tegendeel is waar.



Figuur: Infrastructureel netwerk (laag 2)

3. Derde laag: stedelijke occupatie

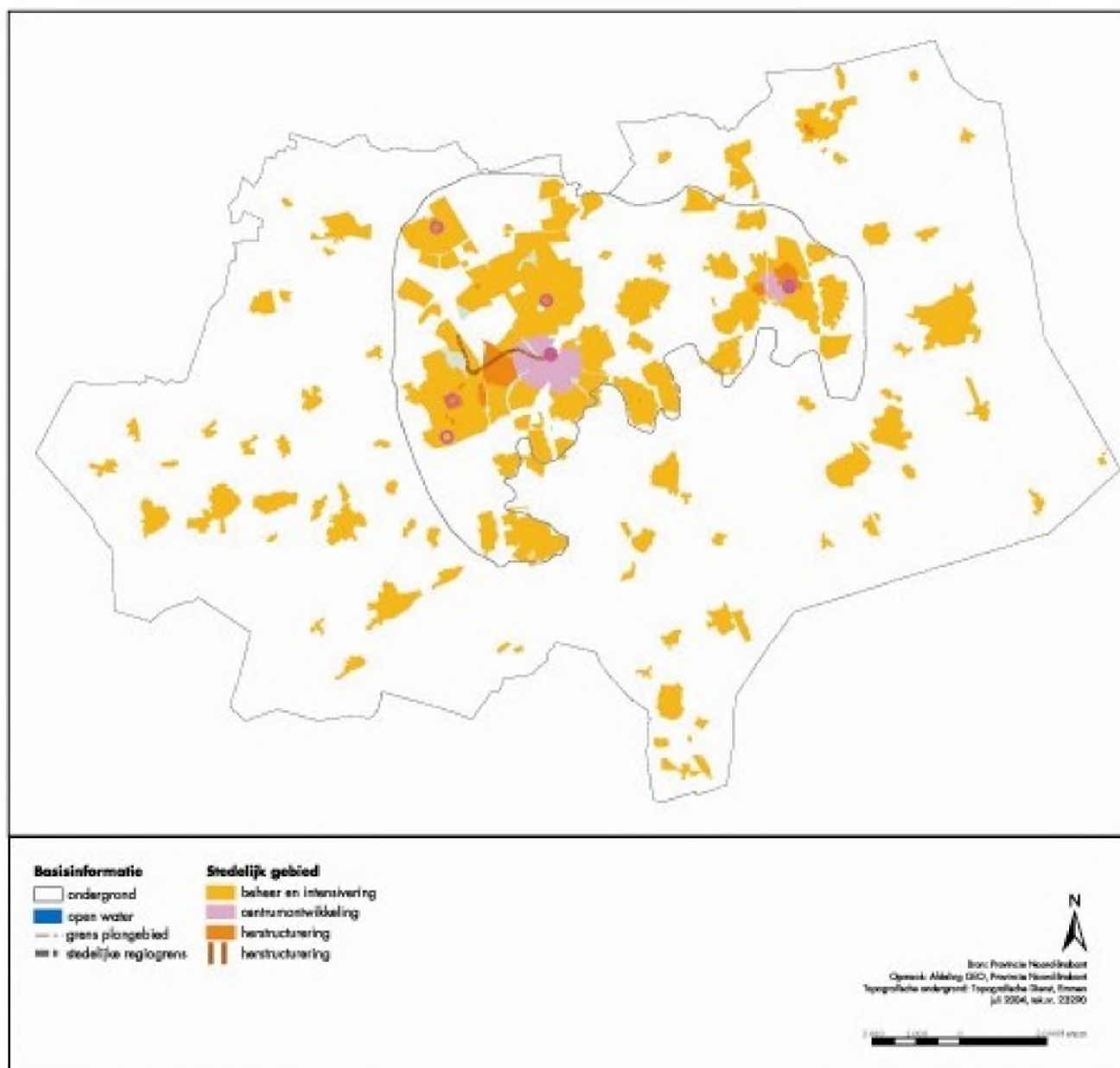
Voor occupatie in de derde laag wordt gekeken naar de verstedelijkte ruimte op regionaal abstractieniveau. Uitgangspunt voor de kaart is de kwaliteit van de verstedelijkte ruimte in aanvulling op kwaliteit van het landelijk gebied (eerste laag van de beleidskaarten en landschapskaart).

Op basis van reacties van gemeenten en kennis van de provinciale planteam wordt met de occupatiekaart een beeld gegeven van de huidige 'stedelijke' occupatievormen die een belemmering kunnen vormen voor toekomstige stedelijke ontwikkelingen. Ook harde plannen zijn opgenomen (vastgestelde plannen met een positief advies van de PPC).

Naast wonen en werken zijn centrumgebieden en stedelijk gelieerde functies opgenomen. Hieronder vallen bijvoorbeeld recreatieterreinen, militaire oefenterreinen, rioolwaterzuiveringsinstallaties of waterwinbedrijf, zandwinning, instituten (verzorgingstehuizen, kloosters etc.), stortplaatsen, sportterreinen aan de rand van het stedelijk gebied en vliegvelden. Er is uitgegaan van een minimale maat om occupatievormen op te nemen in de kaart. Zeer kleine hoeveelheden of aanduidingen worden niet opgenomen op de kaart. Locaties van bijvoorbeeld meer dan 100 woningen of meer dan 5 hectare worden wel op de kaart gezet evenals bijvoorbeeld een regionaal stedelijk centrum of grote in- en uitbreidingslocaties. Een klein centrum in een dorp daarentegen wordt niet op kaart gezet.

Toelichting op de eindkaart laag 3:

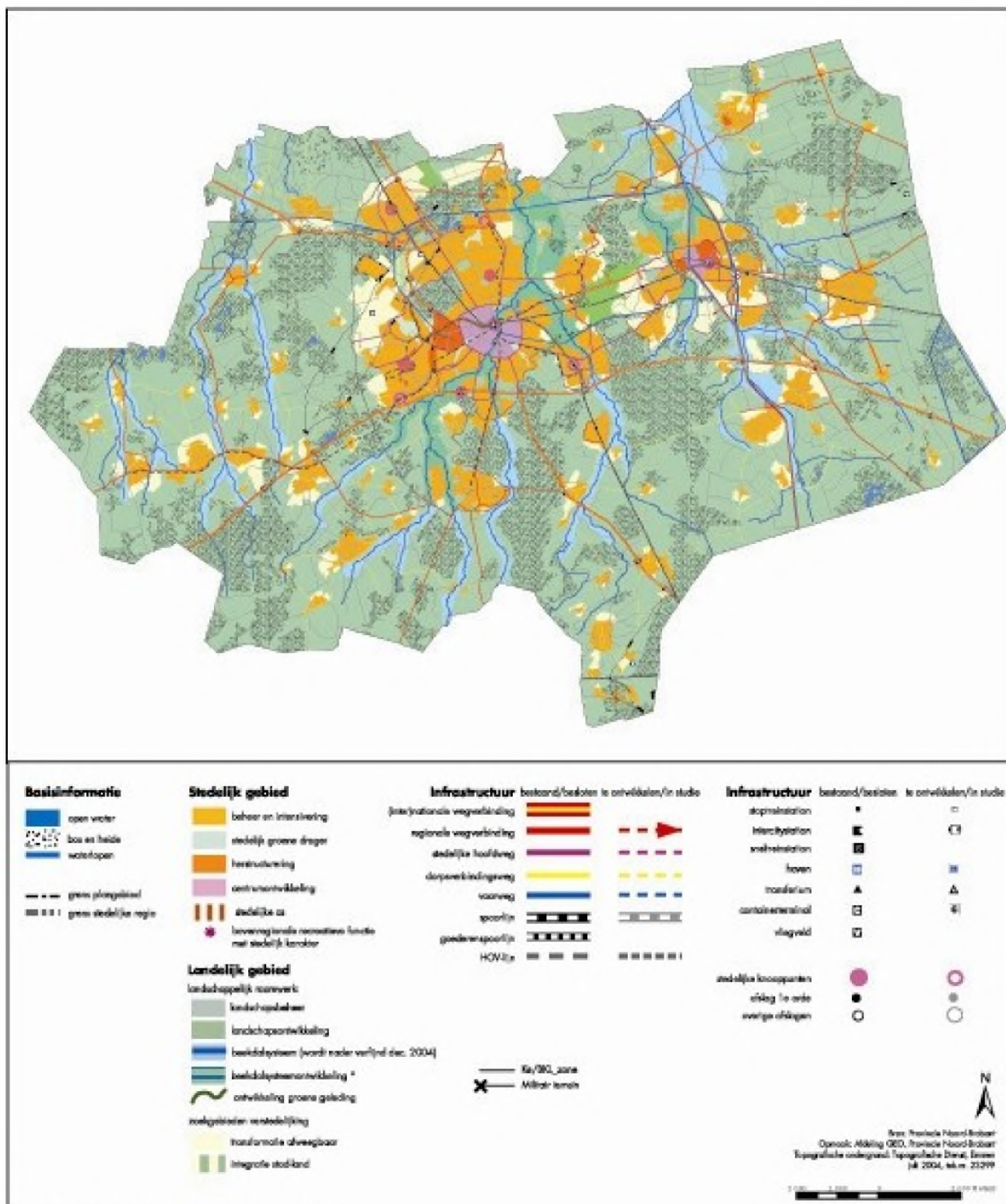
De eindkaart laag 3 biedt een overzicht van de huidige stedelijke occupatie van Zuidoost-Brabant op regionaal niveau, als aanvullend kader voor de afweging van het programma.



Figuur: Stedelijk landschap (laag 3)

4. DRS

Door de drie deelkaarten, het natuurlijk systeem, de infrastructuurlaag en de occupatielaag op elkaar te leggen, wordt in het duurzaam ruimtelijk structuurbeeld inzichtelijk waar de kansruimten liggen voor de verstedelijking in de regio.



Figuur: Duurzaam Structuurbeeld (DRS)

Bijlage 2. Afwegingskaarten water en milieu

1. Afwegingskaart water

De watertoets geldt voor het opstellen van het regionale en provinciale plan. Wij bieden hiervoor een platform en bieden een plek in de afwegingskaarten. In aanvulling op de waterkaart in het DRS is een kaart opgesteld door waterschappen de Aa en de Dommel. Dit is feitelijk een verfijning van de DRS-waterkansenkaart en vormt als afwegingskaart water onderdeel van het ontwikkelings- en toetsingskader voor verdere planvorming.

Ten aanzien van de locatiekeuze worden de volgende waterhuishoudkundige belangen onderscheiden, waarvoor ruimte gereserveerd moet worden om er voldoende invulling aan te kunnen geven. Om een afweging te kunnen maken hanteren waterschappen waterkansenkaarten en / of functiegeschiktheidskaarten:

1. Potentieel natte gebieden. In de uitwerkingsplannen worden de potentieel natte gebieden door het waterschap momenteel ingevuld met behulp van de belemmeringenkaart c.q. de functiegeschiktheidskaarten. Hierop staan o.a. gegevens van kwel, infiltratie en GHG (Gemiddeld Hoogste Grondwaterstand) die vertaald zijn naar een "ja, mits" of een "nee, tenzij" principe.
2. (Zoekgebieden) regionale waterberging. In eerste instantie geldt een "nee, tenzij" principe
3. Ruimte voor beekherstel. Binnen de "geomorfologische grenzen" (of binnen de gebieden die op de IHS-kaart staan) van een beek geldt een nee, tenzij principe.
4. Wijstgronden. "nee, tenzij principe"
5. Watergebonden EVZ. "nee, tenzij"

Daarnaast worden bufferzones voor grondwaterkwaliteit beschermd door een vestigingsbeleid ten aanzien van bedrijvigheid met grootschalige productie of grootschalige opslag van (potentieel) vervuilende stoffen, die zich via het grond- en oppervlaktewater kunnen verspreiden en waarvan de risico's niet of onvoldoende kunnen worden ingedamd. Deze functies worden geweerd uit infiltratiegebieden die belangrijk zijn voor de voeding van grondwatervoorraden en uit boven- en middenstroomse gebieden van beken en stroomgebieden van natuurbeken. Op deze wijze wordt onbeheersbare verontreiniging van grond- en oppervlaktewater bij calamiteiten voorkomen. Aangezien er een kwalitatieve eis ten aanzien van bufferzones van grondwater geldt, wordt dit in een "ja, mits" principe vertaald.

Om een afweging te kunnen maken hanteren waterschappen waterkansenkaarten en / of functiegeschiktheidskaarten. Op deze kaarten staan alle relevante waterhuishoudkundige belangen. In de bijlage wordt nader omschreven op welke wijze waterhuishoudkundige ruimtelijke kwaliteiten worden gewogen binnen het ontwerpproces van locatiekeuze van het Uitwerkingsplan.

WATERKANSENKAART

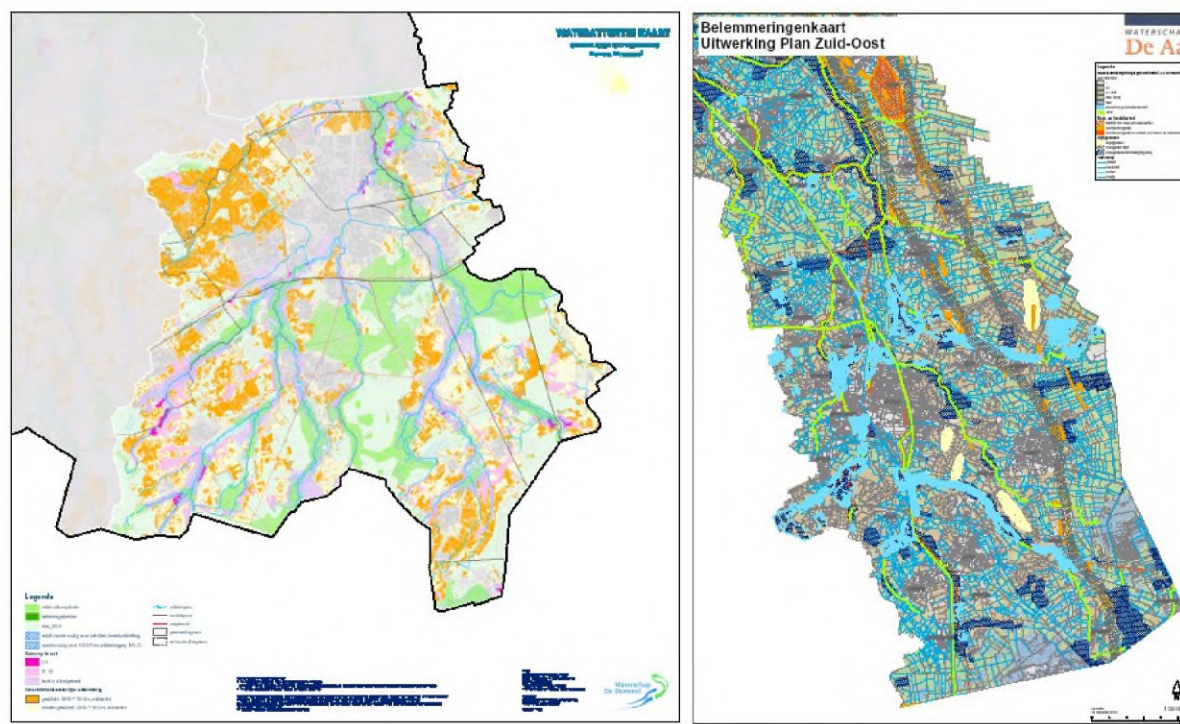
In de beleidskaart is kwel onderscheidend van intermediair en infiltratiegebied. Al het intermediair en infiltratiegebied is volgens de beleidskaart in principe geschikt voor stedelijk programma. Vanuit het waterschap is aangedragen dat dit slechts ten dele het geval kan zijn omdat geen relatie is gelegd met de grondwaterstanden. Bouwen van stedelijk programma, uitgaande van droge kruipruimten, is mogelijk bij een gemiddelde grondwaterstand van -80 cm onder maaiveld. Grote delen van Zuidoost-Brabant hebben een gemiddelde grondwaterstand van minder dan -80 cm onder maaiveld.

Door nu de beleidskaart te koppelen aan de informatie van de grondwaterstanden is een waterkansenkaart te maken, die uitgaande van de huidige bodemsetting, gebieden aangeeft waar optimaal tot slecht is te bouwen. Daarmee krijgt een lokatie-afweging in het kader van het regionaal ruimtelijk plan een nieuwe dimensie.

Vanuit een duurzaamheidsperspectief, rekening houdend met klimaatverandering, zeespiegelrijzing en ongeveer 20% meer neerslag, kan deze kaart een verhelderende rol spelen en is terdege rekening te houden met het bestaande uitgangspunt.

Tabel met verantwoording:

Legenda beleidskaart	Waterstand	Grondwatertrap	
Kwel	Nvt	Nvt	Ongeschikt
Intermediair	<40 cm – maaiveld	1-3	Ongeschikt
	40-80 cm – maaiveld	4	Matig geschikt
	>80 cm – maaiveld	>5	Zeer geschikt
Infiltratiegebied	<40 cm – maaiveld	1-3	Ongeschikt
	40-80 cm – maaiveld	4	Matig geschikt
	>80 cm – maaiveld	>5	Zeer geschikt

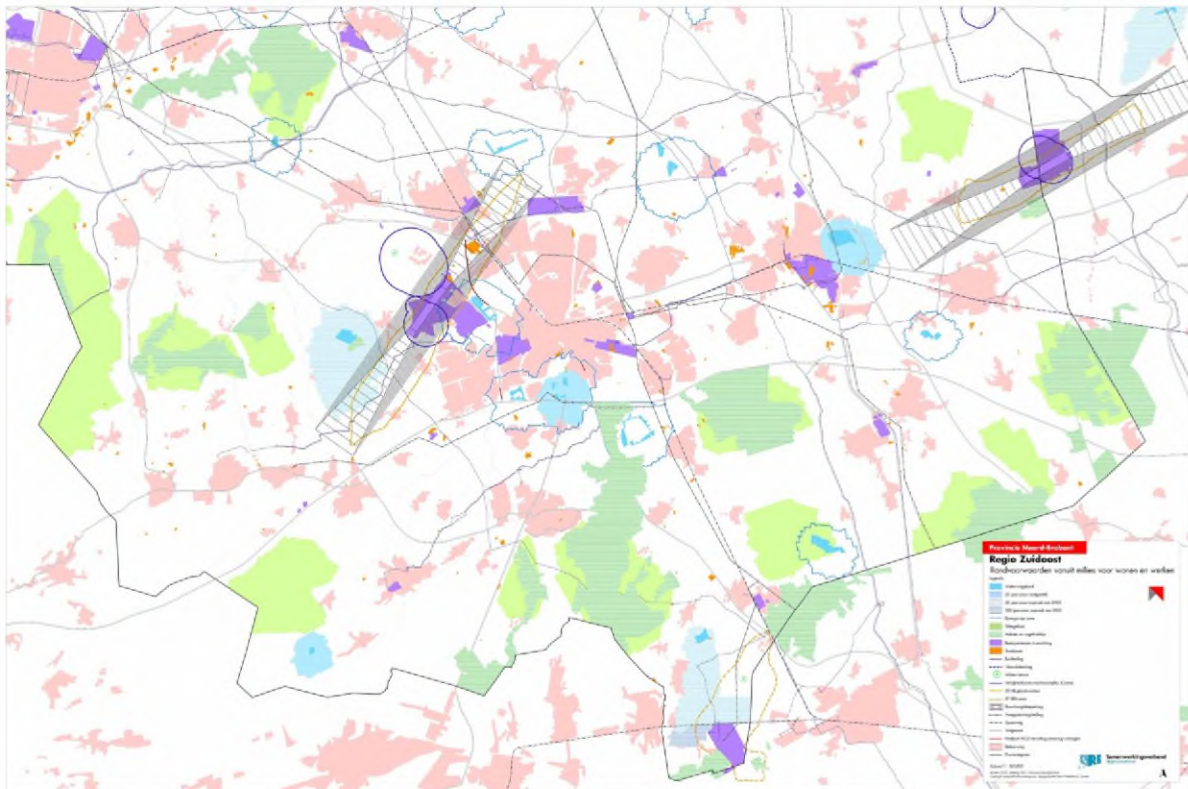


Figuur: Afwegingskaarten water van Waterschappen de Dommel en Aa en Maas

2. Afwegingskaart milieu

De afwegingskaart milieu vormt geen onderdeel van het DRS, maar kan worden gezien als hulpmiddel bij de milieutoets bij planvorming, waarin rekening wordt gehouden met de doorwerking van milieu op de ruimtelijke ordening. Om een afweging te vergemakkelijken zijn belemmeringen vanuit milieu aangegeven. De kaart stimuleert tot het in eerste instantie bouwen in die gebieden, waar geen belemmeringen zijn. In feite komt het er op neer, dat gestreefd wordt naar een veilige, duurzame leefomgeving in Zuidoost-Brabant.

Daarnaast moet de additionele milieubelasting door realisatie van het stedelijke programma zoveel mogelijk worden beperkt. Hiervoor is de gekozen benadering, met aandacht voor de samenhang van sociaal cultureel kapitaal, ecologisch kapitaal en economisch kapitaal uit hoofdstuk 3, een bruikbaar uitgangspunt.



Figuur: Afwegingskaart milieu

De afwegingskaart milieu geeft inzicht in aspecten die vanuit milieu randvoorwaarden kunnen stellen aan ruimtelijke ontwikkelingen cq stedelijke ontwikkelingen. Een uitgebreid pakket van items is geïnventariseerd.

Op de kaart zijn opgenomen:

- Waterwingebieden
- 25 jaarzone vastgesteld en in inspraak
- 100 jaarzone in inspraak
- boringsvrije zone
- stiltegebieden
- habitat- en vogelrichtlijngebieden
- intensivering landbouw
- bedrijventerreinen a-inrichting
- stortplaatsen
- buisleidingen
- nato-olieleiding
- militaire terreinen
- veiligheidszone munitiecomplex (C-zone)
- 35 KE geluidcontouren
- 57 BKL-zones
- Bouwhoogtebeperving bij vliegvelden
- Hoogspanningsleidingen
- Spoorwegen (i.v.m. externe veiligheid)
- Wegennet (i.v.m. externe veiligheid)
- Knelpunt NO2 vervuiling sanering woningen
- Bebouwing

Daarnaast gelden een aantal milieubelemmeringen, die niet op de kaart zijn opgenomen:

- Risico's: plaatsgebonden risico (PR) en groepsrisico (GR) moeten worden gewogen bij de ontwikkeling van gebieden voor wonen en werken. Er zijn geen ontheffingen mogelijk, indien de

normen voor het PR van externe veiligheid worden overschreden. Binnen de risicocontour zijn wel minder kwetsbare bestemmingen toelaatbaar. Het GR betreft een oriënterende waarde, waarvan gemotiveerd afgeweken kan worden. Zoveel als mogelijk is nu al rekening te houden met deze risico's bij locatiebepaling.

- Risicovolle bedrijven: bestaande risicovolle bedrijven, zoals LPG-stations en vuurwerkopslag, zouden moeten worden uitgeplaatst. Door concentratie van risicovolle bedrijven buiten de stedelijke omgeving, is een grote winst voor inbreiding en herstructurering te halen. Bij de locatiekeuze is rekening te houden met dit programma.
- Geluidhinder: bij ruimtelijke ontwikkelingen aandacht schenken aan geluidzones langs verkeers- en spoorwegen en daarop het stedelijke programma inhoudelijk afstemmen. Voorts moet, bij het plannen van geluidsgevoelige bestemmingen, rekening worden gehouden met bestaande geluidsruimte, die bedrijven vergund hebben gekregen. In sommige gevallen wordt niet al deze ruimte benut en kan de geluidsruimte worden ingeperkt, waardoor er dichterbij een bedrijf gebouwd kan worden.
- Luchtkwaliteit: bij ruimtelijke ontwikkeling mag dit criterium niet leiden tot meer knelpunten.

Bijlage 3. Fasering Woon- en werklocaties

1. Woningbouwafspraken BOR

In onderstaande tabel staan de kwantitatieve woningbouwafspraken die de BOR-gemeenten hebben gemaakt en die aan de basis staan van de monitoring en eventuele sanctionering. De getallen tussen haakjes geven het aandeel BOR-woningen aan. Dus; gemeente Best bouwt in de periode 2010 – 2014 een aantal van 1540 vrije sector woningen waarvan er 400 zijn bedoeld voor de opvang uit Eindhoven/ de regio. In hoofdstuk 6 van het RSP is aangegeven welke locaties er in gemeente Best beschikbaar zijn om te kunnen bouwen.

Tabel 10: Kwantitatief woningbouwafsprakenkader BOR-gemeenten

Best	2005-2009	2010-2014	2015-2029
Sociaal	390	640 (80B)	430 (220B)
Vrije sector	860	1540 (400B)	1950 (1300B)

Eindhoven	2005-2009	2010-2014	2015-2029
Sociaal	1340	600	750
Vrije sector	4010	1800	2250

Geldrop-Mierlo	2005-2009	2010-2014	2015-2029
Sociaal	340	170 (10B)	430 (70B)
Vrije sector	790	480 (40B)	1320 (390B)

Helmond	2005-2009	2010-2014	2015-2029
Sociaal	750	580	1630
Vrije sector	2.250	1740	4890

Nuenen c.a.	2005-2009	2010-2014	2015-2029
Sociaal	270	240 (20B)	460 (210B)
Vrije sector	350	370 (90B)	1500 (1180B)

Son en Breugel	2005-2009	2010-2014	2015-2029
Sociaal	170	70 (40B)	450 (410B)
Vrije sector	360	150 (150B)	2470 (2400B)

Veldhoven	2005-2009	2010-2014	2015-2029
Sociaal	470	350 (100B)	640 (200B)
Vrije sector	1210	1010 (560B)	1930 (1140B)

Waalre c.a.	2005-2009	2010-2014	2015-2029
Sociaal	240	130 (40B)	150 (120B)
Vrije sector	240	300 (210B)	660 (630B)

2. Planning en fasering bedrijventerreinen

Uit een oogpunt van regionale planning is relevant dat een aantal terreinen een bovenlokale of regionale functie krijgt. Zonder regionale afspraken komen veel bedrijven uit een aantal gemeenten in de problemen. Om de functies helder te krijgen is het nodig aan te geven welke gemeenten bij een locatie gebaat moeten zijn. Uitgangspunt is dat de regionale terreinen in principe een functie hebben voor gemeenten zonder voorraad. T.a.v. de volgende terreinen wordt voorgesteld dat ze een regionale functie hebben t.b.v. baatgemeenten. Dit overzicht heeft een globaal/richtinggevend karakter. O.a. via monitoring en het regionale planningsoverleg moet verfijning/bijstelling plaats kunnen vinden.

Tabel 11: Bedrijventerreinen van regionale betekenis en mogelijk betrokken gemeenten

	ESP	Esp Noord	GDC	Lake Forum	BEA2	Habra-Ken	Strijpskampen	Locaties Best.(Bor)	BZOB Diesdonk	1.1.1 Beren broek	Eeneind West	Deense Hoek	De Hut
Eindhoven	G	G	G	G	G	B	B	B	B		B	B	B
Helmond			B						B	G		B	
Best	B	B	B	B	B		B	G	B				B
Geldrop-Mierlo		B	B		B				B	B	B		
Nuenen	B		B		B			B	B	B	G	B	
Son	B	B	B	B	B		B	B	B				B
Valkenswaard			B	B	B				B				
Veldhoven			B			G	B		B				B
Waalre			B	B	B		B		B				B
Asten									G				
Laarbeek												G	
Oirschot							G						

B= baatgemeente; G =grondgebiedgemeente;

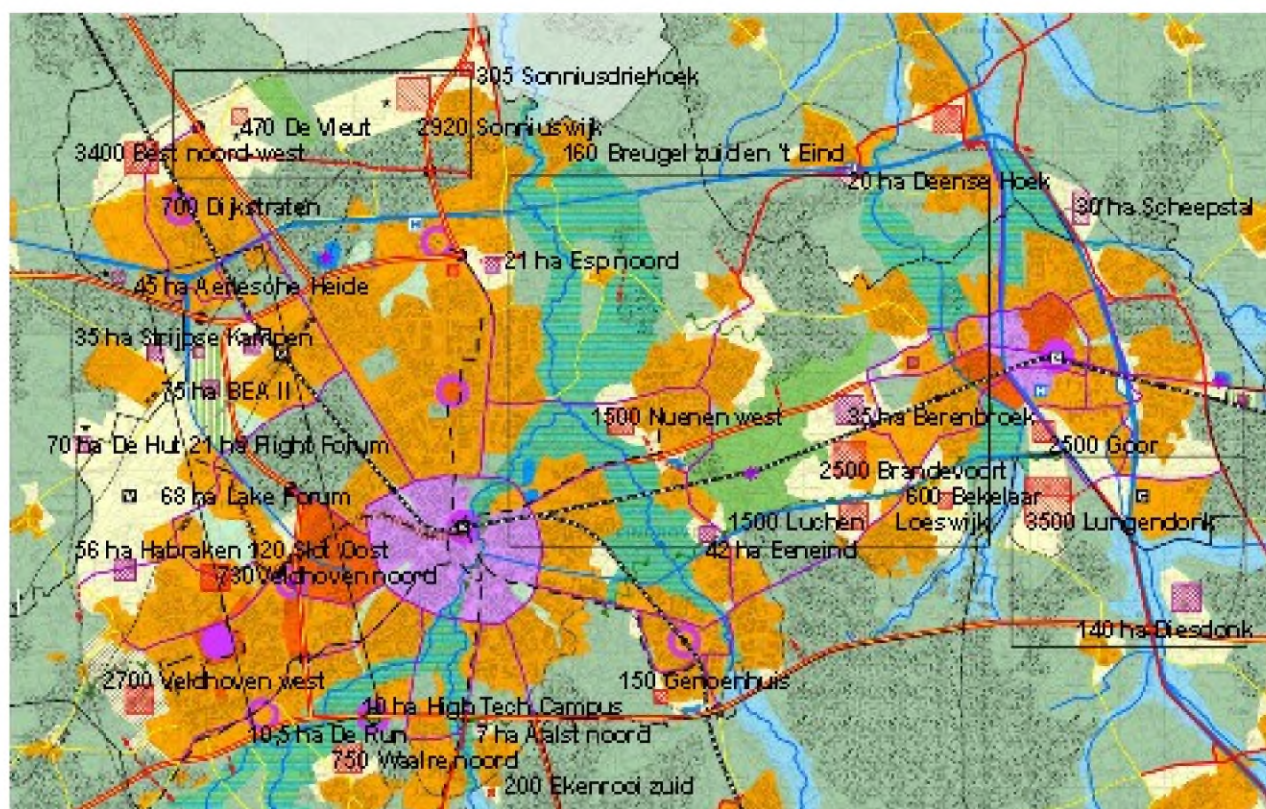
Bij het berekenen van de planningsopgave in paragraaf 6.7 is gebleken dat, na aftrek van aanwezige restcapaciteiten, er voor de landelijke regio's een opgave resteert als vermeld in volgende tabel. Het betreft netto hectaren. De cijfers geven het ruimtebudget weer waarbinnen de landelijke regio's kunnen opereren.

Tabel 12: Ruimtevrage naar netto uitgeefbaar bedrijventerrein tot 2020

Landelijke regio's	Kleinschalig lokaal	Gemengd	Totaal tot 2015	Extra opgave 2015-2020	Totaal tot 2020
De Peel	26	80	106	28	134
De Kempen	29	89	118	30	148
Heeze Leende-Cranendonck	7	35 *	42	11	53

*) waarvan 15 ha Airpark II

Plankaart + locaties + aantallen



Bijlage 4. Organisatie RSP

Samenstelling Stuurgroep

Dhr. A.A.M. Jacobs, Portefeuillehouder Ruimtelijke Ordening, volkshuisvesting, natuur en landschap, zandwinning Samenwerkingsverband Regio Eindhoven

Dhr. P.L.A. Rüpp, Gedeputeerde Ruimtelijke Ontwikkeling provincie Noord-Brabant

Mw. M. Schreurs, Wethouder Ruimtelijke Ordening gemeente Eindhoven

Mw. M.P.J.C. van Lisdonk-Jacobs, Wethouder Ruimtelijke Ordening, Stadsontwikkeling, Milieu, Bouw- en woningtoezicht, Sociale Zaken en Arbeidsmarktbeleid gemeente Veldhoven

Dhr. R.A.C. van Heugten, Wethouder Stedelijke Ontwikkeling, Volkshuisvesting en Grondzaken gemeente Helmond

Dhr. C. Ort, wethouder Ruimtelijke Ordening gemeente Waalre, namens randgemeenten Eindhoven

Dhr. J. Zandstra, Wethouder Ruimtelijke Ordening gemeente Reusel de Mierden, namens Groot Kempen

Mw. A.M.F. van der Velden-Coolen, Wethouder Ruimtelijke Ordening gemeente Someren, namens De Peel

Dhr. J. Noordman, Wethouder Ruimtelijke Ordening gemeente Heeze-Leende, namens Heeze-Leende Cranendonck

Dhr. J.A.M. Huijbers, lid Dagelijks Bestuur, Waterschap De Dommel

Dhr. H.A.W.E. Brugmans, lid Dagelijks Bestuur, Waterschap Aa en Maas

Dhr. P.J.A. Savelkouls, Ministerie VROM, Directoraat-Generaal Wonen, Directie Stad en Regio, Cluster Zuid

Samenstelling Externe Klankbordgroep

Dhr. P. Klaassen, Brabantse Milieufederatie

Dhr. J. van Pelt, Kamer van Koophandel Eindhoven

Dhr. H.J. Bekkema, MKB

Dhr. F. Smits, BZW Kring Eindhoven

Dhr. O. Henschen, gedelegeerd namens NEPRON

Dhr. J. van der Zwaan, ZLTO

Dhr. W. Harmsen, RECRON Noord-Brabant

Dhr. F. Lustenhouwer, Aedes

Mw. H. Simons, Nederlandse Woonbond Regio Zuid

Dhr. H. Smits, Helpt Elkander

Dhr. De Wilde, Woonpartners

Dhr. Hinnen, SWS

Dhr. Janssen, De Plaatsen

Dhr. H. van Wetten, PCS.VO zorg en woonstichting

Dhr. A. Windhorst, Zorgkantoor Zuidoost-Brabant

Dhr. F. Tilborgs, HERMES

Dhr. C. Boogaerd, ROVER-Zuidoost-Brabant

Dhr. J. Bloemberg, VROM DG Ruimte, Directie Regionaal Beleid

Dhr. H. Kila, Rijkswaterstaat

Dhr. H. Looyestijn, Ministerie Economische Zaken

Dhr. J. Joossen, Ministerie van Defensie, Dienst gebouwen, werken en terreinen, Directie Zuid

Dhr. M. Filippa, Ministerie LNV-Zuid

Dhr. P. Willems, Samenwerkingsverband Interregio Brabant Limburg

Dhr. L. Bracke, Provinciebestuur Limburg

Samenstelling Ambtelijke Projectgroep

Dhr. J. van Dijk, Samenwerkingsverband Regio Eindhoven
Dhr. S. Wessels, Samenwerkingsverband Regio Eindhoven
Dhr. J. van Zeeland, Samenwerkingsverband Regio Eindhoven
Dhr. A. Hassink, Provincie Noord-Brabant

Dhr. M. Bredschneyder, gemeente Eindhoven
Dhr. M. Bovens, gemeente Veldhoven
Dhr. P. Kloet, gemeente Helmond
Dhr. A. van den Boogaard, gemeente Best, namens randgemeenten Eindhoven
Dhr. D. Rennen, gemeente Eersel, namens Groot Kempen
Mw. K. Duimelinks, gemeente Deurne, namens De Peel
Dhr. H. Oosterlee, gemeente Heeze-Leende, namens Heeze-Leende Cranendonck

Dhr. J. Jansen, Waterschap Aa en Maas
Dhr. E. Hendrickx, Waterschap De Dommel

Dhr. P.J.A. Savelkouls, Ministerie VROM, Directoraat-Generaal Wonen, Directie Stad en Regio, Cluster Zuid

SRE Projectteam

Sector Ruimte Economie en Zorg van het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven

Dhr. J. van Dijk, voorzitter Ambtelijke Projectgroep en secretaris Stuurgroep
Dhr. J.A. van Zeeland, projectleider en planschrijver
Dhr. B. de Jong, programma verkeer
Dhr. R. van Dongen, programma voorzieningen
Dhr. S. Wessels, programma wonen
Dhr. G. Stabel, programma werken

Provinciaal Projectteam

Afdeling RO van de Provincie Noord-Brabant

Dhr. A.R.J. Hassink, projectleider en planschrijver
Dhr. J. Klink, programma DRS
Dhr. H. Roozen, programma groen
Mw. M. Schipper, programma milieu
Mw. P. Wagemans, secretaris Ambtelijke Projectgroep

Bijlage 5. Voorlopige handreiking Intensief Ruimtegebruik Bedrijventerreinen

Ontwikkeling en uitwerking van de beleidsregels in het kader van intensief ruimtegebruik vindt momenteel plaats. Een concept beleidsdocument Intensief Ruimtegebruik is in augustus 2004 voorgelegd aan gemeenten en regionale partijen. Uit de ingekomen reacties blijkt dat de doelstelling en methodiek wordt onderschreven mits waar nodig enige flexibiliteit mogelijk is ten behoeve van behoud van de lokale dynamiek. Besluitvorming vindt separaat een aansluitend op vaststelling van het RSP plaats. Ter illustratie is onderstaand de 'voorlopige handreiking intensief ruimtegebruik' opgenomen.

Generieke beleidsregels zijn regels waarvan in principe niet wordt afgeweken, behoudens incidentele gevallen waarin de gemeente, vanwege te grote beperking van de bedrijvendynamiek, zich genoodzaakt ziet ervan af te wijken. De gemeente dient deze afwijking te melden en motiveren ten behoeve van de monitoring ; De verantwoording door de gemeente geschiedt in het nader uit te werken (sub) regionale planningsoverleg bedrijventerreinen.

Facultatieve beleidsregels zijn regels waarvan de gemeente kan afwijken. De gemeente motiveert deze afwijking in het planningsoverleg of bij de monitoring maar is daarvoor geen verantwoording verschuldigd.

Paragraaf I Checklist bestemmingsplan -regime

Deze checklist beoogt te bereiken dat bij de opstelling van een bestemmingsplan (en beeldkwaliteitplan) door een gemeente rekening wordt gehouden met intensiveringsopties.

A. Generieke inrichting- en gebruiksregels.:

1. Hanteren van een minimum bebouwingspercentage van 50 %, tenzij niet mogelijk i.v.m. hogere wettelijke voorschriften; vrijstellingsmogelijkheid voor ondernemers indien bebouwingspercentage aantoonbaar niet/ nog niet haalbaar is;
2. Parkeren op dak, ondergronds en half -verdiept mogelijk maken/niet uitsluiten;
3. Centraal /gezamenlijk parkeerterrein mogelijk maken hetzij op vooraf bepaalde (vaste) locatie, hetzij op later te bepalen locatie(s) via dubbelbestemming "parkeren/bedrijfsdoeleinden";
4. Solitaire bedrijfswoningen uitsluiten;
5. Inpandige bedrijfswoningen uitsluiten op het segment hoogwaardig gelabelde terreinen;
6. Inpandige bedrijfswoningen uitsluiten op overige segmenten tenzij daarbinnen een randzonering mogelijk is waar -onder voorwaarden en via een vrijstellingsprocedure- inpandige woningen toegestaan kunnen worden;
De voorwaarden voor 6 zijn:
 - a. de bedrijfswoning die binnen deze zone realiseerbaar is mag geen belemmering vormen voor de daar te vestigen reguliere bedrijvigheid;
 - b. de ondernemer moet in het kader van de vrijstellingsprocedure aantonen dat de bedrijfswoning uit bedrijfsmatige doeleinden noodzakelijk is;
 - c. geen separaat eigendom of gebruik van bedrijfsruimte en woning;De ondernemer accepteert daartoe de in de koopovereenkomst opgenomen voorwaarde dat de bedrijfsruimte en inpandige bedrijfswoning nimmer separaat verkocht of gebruikt worden,.
7. Bedrijfsverzamelgebouwen toestaan;
8. Op alle segmenten behalve hoogwaardig gelabeld: bouwen c.q. schakelen op achtergrens en/of minimaal een van de zijgrenzen mogelijk maken;
9. Zelfstandige kantoorruimte uitsluiten;
10. Categorie I bedrijven niet toestaan;
11. Categorie 2 bedrijven niet toestaan in het terreinsegment grootschalig -zwaar. In de overige terreinsegmenten toestaan (of vrijstelling mogelijk) indien het betreft volumineuze goederen en

voorts in die gevallen dat het een lokaal bedrijf betreft dat qua aard en omvang niet meer past of terecht kan in een woonomgeving kernwinkelgebied resp. winkelconcentratiegebied (zie toelichting).

12. Meerlaags bouwen mogelijk maken;
13. Ondergronds bouwen mogelijk maken;
14. Flexibel verkavelen mogelijk maken;
15. Benutten zakelijk recht -stroken voor bedrijfsdoeleinden;
16. Geen snippergroen (concentreren);
17. Gezamenlijk parkeren en rangeren toestaan.

B. Facultatieve inrichting en gebruiksregels

- 18 Facility center mogelijk maken;
- 19 Open opslag uitsluiten of afschermen; binnenopslag mogelijk maken.

C. Toelichting checklist bestemmingsplan -regime

(deze toelichting gaat alleen in op artikelen die een nadere toelichting behoeven)

Ad.1.

Dit houdt in dat de footprint van het bedrijfspand minimaal 50% van het totale kaveloppervlak moet zijn. Het hanteren van een minimum bebouwingspercentage heeft direct effect op de bebouwingsintensiteit. 50% is relatief hoog zodat de ondernemer een beroep kan doen op vrijstelling mits hij kan aantonen dat nakoming (nog) niet mogelijk is. De vrijstelling wordt dan gesteld op een lager minimum percentage (maatwerk ter beoordeling gemeente). Vrijstelling is voorts mogelijk indien de ondernemer de nieuwbouw meteen in meerdere lagen realiseert. Ook in dat geval kan een lager minimum percentage worden gesteld.

Gemeenten kunnen naast dit minimum percentage desgewenst ook een maximumpercentage hanteren.

Ad. 4 t/m 6.

Deze bepalingen zijn gericht op het elimineren van vrijstaande bedrijfswoningen en het minimaliseren van inpandige bedrijfswoningen. Bij randzonering kan worden gedacht aan overgangszones tussen bedrijfsterrein en woongebied. Het staat gemeenten ook vrij om binnen nieuwe plannen inpandige bedrijfswoningen volledig uit te sluiten.

Ad. 11.

De doelstelling is het toelaten van lokale categorie 2 bedrijven aanzienlijk te beperken . Aanvullend daarop kunnen niet lokale categorie -2 bedrijven vrijstelling krijgen voor vestiging op specifiek gelabelde of "PDV-achtige" locaties, e.e.a. afhankelijk van profiel en positionering van het terrein.

Ad.14

Deze bepaling beoogt te voorkomen dat alleen met vaste kavelmaten wordt gewerkt en dat bedrijven daardoor meer moeten afnemen dan nodig. Minimum maten blijven mogelijk.

Ad. 15.

Deze bepaling heeft betrekking op zakelijk recht stroken (bijvoorbeeld zone's onder hoogspanningsleidingen) die nu vaak onbenut blijven maar in de praktijk (onder voorwaarden van de rechthebbende) gebruikt kunnen worden voor bepaalde bebouwing of bedrijfsdoeleinden.

Paragraaf II. Beleidsregels inzake uitgifte en selectiebeleid:

II A. Generieke beleidsregels:

1. Alle gemeenten houden een algemene wachtlijst bij van geïnteresseerden voor bedrijfsground.
2. Inschrijving geschiedt middels een uniform intakeformulier (zie **bijlage A.**).
3. De algemene wachtlijsten worden periodiek regionaal aan elkaar gekoppeld.
4. Op basis van beoordeling intakeformulier wordt een eerste selectie gemaakt:
 - Voldoet de kandidaat in de optiek van de gemeente niet voor vestiging op een bestaand of in ontwikkeling zijnd gemeentelijk bedrijventerrein, dan wordt hij daarvan in kennis gesteld en geplaatst op een afzonderlijke wachtlijst voor regionale registratie.

- Voldoet de kandidaat in de optiek van de gemeente wel voor een toekomstige uitgifte dan geldt voor hem het bepaalde onder 7 t/m 9.
5. Gemeenten vragen geen inschrijfgeld voor plaatsing op de wachtlijst.
 6. Aan de inschrijving op de wachtlijst zijn voor de kandidaat-koper de volgende voorwaarden verbonden:
 - a. het invullen van de ruimteverkenner;
 - b. instemmen met een (eventuele) kostenloze bemiddeling in re-allocatie (zie toelichting hierna);
 - c. instemmen met koppeling/plaatsing op een regionale lijst (niet openbare vertrouwelijke lijst).
 7. Indien een gemeente vanwege direct beschikbaar aanbod geen wachtlijst bijhoudt, worden alleen de voorwaarden onder 8 a en b opgelegd.
 8. Tijdens de uitgifteprocedure wordt de eerder ingevulde ruimteverkenner met de ondernemer besproken en op juistheid gecontroleerd.
 9. In het uitgifte- en selectieproces sturen gemeenten op het tegengaan van tijdelijke/langdurige onttrekking van de huidige, te verlaten bedrijfsruimte.
 10. Gemeenten stellen een uitgifte- en selectiebeleid vast vóór uitgiftegereed zijn van nieuwe bedrijfslocaties. Daarin worden verwerkt de onderhavige beleidsregels en een toelatingsbeleid voor de regionale terreinen conform het ontwerp RSP.
 11. Gemeenten regelen in de koopovereenkomst een recht van terugkoop van de kavel indien deze niet binnen 2 jaar is benut zoals aangegeven in koopovereenkomst of bouwvergunning;
 12. Gemeenten bevorderen de totstandkoming van Bedrijfsverzamelgebouwen op basis van behoeftepeiling.

II B. Facultatieve beleidsregels in verband met uitgifte en selectie.

13. Het vaststellen van een verhuisketenbeleid waarbij bedongen wordt dat de oude locatie van koper (indien eigendom) beschikbaar komt /te koop wordt aangeboden aan lokale (of regionale) bedrijven, zoals de kandidaten op de wachtlijst.
14. Beperken verhuur /verkoop nieuwbouw als volgt.
De koper/ondernemer zelf:
 Uitgaan van het principe dat de koper alleen bouwt voor eigen behoefte. Alleen tijdelijke verhuur toestaan van uitbreidingsruimte mits niet groter dan 20 % van het bedrijfsvloeroppervlak, op basis van gemeentelijke criteria (zie toelichting)
De ontwikkelaar:
 Alleen realisering van units voor verhuur /verkoop toestaan op basis van een voorafgaande behoeftepeiling en onder gemeentelijke regie (zie toelichting)

II. C. Integrale beleidsregel (koppeling BP regime aan uitgifte – beleid)

Integrale **generieke** beleidsregel:

15. Bij de uitgifte en verkaveling organiseren dat de kopers minimaal op één zijde bouwen resp. schakelen.

Integrale **facultatieve** beleidsregel:

16. Overige intensiveringopties uit BP regime stimuleren .
-

II D. Toelichting beleidsregels uitgifte en selectiebeleid.

(deze toelichting gaat alleen in op artikelen die een nadere toelichting behoeven)

Toelichting generieke beleidsregels

Ad. 1 ,6 ,7, 8

De kern van ruimtewinst middels uitgiftebeleid vormen de instrumenten wachtlijst, ruimteverkenner, re-allocatie en verhuisketen. De onder regie van de Kamer van Koophandel Oost Brabant ontwikkelde

“ruimteverkenner” is een instrument (CD / checklist) waaruit inzichtelijk wordt welke ruimtewinst bedrijven kunnen boeken zowel op de huidige/bestaande locatie als bij nieuwbouw (de nieuwe locatie). Dit instrument verschaft niet alleen inzicht in opties om ruimtewinst te genereren, maar ook inzicht in de kosten - baten verhouding van de diverse opties. De ondernemer kan daardoor (samen met zijn adviseur/architect) een betere afweging maken over noodzaak en inrichting van nieuwbouw, terwijl de gemeente haar adviserende en sturende rol beter kan vervullen. De ruimteverkenner moet gezien worden als stimulans en middel tot bewustwording, voorziet echter niet in inzicht in andere verhuis- en locatie -motieven. Maatwerk blijft dus nodig. Screenen van de ruimteclaim, limiteren strategische reserve en indienen van bedrijfsplannen kan achterwege blijven omdat de ruimteverkenner voldoende inzicht biedt in de reële ruimtebehoefte inclusief beperkte expansiemogelijkheden (max. 20%).

Intentie is dat gemeentelijke functionarissen de nodige expertise verwerven in gebruik van de ruimteverkenner en in het beoordelen van resultaten. (Optie betreft dat desgewenst de werkzaamheden tegen betaling uitbesteedt worden aan onafhankelijke derden, zoals NV Rede of het op te richten projectbureau re-allocatie). Re-allocatie is herhuisvesten van (wachtlust- of selectie-) kandidaten in een bestaand pand. De leegstand neemt regionaal gezien onaanvaardbare proporties aan. Veel Zuidoost-Brabantse ondernemers kiezen ondanks het grote (voor een deel courante) aanbod uit zeker niet altijd valide redenen voor nieuwbouw en soms jaren op een wachtlijst. Daarom wordt voorgesteld een regionaal project op te nemen in het uitvoeringsprogramma RSP gericht op re-allocatie. Kortweg een tijdelijke projectorganisatie die met behulp van een regiobrede database, ondernemers klantgericht via maatwerk kan toe leiden naar geschikte -of geschikt te maken - leegstaande ruimte. De ondernemer accepteert de kostenloze bemiddeling (is immers voorwaarde voor plaatsing op wachtlijst of voor de selectie) maar blijft vrij in zijn keuze. Dat het concept goed kan werken bewijzen de projectorganisatie Steenworp Vestigingsadviseurs in de Haaglanden en ervaringen t.a.v. bedrijfsverplaatsingen (pilot) van NV Rede in 2003 en 2004. Het projectvoorstel is opgenomen in **bijlage B**. In de tekst van beleidsregel 6b is toegevoegd “eventueel” omdat zeker in aanvang niet elke kandidaat bemiddeling kan worden geboden. Eerst zal de projectorganisatie en database operationeel moeten zijn, opvolgend selecteert de gemeente in overleg met de huisvestingsadviseur(s) welke kandidaten met succeskans benaderd kunnen worden.

Bepaling 7 is opgenomen voor gemeenten die direct uitgeefbaar aanbod hebben.

Is er geen direct uitgeefbaar aanbod dan zijn gemeenten verplicht een wachtlijst te gaan hanteren. Zonder wachtlijst en registratie is immers elke vorm van sturing en bemiddeling onmogelijk.

Ad. 3.

Deze koppeling is voor regionaal inzicht (monitoring omvang vraag). Het geeft inzicht in dubbele inschrijvingen en welke inschrijvingen lang blijven liggen . Gegevens zijn niet openbaar en worden vertrouwelijk behandeld.

Ad. 5.

Achterwege laten van inschrijfgeld is niet alleen klantvriendelijk, het compenseert dat aan de kandidaat-koper c.q. ondernemer al een ander soort “ wisselgeld” wordt gevraagd. Namelijk zijn medewerking aan de voorwaarden verbonden aan de inschrijving op de wachtlijst. De hen gevraagde tijd en aandacht zal een betere schifting bewerkstelligen tussen serieuze en niet serieuze kandidaten dan inschrijfgeld.

Ad. 9.

Dit betekent het beschikbaar houden van de huidige bedrijfsruimte voor de lokale of regionale markt. Hiermee wordt tegengegaan dat panden en percelen uit speculatieve of strategische overwegingen worden achtergehouden of tijdelijk onttrokken. In de praktijk betekent dit dat er geprobeerd wordt nadere afspraken met de kandidaat -koper te maken zodanig dat de leegkomende panden worden aangeboden aan kandidaten op de wachtlijst of andere lokale kandidaten.

Let op: het “sturen op” is een generieke beleidsregel. Dat impliceert niet een verplichting tot het vaststellen en handhaven van een verhuisketenbeleid (zie facultatieve regel).

Ad. 10.

Het regionaal planningsoverleg gaat als handreiking in 2005 in

werkgroepverband een geüniformeerd uitgifte en selectiebeleid formuleren.

Ad 12.

Bedrijfsverzamelgebouwen stellen starters/doorstarters in staat om die ruimte te huren die past bij hun behoefte. Het voorkomt dat zij noodgedwongen een beroep doen op kavels die voor hen te groot of te duur zijn. De gemeente bepaalt aan de hand van een behoeftepeiling en rekening houdend met leegstand, de noodzaak en omvang en stuurt zodanig dat de ontwikkelaar gemeentelijke criteria hanteert bij toewijzing aan genoemde doelgroep.

Toelichting facultatieve beleidsregels

Ad. 13

Dit gaat verder dan de generieke regel "sturen op verhuisketen" en is vanwege het verstrekken karakter facultatief.

Ad. 14

Doel van deze beleidsregel is het tegengaan van overaanbod /leegstand en speculatie.

De ondernemer mag bij het bouwen voor eigen behoefte in het bouwplan rekening houden met een beperkte groei van de onderneming (ca. 20%); hij dient die groei (m²/)aannemelijk te maken. Het bedrijf krijgt toestemming de meerdere gerealiseerde m² (ca. 20%) te verhuren aan kandidaten die voldoen aan de selectiecriteria, e.e.a. tot aan het tijdstip dat de ruimte nodig is voor het eigen bedrijf. Ten aanzien van de ontwikkelaar die units wil realiseren voor verhuur of verkoop is eveneens een behoeftepeiling nodig die rekening houdt met lokale leegstand. De regie voor een behoeftepeiling ligt bij de gemeente. De gemeente selecteert de huurkandidaten of geeft richtlijnen voor selectie.

Toelichting integrale beleidsregel (C)

Ad 15/16

De in paragraaf I opgenomen checklist / regels bestemmingsplan -regime, beogen een doel waarop niet of zeer beperkt via BP voorschriften (publiekrechtelijk) kan worden gestuurd. Door een koppeling aan het uitgifte- en selectiebeleid (privaatrechtelijk) is die stimulering of sturing wel mogelijk.

Uitgangspunt is dat gemeenten in het uitgifte- en selectieproces bevorderen (adviseren, nadrukkelijk bepleiten, positief stimuleren, bevoordelen) dat kandidaten gebruik gaan maken van in het BP opgenomen intensiveringopties zoals bijvoorbeeld meerlaags of ondergronds bouwen.

Ten aanzien van het bouwen of schakelen op minimaal één van de zijgrenzen is een generieke gemeentelijke inspanning aan de orde. T.a.v. de overige opties is dat een facultatieve inspanning, wat betekent dat de gemeente zich weliswaar houdt aan de uitgangspunten, maar dat de mate van sturing maatwerk is. E.e.a. ter beoordeling van de gemeente. Een methode van stimulering daarbij is het mee laten wegen (van het benutten van intensiveringopties door een kandidaat) in een puntensysteem t.b.v. de selectie / uitgiftevolgorde. Jaarlijks zal de gemeente in het planningsoverleg verslag doen van het door haar gevoerde stimuleringsbeleid.

Bijlage A van Beleidsdocument Intensief ruimtegebruik

Uniform intakeformulier (voor plaatsing op gemeentelijke wachtlijst).

1. Naam, adres, woonplaats, fax . e-mail adres bedrijf; naam directeur/eigenaar; naam en functie contactpersoon
2. Omschrijving activiteiten huidige en voorgenomen vestiging:.....
3. Aantal werkzame personen nu :.....
4. Verwacht aantal werkzame personen in nieuwe vestiging:.....
5. Binding aan gemeente qua vestigingsplaats?: zo ja , korte omschrijving reden(en):.....
6. Grootte huidige perceel in m²:.....
7. Gewenste grootte nieuwe perceel in m²:.....
8. Ingeschreven in meerdere gemeenten? Zo ja welke:.....
9. Belangrijkste reden(en) dat nieuwe locatie nodig is:.....
10. Voorkeur voor koop / huur :.....
11. Geef bij benadering aan gewenste indeling kavel/bedrijfsruimte:
kantoor: m²/

showroom.....	m2
productieruimte.....	m2
assemblageruimte.....	m2
binnenopslag.....	m2
distributieruimte.....	m2
buitenopslag.....	m2
parkeren.....	m2
laad losruimte.....	m2
overig.....	m2

12. Binnen welke termijn is nieuwsvestiging gewenst/noodzakelijk :.....

Toelichting: De gemeente maakt een korte standaard toelichting bij het intake formulier over procedure, locaties e.d. Middels de inschrijving accepteert de gegadigde het gebruik /invullen van de ruimteverkenner en eventuele bemiddeling i.v.m. re-allocatie. In de toelichting staat waarvoor de gegevens gebruikt worden .

Bijlage 6. Mobiliteitsmatrix

Algemeen

De mobiliteitstoets wordt door de provincie bij alle streekplanuitwerkingen gebruikt om de gevonden locaties te koppelen aan aanwezige en eventueel noodzakelijk te realiseren infrastructuur. Met deze koppeling is ook een faseringsvoorstel inzichtelijk te maken. Expliciet in zuidoost bestaat daardoor de mogelijkheid het uitgangspunt van de afspraken om de verstedelijkingsproblematiek van Eindhoven op te lossen in samenhang met infrastructuur ontwikkeling mogelijk te maken.

In de Nota Mobiliteit, ons PVVP en het onderzoek OWN+ wordt gestreefd naar een betrouwbare bereikbaarheid als basis voor verkeersmanagement. Dat betekent een vernieuwende benadering in de noodzakelijke verbetering van de bereikbaarheid. In die nieuwe benadering wordt de mobiliteitsgroei, binnen randvoorwaarden van leefbaarheid en verkeersveiligheid, zoveel mogelijk gefaciliteert, omdat mobiliteit wordt gezien al een gevolg van economische vitaliteit en van maatschappelijke betrokkenheid.

Als indicator voor de kwaliteit van bereikbaarheid is gekozen voor betrouwbare reistijden van deur tot deur. Dit sluit aan bij de wens van weggebruikers naar een voorspelbare reistijd. Voor de tabel zijn als uitgangspunten genomen de volgende criteria behorende bij de twee begrippen Nabijheid en Bereikbaarheid.

De combinatie van beide begrippen is volgens de visie van het PVVP de invulling van de toets.

I Nabijheid:

- afstand tot belangrijke bestaande voorzieningen (attractiepunten)
- potentie voor korte ritten (fiets)
- nabijheid voorzieningen infrastructuur (potentie multi-modaal).

II Bereikbaarheid:

- kwaliteit van de ontsluiting (bestaande en toekomstige infrastructuren voor zover bekend)
- heeft infrastructuur nog capaciteit om ontwikkeling te accommoderen
- kosten ontwikkelen locaties voor wat betreft ontsluiting op het onderliggend wegennet en hoofdwegennet.
- Potenties voor OV (spoor, HOV, overig openbaar vervoer)

Vervolgens zijn in de tabel ook randvoorwaarden of aandachtspunten geformuleerd die bij de beoordeling van de fasering een rol spelen. Bijvoorbeeld de (beperkte) mogelijkheden om op OWN en HWN te ontsluiten of de keuze voor een variant van BOSE.

Dat geheel leidt in afweging met de omvang van de locaties (in aantallen woningen of hectaren bedrijvigheid) tot een indeling in 'doen', 'twijfel' en 'discussie'. Deze indeling is weer doorvertaald naar de jaargangen 2005-2015, 2015-2020 en 2020-2030. De generieke ontwikkelingsmogelijkheden in kwantiteit zijn vervolgens per jaargang te beoordelen.

Belangrijk is vooral dat er een drietal echte discussiepunten overblijven (voor de stuurgroep). Deze discussiepunten zouden in principe van een gedragen infrastructuur voorstel moeten worden voorzien zodat zij mee kunnen in eerdere planning of zij blijven staan voor de genoemde periode.

Specifieke verklaring bij de tabel

1. Bij veldhoven west: verwacht wordt dat bij een op de HOV gerichte ontwikkeling in eerste instantie de ontwikkeling van Veldhoven West kan starten. Vraagtekens zijn er nog bij de auto-ontsluiting op termijn voor deze locatie. Vandaar opnemen over twee tijdperken.

Bijlage 7. Groene agenda

Groene Agenda

Concept-notitie

Versie 6 april 2004

1 Inleiding

In het RSP is gestart met de Telos-benadering gericht op een optimale balans van drie soorten kapitaal. Allereerst het sociaal culturele, het economische en ecologische kapitaal. Voor het ecologische kapitaal is in hoofdstuk 4 van het RSP een groene ambitie opgesteld.

Doel is, om in de stedelijke regio een sterke groene structuur te ontwikkelen als landschappelijk kader voor stedelijke ontwikkeling in aansluiting op het groen in landelijke regio's. Ook in de landelijke regio's is ontwikkeling van het groen uiteraard van groot belang, deze ontwikkeling krijgt echter vorm binnen het reconstructieproces.

Om samenhang in uitvoering binnen de stedelijke en landelijke regio's te garanderen is een goede afstemming van de uitvoeringsprogramma's van reconstructies en RSP noodzakelijk. Daar waar mogelijkheden zijn elkaar te versterken heeft dit immers de voorkeur; ook zullen in vele gevallen projecten zodanig integraal zijn dat een bijdrage vanuit beide planvormen noodzakelijk is.

De groene ambitie krijgt uitwerking op de plankaart: binnen het landschappelijk raamwerk worden gebieden aangegeven waar landschapsontwikkeling moet plaatsvinden. Deze landschapsontwikkeling krijgt uitwerking via een aantal concrete projecten in hoofdstuk 7.

Het 'enkel' vaststellen van de plankaart en het formuleren van projecten is echter niet voldoende om de groene ambitie te waarborgen. Om de groene ambitie in te vullen en balans te creëren tussen het economisch, sociaal-cultureel en ecologisch kapitaal in de regio zijn thematische en procesmatige richtlijnen, instrumenten en middelen nodig. Het RSP is hét gremium waarin ook met betrekking tot deze elementen afspraken kunnen worden gemaakt.

2 Thematische afspraken

Thema 1: Integrale ontwikkeling op woon- en werklocaties met aandacht voor groen

De omvangrijke verstedelijkingsopgave die in het kader van het RSP dient te worden gerealiseerd, biedt kansen om ook de realisatie van de groene ambitie een impuls te geven. In directe samenhang met de te ontwikkelen verstedelijkingslocatie kan groenontwikkeling in het aangrenzende buitengebied plaatsvinden, die een kwaliteitsimpuls betekent voor de locatie zelf en een bijdrage levert aan de groenstructuur voor de regio als geheel.¹⁰

Thema 2: Geconcentreerde 'compensatie' buiten woon- en werklocatie

De praktijk wijst uit dat de groene ambitie niet op alle voor verstedelijking aangewezen locaties op een bevredigende wijze kan worden gerealiseerd. Zowel bij de op basis van het Streekplan Noord-Brabant 2002 'verplichte' compensatie¹¹ als bij de zojuist onder thema 1 geformuleerde 'integrale ontwikkeling met aandacht voor groen' kan het gewenst zijn het groen elders in grotere groene clusters met een meerwaarde door omvang en inrichting te plaatsen. De provincie heeft aangegeven 'af te willen van dergelijke (nb. over een groter gebied) versnipperde projecten door natuurcompensatie vooral aan te

¹⁰ Het *Streekplan Noord-Brabant 2002* zegt in deze het volgende: 'Wanneer uitbreiding onontkoombaar is, moet deze gepaard gaan met een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit elders in het buitengebied (rood-met-groen). In de uitwerkingsplannen voor de stedelijke en de landelijke regio's moet hieraan concreet invulling worden gegeven.'

¹¹ Compensatie dient plaats te vinden indien verstedelijking plaatsvindt op locaties die zich (gedeeltelijk) binnen de Groene Hoofdstructuur of de AHS landschap bevinden. Het Streekplan stelt aan deze compensatie de volgende eisen:

- Er moet een nieuwe gelijkwaardige ecologische samenhang worden bereikt,
- De nieuwe natuur- en landschapswaarden moeten van gelijke aard zijn,
- De functie die de GHS en de AHS-landschap voor de natuur moet in stand blijven.

laten sluiten bij de ecologische hoofdstructuur' (zie ook bijgevoegd krantenartikel in bijlage 2). Indien op een bepaalde verstedelijkingslocatie de groene ambitie niet optimaal kan worden gerealiseerd, stellen wij voor dat gemeenten in samenhang met de ontwikkeling van de betreffende verstedelijkingslocatie een bijdrage leveren aan één van de in het RSP geformuleerde groenprojecten. Voorgesteld wordt in eerste instantie de ontwikkeling van de Landschapsecologische zones Dommel en Goorloop aan te merken als project waar compensatie kan plaatsvinden, als ook in tweede instantie het Nieuwe Woud.

Thema 3: Verbrede plattelandsontwikkeling

Niet alleen bij de ontwikkeling van nieuwe verstedelijkingslocaties zijn er mogelijkheden om financiële middelen te creëren en concrete afspraken te maken om nieuwe groenstructuur in de regio aan te leggen en daarmee het groene casco te versterken. In de nabije toekomst zullen nieuwe mogelijkheden worden geboden voor ontwikkeling van 'stedelijke' functies in het buitengebied (hergebruik van VABs en ontwikkeling van landgoederen), waarbij nadrukkelijk de voorwaarde wordt gesteld dat in samenhang met de ontwikkeling van deze stedelijke functies een kwaliteitsverbetering van de bestaande groene omgeving dient te worden bewerkstelligd. De initiatieven tot bijvoorbeeld hergebruik van VABs en ontwikkeling van landgoederen zijn veelal kleinschalig. Het Masterplan Middengebied biedt hierbij een uitgelezen kans om de ontwikkeling van de bij deze initiatieven vereiste 'groene componenten' in samenhang te laten plaatsvinden. Het Masterplan kan richting geven

aan de vormgeving en uitvoering van de groene component. In het RSP kan worden vastgelegd dat gemeenten, SRE en provincie de initiatieven koppelen aan het Masterplan en de initiatiefnemer zonodig terzijde staan waar dat voor wat betreft de invulling van de groene component gewenst is.

Thema 4: Rijksgrensoverschrijdende groenprojecten

In het grensgebied Eindhoven-Hasselt liggen belangrijke grensoverschrijdende natuurwaarden. Aan beide zijden van de grens wordt ingezet op versterking van de natuurwaarden in het gebied. Tot op heden heeft er echter nog nauwelijks grensoverschrijdende afstemming plaatsgevonden. Aangezien alle betrokken partijen hetzelfde doel voor ogen hebben valt er naar verwachting winst te behalen door samenwerking. Structureel grensoverschrijdend overleg, voorafgaand aan de regionale planningsoverleggen die in het kader van monitoring en uitvoering van het RSP worden ingesteld, is een eerste stap in de goede richting. Actiepunten die in het grensoverschrijdend overleg worden geformuleerd, kunnen op deze manier een directe uitwerking krijgen.

Aan te sluiten is op bestaande overlegtrajecten en reeds lopende projecten zoals B5-overleg en het project Grensoverschrijdende visie Oost Kempen uit het Ontwikkelingsprogramma van het streekplan.

Thema 5: Versnelling natuurontwikkeling

Vanwege de concentratie van verstedelijking in de stedelijke regio's en het tempo waarin de verstedelijkingsopgave dient te worden gerealiseerd, acht de provincie een verhoogde inzet nodig om de EHS te realiseren. In de nota *Natuur- en landschapsoffensief Brabant 2002-2012* geeft de provincie aan met gemeenten in de stedelijke regio's afspraken te maken over de realisering van de EHS, inclusief ecologische verbindingzones en robuuste verbindingen op gronden die gemeentelijk eigendom zijn. Met betrekking tot het Dommeldal is al een start gemaakt, betrokken partijen zijn de gemeente Nuenen, Eindhoven, Son en Breugel, Provincie, Staatsbosbeheer, Dienst Landelijk gebied en waterschap De Dommel. De activiteiten m.b.t. realisatie van de EHS worden gemonitord binnen het Regionaal Planningsoverleg.

Thema 6: Kennisoverdracht m.b.t. bestaande financieringsregelingen en subsidies

Voor wat betreft kleinschalige lokale initiatieven kan soms gebruik worden gemaakt van bestaande financieringsregelingen en subsidies. Vaak hebben initiatiefnemers onvoldoende kennis over het brede spectrum dat beschikbaar is, waardoor de beschikbare mogelijkheden onvoldoende worden benut. In bijlage 3 is een overzicht van de belangrijkste financieringsmogelijkheden opgenomen. Aangezien gemeenten vaak als aanspreekpunt fungeren voor initiatiefnemers, of zelf het initiatief nemen tot het uitvoeren van lokale groenprojecten, is het van belang dat er binnen deze gemeenten voldoende kennis beschikbaar is over financieringsregelingen, subsidies en de meest actuele ontwikkelingen hieromtrent. Wij willen dan ook voorstellen in het RSP een uitvoeringstraject op te nemen om betrokkenen van de meest actuele informatie te voorzien. Naast de verspreiding van informatie over bestaande mogelijkheden, is het van belang na te denken over nieuwe financieringsconstructies en het leggen van koppelingen tussen stimuleringsregelingen op Europees,

rijks-, provinciaal en lokaal schaalniveau. Voorstel is om hiertoe een overleggroep annex 'denktank' in te stellen, bestaande uit deskundigen die vanuit verschillende de schaalniveaus en instanties goed zicht hebben op de bestaande regelingen en op nieuwe mogelijkheden die hierdoor kunnen worden gegenereerd.

3 Instrumenten

Bestaande financieringsmogelijkheden zijn veelal van betekenis voor lokale initiatieven waarbij een directe koppeling kan worden gelegd met andere ontwikkelingen. De ambities en doelstellingen die gemeenten, SRE en provincie in het RSP formuleren vragen echter om aanvullend instrumentarium. Wij stellen voor in een toe te voegen paragraaf 7.5 'Balans in de stedelijke regio' van het RSP afspraken op te nemen met betrekking tot de volgende punten

Ad thema 1 en 2:

- Bij elke bestemmingsplanontwikkeling m.b.t. een nieuwe verstedelijkingslocatie dient duidelijkheid te worden gegeven over de wijze waarop de groene ambitie voor de betreffende locatie wordt ingevuld, hetzij in de directe omgeving, hetzij binnen één van de in het RSP geformuleerde groenprojecten. Die duidelijkheid kan worden gegeven middels verankering in het bestemmingsplan, een startnotitie en een (concept)-uitvoeringsplan voor de groene ambitie, die in samenhang met het bestemmingsplan dienen te worden opgesteld.
- Voorgesteld wordt in het RSP vast te leggen dat een percentage van % van de meeropbrengsten van de in het kader van het RSP te realiseren bestemmingswijzigingen, wordt ingezet voor de verbetering van de groenstructuur hetzij in de directe omgeving, hetzij binnen één van de in het RSP geformuleerde groenprojecten. Het percentage geldt als een streefpercentage, het feitelijke bedrag per project kan worden bepaald in afweging met de overige door de gemeente te maken kosten.
- Op welke manier de bijdrage t.b.v. de groene ambitie feitelijk wordt gefinancierd, is aan de betrokken gemeente. Er kan gekozen worden voor een ontwikkelingstax, waarbij een heffing wordt gesteld op het bebouwen van grond t.b.v. natuur en landschap, maar ook een 'vrijwillige' overeenkomst tussen gemeenten en betrokken particuliere partijen is mogelijk.
- Indien sprake is van een buiten de eigen gemeente te realiseren groene ontwikkeling, wordt voorgesteld de bijdrage te storten in het regionaal stimuleringsfonds (met daarbij een concreet voorstel tot inzet van de beschikbaar gestelde middelen).

Ad thema 1, 2 en 3:

Naast ontwikkeling van de groene component is uiteraard ook het beheer belangrijk: na een (eenmalige) investering in de realisatie van een groenproject blijft het beheer een structureel aandachtspunt. Bij het beheer van de nieuw te ontwikkelen groenstructuren spelen verschillende partijen een rol. De overheid heeft te maken met drie categorieën actoren: eigenaars, exploitanten en beheerders, waarbij het uiteraard ook mogelijk is dat één partij meerdere rollen vervult. De overheid is meestal niet de partij die het beheer uitvoert, maar heeft wel een belangrijke rol in het ervoor zorgdragen dat het beheer van nieuw te ontwikkelen groenstructuren op een goede, structurele manier vorm krijgt. Daartoe heeft zij verschillende instrumenten tot haar beschikking.

- Allereerst kan zij financiële middelen leveren, ofwel ter bekostiging van het volledige beheer, ofwel als bijdrage in de kosten. Het verdient aanbeveling op gemeentelijk niveau het beheer te financieren uit een beheersfonds. Dit heeft als voordeel dat groenbeheer structurele aandacht krijgt en bij het opstellen van de gemeentelijke begroting in beschouwing wordt genomen. Indien de bij een verstedelijkingslocatie behorende groene ambitie niet in de nabije omgeving maar elders in de regio wordt gerealiseerd, is het uitgangspunt dat de gemeente die de verstedelijking realiseert niet alleen de realisatie van de groene ambitie bekostigt, maar ook het beheer. In dat geval moeten er afspraken worden gemaakt over structurele overhevelingen vanuit het ene gemeentelijke beheersfonds naar het andere. Daarbij dient ook duidelijk te worden aangegeven of de middelen ter beschikking worden gesteld aan eigenaar, exploitant of beheerder, en dient afgesproken te worden hoe het beheer door deze partij concreet wordt ingevuld.
- Naast het beschikbaar stellen van financiële middelen kan de overheid ervoor zorgdragen dat de eigenaar middels pacht- en beheerscontracten goede beheersafspraken maakt met exploitant en beheerder. De gemeente kan daartoe aan de eigenaar bindende bepalingen opleggen ter opname in deze contracten.
- Naast deze financiële en juridische middelen is het zaak om het groenbeheer actief te promoten en uitvoerenden bij te staan met informatie en advies. Dit is met name van belang indien het

beheer wordt uitgevoerd door groepen vrijwilligers. Ook kunnen gemeentes en het SRE een rol vervullen in het tot stand brengen van samenwerking bij of centrale coördinatie van het beheer van verschillende groenprojecten. Op deze manier kunnen schaal- en kostenvoordelen worden behaald.

Ad thema 6:

- Met betrekking tot het verspreiden van informatie omtrent groenfinanciering valt te denken aan het eenmalig of tweejaarlijks organiseren van een kennismarkt omtrent groenfinanciering en het daarnaast periodiek (per kwartaal) actief verspreiden van informatie over actuele ontwikkelingen en nieuwe mogelijkheden op dit gebied. Initiatiefnemer en projectverantwoordelijke in deze kan het SRE zijn, waarbij nadrukkelijk wordt gezocht naar samenwerking met de BMF.
- Ook de nieuwe kennis en mogelijkheden die worden geformuleerd door de onder thema 6 genoemde 'denktank' dienen breed te worden uitgedragen. Een overleggroep waar op deze zaken kan worden gereflecteerd en waar kan worden bekeken op welke manier ze van dienst kunnen zijn binnen het aan het RSP gekoppelde uitvoeringstraject, is de voorgestelde werkgroep landschapsontwikkeling. Deze werkgroep maakt deel uit van het regionaal planningsoverleg.

4 Procesafspraken

Om de realisatie van de groene ambitie goed in de vingers te krijgen en te houden, dan wel tussentijds bij te sturen worden met betrekking tot de volgende onderdelen procesafspraken voorgesteld:

- **Monitoring**
Telos brengt jaarlijks een duurzaamheidbalans uit voor Brabant 2002¹². Deze balans geeft langs verschillende amoebes aan hoe de stand van zaken is met betrekking tot de drie onderdelen van de Telos-driehoek. Een dergelijk model is te gebruiken en uit te werken voor het verstedelijkings- en groenprogramma in Zuidoost-Brabant. Voordeel van de 'amoebe-scan' is dat er specifiek, flexibel en breed kan worden gekeken. Een voorbeeld van een dergelijke vorm van monitoring is in bijlage 3 opgenomen.
- **Samenhang met uitvoeringsplan voor reconstructies**
Bij monitoring is nog belangrijk welke relatie er is met de reconstructie en welke partij met deze monitoring sturend kan optreden. Er wordt op dit moment binnen het SRE een scan uitgevoerd naar eventueel te koppelen projecten en mogelijke financiering. De conclusies van deze scan zullen aan de projectgroep en vervolgens stuurgroep worden voorgelegd. Een eerste blik leert dat met name die recreatieve- en groenprojecten die ook betekenis hebben voor de stedelijke regio op de langere termijn aan de orde komen (2012-2016).
- **Regionaal prioritaire groen projecten**
In het RSP zijn in totaal 8 groenprojecten opgenomen. Voorgesteld wordt om 3 van deze projecten als prioritaire projecten te benoemen, namelijk
 - Bosplan Vaarle 2 (onderdeel Masterplan Middengebied).
 - Het Nieuwe Woud
 - Regionaal Landschap MiddengebiedDeze projecten zijn van wezenlijk belang om in de planperiode een balans met projecten uit andere delen van de Telos-driehoek te realiseren. Daarmee is een duurzame verstedelijking en ruimtelijke ontwikkeling van de stedelijke regio mogelijk.

¹² Volledige titel is: 'Duurzaamheidbalans van Brabant 2002' van het Brabants Centrum voor Duurzaamheidvraagstukken, Tilburg 2002

Voorbeelden van 'rood met groen' combinaties

Landschapsecologische zones

- Het versterken van de Dommelzone aan de oostzijde van Eindhoven en de Goorloopzone bij Helmond voor natuur, landschap en water.
- Het versterken van het Middengebied tussen Eindhoven en Helmond met bossen en dagrecreatie (Regiopark Gulbergen).

Verstedelijkingsgebonden groenprojecten

- A2-zone ten westen van Eindhoven (bedrijvenpark BEA2-zone met 60-40% rood-groen).
- Versterken van ecologie langs het Eindhovens Kanaal. Bij bedrijventerrein Eeneind (Nuenen) als smalle dwarsverbanden op de noord-zuid gerichte landschapsstructuur.

Niet-verstedelijkingsgebonden groenprojecten (regionale groenprojecten en reconstructie uitvoering)

- Recreatiepoorten naar Groene Woud bij Besten naar het Groene Peelvalleigebied ten oosten van Helmond.
- Verbrede plattelandsontwikkeling en recreatie in het zuidwestelijk gebied tussen Veldhoven en Valkenswaard.

BESCHIKBARE MIDDELEN

De kennis over en het zicht op bestaande geldstromen, financiële constructies en andere in te zetten instrumenten die de uitvoering van groene ambities vorm dienen te geven is vaak onvoldoende transparant. Aan de hand van inhoudelijke aspecten (zie thematische afspraken onder 2) zullen de financieringsmogelijkheden en de beschikbare middelen worden geïncorporeerd in het uitvoeringsprogramma van het RSP (Streekplan). De middelen zijn in vier categorieën in te delen: Europese middelen, Rijksmiddelen, Provinciale middelen en overige middelen.

Europese middelen

Groenprojecten kunnen aan de hand van een substantiële (co)financiering via programma's vanuit de EU gestalte krijgen. Er zijn vier grote programma's die hiervoor in aanmerking komen. Dit zijn Ceres, Interreg, Leader en Life. Maar de mogelijkheden zijn beperkt want er moet aan veel voorwaarden worden voldaan. Inhoudelijk zal EU natuurfinanciering kunnen worden aangewend voor bijvoorbeeld de realisatie van de EHS via Life, mits opgewaardeerd. Verder vanuit het oogpunt van verbrede plattelandsontwikkeling kan er meer geld uit het gemeenschappelijk landbouwbeleid en structuurfondsen worden aangevraagd. Daarnaast is financiering door een aparte budgetvoorziening mogelijk.

Rijksmiddelen

De financiering voor natuur en landschap vanuit het rijk is grotendeels gebaseerd op de rijksnota Natuur voor mensen en Mensen voor natuur, de Nota Belvédère en de reconstructie. De ministeries VROM en LNV hebben elk bepaalde budgetten beschikbaar. VROM heeft bv. BIRK (Budget Investerings Ruimtelijke Kwaliteit), VINAC-regionaal groen en via ISV bestaan subsidieregelingen in het kader van GIOS. LNV kent het BOL (Besluit Ontwikkelingen Landschappen). Verder geeft het rijk subsidie aan particulieren die grond herbestemmen in natuur en daarvoor ook het beheer voeren. Deze Rijksregeling heet Programma Beheer SN2000. Primair gaat het daarbij om de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), maar buiten de EHS wordt ook bosaanleg gefinancierd. Of een initiatiefnemer in aanmerking komt voor (specifieke onderdelen van) Programma Beheer is ook in belangrijke mate afhankelijk van wie duurzaam eigenaar/beheerder is en aanvraagt. Zo is Staatsbosbeheer nog uitgesloten van Programma Beheer.

Een andere subsidieregeling is Subsidieregeling Gebiedsgericht Beleid (SGB). Deze regeling kan voor eventuele projecten in Zuidoost-Brabant uitkomst bieden gelet op de geformuleerde doelstellingen van de regeling:

- herstel van hydrologische systemen met het oog op behoud en ontwikkeling van natuur, cultuurhistorie, landschap of landbouw (natte natuurontwikkeling);
- vermindering van de milieubelasting, met het oog op het behoud en ontwikkeling van natuur, bos, openluchtrecreatie, landschap en cultuurhistorie (andere rol landbouw);

- bevordering van de belevings- en gebruiksmogelijkheden van bos, natuur en landschap (wandelpaden, waadplaats, kijkbunker);
- terugdringing van de verstoring met het oog op behoud, herstel en ontwikkeling van natuur, landschap en openluchtrecreatie (zoneren recreatiedruk).

Let wel: Rijksregelingen kunnen niet gestapeld worden.

Provinciale middelen

De middelen die de provincie beschikbaar stelt voor de realisering van meer natuur en een mooier landschap worden voor een belangrijk deel ingezet via de aanpak van revitalisering van het landelijk gebied (reconstructie), via gemeenten, waterschappen en via de terreinbeherende organisaties. De provincie is bereid mee te werken aan de voorfinanciering van de grondverwerving voor de EHS.

Overige middelen

Onder dit kopje wordt verstaan alles wat er aan initiatieven bestaat om natuur en groen te kunnen realiseren. Het Nationaal Groenfonds is een organisatie die zowel overheden als particulieren van advies en middelen voorziet om groenprojecten van de grond te krijgen. Denk hierbij aan stimuleringsleningen, projectuitkeringen voor compensatiegelden en CO2 rechten.

Bijlage 8. Projecten Uitvoeringsprogramma

Lokale projecten met regionale uitstraling

Realisatie landelijke regio

Naam project	Regionaal bedrijventerrein Kempisch BedrijvenPark
Omschrijving	Het in principe ontwikkelen van een regionaal bedrijventerrein voor de opvang van regionale bedrijven uit de Kempen. Het daartoe bevorderen en (vervroegd) realiseren van een goede verkeersontsluiting op de A67, het verbeteren van de doorstroming op de PW316 en het bevorderen van de totstandkoming van een definitief (bestemmings)plan zodat met de uitgifte van gronden kan worden gestart.
Doelstelling	Regionale bedrijventerrein op korte termijn beschikbaar krijgen voor de overloop en groei in de regio Groot-Kempen. Bevorderen totstandkoming bestemmingsplan en positief uitdragen dat realisatie van een aansluiting op de A67 gewenst is.
Inhoud en randvoorwaarden	RSP
Financiën	MIT en reguliere gelden voor planbegeleiding en bouwgrondexploitatie.
Projectverantwoordelijke	Gemeenten Bladel, Eersel, Reusel de Mierden en Bergeijk
Mogelijk betrokkenen	Rijkswaterstaat, Provincie Noord-Brabant en SRE
Procesbeschrijving/planning	Start bestemmingsplanprocedure 2004

Naam project	Bedrijventerrein Beek en Donk, Bemmer
Omschrijving	Samenwerking tussen de gemeenten Gemert- Bakel en Laarbeek voor de overloop van 5000m ² + bedrijvigheid op één terrein langs de N279 bij Beek en Donk. Laarbeek is bereid om aan het bedrijventerrein een beperkte bovenlokale functie toe te kennen. Zij wil het terrein wel in eigen beheer ontwikkelen.
Doelstelling	Bestuurlijke samenwerking organiseren om te komen tot een bestemmingsplan bedrijventerrein, inclusief parkmanagement
Inhoud en randvoorwaarden	RSP
Financiën	Gemeentelijke middelen, Europese-, rijks- en provinciale subsidies.
Projectverantwoordelijke	Gemeenten Laarbeek en Gemert- Bakel
Mogelijk betrokkenen	Provincie Noord-Brabant/SRE als procestrekker
Procesbeschrijving/planning	Start 2005

Lokale projecten met regionale uitstraling

Realisatie landelijke regio

Naam project	Toeristisch recreatieve doorontwikkeling Groot Kempen
Omschrijving	In het reconstructieplan Boven-Dommel staan diverse uitvoeringsprojecten die onder één noemer gevangen zijn in dit project. Het gaat om de doorontwikkeling van de toeristisch recreatieve sector in Groot Kempen, mede als nieuwe economische drager voor deze subregio.
Doelstelling	Het doorontwikkelen van de toeristisch recreatieve sector in subregio Groot Kempen, door uitvoering te geven aan deelprojecten op het gebied van toerisme en recreatie.
Inhoud en randvoorwaarden	Reconstructieplan Boven-Dommel: ▪ Toename aantal routestructuren ▪ Toename aantal dag- en verblijfsrecreatieve voorzieningen ▪ Aantal te verplaatsen dag- en verblijfsrecreatieve voorzieningen uit de kwetsbare EHS ▪ Aantal kwalitatief verbeterde recreatieve bedrijven ▪ Toename van het aantal samenwerkingsverbanden
Financiën	Gemeenten bekostigen verplaatsingen. Cofinanciering door Rijk en Provincie (Uitvoeringsprogramma economisch beleid; SGB), waterschappen, Europese subsidies en private middelen.
Projectverantwoordelijke	Reconstructiecommissie bepaalt nader
Mogelijk betrokkenen	Gemeenten, Provincie, SRE, Rijk, waterschappen, private partijen.
Procesbeschrijving/planning	Start: 2005 1 ^e IJk moment 2008 2 ^e IJk moment 2016

Lokale projecten met regionale uitstraling

Realisatie landelijke regio

Naam project	Ontwikkeling "Groene Peelvallei"
Omschrijving	Ook in het kader van het reconstructieplan De Peel wordt in het gebied tussen Deurne en Helmond (Groene Peelvallei), de nadruk gelegd op nieuwe intensieve recreatieve ontwikkelingen. In dit gebied worden de bestaande recreatieve functies versterkt en aangevuld. Het gebied is een belangrijk uitloopgebied voor de stedeling. De recreatieplas Berkendonk wordt verder ontwikkeld, mogelijk in symbiose met een thematisch attractiepark en verblijfsrecreatie. Het Hippisch Centrum wordt versterkt met aanverwante bedrijvigheid (themapark) en zal zich meer richten op de recreant. In de wijde omgeving kunnen agrarische bedrijven zich gaan richten op de verschillende vormen van paardenhouderij. De Peel gaat hierdoor als paardenregio nadrukkelijker bekendheid genieten. Het aantal en de kwaliteit van de toeristisch-recreatieve activiteiten en voorzieningen zal worden opgewaardeerd, ook van de verblijfsrecreatie. Deze ontwikkelingen worden gecombineerd met landschapsontwikkeling en beekherstel (Oude Aa). Het betreft een ruim gebied inclusief o.a. De Bikkels en Willibrordhaeghe. Het MOB-complex wordt ingericht als bedrijventerrein (lokale behoefte).
Doelstelling	Versterking van de recreatieve waarde van de Groene Peelvallei ten behoeve van: ▪ ontwikkeling nieuwe vormen van bedrijvigheid en werkgelegenheid; ▪ versterking imago van De Peel als paardenregio; ▪ versterking totaal toeristisch aanbod van De Peel; ▪ recreatieve uitloopfunctie voor Helmond en De Peel; ▪ verbetering vestigingsvoorwaarden (inter)nationale bedrijven.
Inhoud en randvoorwaarden	▪ Uitgangspunten uit het Regionaal Structuurplan. ▪ Samenhang en synergie tussen de diverse recreatieve deelprojecten.
Financiën	Particuliere financiering met Europese-, rijks-, provinciale, regionale en lokale cofinanciering van de diverse overheden.
Projectverantwoordelijke	Reconstructiecommissie bepaalt nader.
Mogelijk betrokkenen	Gemeenten Helmond, Deurne en Asten, SRE. Particulieren, Streekplatform De Peel, Stichting Peelpaard, NHB Deurne, Stichting NHE, De Bikkels en Willibrordhaeghe.
Procesbeschrijving/planning	Diverse deelprojecten zijn al opgestart. De samenhang en synergie tussen de diverse projecten kan bewaakt en gestimuleerd te worden. Ook het Streekplatform zal hier via de streekmanager actief bij betrokken worden.

Lokale projecten met regionale uitstraling

Realisatie landelijk regio

Naam project	Stadsvernieuwingslocatie Spoorzone Deurne
Omschrijving	Herontwikkeling gebied Spoorzone tot een hoogwaardig woon- en werkgebied met een representatieve stationslocatie, met een uitstraling naar de omliggende dorpen. Het betreft een stadsvernieuwingslocatie met als togedachte bestemming: bedrijvigheid, wonen, centrum-voorzieningen, alles met inbegrip van voorzieningen van openbaar nut. (Nader uit te werken.)
Doelstelling	Verbetering vestigingsklimaat, intensivering ruimtegebruik door verplaatsing huidige bedrijven en aantrekken nieuwe bedrijvigheid, verbeteren van de relatie wonen – werken, op peil houden werkgelegenheid Deurne en omliggende dorpen
Inhoud en randvoorwaarden	RSP, Startnotitie herstructurering Spoorzone
Financiën	Bijdragen gemeente, bedrijfsleven, SRE en provincie
Projectverantwoordelijke	Gemeente Deurne
Mogelijke betrokkenen	NV BOM, Stichting Duurzame Bedrijventerreinen Deurne, SRE en provincie
Procesbeschrijving / planning	Project in voorbereiding. Startnotitie gereed. Uitvoering heeft een directe relatie met realisatie bedrijventerrein op locatie MOB-complex. Realisatiefase start eind 2005

Lokale projecten met regionale uitstraling

Realisatie stedelijke regio

Naam project	Ontwikkeling regionale luchthaven Eindhoven Airport
Aard project	Realisatie
Omschrijving	Eindhoven Airport is voor de internationaal georiënteerde kenniseconomie van de regio en Zuid Nederland van grote betekenis als vervoerknooppunt en economische cluster. De luchthaven heeft in de afgelopen jaren een sterke passagiersgroei doorgemaakt. Verwacht wordt dat de aantallen passagiers op termijn (15 jaar) verder zullen toenemen. Naast de toenemende populariteit van regionale luchthavens is de verwachting dat vooral het aantal Europese vluchten verder zal groeien. Ingezet wordt op vooral de groei van zakelijke vluchten. Om de passagiersgroei op adequate wijze te kunnen (blijven) faciliteren, wordt de bestaande terminal vernieuwd en wordt een scala aan ondersteunende voorzieningen toegevoegd.
Doelstelling	De huidige capaciteit van de terminal van Eindhoven Airport uit 1984 is berekend op 60.000 passagiers per jaar. Op dit moment kent Eindhoven Airport tussen de 325.000 en 400.000 passagiers per jaar. De verwachting is dat dit aantal de komende jaren verder toeneemt. Het doel is daarom op korte termijn zo snel mogelijk de eerste fase van de nieuwe terminalzone te realiseren. Daarna volgen fasen met aanvullende voorzieningen. Voor de langere termijn moet gezocht worden naar structurele oplossingen voor de infrastructuur, de doorontwikkeling van het bestaande bedrijventerrein en de verdeling van publieke en private investeringen.
Inhoud en randvoorwaarden	In de Regionale Overeenkomst Eindhoven Airport zijn de kaders vastgesteld waarbinnen Eindhoven Airport de komende 15 jaar kan groeien. Zowel in regionale als provinciale economische visies en ruimtelijke plannen neemt Eindhoven Airport een speerpuntpositie in. Eindhoven Airport vormt een onderdeel van de West Corridor. De nieuwe terminalzone biedt voldoende handvatten voor de integratie van eind- c.q. beginpunt van de Phileas, zijnde de vervoerdrager van de West Corridor. Als uitwerking van deze strategische visie is in 2001 de ontwikkelingsvisie voor Eindhoven Airport door het college van B&W vastgesteld. Deze ontwikkelingsvisie geeft tevens een aanzet voor het verder vormgeven van de relatie met het in ontwikkeling zijnde bedrijventerrein en Flight Forum
Financiën	Een groot deel van de kosten wordt gedekt uit opbrengsten uit toe te voegen programma (kantoren, horeca). Subsidie Provincie, Regio
Projectverantwoordelijke	Eindhoven Airport i.s.m. de gemeente Eindhoven
Mogelijk betrokkenen	Rijk, Provincie, SRE, Schiphol Real Estate, Defensie, BMF
Procesbeschrijving/planning	Fase 1 (terminalgebouw) is in voorbereiding. Vertraging door onduidelijkheid veiligheidsrisico's. Zodra er duidelijkheid is wordt de visie verder uitgewerkt.

Lokale projecten met regionale uitstraling

Realisatie stedelijke regio

Naam project	Herontwikkeling Stationsdistrict Eindhoven
Aard project	Realisatie
Omschrijving	Op dit moment wordt de kwaliteit van het Stationsdistrict en de routing naar de binnenstad als onvoldoende ervaren. Dit ondanks reeds interessante vernieuwingen als het Piazza winkelcentrum en het Kennedy Business Center. De basisgedachte is dat het knooppunt van openbaar vervoer in de unieke nabijheid van de binnenstad en in combinatie met de mogelijkheid om bouwvolume toe te voegen, een kans moet bieden aan de verdere ontwikkeling en kwaliteitsverbetering van het Stationsdistrict. Het Stationsdistrict maakt onderdeel uit van het sleutelproject Westcorridor, de prioritaire ontwikkelingszone van Eindhoven die ontsloten zal worden door het HOV-voertuig Phileas. Daarnaast is Stationsdistrict Eindhoven goed ontsloten door trein (NS station), stads- en streekbus (busstation Neckerspoel) en hoofdinfrastructuur autoverkeer.
Doelstelling	Het Project Kwaliteitsslag Stationsdistrict heeft tot doel het Stationsdistrict tot een aantrekkelijk centrummilieu te transformeren met een internationaal concurrerend vestigingsklimaat. Voorwaarde is een aanzienlijke verbetering van het sociale- en economische verblijfsklimaat, waarbij de barrière tussen het Centrum (zuid) en Woensel (noord) en in het district zelf (oost – west) dient te worden geslecht. Daarnaast kan met medewerking van NS een integraal verkeers- en vervoersknooppunt in het Stationsdistrict worden gerealiseerd.
Inhoud en randvoorwaarden	Sleutelproject Westcorridor, Evaluatie Stationsdistrict (2002), Centrumvisie (2004).
Financiën	Voor specifieke elementen die niet uit de planexploitatie kunnen worden gedekt, wordt een beroep gedaan op bijdragen van Rijk, Provincie en SRE. Gemeente Eindhoven.
Projectverantwoordelijke	Gemeente Eindhoven
Mogelijk betrokkenen	Samenwerkingsverband Regio Eindhoven, Provincie Noord-Brabant, Ministerie VROM, Nederlandse Spoorwegen, marktpartijen
Procesbeschrijving/planning	In april 2004 is door ondertekening van een intentieovereenkomst het startschot gegeven voor het project Kwaliteitsslag Stationsdistrict. Het betreft een gezamenlijke haalbaarheidsstudie van Prorail, NS Vastgoed, Heijmans IBC, Hurks en de Gemeente Eindhoven. Eind 2004 worden aan het bestuur van de gemeente Eindhoven de resultaten van deze studie voorgelegd. Op basis van de resultaten van deze haalbaarheidsstudie zal worden besloten al dan niet een vervolgtraject (ontwikkeling) in te gaan. Inmiddels zijn deelontwikkelingen uitgevoerd (Piazza, Kennedy Business Center) of zijn in voorbereiding (o.m. Mediamarkt, 18 Septemberplein, NS station e.o., Postkantoor e.o.)

Lokale projecten met regionale uitstraling

Realisatie stedelijke regio

Naam project	Ontwikkeling Nimbus (Trade Forum)
Aard project	Realisatie
Omschrijving	Trade Forum ligt in de driehoek die wordt gevormd door de Rijksweg A2, de Noordbrabantlaan en de Heistraat in Veldhoven (toekomstige verlengde Meerenakkerweg). De locatie functioneert als een belangrijke schakel tussen de bestaande stad Eindhoven (waaronder de binnenstad) en nieuwe stedelijke ontwikkelingen ten oosten van de A2 (Meerhoven, Eindhoven Airport). De locatie Trade Forum biedt veel mogelijkheden voor nieuwe ontwikkelingen op het gebied van vermaak en vertier in combinatie met commerciële activiteiten. Daartoe is het concept van het Family entertainment Center uitgewerkt tot Nimbus. Het project beoogt een attractie van bovenregionaal niveau te worden. Nimbus wordt complementair aan de binnenstad. De binnenstad heeft als hoofdfunctie winkelen en als subfunctie leisure/ entertainment. Nimbus heeft als hoofdfunctie entertainment en als subfunctie winkelen. Het is een centrum voor educatie, vermaak en ontspanning, vooral gericht zich op de jonge gezinnen.
Doelstelling	De ontwikkeling van de locatie, en de verdere ontwikkeling van Nimbus in het bijzonder, dragen in hoge mate bij aan de aantrekkelijke stad Eindhoven en de regio in de nabije toekomst. Op dit moment ontbreekt het in Eindhoven aan bijzondere aantrekkelijke attracties voor het hele gezin. Winkels in het centrum, golfbanen aan de rand van de stad zijn van een zeer hoog niveau, maar een attractie zoals het Family Entertainment Center voorstaat, is in de verre omtrek niet te vinden. Een specifieke attractie wordt Asklepion met als thema het menselijk lichaam.
Inhoud en randvoorwaarden	Strategische visie Westcorridor, Masterplan (ontwikkelingsvisie) Nimbus.
Financiën	Particuliere investeerders, gemeente Eindhoven, SRE, Provincie
Projectverantwoordelijke	Trammel Crown Nederland i.s.m. de gemeente Eindhoven.
Mogelijk betrokkenen	Particuliere investeerders/gebruikers, Gemeente Eindhoven, Gemeente Veldhoven, Rijkswaterstaat, Provincie.
Procesbeschrijving/planning	Masterplan en ontwikkelingsovereenkomst vastgesteld. MER procedure loopt. Bestemmingsplan medio 2004 in procedure. Start bouw begin 2006

Lokale projecten met regionale uitstraling

Realisatie stedelijke regio

Naam project	Ontwikkeling Philips High Tech Campus
Aard project	Realisatie
Omschrijving	Rondom het huidige Natuurkundig Laboratorium van Philips wordt een grote cluster van R&D activiteiten ontwikkeld, deels voor Philips onderdelen, deels voor verwante bedrijven en onderzoekslaboratoria. Het geheel krijgt een Sillocon Vallye achtige opzet waarbij veel aandacht wordt geschonken aan een groene inbedding van de gebouwen. In de eindfase zullen op het complex ca.8.000 hooggekwalificeerde mensen werken, waarvan het overgrote deel van buitenlandse afkomst is. Hierdoor krijgt de High Tech Campus een sterk internationaal karakter, hetgeen zijn weerslag zal vinden in de stad en regio. Voor de bereikbaarheid van de PHTC wordt een speciale op- en afrit op de zuidelijke rijksweg gerealiseerd.
Doelstelling	Realiseren van een internationaal werkklimaat voor research en development voor ca. 8.000 hooggekwalificeerde werknemers, een en ander in een groene parkachtige setting in aansluiting op het aangrenzende Dommeldal
Inhoud en randvoorwaarden	Masterplan PHTC, RSP 1997, Programma BrabantStad, Nota Ruimte
Financiën	Grondexploitatie, private investeringen, EZ bijdragen Rijk, Provinciale bijdragen, SRE bijdragen.
Projectverantwoordelijke	Philips i.s.m. Gemeente Eindhoven
Mogelijk betrokkenen	Private partijen, Gemeente Eindhoven, Rijkswaterstaat, Ministerie EZ, Waterschap de Dommel, Provincie, SRE.
Procesbeschrijving/planning	Masterplan en bestemmingsplan vastgesteld, gefaseerde uitvoering van deelplannen over een periode van 5 tot 10 jaar

Lokale projecten met regionale uitstraling

Realisatie stedelijke regio

Naam project	Herontwikkeling Strijp S
Aard project	Realisatie
Omschrijving	Strijp S, dat sinds 1916 door Philips in gebruik is geweest als industriegebied, zal de komende vijftien jaar getransformeerd worden tot een multifunctionele stadswijk met een internationale uitstraling. Het gebied is 28 ha groot en ligt binnen het centrumgebied van Eindhoven, het globale programma is 430.000 m ² bvo. Strijp S maakt onderdeel uit van het sleutelproject Westcorridor, de prioritaire ontwikkelingszone van Eindhoven die ontsloten zal worden door het HOV-voertuig Phileas. Daarnaast is Strijp S gelegen naast de NS-voorstadhalte Beukenlaan en aan de Ring (hoofdinfra autoverkeer) Een bijzonder onderdeel van de transformatie van Strijp S is de herbestemming van de aanwezige industriële (rijks)monumenten, in totaal meer dan 100.000 m ² bvo.
Doelstelling	Het herontwikkelen van industriegebied Strijp S tot een internationaal concurrerend woon/werkmilieu, met een mix van stedelijke functies, hoge dichtheid en hoge ruimtelijke kwaliteit, uniek voor stad en regio.
Inhoud en randvoorwaarden	Overall-visie: Sleutelproject Westcorridor, Masterplan Park Strijp Eindhoven 2001), RSP
Financiën	Strijp S is in eigendom van de Gemeente Eindhoven sinds 2001. Het gebied wordt ontwikkeld door Park Strijp Beheer bv, een projectorganisatie waarbinnen de Gemeente Eindhoven en Koninklijke Volker Wessel Stevin op gelijkwaardige basis participeren. Voor specifieke elementen die niet uit de planexploitatie kunnen worden gedekt wordt een beroep gedaan op bijdragen van Rijk, Provincie en SRE.
Projectverantwoordelijke	Park Strijp Beheer bv, waarbinnen de Gemeente Eindhoven en Koninklijke Volker Wessel Stevin participeren.
Mogelijk betrokkenen	Gemeente Eindhoven, Samenwerkingsverband Regio Eindhoven, Provincie Noord-Brabant, Park Strijp Beheer bv, Koninklijke Volker Wessel Stevin bv, Philips, Rijksdienst voor de Monumentenzorg.
Procesbeschrijving/planning	Het Voorlopig Stedenbouwkundig Ontwerp van de hand van West 8 Urban Design & Landscape Architecture b.v. is vastgesteld door de Gemeente Eindhoven en KVWS. In het tweede kwartaal 2004 wordt het Definitief Stedenbouwkundig Ontwerp verwacht.

Lokale projecten met regionale uitstraling

Realisatie stedelijke regio

Naam project	Ontwikkeling Genneper Parken
Aard project	Realisatie
Omschrijving	Genneper Parken vormt binnen Eindhoven een grote groene long met een functiemix van sport, recreatie en natuur/ecologie. Voor het gebied is recent een structuurvisie opgesteld, die de subtiële balans tussen de genoemde functies moet bestendigen. Tevens geeft de visie aan waar mogelijk nog ontwikkelingsruimte zit voor specifieke functies zonder het evenwicht te verstoren. Het gebied herbergt een groot aantal sport- en recreatieve voorzieningen met regionale en zelf landelijke attractiewaarde.
Doelstelling	Bereiken van een integrale, evenwichtige en daarmee duurzame ontwikkeling van Genneper Parken, die recht doet aan zowel sport, recreatie natuur, landschap en ecologie. Doel is een "natuurlijk" ogend park voor de stedeling te creëren, waar op zowel actieve als passieve wijze kan worden verpoost en gerecreëerd.
Inhoud en randvoorwaarden	Structuurvisie Genneper Parken, Groenbeleidsplan Gem. Eindhoven, RSP 1997, Streekplan Provincie, nota Cultureel erfgoed.
Financiën	Exploitatie van gronden en voorzieningen Gemeente Eindhoven, rijkssubsidies (topwedstrijdzwembad), provinciale subsidies, SRE-bijdragen.
Projectverantwoordelijke	Gemeente Eindhoven
Mogelijk betrokkenen	Waterschap, BMF, SRE, diverse particuliere initiatiefnemers, semie-overheidsinstellingen.
Procesbeschrijving/planning	Structuurvisie op 8 maart 2004 door gemeenteraad vastgesteld. Programma deelprojecten wordt zomer 2004 aan gemeentebestuur voorgelegd. Diverse deelprojecten, w.o. topwedstrijdzwembad volgen eigen ontwikkelingsprocedures.

Lokale projecten met regionale uitstraling

Realisatie stedelijke regio

Naam project

Ontwikkeling Beatrix kanaal

Aard project

Realisatie

Omschrijving

Op orde brengen van het kanaal als onderdeel van het vaarroutestelsel van Zuidoost-Brabant

Doelstelling

Kanaal (weer) laten voldoen aan vaarklasse II zodat bulktransport, container- en palletvervoer tot die vaarklasse bedrijventerrein De Hurk goed kan bereiken. Als extra faciliteit hier een openbare goederen overslagplaats tot ontwikkeling brengen. Op deze wijze de stedelijke regio tot in het hart van het stedelijk gebied bereikbaar maken voor goederenvervoer over water.

Inhoud en randvoorwaarden

BERZOB studie, RSP

Financiën

Gemeente Eindhoven, Verkeer & Waterstaat, Provincie, SRE, EU middelen

Projectverantwoordelijke

Gemeente Eindhoven

Mogelijk betrokkenen

Gem. Eindhoven, Rijkswaterstaat, provincie, SRE, belanghebbende bedrijven, vervoerders/verladers, Interreg organisatie (EU), K.v.K.

Procesbeschrijving/planning

Gefaseerde aanpak, prioriteit bij verwijdering ondiepe plekken; in periode 2005-2010 verdere uitdieping tot normdiepte en ontwikkeling goederenoverslag

Lokale projecten met regionale uitstraling

Realisatie stedelijke regio

Naam project	Ontwikkeling Waalre-noord
Aard project	Realisatie
Omschrijving	Het opstellen van een integraal plan voor het gehele gebied Waalre Noord, grofweg gelegen tussen de bestaande bebouwde kom van Waalre-dorp aan de zuidzijde, de O.L. Vrouwendijk aan de westzijde, de A2 aan de noordzijde en het bosgebied aan de oostzijde. Uitgangspunt is een volledige herontwikkeling van het verschaalde landschap waarin de landschapsstructuur wordt versterkt en tevens ruimte wordt geboden voor wonen en werken. De in het gebied gelegen elementen als de vuilstort en de waterplas worden herontwikkeld (waterplas mogelijk vergroot) en kunnen worden benut voor bijvoorbeeld wonen (op en aan het water) en recreatie. Tevens zal worden bezien of (al dan niet beperkte) zandwinning in het gebied mogelijk is.
Doelstelling	- Realisatie van de woningbouwopgave in het kader van de BOR-afspraken (400 tot 600 woningen); - Verbetering van de landschappelijke inpassing van de voormalige ontgrondingsput; - Sanering en herontwikkeling van de aangrenzende voormalige stortplaats (Provinciaal pilotproject); - Onderzoek naar grondstoffenwinning (zandwinning).
Inhoud en randvoorwaarden	De resultaten van de eerste rapportage in het kader van het provinciaal pilot project 'Verbeterproject Buitengebied', zullen als bouwsteen voor het integrale plan worden ingebracht.
Financiën	Gemeentelijke middelen, Europese-, rijks- en provinciale subsidies
Projectverantwoordelijke	Gemeente Waalre
Mogelijk betrokkenen	Provincie, SRE, maatschappelijke organisaties.
Procesbeschrijving/planning	PM

Lokale projecten met regionale uitstraling

Realisatie stedelijke regio

Naam project	Herontwikkeling Spoorzone en centrum Best
Aard project	Realisatie
Omschrijving	Herontwikkeling gebied Spoorzone en centrum Best tot een hoogwaardig woon-, werk-, verblijfs- en winkelgebied. Daartoe wordt o.a. het gemeentehuis gesloopt en verplaatst. Op de vrijgekomen ruimte wordt het centrum geïntensiveerd en het winkelvloeroppervlakte vergroot (tot ca. 14.000 m ² bvo).
Doelstelling	Het betreffende gebied moet het 'kloppend hart' worden van de gemeente Best, met uitstraling naar de omliggende gemeenten.
Inhoud en randvoorwaarden	Rapport "Centrumgebied en Spoorzone Best, <i>Integrale Visie; stedenbouwkundige uitgangspunten Masterplan</i> "
Financiën	Bijdragen gemeente, bedrijfsleven, provincie, rijk en SRE
Projectverantwoordelijke	Gemeente Best
Mogelijk betrokkenen	NS, winkeliersvereniging, maatschappelijke organisaties, belangen organisaties, marktpartijen, provincie en SRE.
Procesbeschrijving/planning	Aansluitend aan de reeds beschikbare Integrale Visie, wordt een Masterplan opgesteld.

Lokale projecten met regionale uitstraling

Realisatie Stedelijke regio

Naam project	Centrumontwikkeling Helmond
Omschrijving	Uitbreiding en upgrading van het hoofdwinkelcentrum c.a. van Helmond, herinrichting van de openbare ruimte.
Doelstelling	Scheppen van betere randvoorwaarden voor het economisch goed functioneren van het HWC c.a.: Meer bezoekers, die er langer blijven. RSP en Integrale Structuurvisie Centrum Helmond (2001).
Inhoud en randvoorwaarden	Particuliere en overheidsinvesteringen (o.a. gemeente, regio, VROM), PPS-constructies.
Financiën	Gemeente Helmond.
Projectverantwoordelijke	Regio vanuit de regionale betekenis, VROM vanuit BIRK
Mogelijk betrokkenen	Masterplan in concept gereed (maart 2004); start uitvoering vanaf 2006.
Procesbeschrijving/planning	

Naam project	Helmond Station Centraal
Omschrijving	Ontwikkeling zuidzijde station, o.a. door transformatie Hatema-terrein. Invulling met diverse centrumfuncties
Doelstelling	Verbeteren ruimtelijke kwaliteit station en stationsomgeving , o.a. door de herontwikkeling en ontsluiting van de "achterzijde" van het station. Saneren voormalig bedrijventerrein van ruim 25 ha; invulling met geconcentreerde woningbouw en centrumfuncties (onderwijs, kantoren, leisure-voorzieningen e.d.). Realisering ongelijkvloerse kruisingen. RSP, Integrale Structuurvisie Centrum Helmond (2001)
Inhoud en randvoorwaarden	Grondexploitatie, bijdragen gemeente, SRE, provincie, VROM, ProRail, particulieren, deels via PPS-constructie.
Financiën	Gemeente Helmond.
Projectverantwoordelijke	Regio vanuit regionale betekenis, provincie vanuit OV-netwerk BrabantStad, VROM vanuit BIRK
Mogelijk betrokkenen	Deelplan Suytkade gereed; uitvoering start in 2004. Totaalplan in voorbereiding
Procesbeschrijving/planning	

Naam project	Helmond Station Brandevoort
Omschrijving	Realisering station Brandevoort c.a.
Doelstelling	Ontsluiting Vinexlocatie Brandevoort
Inhoud en randvoorwaarden	Streekplan, RSP, OV-netwerk BrabantStad.
Financiën	Rijk, provincie, SRE en gemeente
Projectverantwoordelijke	Rijk (ProRail) en gemeente Helmond
Mogelijk betrokkenen	Provincie en SRE
Procesbeschrijving/planning	Project in voorbereiding; uitvoering in 2005; openstelling eind 2005.

Lokale projecten met regionale uitstraling

Realisatie Stedelijke regio

Naam project	Helmond Binnenstad-oost
Omschrijving	Herstructurering ouder woongebied, aanpakken sociale veiligheid, resp. sociale en economische problemen. Realisering Brede school.
Doelstelling	Upgraden woonwijk uit het oogpunt van veiligheid en in sociaal, economisch en ruimtelijk opzicht.
Inhoud en randvoorwaarden	RSP, verstedelijkingsafspraken en streekplan
Financiën	Gemeentelijke middelen, ISV, provincie, Financieringsschap/ SRE, woningbouwcorporaties, grondexploitatie
Projectverantwoordelijke	Gemeente Helmond
Mogelijk betrokkenen	VROM, provincie, Financieringsschap/SRE, corporaties, ondernemers, bewoners, projectontwikkelaars
Procesbeschrijving/planning	Plannen eerste en tweede fase, resp. Brede school gereed. Sanering gaande; nieuwbouw start dit jaar

Naam project	Revitalisering Hoogeind
Omschrijving	Optimaliseren ruimtegebruik, saneren milieuonvriendelijke situaties, herinrichting openbare ruimte.
Doelstelling	Efficiëntere benutting bestaand bedrijventerrein
Inhoud en randvoorwaarden	RSP, RBSV, ASP
Financiën	Provincie, SRE, Stimulus, bedrijfsleven en gemeente
Projectverantwoordelijke	Gemeente Helmond
Mogelijk betrokkenen	Provincie, SRE, bedrijfsleven
Procesbeschrijving/planning	Deels uitgevoerd, in uitvoering, in voorbereiding.

Lokale projecten met regionale uitstraling

realisatie landelijke regio

Naam project:	Airpark III
Omschrijving:	In de subregio Heeze Leende Cranendonck is voldoende capaciteit tot 2015 (afhankelijk van potenties Airpark II en III). Berekend is dat additioneel aan DIC (100 ha.), Airpark II (15 ha.) en Poortmannen (5 ha.) tot het jaar 2015 een opgave overblijft van 22 hectare netto. Gemeente Cranendonck gaat er vanuit dat, ondanks de aanwezigheid van een grondwaterbeschermingsgebied, Airpark III ontwikkeld kan worden. Blijkt uit de monitoring dat er aanzienlijk minder terrein uitgegeven kan worden, dan zal daar bij de eerstvolgende herziening van het RSP een oplossing voor gezocht worden.
Doelstelling:	Ontwikkeling van een bedrijventerrein voor subregionale bedrijvigheid (22 hectare netto uitgeefbaar) met mogelijkheden voor luchtvaartgebonden bedrijven.
Inhoud en randvoorwaarden:	Provinciale Milieuverordening (PMV) inzake grondwaterbescherming. Alvorens sprake kan zijn van realisatie dient eerst onderzocht te worden in hoeverre het terrein daadwerkelijk ontwikkeld kan worden, met het oog op de PMV.
Financien:	Reguliere gelden voor planontwikkeling, wellicht llicht aangevuld met Europese-, rijks- en overige subsidie.
Projectverantwoordelijke:	Gemeente Cranendonck
Mogelijke betrokkenen:	Provincie.
Procesbeschrijving/planning:	Start planvorming: 2005-2006 Oplevering: 2008

Lokale projecten met regionale uitstraling

Planstudie stedelijke regio

Naam project:	MER-studie Diesdonk/ Lungendonk
Omschrijving:	In de MER-studie wordt de (on)geschiktheid van de eventuele omvang van Diesdonk en Lungendonk als bedrijventerrein of woningbouwlocatie in afweging gebracht met overige locaties in het Helmondse deel van de stedelijke regio. Het verstedelijkingsprogramma bestaat uit: - 80 hectare netto uitgeefbaar bedrijventerrein in het segment 'grootschalig zwaar'; - 60 hectare netto uitgeefbaar bedrijventerrein in het segment 'gemengd'; - uitbreidingsgebied voor 6000 woningen (Goor + Lungendonk).
Doelstelling:	Ruimte vinden voor de verstedelijkingsopgave in het Helmondse deel van de stedelijke regio.
Inhoud en randvoorwaarden:	RSP, Reconstructieplan en besluit MER.
Financien:	MER-studie wordt volledig gefinancierd door gemeenten en provincie, wellicht aangevuld met Europese-, rijks- en overige subsidie.
Projectverantwoordelijke:	Gemeenten Asten, Someren, Laarbeek en Helmond.
Mogelijke betrokkenen:	SRE en/of Provincie voert de studie uit als bevoegdgezag. Waterschap.
Procesbeschrijving/planning:	De betrokken gemeenten formuleren de opdracht. Start MER-studie: 2005

Lokale projecten met regionale uitstraling

realisatie landelijke regio

- Naam project: Ontwikkeling DIC
- Omschrijving: Het Duurzaam Industripark Crandonck (DIC) wordt ontwikkeld binnen de kaders van het Streekplan ten behoeve van de opvang voor zware en grootschalige industrie. Ten aanzien van DIC wordt overwogen om ruimer te segmenteren waardoor het terrein ook een functie krijgt voor de opvang van lokale en (sub)regionale bedrijvigheid, uiteraard met het label 'duurzaamheid'.
- Doelstelling: De realisatie van een Duurzaam Bedrijventerrein nabij de Zinkfabriek te Budel Dorplein. Het gaat om 100 hectare bedrijventerrein in het segment zwaar/grootschalig, met het label duurzaam. Ruimere segmentering (gemengd met het label duurzaamheid) wordt overwogen.
- Inhoud en randvoorwaarden: Provinciale Milieuverordening (PMV) inzake grondwaterbescherming. Streekplan en specifieke vestigingscriteria vanuit symbiose tussen bedrijven en duurzaamheid.
- Financien: Reguliere gelden voor planontwikkeling, wellicht llicht aangevuld met Europese-, rijks- en overige subsidie.
- Projectverantwoordelijke: Zinifex Budel Zink bv
- Mogelijke betrokkenen: Gemeente Crandonck, Provincie en SRE
- Procesbeschrijving/planning: In januari 2003 is de Startnotitie MER gepubliceerd. Op dit moment bevindt het concept MER zich in de afrondende fase.
- Najaar 2004: ontwerp MER en voorontwerp bestemmingsplan
 - Medio 2005: MER en ontwerp bestemmingsplan
 - Voorjaar 2006: vastgesteld bestemmingsplan

Regionale projecten

Planstudie landelijke regio

Naam project	Uitvoering plan van aanpak windenergie regio Eindhoven
Omschrijving	Windenergie is vooralsnog een belangrijke optie om mede invulling te geven aan rijks- en Europees beleid om het aandeel aan duurzaam opgewekte energie te vergroten. Binnen de regio zijn ca 25 potentiële windturbine locaties geïdentificeerd. In de periode februari-juni 2004 wordt door de samenwerkende gemeenten een plan van aanpak opgeteld waarmee de optimale locatie(s) voor de regio in kaart wordt gebracht. Het project behelst het uitvoeren van dit plan van aanpak.
Doelstelling	Het vinden van de optimale locatie(s) voor de opstelling van windturbines in de regio Eindhoven, gelet op ruimtelijke, maatschappelijke, economische en energetische aspecten
Inhoud en randvoorwaarden	De belangrijkste randvoorwaarde is dat de gemeenten <i>niet zelf</i> windparken gaan ontwikkelen, maar een regisserende en faciliterende rol op zich nemen. Intentieverklaringen deelnemende gemeenten.
Financiën	De projectkosten zijn nog niet bekend maar worden voorzichtig geschat op € 50.000. Mogelijk ondersteuning door expertpool EZ
Projectverantwoordelijke	Bestuurlijk trekker F. Pijnenburg, wethouder gemeente Bladel Ambtelijk projectleider J. Bekkering, Servicepunt Energie SRE
Mogelijk betrokkenen	Deelnemende gemeenten Provincie Noord-Brabant / windenergieconsulent Novem
Procesbeschrijving	Het plan van aanpak is nog niet gereed, maar zal er in grote lijn als volgt uit zien: 1. instellen van een regionaal team windenergie. 2. vervaardigen van een gedetailleerde overzichtskaart van de potentiële turbinelocaties. 3. bepalen van criteria (bijv. ruimtelijk, maatschappelijk, economisch, energetisch) om locaties te kunnen wegen. 4. Uitvoeren van nadere aspectenstudies op de 'top 3' van de locaties. 5. communicatie naar verschillende doelgroepen 6. locatie-ontwikkelingstraject

Regionale projecten

Planstudie stedelijke regio

Naam project	Project BBZOB
Omschrijving	Redenen om het project "Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant" te starten zijn: - De bereikbaarheid in en van Zuidoost-Brabant verslechtert. Dit uit zich met name in de spitsperioden en in calamiteitsituaties; - Het ontbreekt momenteel aan een netwerkbenadering. Wegbeheerders denken nog teveel vanuit hun eigen wegennet. Hierdoor is er onvoldoende inzicht in de samenhang van verkeersproblemen tussen hoofdwegennet (autosnelwegen) en onderliggend wegennet (rest); - De weggebruiker (=klant) staat onvoldoende centraal, er wordt slecht met de weggebruiker gecommuniceerd; - De optie "benutten" zal in de toekomst voor ieder (infrastructuur)project in beeld moeten worden gebracht. Er is tot nu toe nauwelijks een regionaal afgestemd beleidskader geformuleerd; - De schaarse middelen en fysieke ruimte maken "bouwen" vaak lastig.
Doelstelling	De uiteindelijke doelstelling van het overall project is tweeledig: - Het optimaal benutten van het wegennet in Zuidoost-Brabant binnen randvoorwaarden van verkeersveiligheid en leefbaarheid. - Het intensiveren van de samenwerking tussen de Zuidoost-Brabantse wegbeheerders.
Inhoud en randvoorwaarden	Het eindproduct van deze eerste fase is eveneens tweeledig: - Een door de regio gedragen netwerkvisie voor Zuidoost-Brabant. - Een plan van aanpak voor de uitwerking van de netwerkvisie in concrete maatregelen.
Financiën	Projectplan als procesdocument en AVB-methode als leidraad voor werkwijze Studie: financiering door SRE, Eindhoven, Rijkswaterstaat en Provincie Noord-Brabant Uitvoering: Regionale mobiliteitsfondsen, bijdragen van de individuele wegbeheerders
Projectverantwoordelijke Mogelijk betrokkenen	SRE De 21 gemeenten in het SRE-gebied, Rijkswaterstaat Noord-Brabant en provincie Noord-Brabant (de laatste als wegbeheerder).
Procesbeschrijving	- startbijeenkomst met bestuurders en ambtenaren (februari 2003) - projectplan (juni 2003) - beleidsuitgangspunten, regelstrategie en referentiekader (januari 2004) - feitelijke situatie, knelpunten en oplossingsrichtingen (juli 2004) - Vaststelling eindrapport, c.q. netwerkvisie en plan van aanpak vervolg(oktober 2004) - aanpak vervolgfase, uitwerking oplossingsrichtingen in concrete maatregelen en prioritering. (vanaf oktober 2004) - Realisatie maatregelen (vanaf 2005) Gedurende alle fasen zal worden getracht om zogenaamde "quick win projecten" te verzilveren.

Regionale projecten

Planstudie stedelijke regio

Naam project	Planstudie BOSE
Omschrijving	In de planstudie BOSE worden de verschillende alternatieven, zoals genoemd in de Startnotitie BOSE, objectief onderzocht op de aspecten verkeer, economie, externe veiligheid, geluid en lucht, natuur en landschap, cultuurhistorie en aardkundige waarden, bodem en water, ruimtelijke ordening, sociale aspecten en ontwerp en kosten. Dit resulteert in een Milieu Effect Rapportage BOSE. Na vaststelling van de MER komt deze ter inzage te liggen, waarna uiteindelijk het voorkeursalternatief dient te worden vastgesteld en uitgevoerd.
Doelstelling	Het bieden van een oplossing voor de huidige en toekomstige bereikbaarheids- en leefbaarheidproblemen in het oostelijk deel van de stadsregio Eindhoven.
Inhoud en randvoorwaarden	Startnotitie en Richtlijnen BOSE
Financiën	MIT, Regionaal Mobiliteitsfonds, PM
Projectverantwoordelijke	SRE
Mogelijk betrokkenen	Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Rijkswaterstaat directie Noord-Brabant, provincie Noord-Brabant, de gemeenten Eindhoven, Son en Breugel, Nuenen c.a., Geldrop-Mierlo, Laarbeek, Helmond en Someren, Waterschappen De Aa en Maas en De Dommel. Daarnaast belanghebbenden zoals BMF, Kamer van Koophandel en bewonersverenigingen.
Procesbeschrijving/planning	Afronden MER BOSE: 31 augustus 2004 Reactie gemeenteraden op MER BOSE: september - oktober 2004 Vaststellen MER BOSE door de Regioraad: december 2004 Inspraakperiode: januari tot en met maart 2005 Vaststellen voorkeursalternatief door de Regioraad: juni 2005 Realisatie: PM

Regionale projecten

Planstudie stedelijke regio

Naam project	Variantenstudie N69
Omschrijving	Als gevolg van de ligging van rijksweg 69 dwars door de kernen Valkenswaard en Waalre is er een groot bereikbaarheids- en leefbaarheidprobleem in deze kernen, met een uitstraling in de regio. De grote stroom verkeer leidt tot veel afwikkelingsproblemen, geluidshinder, barrièrewerking en verkeersonveilige situaties. Door de slechte doorstroming ontstaat sluijverkeer, dat weer tot hinderlijke situaties leidt in de omliggende kernen, niet alleen in noord-zuid richting maar ook in oost-west richting (PW317) op de korte en lange termijn. Door de ruimtelijke ontwikkelingen in België als mede in Zuidoost-Brabant zal het probleem in de komende jaren alleen maar toenemen.
Doelstelling	Het uitvoering geven aan de Intentieverklaring N69. Deze omvat een integrale aanpak met HOV-, fiets-, carpoolvoorzieningen en een studie naar gefaseerd aan te leggen (vervangende) weginfrastructuur voor rijksweg 69 binnen een afgebakend zoekgebied.
Inhoud en randvoorwaarden	De Intentieverklaring N69 en het nog op te stellen projectplan
Financiën	MIT, Regionaal Mobiliteitsfonds, PM
Projectverantwoordelijke	Provincie Noord-Brabant
Mogelijk betrokkenen	Gemeenten Bergeijk, Eersel, Eindhoven, Valkenswaard, Veldhoven en Waalre en provincie, rijk en SRE.
Procesbeschrijving/planning	De intentieverklaring is nog niet getekend. Het al dan niet tekenen door partijen is van wezenlijke invloed op het vervolgproces. Het bestuurlijk overleg van februari 2004 zal moeten besluiten over dit vervolg. Dit zal in een projectplan moeten worden vastgelegd. Planning is daarmee nog onduidelijk.

Regionale projecten

Realisatie stedelijke regio

Naam project	Landschapsecologische zone Dommeldal, Middengebied
Omschrijving	Versnelling uitvoering EHS/GHS gekoppeld aan visie op invulling voor natuur en recreatie en daarvoor benodigde extra ingrepen. Meenemen projectuitwerking van de gemeenten Nuenen, Eindhoven, Son en breugel, provincie Noord-Brabant, Staatsbosbeheer, Dienst Landelijk gebied en waterschap de Dommel die al bezig zijn met een dergelijk project voor het traject Soeterbeek- Wilhelminakanaal. Daarnaast wordt door de gemeente Nuenen op dit moment een offerte gevraagd bij bureaus om een natuurvisie en beheersvisie op te starten. Dit geldt voor het traject Voor het gebied Coll tussen Eeneind en het Eindhovens Kanaal heeft het IVN een inrichtingsvoorstel bij ons ingediend.
Doelstelling	Versnelde realisatie van een duurzame landschapsecologische zone en afstemming op voorstellen vrijwillige herinrichting Nuenen noord.
Inhoud en randvoorwaarden	Natuur prioritair, recreatie volgend. Streekplan en RSP van toepassing, afstemming op BOSE-studie.
Financiën	EHS/GIOS
Projectverantwoordelijke	Provincie Noord-Brabant
Mogelijk betrokkenen	BMF, SNM, gemeenten, SRE
Procesbeschrijving	Start sept. 2006

Naam project	Landschapsecologische zone rond Landgoed Gulbergen, Middengebied
Omschrijving	Versnelde uitvoering reconstructie voorstellen in totaal visie van Gulbergen met omliggende gebieden gericht op recreatie en landschap. Natuur is volgend. Vaststellen eventueel benodigde extra ingrepen en het zoeken van financiering hiervoor.
Doelstelling	Realisatie van een duurzame recreatieve landschapsecologische zone in afstemming op de ontwikkeling van Gulbergen en gericht op optimale verdeling recreatiefuncties en onderlinge bereikbaarheid / routing.
Inhoud en randvoorwaarden	Recreatie prioritair, landschap en natuur 'volgend'. Streekplan, RSP en reconstructies sturend.
Financiën	Voor initiatieven uit reconstructie in principe de daarbij behorende gelden. Voor eventueel benodigde extra ingrepen zal financiering gevonden moeten worden.
Projectverantwoordelijke	SRE in afstemming met reconstructie de Peel
Mogelijk betrokkenen	Provincie, BMF, SNM, gemeenten
Procesbeschrijving	Start sept. 2006

Regionale projecten

Realisatie stedelijke regio

Naam project	Landschapsecologische zone Goorloop
Omschrijving	Versnelde realisering EHS/GHS. Ontwikkeling visie op invulling voor recreatie, landschap en natuur en daarvoor benodigde extra ingrepen. Gedacht wordt aan de ontwikkeling van een 'museumlandschap' als recreatieve trekker in het Middengebied.
Doelstelling	Realisatie van een duurzame recreatieve landschapsecologische zone
Inhoud en randvoorwaarden	Deze zone heeft een meervoudige doelstelling die zich qua uitwerking zal onderscheiden van de andere zones. Recreatie, behoud en ontwikkeling leesbaarheid landschap, landschaps- en natuurontwikkeling dienen in samenhang te worden ontwikkeld. Streekplan en RSP sturend. Versnelde ontwikkeling ideevorming en instrumentarium (vergelijk Sint Oedenrode) is noodzakelijk.
Financiën	Bestaande EHS en GHS gelden, voor de planstudie deels GIOS en overige posten.
Projectverantwoordelijke	Provincie Noord-Brabant
Mogelijk betrokkenen	SRE, BMF, SNM, gemeenten
Procesbeschrijving	Start sept. 2006

Naam project	Regionaal landschap Noordelijk middengebied
Omschrijving	Vanuit bestaande visie op kwaliteit landschap in procesvorm nadenken en uitwerken van vorm van ondersteuning in landschapsbehoud en inbreng van nieuwe economische dragers. Het project is gericht op een duurzame economische basis voor behoud van dit karakteristieke landschap en haar afwisseling. Afstemming met reconstructie nodig, maar duidelijke rode agenda bij groen behoud.
Doelstelling	Realisatie van een duurzaam behoud en ontwikkeling van het landschap gekoppeld aan toename van de leefbaarheid.
Inhoud en randvoorwaarden	Verweving landbouw, recreatie, landschap en natuur
Financiën	Reconstructie en rood voor groen of groen door rood constructies.
Projectverantwoordelijke	Reconstructiecommissie bepaalt nader
Mogelijk betrokkenen	SRE, BMF, SNM, gemeenten, provincie Noord-Brabant.
Procesbeschrijving	Start sept. 2006

Regionaal project
Realisatie stedelijke regio

Naam project	Reconstructie Eindhovens Kanaal
Aard project	Realisatie
Omschrijving	Het Eindhovens kanaal is een van de groenstructuren in het sterk verstedelijkte gebied van de stadsregio. Het kanaal heeft een lengte van 14 km en ligt binnen de gemeentegrenzen van Helmond, Mierlo, Someren, Nuenen, Geldrop en is rijk aan recreatieve, natuur en cultuurhistorische waarden. In november 2000 heeft het SRE, tegen de achtergrond van geleidelijke functiewijziging van het EK, een opdracht heeft verleend om een plan op te stellen voor het inrichten van het Eindhovens kanaal als ecologische en recreatieve verbindingszone.
Doelstelling	De belangrijkste doelstellingen van inrichtingsplan EK zijn: - Ontwikkelen van een ecologische verbindingszone - Versterken van de recreatieve functie (fietsen, wandelen en roeien) - Instandhouden van cultuurhistorische eigenschappen van het kanaal - Instandhouden van waterhuishoudkundige functie en waterkwaliteit van het kanaal.
Inhoud en randvoorwaarden	RSP 1997, Streekplan Provincie
Financiën	Gemeenten Eindhoven, Helmond, Geldrop/Mierlo, Someren, Nuenen, Rijk, Provincie
Projectverantwoordelijke	SRE
Mogelijk betrokkenen	Provincie, gemeenten Eindhoven, Helmond, Geldrop/Mierlo, Someren, Nuenen, Waterschappen, Staatsbosbeheer, LNV.
Procesbeschrijving/planning	Intentieovereenkomst (Waterschappen/Gemeenten/SRE): 2 ^e kwartaal 2004 Planuitwerking en financieel plan: 3 ^e kwartaal 2004 Besteksvoorbereiding: 4 ^e kwartaal 2004 Aanbesteding en uitvoering: 2005

Regionaal project

Realisatie landelijke en stedelijke regio

Naam project	Netwerk van recreatieve poorten
Aard project	Realisatie
Omschrijving	In de reconstructieplannen worden een aantal recreatieve poorten benoemd. Het netwerk van deze poorten vormt een sterk geheel. De samenhang en synergie tussen de projecten moet bewaakt worden. - Beerze-Reusel: Kanoboerderij De Reusel, Groene Woud, Middelbeers e.o., Dennenoord, Nieuwkerk, Spartelvijver, Taveerne d'n Ouwe Brandtoren, Ter Spegelt. - Boven-Dommel: De Plaetse, Strijperpad Leenderbos, Groote Heide, Venbergse Watermolen, Achelse Kluis - De Peel: Stippelberg, Aerlese visvijver, Geeneindsche Heide, Gulbergen, Strabrechtse Heide, Keelven, Griendtsveen. - De Meierij: De Vleut in combinatie met herstructurering aanwezige dagrecreatie.
Doelstelling	Het realiseren van de recreatieve poorten zoals opgenomen in de reconstructieplannen.
Inhoud en randvoorwaarden	Reconstructieplan Beerze-Reusel; Reconstructieplan Boven-Dommel; Reconstructieplan De Peel.
Financiën	Particuliere financiering met Europese-, rijks-, provinciale- regionale- en lokale cofinanciering.
Projectverantwoordelijke	Reconstructiecommissie bepaalt nader.
Mogelijk betrokkenen	Gemeenten, SRE en provincie, particulieren, Streekplatforms, maatschappelijke organisaties en belangenorganisaties.
Procesbeschrijving/planning	Start 2005 1 ^e IJkmoment 2008 2 ^e IJkmoment 2016

Regionale projecten

Realisatie landelijke en stedelijke regio

Naam Project: 'Re-allocatie'

Omschrijving: 1. In de afgelopen jaren is in Zuidoost-Brabant een zeer hoge leegstand ontstaan in bestaande bedrijfsruimte. Langdurige leegstand betekent vaak achteruitgang en kwaliteitsverlies en staat haaks op het streven naar intensief en zorgvuldig grondgebruik;

2. Er is in Zuidoost-Brabant lokaal al jaren tekorten aan bedrijfskavels, met name in de segmenten gemengd en kleinschalig lokaal. Vertraging in planvormingsprocessen en marktontwikkelingen geven aan dat deze – tijdelijke - kwantitatieve en kwalitatieve mismatch tussen de vraag naar grond enerzijds en al bestaande vestigingsmogelijkheden anderzijds, nog zeker meerdere jaren zal aanhouden. Kern van het probleem: de vraag bereikt het aanbod niet en/of het aanbod bereikt de vraag niet. Hoewel bij NV Rede de benodigde expertise bestaat en een pilot in 2003/2004 succesvol bleek, is die organisatie in taakstelling en bezetting niet uitgerust op omvang van de problematiek.

Doelstelling: Tot stand brengen tijdelijke onafhankelijke projectorganisatie naar het model Steenworp/Haaglanden, die:

1. Complementair en in samenwerking met bedrijfsmakelaars de regionale database met actuele huisvestingsmogelijkheden in de hele regio , (inclusief selectie toepassingen e.d.) van NV Rede uitbouwt, beheert en (on line) beschikbaar stelt aan gemeenten;
2. Op initiatief van gemeenten bepaalde ingeschrevenen voor bouwgrond (dus veelal bedrijven van de wachtlijst) benadert, kosteloos adviseert en begeleidt naar lokale of regionale beschikbare, veelal leegstaande panden.

De activiteiten van deze huisvestingsadviseur(s) zijn gericht op het slechten van drempels of vooringenomenheid door goede voorlichting, deskundigheid, klantgerichtheid, "massage", maatwerk (zoals inzicht verschaffen in mogelijkheden om een bestaand pand geschikt te maken). Na deze fase stopt de bemoeienis van de huisvestingsadviseur en -indien succesvol- werkt de kandidaat de koop af met de makelaar die het uitgekozen pand in portefeuille heeft. De projectorganisatie kan ook een intermediaire rol vervullen tussen gemeenten en bedrijven die op wens van de gemeente verplaatst moeten worden. De gemeente kan m.b.v. de database ook eigen medewerkers de genoemde bemiddelende rol laten vervullen. Gezien de tijdelijkheid van de problematiek is een aanpassing van de reguliere taakstelling van NV Rede niet aan de orde. Er dient daarom een separate projectfinanciering te worden gezocht. Het huisvesten van de organisatie binnen NV Rede heeft voordelen vanwege aanwezige expertise/database.

Doelgroep: 1. Bedrijven die geïnteresseerd zijn in een nieuwbouwkavel en met een verplaatsingsbehoefte (met specifieke aandacht voor die bedrijven die niet , of niet op korte termijn, bediend kunnen worden).
2. Bedrijven die vanuit de optiek van gemeenten, vanwege milieuzonering of ruimtelijke aspecten, genoodzaakt zijn tot herhuisvesting (intermediair overheid/bedrijf).

Inhoud en randvoorwaarden: RSP kwalitatief programma Intensief Ruimtegebruik en bestrijding leegstand. Randvoorwaarde betreft medewerking gemeenten en makelaars en jaarlijkse evaluatie resultaten.

Financiën: Haalbaarheidsfase : onderzoekskosten uit regionale en provinciale middelen. Kosten projectorganisatie; nader te bepalen (verwerven) regionale -, gemeentelijke – provinciale – rijks- en Europese middelen.

Projectverantwoordelijken: SRE, Provincie : voor opstartfase
NV Rede"voor uitvoeringsfase

Betrokkenen: Gemeenten, bedrijfsmakelaars, Kamer van Koophandel; bedrijven'

Regionale projecten

Beleidsontwikkeling/proces stedelijke regio

Naam project	Slechten bestuurlijke drempels wonen en werken
Aard project	Proces
Omschrijving	Belangrijkste taak van het RSP is het in samenhang ontwikkelen van verstedelijking, infrastructuur en groen. Met name de eerste is de meest wezenlijke omdat er sprake is van een grote achterstand. Over het algemeen wordt verstedelijking beschouwd als de competentie van de afzonderlijke gemeenten. In deze regio bestaat er echter geen rek in de ontwikkeling van locaties. Vertraging en verschuiving van doelstellingen van verstedelijkingslocaties moeten koste wat kost voorkomen worden.
Doelstelling	Doelstelling is het ontwerpen en inzetten van een proces wat kan werken als smeermiddel voor de ontwikkeling van de afzonderlijke locaties. Een interdisciplinair team van rode, zwarte, groenen en blauwe aandachtsvelden zal als een soort van taskforce bestuurlijke drempels moeten slechten
Inhoud en randvoorwaarden	De kaders zijn gegeven in het Streekplan en het RSP. Ook de nota ruimte speelt en rol. Randvoorwaarden zijn flexibiliteit, snelheid en direct bestuurlijk contact.
Financiën	De taskforce verdient organisatorische, inhoudelijke en juridische ondersteuning.
Projectverantwoordelijke	De beste plek voor uitvoering van dit project is het SRE. Het verdient de voorkeur een organisatie op te zetten los van bestaande ambtelijke verbanden om daarmee de onafhankelijke positie te garanderen.
Mogelijk betrokkenen	○ Ministerie VROM, ○ RWS, ○ Provincie Noord Brabant ○ SRE ○ Grote steden ○ Afvaardiging van de gemeenten in de stedelijke regio.
Procesbeschrijving/planning	In het proces zal aandacht gegeven worden aan de BOR-afspraken, voortgang afspraken in het Helmondse, onderlinge samenhang van aantallen, kwaliteit, infrastructuur en rood voor groen ontwikkeling. Planning pm.

Regionale projecten

Beleidsontwikkeling/proces stedelijke en landelijke regio

Naam project	Beeldkwaliteitskaart en segmentering bedrijventerreinen
Omschrijving	Werken aan een aangepaste segmentering per 2005 inclusief het ontwikkelen van een beeldkwaliteitskaart van de segmenten
Doelstelling	
Inhoud en randvoorwaarden	
Financiën	
Projectverantwoordelijke	
Mogelijk betrokkenen	
Procesbeschrijving/planning	

Beleidsontwikkeling/proces stedelijke en landelijke regio

Regionaal Structuurplan regio Eindhoven, 7 december 2004

Regionale projecten

Beleidsontwikkeling/proces stedelijke en landelijke regio

Naam project	Uitwerking intentieovereenkomst intensief en zorgvuldig ruimtegebruik op bedrijventerreinen
---------------------	--

Omschrijving

Doelstelling

Inhoud en randvoorwaarden

Financiën

Projectverantwoordelijke

Mogelijk betrokkenen

Procesbeschrijving/planning

Naam project	Regionale samenwerking op bedrijventerreinen
---------------------	---

Omschrijving

Doelstelling	Stagnatie nieuwe (regionale) terreinen tegengaan door onderzoek bevordering via regionale samenwerking en het onderzoeken van de mogelijkheid van een stimuleringsregeling
--------------	--

Inhoud en randvoorwaarden

Financiën

Projectverantwoordelijke

Mogelijk betrokkenen

Procesbeschrijving/planning

Regionale projecten

Beleidsontwikkeling/proces stedelijke en landelijke regio

Naam project	Grensoverschrijdend project verbrede ontwikkeling interregio Eindhoven-Helmond, Maastricht, Aken
Aard project	Planstudie en proces gericht op de hele regio
Omschrijving	In het Streekplan is expliciet de opgave opgenomen om grensoverschrijdende afstemming voor bedrijvigheid naar Lommel België uit te voeren. In het RSP is geconcludeerd dat er geen regionale vraag naar die ruimte in België bestaat, met name omdat er geen goede wegverbinding aanwezig is. Er is daarom verder niet rekening gehouden met de ruimte aldaar. Naast bedrijvigheid is er echter grensoverschrijdende afstemming gewenst op meerdere terreinen zoals infrastructuur, recreatie en bedrijvigheid.
Doelstelling	Doelstelling van de planstudie en proces is het ontwikkelen van een lange termijn beeld van de grensoverschrijdende mogelijkheden en belemmeringen voor ruimtelijk economische ontwikkeling. Het proces is gericht op uitwisseling van kennis en samenwerking tussen verschillende overheidslagen.
Inhoud en randvoorwaarden	Inhoudelijke randvoorwaarden worden gegeven door het Streekplan en het RSP. Er is mogelijk nieuwe inhoud te ontwikkelen die in actualisering dan wel herziening van het RSP meegenomen kan worden.
Financiën	Binnen het Streekplan is voor uitvoering een beperkt budget opgenomen voor het project Grensoverschrijdende visie Oost kempen uit het ontwikkelingsprogramma. Dit geld kan in een breder project ingebracht worden tussen de provincies Limburg, Noord Brabant uit Nederland en Limburg uit België. Naar verwachting wordt gestart tussen de provincies Noord Brabant en Limburg in Nederland gericht op groei naar een internationaal en extern ondersteund project. Ook voor het komende jaar is weer door de provincie een budget (een deel van 50.000 eur) beschikbaar gesteld.
Projectverantwoordelijke	Provincie Noord-Brabant
Mogelijk betrokkenen	- SRE - Grote steden - Vertegenwoordiging Heeze Leende Cranendonck en de Peel - Eventueel andere regio's
Procesbeschrijving/planning	Inhoudelijk wordt gestart langs de lijn van bestuurlijke samenwerking tussen de provincies Noord-Brabant en Limburg België. Essentiële onderdelen zijn: ○ verbrede quickscan grensoverschrijdende zaken tussen Noord-Brabant en Limburg ○ onderzoek omvang en belemmeringen grensoverschrijdende plaatsing bedrijvigheid ○ nadere uitwerking van de grensoverschrijdende visie Oost Kempen. ○ Afstemming op bestaande economische samenwerking in de regio Weert.

Regionale projecten

Beleidsontwikkeling/proces stedelijke en landelijke regio

Naam project	Kennisoverdracht groenfinanciering
Omschrijving	Actief verspreiden naar gemeentes van informatie over actuele ontwikkelingen en nieuwe mogelijkheden op het gebied van groenfinanciering
Doelstelling	Vergroten gebruik van bestaande subsidie- en financieringsregelingen m.b.t. groen op gemeentelijk niveau
Inhoud en randvoorwaarden	Periodieke schriftelijke verspreiding van informatie, tweejaarlijks organiseren 'kennismarkt'
Financiën	PM
Projectverantwoordelijke	SRE
Mogelijk betrokkenen	BMF, ZLTO, Natuurbeherende instanties
Procesbeschrijving	Start z.s.m. na vaststelling RSP, terugmelding voortgang in ambtelijke werkgroep landschapsontwikkeling (onderdeel van regionaal planningsoverleg)

Naam project	Uitwerking constructies groenfinanciering
Omschrijving	Kennisgeneratie m.b.t. nieuwe financieringsconstructies
Doelstelling	Verbreden toepassingsmogelijkheden bestaande groenfinancieringsregelingen en nadere analyse toepasbaarheid in specifieke context Zuid-Oost Brabant.
Inhoud en randvoorwaarden	Een daartoe in te stellen overleggroep/denktank denkt na over nieuwe groenfinancieringsconstructies en het leggen van koppelingen tussen stimuleringsregelingen op Europees, rijks-, provinciaal en lokaal schaalniveau.
Financiën	PM
Projectverantwoordelijke	SRE
Mogelijk betrokkenen	Deskundigen die vanuit verschillende schaalniveaus en instanties goed zicht hebben op de bestaande regelingen en op nieuwe mogelijkheden die hierdoor kunnen worden gegenereerd.
Procesbeschrijving	Vorbereiding en terugkoppeling m.b.t. deze denktank vindt plaats in de werkgroep landschapsontwikkeling

Bovenregionale projecten

Planstudie stedelijke en landelijke regio

Naam project	Ontwikkeling OV netwerk BrabantStad
Omschrijving	Samen met de B5-steden en de provincie heeft het SRE in januari 2004 de Verkenning OV-Netwerk BrabantStad afgerond. De verkenning maakt duidelijk welke problemen zich in Brabant voordoen als gevolg van de mobiliteitsontwikkeling en wat mogelijke oplossing hiervoor zijn. De meest effectieve en meest kansrijke strategie voor de ontwikkeling van het openbaar vervoer is in deze verkenning bepaald. Daarbij gaat het om de samenhang in het hele netwerk; een systeem bestaande uit drie bouwstenen (spoor, knooppunten en HOV) en werkend op drie schaalniveau's ((inter)nationaal, BrabantStad en stedelijk gebied/agglomeratie. In de verkenning is een visie voor 2020 geformuleerd. Het SRE staat, samen met alle partners zowel binnen als buiten onze regio, voor de uitdaging om in 2020 de in deze verkenning vervatte visie, met bijbehorende infrastructuur te realiseren. In de verkenning is hiertoe een overzicht met kansrijke projecten opgenomen. De eerste stap in het proces, is het opstellen van een Investeringsconvenant.
Doelstelling	Het realiseren van een OV-netwerk dat een maximale bijdrage levert aan de oplossing van de mobiliteitsproblematiek (bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid) waarmee (Zuidoost)Brabant wordt geconfronteerd.
Inhoud en randvoorwaarden	ORION II, OV netwerk BrabantStad en RSP Aanvullend: ▪ Investeringsconvenant: beschikbaarheid van voldoende financiën voor infrastructurele investeringen bij alle partijen (Rijk, provincie, SRE, gemeenten). ▪ Financiële exploitatie van het OV-systeem. ▪ Ruimtelijke ordening: hoge bebouwingsdichtheid (wonen/werken) nabij HOV-lijnen/haltes en geprojecteerde knooppunten.
Financiën	Regionaal Mobiliteitsfonds, Regionaal Stimuleringsfonds en Investeringsconvenant (rijksmiddelen, provinciale middelen, gemeentelijke middelen). Investeringsconvenant: de totale investeringen voor het OV-Netwerk BrabantStad zijn globaal begroot op € 600-680 miljoen (tot 2020). Hiervan is ongeveer 1/3 ^e nodig voor investeringen in het spoor. Het restant is voor investeringen in het onderliggende netwerk (voornamelijk HOV-infrastructuur). Het streven is om als Brabantse partners met het rijk (ministerie V&W en evt. ook VROM) en de spoorsector tot investeringsafspraken te komen, waarbij het rijk nadrukkelijk wordt aangesproken om zijn verantwoordelijkheid te nemen voor het spoor. "De regio" zal primair aan de lat staan voor het onderliggende netwerk.
Projectverantwoordelijke	Provincie: Investeringsconvenant SRE: RVVP 2004 en nadere Haalbaarheidsstudie HOV/doorstroommassen, als basis voor nadere (financiële) prioritering en fasering voor de verschillende projecten in Zuidoost-Brabant. Gemeenten: ontwikkeling (stedelijke)knooppunten. Rijk: ingrepen in de spoorweginfrastructuur.
Mogelijk betrokkenen	SRE, provincie, gemeenten, ministerie V&W, Ministerie VROM, spoorsector, OV-bedrijven
Procesbeschrijving/planning	1. Provincie: Afsluiten investeringsconvenant/contract met B5-partners, rijk en spoorsector (1^e helft 2004). 2. SRE: Ontwikkelen nadere (financiële) prioritering en fasering voor de verschillende projecten in Zuidoost-Brabant (RVVP 2004) 3. Realisatie projecten (2005-2020)

Bovenregionale projecten

Planstudie stedelijke en landelijke regio

Naam project		Verkenning Bereikbaarheid Zuidoost-Brabant over water (BERZOB)
Omschrijving		De verkenning BERZOB Bereikbaarheid Zuidoost-Brabant over water, is een MIT-verkenning naar de problemen en de toekomstige mogelijkheden voor de binnenvaart op de Brabantse kanalen. De verkenning is een initiatief van 11 partijen, die gezamenlijk de studie hebben uitgevoerd en de kosten hebben gedragen.
Probleemstelling		Heeft vervoer over water in de regio Zuidoost-Brabant toekomstperspectief en aan welke randvoorwaarden (infrastructuur, planologisch, logistiek en vervoerstechnisch) moet worden voldaan om deze ontwikkeling mogelijk te maken en te ondersteunen?
doelstelling		De verkenning geeft schetsen van de mogelijke ontwikkelingen van het vervoer over water en het gewenste toekomstbeeld van het kanalenstelsel, de optredende knelpunten en biedt een basis voor besluitvorming over: - te nemen maatregelen aan sluizen 4,5 en 6 en - infrastructuurvarianten voor een eindbeeld van het kanalenstelsel - te nemen maatregelen Beatrixkanaal - inrichtingen locaties nieuwe bedrijventerreinen, herinrichting bedrijventerreinen, te ontwikkelen terminals en overslagpunten - maatregelen en initiatieven nieuwe logistieke concepten en systemen
Inhoud en randvoorwaarden		Intentieverklaring december 2002
Financiën		Provinciale bijdrage van € 12.000
Projectverantwoordelijke		Verkeer en Waterstaat Rijkswaterstaat directie Noord-Brabant
Betrokkenen		De betrokken partijen zijn: de gemeenten Best, Eindhoven, Helmond, Laarbeek, Son en Breugel, Veghel, KvK Oost-Brabant, N.V.REDE, SRE, Verkeer en Waterstaat RWS directie Noord-Brabant en de Provincie Noord-Brabant
Procesbeschrijving		Afronding van het project in april 2004 Het rapport zal tegelijk met een door de provincie Noord-Brabant opgestelde visie op de Brabantse kanalen begin mei 2004 aan het college van GS worden voorgelegd

Bovenregionale projecten

Realisatie stedelijke en landelijke regio

Naam project	Promotie en ontwikkeling regio Eindhoven als Kennisregio/Brainport
Omschrijving	Versterken en uitdragen beeldvorming Brainport Zuidoost-Brabant
Doelstelling	Versterken positie Zuidoost-Brabant in het nationale beleid, Brabantstad en het versterken van de onderlinge samenhang van de Brainport.
Inhoud en randvoorwaarden	Nota Ruimte, Streekplan 2002, GEP en RSP zijn uitgangspunt. Gecoördineerde inbreng in Brabantstad is het doel en uiteindelijke randvoorwaarde voor het slagen van dit project.
Financiën	Nvt. Betreft alleen tijd.
Projectverantwoordelijke	SRE
Mogelijk betrokkenen	Regiogemeenten, provincie Noord-brabant, eventueel grensoverschrijdende gemeente, provincies.
Procesbeschrijving/planning	Pm.

Bijlage 9. Afkortingen, begrippen en lijst figuren en tabellen

Afkortingen en begrippen Regionaal Structuurplan Regio Eindhoven

AHS	Agrarische HoofdStructuur
ATC	Automotive Technology Center
B5-steden	Breda, Eindhoven, Helmond, 's-Hertogenbosch, Tilburg (BrabantStad)
BDU	Brede DoelUitkering
BEA2	Bedrijventerrein Eindhoven tussen Beatrixkanaal en de A2
BERZOB	Bereikbaarheid Zuidoost-Brabant over water
BKL-zones	zones Besluit Kleine Luchtvaart
BOR	Bestuurlijk Overleg Randgemeenten
BOSE	Bereikbaarheid Oostzijde Stadsregio Eindhoven
BP	Bestemmingsplan
BZK	Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
CHW	CultuurHistorische Waardekaart
DB	Dagelijks Bestuur
DIC	Duurzaam Industrierrein Cranendonck
DMV	Dynamisch Verkeers Management
DRS	Duurzaam Ruimtelijk Structuurbeeld
EESI	Embedded Systems Institute
EHS	Ecologische HoofdStructuur
GDC	Goederen Distributie Centrum
GDU	Gebundelde DoelUitkering
GDV	Grootschalige DetailhandelsVestigingen
GEP	Gebiedsgerichte Economische Perspectieven (nota van ministerie van EZ)
GHG	Gemiddeld Hoogste Grondwaterstand
GR	GroepsRisico
GS	Gedeputeerde Staten
HBO	Hoger BeroepsOnderwijs
HOV	Hoogwaardig Openbaar Vervoer
HST	HogeSnelheidsTrein
ICT	Informatie Communicatie Technologie
ILG	integraal Investeringsbudget Landelijk Gebied
ISV	Investeringsbudget Stedelijk Vernieuwing
KE	Kosten Eenheid
KvK	Kamer van Koophandel
MBO	Middelbaar BeroepsOnderwijs
MIT	Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport
MKB	Midden- en KleinBedrijf
ORION	Ontwikkeling Regionaal Integraal Openbaar vervoerplaN
OV	Openbaar Vervoer
P&R	Park & Ride
PDV	Perifere DetailhandelsVestigingen
PKB	Planologische Kern Beslissing
PR	Plaatsgebonden Risico
PSPE	Provinciaal Structuurplan Regio Eindhoven
RBSV	Regionale Bedrijventerrein Structuur Visie
RSP	Regionaal StructuurPlan
RVVP	Regionaal Verkeers- en VervoersPlan
SRE	Samenwerkingsverband Regio Eindhoven

SWOT-analyse	analyse van sterktes en zwaktes, kansen en bedreigingen
Vinex	Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra
VROM	Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
Wgr+	Wet Gemeenschappelijke Regelingen, met min. over te dragen takenpakket
WGR-plusregio	Wet Gemeenschappelijke Regelingen, met min. over te dragen takenpakket
Wro	Wet op de ruimtelijke ordening

Basisstructuurkaart

De kaart waarop de structuur en de kwaliteit van het landschap van Brabant zijn weergegeven. De basisstructuurkaart heeft geen beleidsstatus, maar heeft als doel gemeenten en beleidsmakers uit te dagen ruimtelijke ontwikkelingen meer in relatie met het landschap te zien. *Zie voor uitgebreidere beschrijving hoofdstuk 5 van het uitwerkingsplan*

Bolle akker

Een akkercomplex dat door eeuwenlange bemesting opgehoogd is. Vanwege karakteristieke verschijningsvorm en cultuurhistorische betekenis een waardevol landschapselement.

BrabantStad

BrabantStad is de samenwerking van de steden Breda, Eindhoven, Helmond, 's-Hertogenbosch en Tilburg en de Provincie Noord Brabant die als doel heeft deze steden gezamenlijk nadrukkelijk op de Europese kaart te zetten als toonaangevende kennisregio.

Centrumfuncties

Stedelijke functies die gekenmerkt worden door relatief hoge dichtheden van bebouwing of bewoning, en intensieve arbeids- en/of bezoekersintensieve kantoren en voorzieningen.

Compenserende maatregelen

Maatregelen om de nadelige gevolgen van een ruimtelijke ingreep voor natuur, het milieu of het watersysteem door de ontwikkeling van nieuwe waarden elders op te heffen.

Concrete beleidsbeslissing

Artikel 1 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening bepaalt, dat onder concrete beleidsbeslissing 'een als zodanig door het bestuursorgaan aangegeven besluit in een planologische kernbeslissing, een streekplan of een regionaal structuurplan' moet worden verstaan. In de uitspraak van 29 maart 2001, no. 199903287/1 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State geoordeeld, dat onderdelen van een regionaal structuurplan, die zijn aangemerkt als concrete beleidsbeslissing, slechts dan kunnen worden aangemerkt als besluiten in genoemde zin, indien deze plandelen wat betreft drie te onderscheiden aspecten een voldoende mate van concreetheid bezitten.

Deze aspecten betreffen het volgende:

1. Het als cbb aangemerkte plandeel dient concreet tot uitdrukking te brengen dat het algemeen bestuur van het regionaal openbare lichaam ten tijde van de vaststelling van het plan heeft beoogd met het betreffende plandeel een afgewogen, finale beslissing te nemen;
2. De plaats of het gebied, waarvoor deze beslissing geldt, dient voldoende concreet te zijn bepaald;
3. Het beoogde project of de ruimtelijke ingreep moet voldoende concreet zijn aangegeven.

Duaal overleg

Overleg tussen Gedeputeerde Staten en (leden van) Provinciale Staten op basis van de Wet Dualisering Provinciebestuur van 12 maart 2003.

Duurzaam ruimtelijk structuurbeeld

Een ruimtelijk strategische visie op hoofdlijnen, opgesteld aan de hand van de lagenbenadering en het ruimtelijk beleid. Het vormt een duurzame basis voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen m.b.t.

de ruimtebehoefte voor woon- en werklocaties. *Zie voor uitgebreidere beschrijving hoofdstuk 5 van het uitwerkingsplan.*

Fasering

Het indelen van een plangebied in elkaar opvolgende fasen in de tijd op een dusdanige wijze dat steeds sprake is van een afgerond geheel.

Harde restcapaciteit woningbouw

Alle bestemmingsplannen en artikel 19 plannen voor de ontwikkeling van woningbouw die een positief advies hebben van zowel de Directie ROH¹³ als van de provinciaal planologische commissie (PPC) voordat het plan als voorontwerp is vastgesteld.

Hoogstedelijke of hoogwaardige stedelijke locatie

Een strategische verstedelijkingslocatie voor wonen, werken, voorzieningen of veelal een combinatie daarvan. De locatie wordt gekenmerkt door een hoge beeldkwaliteit en een combinatie van een relatief hoge bebouwingsdichtheid, een hoge gebruik- en/of kennisintensiteit en bovenlokale betekenis.

Inbreidingslocatie

Er is sprake van een inbreidingslocatie als de locatie is gelegen in de bebouwde kom ingevolge de Wegenverkeerswet per 1 januari 2004.

Ja mits-principe

Verstedelijking is mogelijk indien rekening wordt gehouden met een aantal randvoorwaarden, beschreven in het betreffende uitwerkingsplan en het streekplan.

Lagenbenadering

Een werkwijze om ruimtelijke keuzen te onderbouwen. Er worden drie lagen onderscheiden die in hun onderlinge samenhang moeten worden bekeken. De eerste laag wordt gevormd door de bodemtypologie, de geomorfologie, het watersysteem en de hiermee samenhangende landschappelijke en cultuurhistorische waarden. De tweede laag wordt gevormd door de infrastructuur en de derde laag uit het ruimtegebruik voor wonen, werken, landbouw en recreatie, de occupatielaag. *Zie voor uitgebreidere omschrijving het Streekplan.*

Landschappelijk raamwerk

Het gebied waar het beleid vanwege de ruimtelijke en functionele waarden en kwaliteiten van het gebied die te maken hebben landschap, landbouw, natuur, water, cultuurhistorie, geomorfologie en archeologie gericht is op duurzame ontwikkeling van die functies en waarden. *Het beleid voor het landschappelijk raamwerk is beschreven in hoofdstuk 4 van het uitwerkingsplan.*

Migratiecomponent

Het deel van de woningbehoefteprognose dat voortkomt uit het positieve migratiesaldo (saldo vertrek en vestiging) voor Brabant. Het migratiesaldo wordt alleen toegerekend aan de stedelijke regio's van Brabant.

Migratiesaldo

Het saldo van inkomende en vertrekkende mensen door verhuizingen binnen een gemeente.

Mitigerende maatregelen

Maatregelen om de nadelige gevolgen van een voorgenomen activiteit voor het landschap, de natuur en het milieu te voorkomen of te beperken.

Nee tenzij-principe

Uitbreiding van het stedelijk ruimte beslag is in principe niet toegestaan. Dit is alleen mogelijk indien voldaan wordt aan de voorwaarden uit het betreffende uitwerkingsplan en het streekplan.

¹³ Geldt alleen voor plannen die na de herziene werkwijze van de PCGP 2002 ter advisering aan de PPC zijn toegestuurd om advies.

Provinciaal Planologische Commissie

Een onafhankelijke adviescommissie die gehoord wordt door Gedeputeerde Staten over gemeentelijke plannen en advies uitbrengt aan gemeenten inzake de voorbereiding van bestemmingsplannen zoals bedoeld in artikel 10 Besluit op de ruimtelijke ordening.

Occupatiepatroon

Het ruimtelijk patroon dat door de eeuwen heen is ontstaan ten gevolge van het ruimtegebruik door mensen voor wonen, werken, landbouw en recreatie.

Onderliggend WegenNet plus (OWN+)

Project met als doel rijkswegen te ontlasten door beter gebruik te maken van het onderliggend wegennet.

Reconstructieplan

Een plan als bedoeld in artikel 11 van de Reconstructiewet concentratiegebieden. Een reconstructieplan bevat in ieder geval een beschrijving van maatregelen en voorzieningen:

- ter verbetering van de ruimtelijke structuur ten behoeve van de landbouw, mede om veterinaire risico's voortvloeiend uit een hoge veedichtheid te verminderen;
- ter verbetering van de kwaliteit van natuur en landschap;
- ter verbetering van de kwaliteit van milieu en water.

Regionaal planningsoverleg

Het regionaal planningsoverleg is de overlegstructuur tussen provincie, gemeenten en waterschap(pen) in de regio.

In het overleg bespreken partijen de voortgang van de planvorming en de uitvoering van het ontwikkelingsprogramma en bezien de gevolgen van nieuwe inzichten of beleid. Het overleg kan voorstellen doen voor aanpassing van het programma in het RSP en Uitwerkingsplan.

Revitalisering Landelijk gebied

Project met een meervoudige doelstelling voor de reconstructie van het landelijk gebied, voortvloeiend uit de Reconstructiewet concentratiegebieden. Naast een verbetering van de ruimtelijke structuur ten behoeve van de landbouw, wordt ook de verbetering van de kwaliteit van natuur, landschap en milieu in onderling verband nagestreefd. Het woon-, werk- en leefklimaat en de economische structuur zijn ook punten ter verbetering.

Streekplan

Streekplan Noord-Brabant 'Brabant in Balans' zoals door Provinciale Staten van Noord-Brabant op 22 februari 2002 vastgesteld evenals de daarop volgende partiële herzieningen.

Watertoets

De watertoets is de beschrijving van de gevolgen van een plan op de waterhuishouding.

Woningbehoeftenprognose

De raming van het aantal woningen voor de totale bevolking die, met aftrek van de bestaande voorraad, per gemeente moet worden toegevoegd.

paragraaf	figuur
1	Figuur 1: Ligging samenwerkingsverband regio Eindhoven in de provincie Noord-Brabant.
1.6	Figuur 2: De projectorganisatie
2.1	Figuur 3: Ligging in Europa
2.1	Figuur 4: Hoofdverbindingssassen in de regio Zuidoost-Brabant
2.1	Figuur 5: Stedelijke netwerken
2.2	Figuur 6: Strategie OV-netwerk Brabantstad
2.2	Figuur 7: Profiel per regio (brabantstadkaart)
2.3	Figuur 8: Gemeenten behoren bij Samenwerkingsverband Regio Eindhoven
3.	Figuur 9: Brabant in Balans, centraal thema Streekplan Noord-Brabant
4.3	Figuur 10: Bereikbaarheidsproblemen avondspits 2003
4.3	Figuur 11: Knelpuntenkaart avondspits 2010
4.3	Figuur 12: Strategie spoor OV netwerk Brabantstad
4.3	Figuur 13: Strategie knooppunten OV netwerk Brabantstad
4.3	Figuur 14: Regionaal HOV netwerk
4.4	Figuur 15: De groenstructuur in de stedelijke regio
4.6	Figuur 16: Regionale voorzieningen
5.1.1	Figuur 17: Landschappelijk raamwerk (laag 1)
5.1.2	Figuur 18: Infrastructureel netwerk (laag 2)
5.1.3	Figuur 19: Stedelijk landschap (laag 3)
5.2	Figuur 20: Duurzaam Ruimtelijk Structuurbeeld (DRS)
5.3	Figuur 21: Afwegingskaarten water van waterschappen De Dommel en Aa en Maas
5.3	Figuur 22: Afwegingskaart milieu
6.3	Figuur 23: Duurzaam Ruimtelijk Structuurbeeld (identiek aan figuur 20).
6.4	Figuur 24: Groenstructuur in de stedelijke regio
6.4	Figuur 25: "Compacte Parkstad"
6.5	Figuur 26: Structuurdragers voor het ruimtelijk ontwerp
6.6	Figuur 27: Integrale Plankaart
8.1	Figuur 28: Plankaart Streekplan 2002

Bijlage 1.

- 1.1 Basisstructuurkaart landschap
- 1.2 Kansenskaart natuur
- 1.2 Kansenskaart water
- 1.2 Geomorfologische kaart
- 1.2 Kansenskaart landschap
- 1.2 Kansenskaart laag 1
- 1.3 Cultuurhistorie
- 1.3 Landschappelijk raamwerk (laag 1) (identiek aan figuur 17)
- 2.0 Infrastructureel netwerk (laag 2) (identiek aan figuur 18)
- 3.0 Stedelijk landschap (laag 3) (identiek aan figuur 19)
- 4.0 Duurzaam Ruimtelijk Structuurbeeld = gelijk aan figuur 22

Bijlage 2.

- 1. Afwegingskaarten water van waterschappen de Dommel en Aa en Maas (identiek aan figuur 21)
- 2. Afwegingskaart milieu (identiek aan figuur 22)

Bijlage 3.

- 1. Plankaart en bouwprogramma

Bijlage 6.

- 1. Mobiliteitsmatrix

Paragraaf	Tabellen
3.5.1	Tabel sterktes en zwaktes voor de regio Eindhoven
3.5.2	Tabel kansen en bedreigingen voor de regio Eindhoven
3.6.3	Tabel samenvatting speerpunten
4.1	Tabel 1: Berekening planningsopgave tot 2015
4.1	Tabel 2: Ruimte vraag naar netto hectare uitgeefbaar bedrijventerreinen tot 2015
4.1	Tabel 3: Nieuw te realiseren bedrijventerrein in de stedelijke regio tot 2030
4.2	Tabel 4: Aantal nieuw te bouwen woningen in de stedelijke regio
4.2	Tabel 5: Aantal nieuw te bouwen woningen in de landelijke regio
4.7	Tabel samenvatting kwantitatieve ruimte vraag
7.6	Tabel uitvoering en reconstructie
6.9	Tabel 6: Nieuwe en gereserveerde bedrijventerreinlocaties per segment in de stedelijke regio
6.9	Tabel 7: Verwachte behoefte en verwacht aanbod per segment in de stedelijke regio
6.9	Tabel 8: Nieuwe bedrijventerreinlocaties in de landelijke regio
6.9	Tabel 9: Fasering woningbouwlocaties in de stedelijke regio
Bijlage 1.2	Tabel zonering ten opzichte van infrastructuur
Bijlage 2	Tabel verantwoording grondwaterstand
Bijlage 3	Tabel 10: Kwantitatief woningbouwafsprakenkader BOR-gemeenten
Bijlage 3	Tabel 11: Bedrijventerreinen van regionale betekenis en mogelijk betrokken Gemeenten
Bijlage 3	Tabel 12: Ruimte vraag naar netto uitgeefbaar bedrijventerrein tot 2030

Bijlage 10: Concrete beleidsbeslissingen RSP '97

In materiele zin maken de concrete beleidsbeslissingen uit het RSP 1997 onderdeel uit van het nieuwe herziene Regionaal Structuurplan regio Eindhoven. Ze maken echter geen onderdeel uit van de herziening zelf en behoeven derhalve geen goedkeuring van GS, evenmin staan ze open voor beroep. De concrete beleidsbeslissingen die niet herzien worden zijn:

Uitleggebied wonen, nieuw, periode 1995-2005

- Meerhoven
- Blixembosch, Driehoeksbos, Tongelrese Akkers (Eindhoven)
- Heivelden/Heuveleind en Dijkstraten (Best)
- 't Zand (Son en Breugel)
- Gijzenrooi, Genoenhuis (Geldrop)
- De Akkers (Helmond)
- Brouwhuis, Rijpelberg, Dierdonk (Helmond)
- Brandevoort I

Uitleggebied werken, nieuw, periode 1995-2005

- GDC-Zuid en - Noord
- Strijpse Kampen-Zuid
- Esp-Noord
- Flight Forum, Park Forum (Lake Forum)
- Land Forum (Trade Forum), Nimbus
- De Run-Zuid
- Philips Campus/ Natlab.
- Berenbroek/Groot Schooten
- BZOB-Zuid

Bijlage 11. Literatuurlijst

- BCI: *Zorgvuldig ruimtegebruik en de Ondernemer*. I.o.v. Ministeries van EZ en VROM, december 2001
- B5 partners Verkeer&Vervoer: Verkenning OV-netwerk BrabantStad, samen investeren. December 2003
- BW/Kamer van Koophandel Oost-Brabant: *Intensief ruimtegebruik op nieuwe terreinen*. NovioConsult, juni 2002
- J. van Dinteren, E. von Meijenfeldt, A. Brink: *Intensivering ruimtegebruik en bedrijventerreinen*. Rooilijn 2-2000
- Inbo/DuraVermeer/Provincie Zuid-Holland/Provincie Gelderland/Habiforum: *De kostencomponent van intensief ruimtegebruik*, 2002
- Kamer van Koophandel West-Brabant: *Intensief ruimtegebruik op bestaande terreinen*. NovioConsult, in ontwikkeling
- Kamer van Koophandel Oost-Brabant: Winkel Kompas Oost-Brabant visie winkelstructuur, 2002
- E. Louw en J.F.H. Hiethaar: Ramingen gewogen. Een analyse van provinciale behoefteramingen voor bedrijventerreinen. OTB Delft 2000.
- MDW-werkgroep Intensief ruimtegebruik: *Verzameld werk*. Studie i.h.k.v. Vijfde Nota, maart 2002

- Ministerie van Economische zaken: *Naar gebiedsgerichte economische perspectieven*. Den Haag december 2002
- Ministerie van VROM: *Nota Ruimte*. Den Haag april 2004

- Provincie Noord-Brabant: *Efficiënt ruimtegebruik op bedrijventerreinen*. Handreiking, Arcadis 1998
- Provincie Noord-Brabant: *Streekplan 'Brabant in Balans'*. 's-Hertogenbosch, februari 2002
- Provincie Noord-Brabant, *Herziening Streekplan 2002*. 's-Hertogenbosch, 2004
- Provincie Noord-Brabant: *Zorgvuldig ruimtegebruik*. 's-Hertogenbosch, 2000
- Provincie Noord-Brabant: Effecten van ICT op logistieke ketens in Brabant
- Provincie Noord-Brabant: *Ruimte sparen in Brabantse kernen*, 's-Hertogenbosch /Assen 1995
- Provincie Noord-Brabant: *Provinciaal bestuursakkoord 2003-2007*. 's-Hertogenbosch, 2003
- Provincie Noord-Brabant: *Zorgvuldig ruimtegebruik*. Stec Groep, 2000

- Regionale Directie Rijkswaterstaat Noord-Brabant: *Verkenning Bereikbaarheid Zuidoost-Brabant over water, BERZOB Hoofdrapport*. 's-Hertogenbosch, april 2004

- Samenwerkingsverband Regio Eindhoven: Actie reactie, sociaal-economisch beleid regio Eindhoven 2003-2007. SRE, april 2003
- Samenwerkingsverband Regio Eindhoven: *Regionaal Structuurplan voor de regio Eindhoven*. SRE, april 1997.
- Samenwerkingsverband Regio Eindhoven: *Ontwerp Regionale Woonvisie, samen wonen in zeven ambities*. SRE, november 2004
- Samenwerkingsverband Regio Eindhoven: *Regionaal Verkeers- en Vervoersplan*. AGV, 1996
- Samenwerkingsverband Regio Eindhoven: *ORION II*. AGV, november 2002
- Samenwerkingsverband Regio Eindhoven/ Provincie Noord-Brabant: *Kantorenprogramma Stadsregio Eindhoven*. Ecorys-Kolpron, mei 2003

- Gemeente Eersel: *StructuurvisiePlus*, 2002
- Gemeente Reusel-De Mierden: *Ontwerp structuurvisie Plus*, 2004
- Gemeente Bladel: *Ontwerp structuurvisie Plus*, 2004
- Gemeente Bergeijk: *Ontwerp structuurvisie Plus*, 2004
- Gemeente Asten: *Ontwerp structuurvisie Plus*, 2004
- Gemeente Deurne: *Ontwerp structuurvisie Plus*, 2004
- Gemeente Laarbeek: *Structuurvisie Plus*, 2004
- Gemeente Eersel: *StructuurvisiePlus*, 2002
- Gemeente Oirschot: *StructuurvisiePlus*, 2004

- Gemeente Gemert Bakel: *Ontwerp structuurvisiePlus*, 2003
- Gemeente Nuenen: *Structuurplan*, 2002
- Gemeente Eersel: *StructuurvisiePlus*, 2002
- Gemeente Valkenswaard: *Structuurvisie Plus*, 2003
- Gemeente Waalre: *Structuurplan*, 2004
- Gemeente Cranendonck: *Ontwerp Structuurvisie*, 2004

Bijlage 12. Goedkeuringsbesluit GS

PM.

CONCEPT