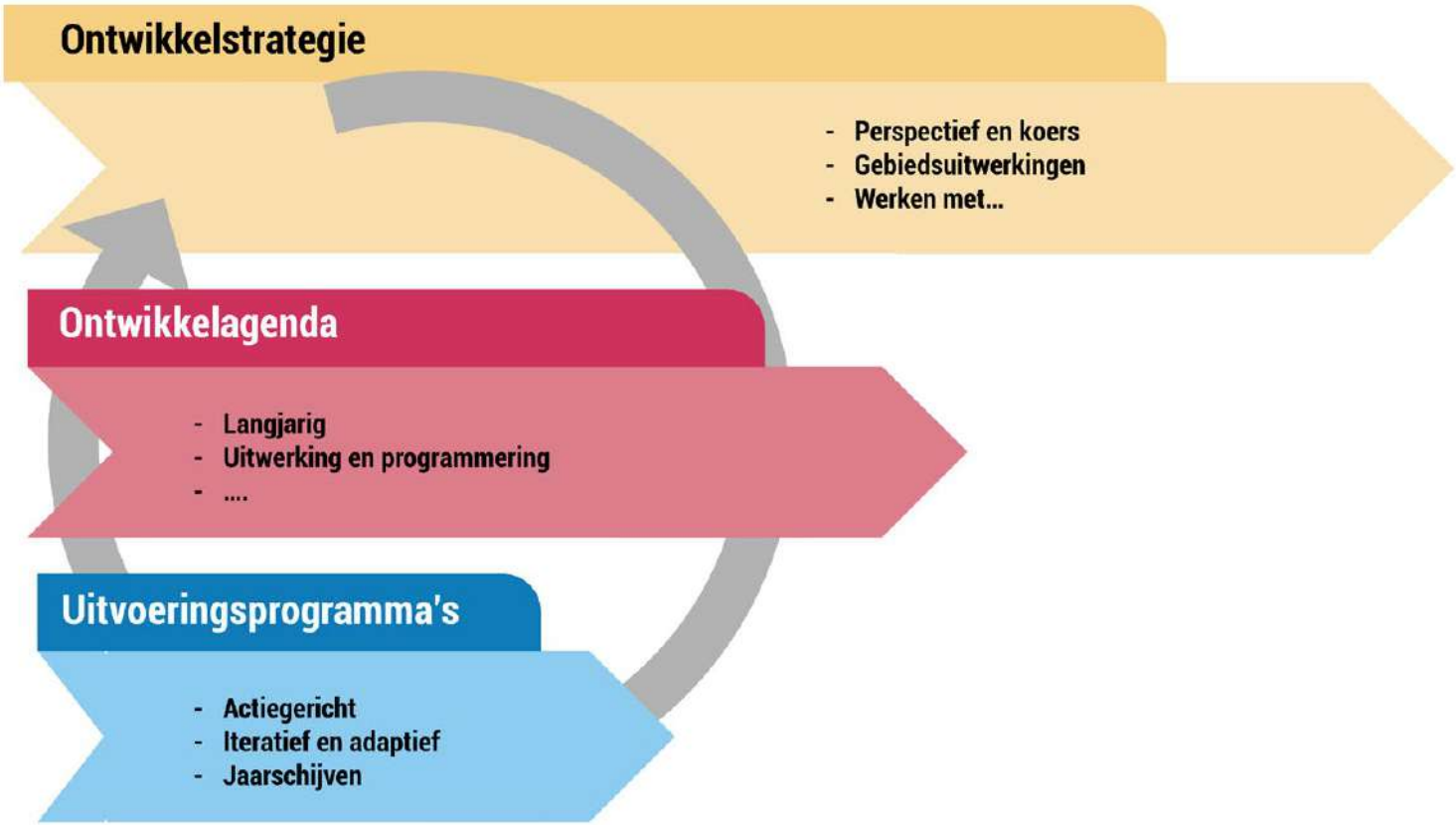


Ontwikkelstrategie
Zuidoost-Brabant

Deel I Afsprakenkader

13 juli 2023

BMC | Dona Stedenbouw | Studio Bereikbaar

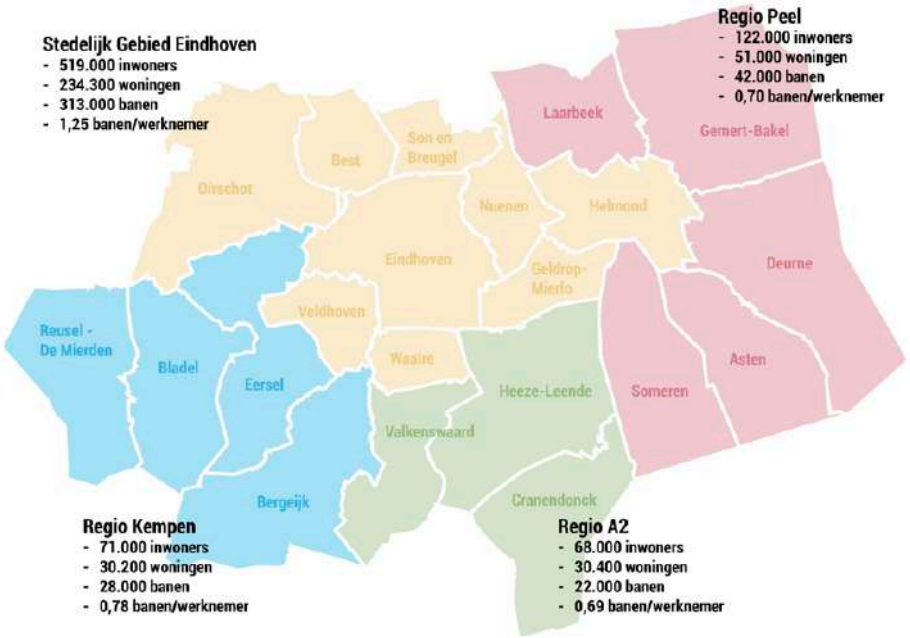

Ontwikkelstrategie
- Perspectief en koers
- Gebiedsuitwerkingen
- Werken met...
Ontwikkelagenda
- Langjarig
- Uitwerking en programmering
- ....
Uitvoeringsprogramma's
- Actiegericht
- Iteratief en adaptief
- Jaarschijven

Afsprakenkader Ontwikkelstrategie Zuidoost-Brabant

1. INTRODUCTIE

De regio Zuidoost-Brabant heeft zich de afgelopen decennia ontwikkeld tot een krachtige regio. Deze kracht zit in de combinatie van een sterk economisch ecosysteem in een aantrekkelijke regio met een mooie combinatie van stedelijke en landelijke gebieden. De 'kers op de taart' is de mainportstatus die de regio heeft verkregen. De regio heeft de ambitie om deze positie vast te houden, niet alleen op het gebied van de economische kracht, maar ook omdat we ervan overtuigd zijn dat deze positie kan bijdragen aan de brede welvaart voor iedereen, waardoor we naast werkgelegenheid ook bijdragen aan verbeteringen op aspecten zoals gezondheid, onderwijs, gelijkheid, veiligheid, sociale cohesie, milieu, en cultureel erfgoed. Deze ambitie leidt tot een grote groei van woningen en werklocaties, en vraagt om nieuwe vormen van mobiliteit om de regio bereikbaar te houden. Bovendien vereist dit het behouden en waar mogelijk versterken van de ruimtelijke en landschappelijke kwaliteit, waarbij we ons ervan bewust zijn dat ook de transitie landelijk gebied, de energietransitie en de klimaataanpassingen om ruimtelijke aanpassingen vragen. Mogelijk is een 'disruptieve' keuze nodig. Een disruptieve keuze doet een appel op bestuurlijk lef en solidariteit van de regio.

Deze ontwikkelstrategie heeft betrekking op de drie kernthema's: wonen, werken en bereikbaarheid, is gericht op de periode 2030-2040 en is tot stand gekomen in een intensief traject van ontwerpend onderzoek met de regio. De resultaten van dit traject zijn opgenomen in deel 2 van deze rapportage. Deel 1 van deze rapportage bestaat uit een afsprakenkader dat de richtinggevende keuzes weergeeft. De richtinggevende keuzes vormen de koers en agenda voor de komende jaren en zullen zich ontwikkelen op basis van de vervolgstappen en voortschrijdend inzicht. Er kunnen zich situaties voordoen die beargumenteerd aanleiding zijn om hiervan af te wijken. Belangrijk is dat deze afwijking in samenspraak en instemming van de regiopartners gebeurt. Ook eventuele wijzigingen vragen weer om instemming van alle partners.



We zijn ons ervan bewust dat de hele omgeving grote veranderingen zal doormaken, zoals de ontwikkelingen in het landelijk gebied met de verhoudingen tussen landbouw, natuur, landschap, recreatie en de grootschalige opwekking van energie en de klimaatopgaven. In het vervolg op deze afspraken over richtinggevende keuzes staat de integratieslag centraal, met aandacht voor het slim combineren en verzilveren van kansen.

Hieronder volgen richtinggevende keuzes; de precieze koers willen we nog bepalen. De regio is niet 'af', maar voortdurend in beweging en ontwikkeling. Dat zal ook altijd zo blijven. De uiteenlopende veranderingen nopen voortdurend tot aanpassing en aanscherping van de koers. Toekomstbestendige keuzes moeten robuust zijn, zodat de keuzes en koers voor iedereen duidelijk zijn, en flexibel zijn, omdat de dynamische omgeving met de vele continue

ontwikkelingen daarom vraagt. De ontwikkelstrategie bevat een afsprakenkader dat niet-vrijblijvende afspraken bevat en is adaptief, wat betekent dat we via iteratieve processen verder uitwerken en bijsturen. We staan voor de taak om met andere partners wezenlijke ruimtelijke keuzes te maken en aan een langetermijnvisie concrete uitvoeringsopgaven te koppelen. Dit vraagt om goed stuurmanschap en doet een beroep op de evenwichtskunsten van allen. Het doel is een toekomstbestendige ontwikkeling met als belangrijkste pijler: kwaliteit. De afspraken die we maken zijn 'niet-vrijblijvend', omdat het een pakket aan onderling samenhangende keuzes betreft. Met het niet nakomen van afspraken worden anderen gedupeerd. Wanneer afspraken achterhaald blijken en/of nieuwe inzichten ontstaan, dienen hiervoor nieuwe gezamenlijke integrale afwegingen te worden gemaakt. De zoektocht naar werkbare vormen van gezamenlijke besluitvorming en partnerschap vraagt om wederkerigheid tussen de overheid, private partijen, maatschappelijke organisaties en inwoners. Dit is nodig voor een goede informatie-uitwisseling, inzicht in belangen en het maken en hanteren van duidelijke spelregels.

We vatten hieronder de lessen voor haalbaarheid en realisatiestrategie samen.

2. WE HANTEREN ONDERSTAANDE ALS HET VERTREKPUNT

1. We gaan uit van het realiseren van 100.000 woningen tot 2040 in geheel Zuidoost-Brabant, wat een toename is van 30% van de woningvoorraad. Om voldoende flexibel te zijn, hanteren we een 'overprogrammering', namelijk een totaal te realiseren aantal woningen van 130.000. Dit aantal is geen prognose en geen doel, maar louter een realistisch getal dat gehanteerd wordt om de gevolgen van een forse ontwikkeling in beeld te brengen. Realisatie ervan kan minder of een langere tijd in beslag nemen, afhankelijk van met name de (regionale) economische conjunctuur.

2. We hanteren de keuzes die in het BO-MIRT van 2020 en het Verstedelijkingsakkoord van het Stedelijk Gebied Eindhoven (SGE) zijn gemaakt als uitgangspunt en sluiten ons aan bij de zes principes voor verstedelijking van het SGE, namelijk:

1. Stad maken: Sprong in verstedelijking Eindhoven en Helmond
2. Hart maken: Verdichten rond OV-knopen en assen
3. Vitale kernen en afronding uitleglocaties
4. Brainport Eindhoven als slimme economische topregio
5. Mobiliteitstransitie is nodig om in beweging te blijven
6. Gezond leven in het landschap van de toekomst

Bovendien hanteren we de groeicijfers die zijn gehanteerd in dit Verstedelijkingsakkoord, te weten de realisatie van 62.000 woningen en 72.000 nieuwe arbeidsplaatsen tussen 2020 en 2040. De woningbouw wordt in die periode onder meer gerealiseerd in de onderstaande gebieden:

- circa 21.000 woningen in Eindhoven binnen de ring, waarvan 8.500 binnen Eindhoven Internationale Knoop XL (EIK XL);
- circa 10.000 woningen in Helmond centrum+;
- circa 10.000 woningen langs de ontwikkelas HOV4 (overlappend met overige aantallen Eindhoven en Veldhoven);
- circa 19.000 woningen in Eindhoven buiten de ring;
- circa 7.500 woningen bij OV-knopen in de regio, waaronder de OV-locaties van Geldrop, Best, Veldhoven en Helmond BSD *(*)*;
- circa 17.000 woningen op overige locaties in SGE.

(*) Bovenstaande aantallen in de deelgebieden tellen op tot 84.500 woningen, omdat sommige deelgebieden een specificatie of uitwerking zijn van eerder genoemde getallen. Er is dus sprake van een dubbeltelling.

3. We onderschrijven dat de ‘harde plannen’ die al in de pijplijn zitten én een belangrijke bijdrage leveren aan de in het voorjaar 2023 gesloten Woondeal worden gerealiseerd.

4. We hanteren de provinciale prognose bedrijventerreinen (d.d. 1 september 2022) en de cijfers in de Regionale Programma’s Werklocaties van de vier subregio’s als uitgangspunt. We zijn ons bewust van het traject van de visie op werklocaties en het Regionale Programma Werklocaties, waarin we met elkaar inzetten op een duidelijk economisch profiel als basis voor selectieve groei en een adaptieve programmering van de bij dit profiel passende werkmilieus. Vooralsnog gaan we uit van de geprognosticeerde groei in het EIB-Hoog-scenario van 700 hectare.

5. We onderschrijven de keuzes met betrekking tot bereikbaarheid uit het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) 2020 en nemen de in het MIRT 2022 gemaakte afspraken (EIK XL, HOV4), Verstedelijkingsakkoord SGE, het Bereikbaarheidsakkoord en de Bereikbaarheidsagenda en we hanteren dit als uitgangspunt. Rijk en regio hebben besloten gezamenlijk te investeren in een pakket aan maatregelen om de bereikbaarheid van de regio te verbeteren. Met deze afspraak is de inzet van het Rijk voor de komende jaren op het gebied van mobiliteit en bereikbaarheid voor een deel afgebakend. In het Verstedelijkingsakkoord hebben we voor het SGE aangegeven dat de schaalsprong vraagt om het versterken van de radiale verbindingen vanaf station Eindhoven Centraal. De eerste logische stappen in relatie tot de verstedelijking zijn de realisatie van de HOV-radiaal naar Veldhoven (HOV4) en het vernieuwen van het busstation Neckerspoel. Op middellange en langere termijn zullen ook radiale verbindingen naar Woensel, Best, Valkenswaard en Geldrop moeten worden versterkt. Om de bereikbaarheid van de toplocaties met name aan de Westzijde en Eindhoven Airport te verbeteren zou ook de fietsinfrastructuur moeten worden uitgebreid met een snelfietsnetwerk en goede fietsvoorzieningen. Op termijn willen we de toplocaties onderling goed met elkaar en met de regio verbinden via een HOV-tangent-verbinding (conform het concept van de Brainportlijn). We maken gebruik van bestaande gremia als BO-MIRT, BO-Leefomgeving, WBI, en we doen daar een appel op het Rijk om ook te investeren.

6. Voor een aantal knelpunten blijft investeren in de weginfrastructuur nodig, zowel op het hoofdwegennet, het provinciale wegennet als het onderliggende wegennet. Dit wordt in regionale multimodale bereikbaarheidspakketten uitgewerkt, overigens zonder financiële afspraken.

3. WE HERKENNEN DE CENTRALE OPGAVEN

Opgave 1 - Bodem en water als basis voor verstedelijking
Een aangename en leefbare regio is gebaat bij een inrichting die weerbaarder wordt en bestand is tegen langdurige periodes van droogte en plotselinge hoosbuien. Dit legt een ruimteclaim op het landschap in stad, dorp en ommeland, waarin het vasthouden van water, het tegengaan van droogte en het koelen van onze gebouwde omgeving centraal staan. Dit vraagt:

- ***In bebouwde gebieden*** om meer aandacht voor groen en blauw bij de inrichting van het bebouwd gebied (verkoeling door meer ruimte voor beken en waterlopen, in combinatie met parken, geveltuinen, groene daken, groene schoolpleinen en waterpartijen). Hierbij fungeert de stad als spons;
- ***In landschappelijke gebieden*** om het veel beter vasthouden van water op de hogere gronden in het bekenlandschap. De daarop gelegen steden en dorpen, landbouw en natuurgebieden zullen als spons fungeren en slechts langzaam het water afgeven aan de beekdalen. Ook vraagt dit om ruimte voor de watergangen om afvoer- en bergingscapaciteit te vergroten en waar mogelijk natuur en recreatie meer ruimte te geven. Voor het beheersen van risico’s voor wateroverlast en overstroming moet nieuwe bebouwing in kwetsbare gebieden worden voorkomen. Transformaties in bestaand gebied kunnen juist helpen om integrale oplossingen te

bevorderen en financieren.

Opgave 2 - Woningvoorraad moet aansluiten bij de toekomstige vraag
Zuidoost-Brabant groeit in aantal woningen hard. We zullen het in de toekomst vooral moeten doen met de gebouwen, infrastructuur en netwerken die we al hebben. Ruim 75% van de bebouwde omgeving van 2040 bestaat al en die gebouwen en straten moeten aansluiten op de woonbehoefte van de toekomst en aangepast worden op de energietransitie en klimaatveranderingen.

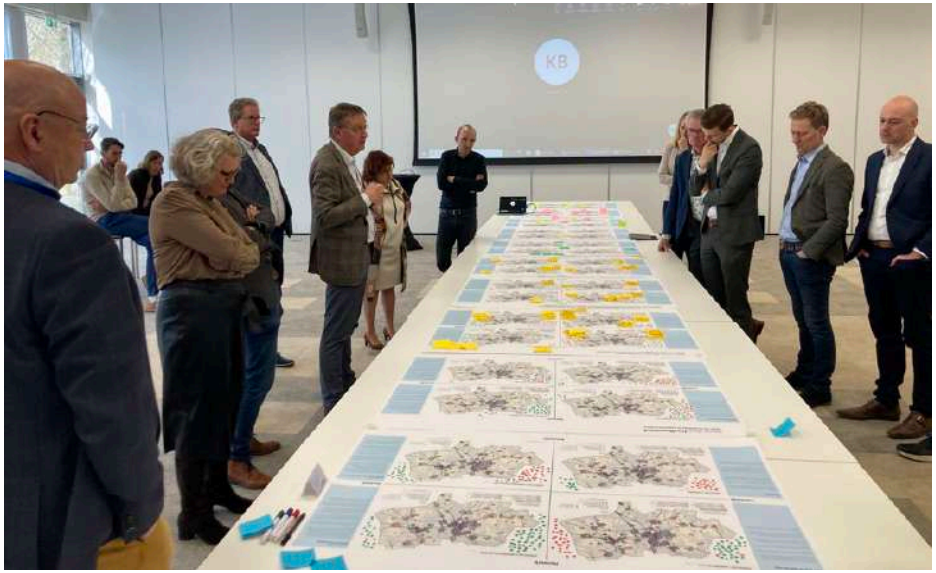
Bovendien leidt de demografie ook tot andere vragen op de woningmarkt. Zorgwoningen, aanleunwoningen, nultredenwoningen en allerlei andere traditionele en vernieuwende woonzorgconcepten zijn er nu te weinig en blokkeren de doorstroming van ouderen uit vaak ruime woningen. De groeiende vraag naar geschikt wonen heeft ook voor een deel betrekking op de koopsector: de aankomende generatie ouderen heeft veel vaker een koopwoning en blijft daar ook langer in wonen. Door de doorstroming te bevorderen kan het aandeel nieuwe gezinswoningen worden beperkt. Belangrijk daarbij is dat voor ouderen geschikte woningen veelal in bestaande wijken en nabij voorzieningen worden gerealiseerd. Het kunnen doorstromen naar een woning in de eigen wijk heeft veelal de voorkeur.

De opgave is om de woningbouwopgave te zien als een investering in leefbaarheid en brede welvaart in de bestaande steden en dorpen. De hefboom van nieuwe woningen kan worden ingezet om mismatch op de woningmarkt te herstellen, de bestaande wijken en buurten toekomstgericht te verduurzamen en het voorzieningendraagvlak (voor bestaande en nieuwe voorzieningen) te vergroten. Kiezen voor groei moet leiden tot vernieuwing en verrijking van de dorpen en steden, waarvan alle inwoners kunnen profiteren.

Opgave 3 - Versterken van het economisch Brainport-ecosysteem op de schaal van Zuidoost-Brabant
In de strijd om kennis en talent zetten we in de gehele regio in op het versterken van het vestigingsklimaat met een aantrekkelijke werkomgeving, bereikbaarheid met de fiets en het OV, en interactie met andere bedrijven en kennisinstellingen. De groei van bedrijven in de high-techmaakindustrie en het regionale en lokale mkb zetten we in als hefboom voor de transformatie van bestaande en realisatie van nieuwe bedrijventerreinen en werklocaties.

Opgave 4 - Regionale bereikbaarheid garanderen
De stedelijke ontwikkeling van Zuidoost-Brabant draagt bij aan de brede mobiliteitstransitie. Alleen zo kunnen we plekken die van de auto afhankelijk zijn ook in de toekomst bereikbaar houden. Dat betekent dat we een ‘programma’ (wonen en werken) inzetten om deze ontwikkeling waar mogelijk te stimuleren en kansen die zich in het huidige netwerk voordoen te verzilveren. Ook gebruiken we leefbaarheid steeds vaker als hefboom voor de heroverweging van bestaande verkeersstructuren. Huidige stationsomgevingen en HOV-knopen hebben vaak nog weinig plaatswaarde, waardoor er naast een goede verbinding op de plek zelf nog weinig te doen is. Het verdichten rondom knopen vergroot de plaatswaarde en stimuleert daardoor het OV-gebruik.

Opgave 5 - Relatie stad en dorp met landschap als drager voor de ruimtelijke identiteit van Zuidoost-Brabant
De bestaande landschappelijke en ruimtelijke structuren en met name de stad/dorp-landverbindingen koesteren we en bouwen we uit. De beken en de cultuurhistorische landschappen nemen daarin een speciale positie in. Dit betekent: kiezen voor het versterken van de beleefbaarheid en toegankelijkheid en het aanscherpen van het contrast en de wisselwerking met stedelijke kwaliteit.



De opgaven zijn:

- de ‘uitlegzones’ van de afgelopen decennia kritisch langslopen op toegankelijkheid van het landschap en de kwaliteit van het overgangsgebied;
- transformaties inzetten om kwaliteit te maken en verbindingen te leggen;
- zichtbaarheid van beken in stedelijke gebieden versterken;
- voorkomen dat door nieuwe uitleg het landschap verder weg komt te liggen en er een dikke onaantrekkelijke rand ontstaat tussen stad en landschap, want dat ondermijnt de ruimtelijke identiteit en directe verbinding van de dorpen en steden met het omliggende landelijk gebied.

4. WE MAKEN DE VOLGENDE RICHTINGGEVENDE KEUZES

Aan de hand van vier perspectieven en acht casussen hebben we richtinggevende keuzes gemaakt. Leidend hierbij zijn de toekomstbestendigheid op het gebied van brede welvaart, water, bodem, natuur en het landschap, en steden en dorpen. De perspectieven en casusuitwerkingen zijn geen voorspellingen; zij leveren inzicht in de consequenties van ruimtelijke keuzes. De richtinggevende keuzes hangen (in grote mate) onderling samen. We maken op basis van deze inzichten de volgende richtinggevende keuzes.

Richtinggevende keuzes ten aanzien van ontwikkelprincipe 1:
Bodem, water, natuur, en landschap als leidend principe

Als basis voor verstedelijking in Zuidoost-Brabant geldt dat we bodem en water, natuur en cultuurhistorische landschappen leidend laten zijn in onze afwegingen. Deze elementen gaan over de basissystemen die garant staan voor de kwaliteit van leven. Nederland, en dus ook Zuidoost-Brabant, moet zich klaarmaken voor het veranderende klimaat. Die kwaliteit wordt bepaald door een veilige omgeving (droge voeten, temperatuurbeheersing, voldoende drinkwater) en een aantrekkelijke leefbare omgeving met een sterke landschappelijke identiteit. We zijn ervan doordrongen dat beide kwaliteiten (veiligheid en aantrekkelijkheid) van het Brabantse landschap van levensbelang zijn voor het leefklimaat en de internationale concurrentiepositie en daarom ruimte en aandacht eisen en verdienen. Het beekdalenlandschap, de natuurgebieden en de cultuurhistorische structuren zijn zowel de troeven van de regio in haar internationale positionering ten aanzien van economisch vestigingsklimaat, als de plekken waar ruimte is om fundamentele opgaven als waterberging, luchtkwaliteit, voorkomen hittestress, antwoorden te bieden. Bij dit principe is het ‘dansen’ tussen de schalen van groot belang. Het bovenregionale schaalniveau, waarin dergelijke systemen vaak functioneren, mag niet vergeten worden.

Dit leidt tot de volgende richtinggevende keuzes:

- De signaleringskaart water en bodem van de provincie is sturend. Waar de kaart rood kleurt is stedelijke ontwikkeling, zoals woningbouw en bedrijvenontwikkeling, niet mogelijk. Oranje geeft aan dat het alleen mogelijk is als er maatregelen worden genomen die voor het bodem- en watersysteem afdoende zijn (het uitgangspunt is daarbij niet alleen 'hoe houden we de woningen droog' maar ook 'wat is de impact op het watersysteem').
- In de beschermde natuurgebieden in Zuidoost-Brabant is bouwen niet mogelijk. Bovendien willen we de niet-beschermde landschappen tussen stads- en dorpsrand en natuurgebieden behouden. Dat zijn juist ook de plekken waar diverse activiteiten (recreatie, sport, zorg etc.) kunnen plaatsvinden die bijdragen aan de beleving van het wonen in verbinding met het landschap.
- Nieuwe ontwikkelingen in bebouwd gebied of daarbuiten zullen bijdragen aan het versterken van het watersysteem (waterkwaliteit, waterkwantiteit, oppervlakte- en grondwatersysteem), versterking van natuur/biodiversiteit en de relatie tussen dorp/stad en landschap. Transformaties in dorpen en steden gaan gepaard met herinrichting van de buitenruimte met meer ruimte voor groen en water; niet als losse postzegels, maar in verbinding met het landschap en watersysteem. Zo ontstaan ook mogelijkheden om het ommeland (weer) te ontsluiten voor de bewoners.
- Bij stedelijke ontwikkelingen binnen en buiten bestaande stedelijke en dorpse gebieden hanteren we de 'Landelijke maatlat voor een Groene en Klimaatadaptieve omgeving'. Met name bij inbreidingslocaties geeft de maatlat invulling aan het vertrekpunt 'water en bodem sturend' als aanvulling op de signaleringskaart. Het gebruik van de signaleringskaart blijft overeind, maar de signaleringskaart gaat vooral over waar te bouwen (en waar niet), en de maatlat is gericht op de wijze van inrichting. Beide – signaleringskaart en maatlat – hebben een klimaatbestendige leefomgeving als doel. Dit zijn daardoor instrumenten die elkaar aanvullen op verschillende momenten van het ontwikkelproces.



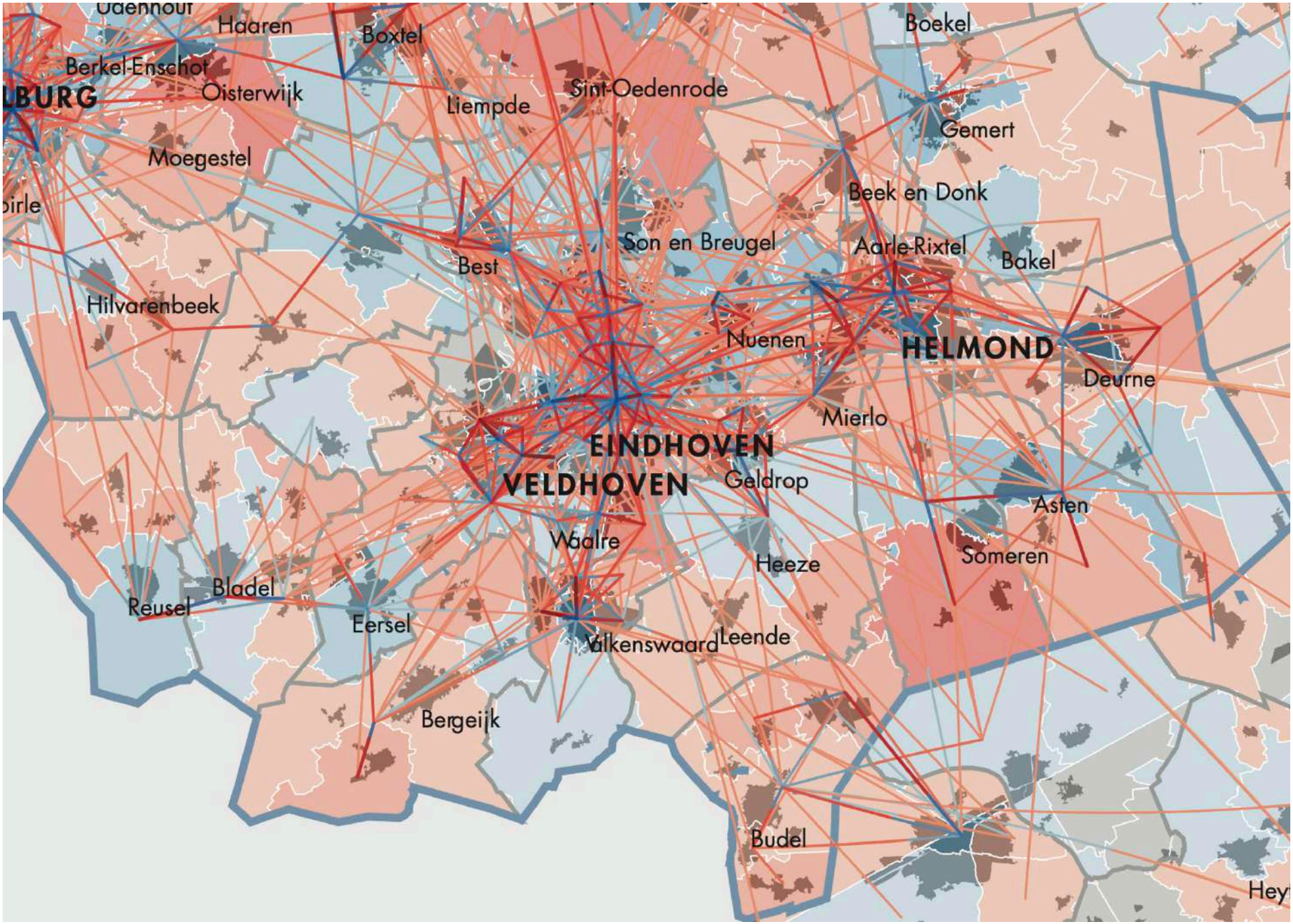
Richtinggevende keuzes ten aanzien van ontwikkelprincipe 2: woningbouw als hefboom voor vitale kernen en dorpen

We streven minimaal naar behoud, maar liever nog naar versterking van de leefbaarheid in de dorpen en kernen in Zuidoost-Brabant. De fysieke (energie, klimaat, aanbod van voorzieningen) en maatschappelijke (vereenzaming, zorg) opgaven gecombineerd met de demografische ontwikkelingen van vergrijzing en kleinere huishoudens noodzaken ons tot een grootschalige aanpak, waarbij het niet langer gaat over het uitbreiden van de contouren van onze kernen, maar over het investeren in de kwaliteit van de bestaande buurten en wijken. We grijpen deze woningbouwopgave aan (nu kan het nog, na 2040 is het maar de vraag of we als regio nog groeien in aantal inwoners) en zetten

de woningbouw in als hefboom in onze bestaande bebouwde omgeving. Bovendien zijn we op zoek naar de beste plek om woningbouw te realiseren, kijkend naar het geheel van de regio en de ontwikkelingen binnen de bestaande steden en dorpen.

In het Verstedelijkingsakkoord is naast het maken van 'stad', het verstedelijken aan de OV-structuur op te hangen en ook wordt gewerkt aan grote uitleglocaties met onderscheidende en kwalitatief hoogwaardige woonmilieus in een groene suburbane setting. Waar mogelijk wordt ook op groene suburbane locaties in het SGE ontwikkeld met de principes die in het MIRT zijn afgesproken, zoals in Nuenen-West, wat ontwikkeld wordt langs de HOV-lijn tussen Nuenen en Eindhoven, of in Best Aarlesche Erven dat op vijf fietsminuten van het station ligt. Er wordt onder meer gewerkt aan de regionale woningbouwlocaties Castiliëlaan (buurtschap Te Veld; tijdelijke woningbouw) en Eindhovensedijk/De Kemmer (als onderdeel van de groene gebiedsontwikkeling aan de Groene Corridor). Deze locaties zijn volop in ontwikkeling. Het SGE constateert dat na het afronden van de majeure locaties en tot ten minste 2040 geen uitleglocaties meer nodig zijn.
Dit leidt tot de volgende richtinggevende keuzes:

- We benutten de woningbouwopgave om in te spelen op de demografische ontwikkeling en als hefboom voor de revitalisering, verduurzaming van bestaande buurten en wijken. Dit betekent het realiseren van kleinere woningen voor kleinere huishoudens en een grote diversiteit aan zorgwoningen, zoals beschermd/beschut wonen, geclusterd/aangepast wonen, en nultredenwoningen. De opgave is bij een verouderende bevolking en minder intramurale zorg (dus meer zorg in de wijk/in eigen huis) enorm!
- Elke gemeente binnen Zuidoost-Brabant krijgt de ruimte om een deel van de woningbouwopgave in te vullen. Op deze manier zijn zij in staat om op een kwalitatieve manier invulling te geven aan het behouden en versterken van de leefbaarheid en de revitalisering en/of transformatie van stads- en dorpscentra, ouder wordende buurten en wijken en leegvallende plekken. De mogelijkheden tot verdichting, inbreiding, revitalisering of transformatie zijn per kern verschillend. Eigendomssituatie (huur of koop), ruimtelijke kwaliteit of structurele groen- en waterstructuren zijn daarin bijvoorbeeld belangrijke factoren voor het kunnen behalen van resultaten op dit gebied in de periode 2030-2040. De aard van de lokale opgave in combinatie met de kwalitatieve oplossing bepaalt de kwantitatieve omvang van de inbreiding, transformatie en revitalisering. Wij schatten de omvang van deze opgave in op 10 tot 15% van de bestaande woningvoorraad.
- Bij de inpassing van deze ontwikkelruimte zijn maat en schaal – zowel ruimtelijk als sociaal-maatschappelijk – van het dorp richtinggevend, gaat inbreiding boven uitbreiding en wordt deze ingezet om ruimtelijke kwaliteit, mobiliteitstransitie, verduurzaming en klimaatadaptatie een impuls te geven. In het vervolgproces is uitwerking van de strategie (ruimtelijk en ontwikkelstrategisch) per dorp nodig.
- We hanteren het nabijheidsprincipe. Door de woningbouwopgave zoveel mogelijk te realiseren binnen het bestaand bebouwd gebied in nabijheid van bestaande voorzieningen vergroten we het draagvlak voor deze voorzieningen en maken we het mogelijk om andere opgaven gelijktijdig aan te pakken vanuit het principe 'werk met-werk-maken' (denk daarbij aan draagvlak voor lokale voorzieningen als winkelaanbod en zorg, maar ook OV). Maatgevend voor het bepalen van het bereik is primair de bereikbaarheid van een voorziening op loop- en/of fietsafstand.
- Bij uitbreiding geldt dat deze plaats kan vinden als na zorgvuldige afweging, inbreiding onvoldoende mogelijkheden biedt of als er zich door uitbreiding een bijzondere kans voordoet voor kwaliteitsverbetering in bestaand stedelijk/dorps-gebied (bijvoorbeeld transformatie van bedrijf met een milieucirkel aan de rand van het dorp naar woningbouw). Uitbreiding is alleen mogelijk onder de voorwaarden vanuit het principe bodem, water, natuur en landschap sturend en als de uitbreiding bijdraagt aan het versterken van kwaliteiten voor de bestaande stad of dorp. Een uitbreiding is een regionale afweging, af te stemmen via de meerjarenprogrammering


Haaren
Boxtel
Boekel
Berkel-Enschot
Oisterwijk
Liempde
Sint-Oedenrode
Gemert
Moegestel
Beek en Donk
Son en Breugel
Aarle-Rixtel
Bakel
Best
Hilvarenbeek
Nuenen
HELMOND
Deurne
Mierlo
EINDHOVEN
VELDHOVEN
Geldrop
Asten
Someren
Waalre
Heeze
Bladel
Reusel
Eersel
Valkenswaard
Leende
Bergeijk
Budel

wonen, omdat de inzet van het (wonen/werk)programma voor uitbreiding de mogelijkheid om woningbouw in te zetten als hefboom voor een betere leefbaarheid kleiner kan maken. Op subregionaal niveau vindt uitwerking binnen die afspraken plaats (en niet omgekeerd).

Richtinggevende keuzes ten aanzien van ontwikkelprincipe 3: subregionale knopen vergroten de netwerkkracht van de regio

Met de noodzaak om in Zuidoost-Brabant zowel de mobiliteitstransitie als de subregionale economische ecosystemen te stimuleren, sturen we op een nieuwe laag in het netwerk van de regio. Met het stimuleren van de mobiliteitstransitie in de subregio's willen we de mogelijkheid geven om woon-werkmilieus te ontwikkelen die goed zijn aangesloten op toekomstige bereikbaarheid van het stedelijk gebied. De afhankelijkheid van de auto in de subregio's zal door het verspreide patroon van herkomst en bestemming blijven, ook voor bewoners in en nabij de subregionale knopen.

De concentratie en intensivering van een bouwprogramma rond de knopen betekent echter ook kansen voor een meer geconcentreerd woon-werkverkeer via OV richting de centrale steden – en daarmee een gedeeltelijke ontlasting van het wegenstelsel. We sluiten aan op het Verstedelijkingsakkoord, waarbij naast binnenstedelijke verdichting, ook verstedelijking zal plaatsvinden langs de bestaande en nog nieuw te realiseren OV-assen, zoals de HOV4-as van Eindhoven centrum richting de ASML-campus en De Run in Veldhoven. Naast de assen wordt ook ingezet op bestaande regionale centra nabij hoogwaardige OV-knopen, zoals Best, Veldhoven, Geldrop, Helmond BSD en Woensel. Met de subregionale knopen maken we knooppunten waar een op- of overstap op een snelle verbinding (intercity, sprinter, HOV) met het centrum van Eindhoven en Helmond mogelijk is. Naast dit mobiliteitsaanbod zetten we ook specifiek in op de plaatswaarde van deze plekken. We verdichten met woningbouw, combineren met kleinschalige werkplekken en zetten in op voorzieningen in deze omgevingen. De voorzieningen op de knopen zijn aanvullend op de bestaande voorzieningen en gericht op het stimuleren van de subregionale economie (innovatie, scholing, ontmoeting) en leefbaarheid (zorg en gezondheid, commercieel). Voor de subregio's ontstaat zo een nieuwe schaal in stedelijkheid – tussen dorp en stad – met een aantrekkingskracht voor bewoners uit de omliggende kernen en gemeenten.
In de huidige situatie bestaan deze mobiliteitsknopen deels al (station Deurne, station Maarheeze), maar wordt de potentie nog niet benut. Voor de te verbeteren route van de HOV4 (centrum Eindhoven - De Run/ASML) zijn in het MIRT onlangs financiële middelen ter beschikking gesteld. De bestaande aansluiting richting Eersel gaat profiteren van deze aanpassingen, waardoor er - na het realiseren van een aansluitende HOV verbinding - kansen ontstaan om ook bij Eersel een subregionale knoop te realiseren.

Dit leidt tot de volgende richtinggevende keuzes:

- We benutten de bestaande en nieuw aan te leggen (én mogelijk toekomstige) OV-structuur als sturend principe voor het concentreren van verstedelijking.
- Knopen in dit netwerk bieden kansen voor het aanbieden van aantrekkelijke woon- en werkmilieus en voorzieningen die een aanvulling vormen op het aanbod in de regio. Hierbij zetten we in op hoogwaardige, vaak dichtere stedenbouwkundige oplossingen met woningen passend bij de toekomstige woningvraag, gecombineerd met kleinschalige werkplekken, in een aantrekkelijk vormgegeven openbaar gebied, en met een bij de locatie passende parkeernorm.
- Knopen vormen ook aanleidingen om deze te verbinden met onderliggende OV-, (snel)fiets- en auto-structuren. Zij dragen zodoende bij aan de mobiliteitstransitie, doordat reizigers worden 'verleid' om gebruik te maken van het OV. Dit vraagt ook om uitstekende stallingsmogelijkheden voor de (snel)fiets.
- Naast de al in de verstedelijkingsstrategie SGE opgenomen (H)OV-knopen, zoals Best, Veldhoven, Geldrop, Helmond BSD en Woensel, bieden met

name Deurne, Maarheeze en de beoogde mobiliteitshub in de omgeving Eersel kansen tot ontwikkeling tot regionale knopen met plaatswaarde.

DEFINITIES. Knooppunten: in lijn met de richtinggevende keuze zijn dit drie plekken (Deurne, Maarheeze en Omgeving Eersel) aanvullend aan de ontwikkelingen rondom stationsgebieden in het SGE, waar een woningbouw/werk/voorzieningen programma is voorzien in combinatie met openbaar vervoer. We ontwikkelen daar plaatswaarde. Om deze knooppunten levensvatbaar te maken is een minimum programma nodig.
Mobiliteitshubs: zijn overstappunten van lopen, fiets, auto naar (H)OV en vice versa. Hier is geen programma (dus geen plaatswaarde doelstelling) aan toegekend.

De subregionale knopen in Deurne, Maarheeze en de omgeving Eersel hebben de potentie een rol te spelen in de mobiliteitstransitie en het bevorderen van efficiënte en duurzame vervoerssystemen, doordat zij als overstappunt fungeren. De hubs in deze plaatsen verschillen onderling sterk, omdat zij verschillende plaatswaarden hebben. Deurne is groter en kan meer voorzieningen en diensten aanbieden dan Maarheeze en de omgeving Eersel vanwege de schaalgrootte. Ook de aard van de vervoersmodaliteiten verschilt van IC-station tot (H)OV-halte.



Richtinggevende keuzes ten aanzien van ontwikkelprincipe 4: Een internationale toppositie voor de Brainport vraagt om een kwalitatieve agenda voor werklocaties
Meer dan ooit doet de kwaliteit van de werkomgeving ertoe. In de strijd om arbeidskrachten wordt een bereikbare en aantrekkelijke plek steeds meer een voorwaarde voor het succes van de economie van de Brainport. We zien dat niet alleen bij de campusontwikkelingen in het SGE, ook – weliswaar tot nu toe op meer individuele basis – in de andere subregio's is er een ontwikkeling waarbij bedrijven interactie met andere bedrijven, presentatie en een prettig ingerichte omgeving inzetten om personeel te binden en innovatie en ontwikkeling te stimuleren. Bovendien noodzaken de energietransitie en mobiliteit ons ook om op een andere manier naar bedrijventerreinen te kijken.

De beschikbaarheid van energie is randvoorwaardelijk voor de vestiging van bedrijven. Lange tijd leek het aanbod van ruimte voor industrie en logistiek oneindig en we konden ons daarom veroorloven om ruimte-extensieve bedrijventerreinen te ontwikkelen. De energiecrisis verandert dit waarschijnlijk radicaal. De beschikbaarheid van energie voor de industrie (elektriciteit van het net, waterstof, autonome systemen) is schaars en dat dwingt ons tot strategische keuzes. Clustering rondom energiehubs, samenwerking en het meekoppelen gaan leiden tot intensievere vormen van huisvesting van industriële activiteiten. Een slimmere industrie binnen het HTSM-cluster of de mkb's vraagt bovendien om meer interactie en contact met kennisinstellingen, opdrachtgevers en potentieel talent (stagiaires). Een bijkomend gevolg van een sterkere clustering is dat er meer draagvlak ontstaat voor alternatieven voor de auto (zoals kwalitatieve fietsinfrastructuur, deelmobiliteit, OV). Het behoud van de toppositie van de Brainport vraagt om de groei van werklocaties en om het beter benutten van de bestaande locaties.

Dit leidt tot de volgende richtinggevende keuzes:

- We zetten in op kwalitatieve groei van de economische activiteiten om daarmee zowel de mondiale als nationale toppositie te behouden én ervoor te zorgen dat alle inwoners van de regio profiteren van de versterking van de brede welvaart.
- We geven prioriteit aan het intensiveren, revitaliseren en het naar de huidige eisen aanpassen van bestaande bedrijventerreinen. Bovendien zijn er nieuwe terreinen nodig om de gewenste groei te kunnen faciliteren. We houden aandacht voor voldoende ruimte voor lokaal mkb omwille van leefbaarheid, en benutten de hefboom van de groei van bedrijvigheid om deze opgave in te vullen.
- We zetten daarbij in op een gedifferentieerd aanbod van complementaire werkmilieus die ruimte bieden voor de grote diversiteit van economische activiteiten die de motor van onze regio vormen: (hoog)stedelijke woon-werkmilieus, campussen en toplocaties, grootschalige gemengde terreinen, regionale bedrijventerreinen en lokale bedrijventerreinen. We hanteren deze indeling om waar nodig te sturen op het juiste werkmilieu en 'het juiste bedrijf op de juiste plek'.
- We zetten nieuwe regionale bedrijventerreinen strategisch in voor de vestiging van nieuwe 'stuwende bedrijven' die het ecosysteem versterken, of het uitplaatsen van bedrijven die niet meer passen in stedelijke transformatiegebieden, of te intensiveren of revitaliseren bestaande bedrijventerreinen, en realiseren zodoende 'schuifruimte' voor bedrijven.
- We maken afspraken over hoe om te gaan met de schaarse ruimte, de beoogde transformatie van bedrijvenlocaties en met de inzet van regionale bedrijvenlocaties.
    - We sturen op het ruimte bieden voor die activiteiten die bijdragen aan het bestaande en geambieerde economische ecosysteem; we faciliteren dus niet alle ruimtevragen die zich voordoen.
    - We bieden op passende plekken ruimte voor bedrijven met hogere milieucategorieën.
    - We staan alleen logistieke activiteiten toe die hoofdzakelijk bijdragen aan het Brainport-ecosysteem.
- De beschikbaarheid van energie is een belangrijk vraagstuk in de Brainportregio. Er worden stappen gezet om hernieuwbare energieopwekking te stimuleren met zonne- en windenergieprojecten. Er liggen kansen voor toepassing van geothermie, waterstof, en het benutten van restwarmte. Ook moet het aanbod aan energie-infrastructuur aansluiten op de vraag. Hierin zijn (net als in het hele land) nog forse stappen te zetten. Daarnaast wordt er ingezet op energie-efficiëntie en het verminderen van het energieverbruik in zowel de industrie als de gebouwde omgeving. Hier ligt een nauwe relatie met het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie & Klimaat (P-MIEK) en de doorvertaling in het Ruimtelijk Voorstel.
- Het streven naar een circulaire economie in de Brainportregio brengt ook de noodzaak met zich mee om ruimte te bieden aan circulaire

activiteiten en infrastructuur. Het implementeren van circulaire processen en het faciliteren van de recycling en hergebruik van materialen vereisen specifieke ruimtelijke oplossingen. Dit kan bijvoorbeeld betrekking hebben op de inrichting van recyclingfaciliteiten, opslagruimtes voor gerecyclede materialen en ruimte voor grootschalige circulaire productie. Dit vergt een zorgvuldige inpassing.

Richtinggevende keuzes ten aanzien van ontwikkelprincipe 5: (H)OV en fiets als mobiliteitsdragers voor de regio; auto-infrastructuur is aanvullend

Het MIRT-onderzoek uit 2020 heeft prioriteit gegeven aan het tot stand brengen van een mobiliteitstransitie om de regio bereikbaar te houden; een dergelijke transitie is, ook gelet op de ambities op het gebied van duurzaamheid en leefbaarheid onomkeerbaar.

Voor de gehele regio betekent dit dat met kracht wordt ingezet op het versterken van een robuust OV-, mobiliteitshub- en fietsnetwerk. Daarmee worden zowel de bereikbaarheid van woon- en werklocaties en knooppunten van OV binnen de stedelijke gebieden, als tussen de kernen in de gehele regio versterkt. De bereikbaarheidsprofielen van stedelijke voorzieningen en werklocaties veranderen en zullen daarmee meer gericht zijn op fiets en OV. Woon- en werklocaties buiten de stedelijke gebieden zijn en blijven grotendeels afhankelijk van de autobereikbaarheid. Door in te zetten op alternatieven voor de auto om naar en binnen de stedelijke gebieden te reizen, behouden we ruimte op het wegennet voor auto-afhankelijke kriskras-relaties binnen de regio. Om stedelijke en regionale voorzieningen bereikbaar te houden voor de hele bevolking (brede welvaart, voorkomen mobiliteitsarmoede) is een goed OV-systeem in de kleinere kernen van belang.

De verdere uitbouw van een regionaal fietsnetwerk zorgt voor snelle verbindingen vanuit de kernen richting de knooppunten van OV (zowel in het stedelijk gebied als richting de drie subregionale knopen) én richting een aantal werklocaties.

Met name in het stedelijk gebied, maar ook in een aantal regionale kernen is het wenselijk om de openbare ruimte veel meer in te richten, om het lopen en fietsen veel meer te stimuleren. Hiermee wordt ook een impuls in de leefbaarheid bereikt.

Dit leidt tot de volgende richtinggevende keuzes:

- We zetten in op de versterking van de bestaande en al in de huidige plannen opgenomen (H)OV-assen als dragers van een duurzaam mobiliteitssysteem.
- Aanvullend op deze keuzes en die in het MIRT 2022 zetten we in op:
    - de realisatie van HOV4 tussen Eindhoven Centraal en De Run met daarbij een verbinding - via HOV - met een beoogde knoop (met plaatswaarde) in de omgeving Eersel. Dit biedt meekoppelkansen voor de OV-verbinding met De Kempen. De grootste vertraging in de huidige lijn zit in de binnenstedelijke knelpunten. Met de vrijliggende busbaan van HOV4 in stedelijk gebied en maatregelen gericht op het borgen van doorstroming tussen De Run en de beoogde knoop nabij Eersel wordt aan snelheid en betrouwbaarheid gewonnen.
    - het versterken van de treinstations van Maarheeze en Deurne als infrastructurele knoop en ze (mogelijk) ook meer plaatswaarde geven, zoals onder ontwikkelprincipe 3 beschreven, omdat we constateren dat de opgave alleen ‘verstandig’ valt te realiseren door een flinke opgave te realiseren in enkele knopen.
- We zetten in op een kwaliteitssprong OV en versterken, conform de Ontwikkelagenda op hoofdlijnen, behorende bij ‘OV in 2040: de zuidelijke hink-stap-sprong’ het bestaande HOV-netwerk rondom Eindhoven. Het doorontwikkelen van dit netwerk en de verknoping met het OV-netwerk dragen bij aan de bereikbaarheid per OV tussen de diverse regio's en kernen.

- We versterken de bereikbaarheid vanuit de subregio's door verbetering van de kwaliteit van de drie subregionale knopen. In dat opzicht is het waardevol om bij de concessieverlening van het regionaal busvervoer goed af te wegen welke lijnen direct verbinding maken met de centra van Eindhoven en Helmond en welke verbindingen gericht worden op de subregionale knoop.
- We investeren in het uitbreiden van het fietsnetwerk, waardoor een netwerk ontstaat – ook tussen kernen – voor alternatieven voor de auto. Op de schaal van de subregio's, de wijze van verstedelijking en de dichtheden die daar gelden is er geen andere modaliteit dan de fiets die aan een werkelijke modal shift kan bijdragen.
- We monitoren of de mobiliteitstransitie voldoende tot stand komt en bepalen aan de hand van de resultaten onze volgende stappen. Ondertussen houden we ook aandacht voor (auto)bereikbaarheid omdat een aantal kernen voor hun leefbaarheid hiervan afhankelijk is, ook als hier (nog) geen concrete projecten voor zijn in het Regionale Mobiliteitsprogramma.
- We blijven werken aan de mobiliteitsmaatregelen, met name ook aan de verbinding met het oostelijk deel van Brainport, gericht op het creëren van robuuste randen, bundelroutes en inprikkers. We actualiseren de Regionale Mobiliteitsagenda (2020), in de vorm van regionale multimodale bereikbaarheidspakketten.



5. WE STEMMEN IN MET HET VOORGESTELDE VERVOLG

Een volgende stap is van een strategie voor wonen, werken en mobiliteit van Zuidoost-Brabant naar een integrale strategie. Hiervoor verbinden we deze ontwikkelstrategie aan het Ruimtelijk Voorstel en verbreden we de scope in de volgende periode met het ontwikkelperspectief voor de NOVEX-gebieden De Peel en Stedelijk Brabant en de bouwstenen Brabants Programma Landelijk Gebied (BPLG), en P-MIEK. Het resultaat is een integrale strategie met visiekaart ten aanzien van alle aspecten – dus inclusief landbouw, energie et cetera – waarin fysieke, milieu en sociaal-maatschappelijke keuzes (inclusief brede welvaart) in balans worden gebracht. Bij de balans wordt gekeken naar de gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde voor Zuidoost-Brabant.

Raden/Staten/Algemeen Bestuur (AB) zijn nadrukkelijk bij het gehele integratie en vaststellingsproces betrokken. Ook vindt een brede participatie plaats. Hiermee sluit het toewerken naar een integrale regionale planfiguur aan bij het Ruimtelijk Voorstel dat nu, onder aanvoering van de provincie (zie brief d.d. 31 januari 2023), wordt gemaakt, en kunnen een integrale afweging en fysiek ruimtelijke keuzes worden gemaakt vanuit de sporen uit het Ruimtelijk Voorstel (BPLG, NOVEX De Peel, P-MIEK) en de Verstedelijkingsstrategie Brabant. Het doel is om de richtinggevende uitspraken te concretiseren in programma's en agenda's, waarbij in de uitwerking de opgaven in jaarschijven en ontwikkelpaden in beeld komen. Hierbij wordt rekening gehouden met de programmeringsafspraken die de provincie Noord-Brabant hanteert.

Inhoudelijke verdieping is nodig op een aantal opgaven, zodat we de richtinggevende hoofdkeuzes verder kunnen uitwerken. Dit gaat in de eerste plaats om de dorpenstrategie (maat en schaal ruimtelijk en sociaal-maatschappelijk, handelingsperspectief). Op dit moment is onvoldoende beeld van de inbreidingsopgaven en -mogelijkheden in de kleine kernen en de daarmee samenhangende (extra) druk op het mobiliteitssysteem. Met de casus-uitwerkingen is een aantal lessen geformuleerd, voor meer zicht op wat de mogelijkheden voor de individuele kernen zijn is een nadere uitwerking nodig. Ten tweede verdient de ontwikkelpotentie of mogelijke plaatswaarde van de drie regionale (H)OV-knopen nadere uitwerking. Deurne, Eersel en Maarheeze zijn qua potentie onvergelijkbaar en onderzoek naar verplaatsingen, groeipotentie van de knoop en rol in het totale eco- en mobiliteitssysteem vraagt nadere analyse. Dit hangt samen met het derde punt, namelijk het succes van de mobiliteitstransitie. We monitoren wat de effecten zijn van de mobiliteitsingrepen, leggen verbanden met richtinggevende keuzes in deze strategie en monitoren of en waar/welke interventies mogelijk nog (aanvullend) nodig zijn.

De ontwikkelstrategie wordt de komende jaren gebruikt als gezamenlijk regionaal uitgangspunt voor lokale beleidsontwikkeling (omgevingsvisies, verordeningen, gebiedsplannen, etc.). Bovendien gaan we de zachte plannen die in de pijplijn zitten nog afzetten tegen de richtinggevende keuzes van deze ontwikkelstrategie. Hierbij leggen we ook de verbinding met de zachte plannen die opgenomen zijn in de aantallen van de Woondeal. Dit kan resulteren in aanpassing van de pijplijnplannen, zowel in programmering als kwalitatieve keuzes.

De ontwikkelstrategie is opgesteld voor de periode 2030 - 2040, maar het handelen op dit moment doet ertoe. Om die reden stellen we als partijen een meerjarenprogramma op voor wonen, werken en mobiliteit om adaptief te kunnen programmeren en daarmee regie te voeren op de juiste volgorde der dingen, ook in het geval dat de economische groei stagneert én ontwikkelingen in de tijd vooruitschuiven.

We maken de volgende afspraken:

- We leggen de verbinding met het Ruimtelijk Voorstel en verbreden de scope in de volgende periode met bouwstenen BPLG, P-MIEK, het NOVEX-gebied De Peel en het NOVEX-gebied Stedelijk Brabant, gericht op een integrale afweging voor ruimtelijke en sociaal-maatschappelijke keuzes voor de ruimtelijke inrichting van Zuidoost-Brabant om brede welvaart voor alle inwoners te vergroten. Daarbij worden ook sociaal-maatschappelijke en ecologische keuzes meegenomen.
- We betrekken in de komende periode actief gemeenteraden, Provinciale Staten en het AB van de waterschappen in het uitwerkingsproces én denken na over een formele besluitvormende rol voor de 21 raden, AB en Staten.
- We werken de komende periode op subregionale schaal drie richtinggevende hoofdkeuzes verder uit. Deze uitwerking van gezamenlijke regionale uitgangspunten wordt door de regio begeleid. Over de resultaten vindt regionale afstemming plaats. De uitwerkingen zijn:
    - dorpenstrategie (ruimtelijk, sociaal-maatschappelijk en handelingsperspectief);
    - drie (H)OV-knopen;
    - zachte plannen die in de pijplijn zitten. Hierbij leggen we ook de verbinding met de zachte plannen die opgenomen zijn in de aantallen van de Woondeal;
    - regionale multimodale bereikbaarheidspakketten.
- We benutten de ontwikkelstrategie als gezamenlijk regionaal uitgangspunt voor lokale beleidsontwikkeling (omgevingsvisies, verordeningen, gebiedsplannen, etc.) en voor (sub)regionaal en provinciaal beleid.
- We stellen een meerjarenprogramma voor wonen, werken en mobiliteit op om adaptief te kunnen programmeren en daarmee regie te voeren op de juiste volgorde der dingen, ook in het geval dat de economische groei stagneert én ontwikkelingen in de tijd vooruitschuiven.
- We zetten extra energie op het uitvoeren van het mobiliteitsprogramma. We monitoren wat de effecten zijn, leggen verbanden met richtinggevende keuzes in deze strategie en monitoren of en waar/welke interventies mogelijk nog nodig zijn.

6. WE KIEZEN VOOR DE VOLGENDE UITGANGSPUNTEN VOOR DE ORGANISATIE EN FINANCIERING VAN HET VERVOLG

De gezamenlijke ontwikkelstrategie is van de 21 gemeenten, provincie Noord-Brabant, waterschap De Dommel en waterschap Aa en Maas. Samen bepalen we de inhoudelijke koers. Dit betekent echter niet dat we alles samen moeten doen en we samen over alles beslissen. We onderscheiden:

- het flexibele arrangement waarin alle participanten een rol hebben, variërend van licht tot intensief. In het flexibele arrangement zetten we gezamenlijk de koers uit en maken we afspraken over programmering, strategie, organisatie, uitvoering en financiering;
- de formele planprocedures waarin de overheid formeel zaken moet borgen in de daarvoor bedoelde planvormen en regels. De daadwerkelijke projecten en maatregelen belanden altijd fysiek ruimtelijk op een plek in een bestemmingsplan/omgevingsplan/omgevingsverordening van de gemeente. Daarnaast zullen de ambities en ontwikkelrichtingen ook de basis vormen van de strategische plannen zoals structuurvisie/omgevingsvisie. Bij de plannen en de visies geldt de lijn van Thorbecke met de formele planologisch-juridische procedures met de overheidsrollen waarbij de gemeenteraad het plan vaststelt en er een participatie- en inspraakmogelijkheid voor burgers is. Zo behoudt de gemeente haar democratische legitimiteit.

Het één-ecosysteem denken en handelen maakt dat ook op het front van financiering samenwerking geïntensiveerd moet worden. Investeringen ergens in de regio leiden vaak tot sociaal-maatschappelijke en ruimtelijke meerwaarde,

maar in sommige gevallen ook tot financiële meerwaarden. Tegelijkertijd is het omgekeerde ook waar: de onrendabele top van gebiedsontwikkeling leidt vaak tot een extra financieringsvraag, terwijl de ontwikkeling als zodanig meerwaarde heeft voor de hele regio. Een (sub)regionaal gebiedsfonds kan een uitkomst bieden om het handelingsperspectief voor richtinggevende keuzes te vergroten. Dit vraagt een nadere uitwerking en leren van goede voorbeelden (ontwikkelmaatschappij EIKXL).

De komende jaren zal een verkenning uitwijzen op welke wijze we een regionaal financieel gebiedsfonds kunnen inrichten. Hier ligt overigens een relatie met de investeringsagenda voor het NOVEX-gebied Stedelijk Brabant en NOVEX-gebied De Peel. Keuzes worden gemaakt ten aanzien van het vehikel: een regionaal fonds, een ontwikkelfonds, een ontwikkelbedrijf, inclusief bijbehorend financieel instrumentarium (subsidieregeling o.i.d.).

We maken de volgende afspraken:

- De regio staat voor de taak om met andere partners wezenlijke ruimtelijke keuzes te maken en aan een langetermijnvisie concrete uitvoeringsopgaven te koppelen. Dit vraagt om goed stuurmanschap en doet een beroep op de evenwichtskunsten van allen. Het doel is een toekomstbestendige ontwikkeling met als belangrijkste pijlers: kwaliteit en samenwerking. De afspraken die we maken zijn 'niet-vrijblijvend', omdat het een pakket aan onderling samenhangende maatregelen is. Met het niet nakomen van afspraken worden anderen gedupeerd. Wanneer afspraken achterhaald blijken en/of nieuwe inzichten ontstaan, dienen hiervoor nieuwe gezamenlijke integrale afwegingen te worden gemaakt.
- De zoektocht naar werkbare vormen van gezamenlijke besluitvorming en partnerschap vraagt om wederkerigheid tussen de overheid, private partijen, maatschappelijke organisaties en inwoners. Dit is nodig voor een goede informatie-uitwisseling, inzicht in belangen en het maken en hanteren van duidelijke spelregels.
- Samen bepalen we de inhoudelijke koers. Dit betekent echter niet dat we alles samen doen en we samen over alles beslissen. We onderscheiden:
  - het flexibele arrangement waarin alle participanten een rol hebben, variërend van licht tot intensief. In het flexibele arrangement zetten we gezamenlijk de koers uit en maken we afspraken over programmering, strategie, organisatie, uitvoering en financiering;
  - de formele planprocedures waarin de overheid formeel zaken moet borgen in de daarvoor bedoelde planvormen en regels. De daadwerkelijke projecten en maatregelen belanden altijd fysiek ruimtelijk op een plek in een bestemmingsplan/omgevingsplan/omgevingsverordening van de gemeente.

- We continueren de ambtelijke voorbereidingsgroep in de rol van regiegroep, onder leiding van de Metropoolregio Eindhoven (MRE), met daarin de vier subregionale trekkers, de provincie en de waterschappen. De taken van de regiegroep zullen de komende tijd uitgewerkt moeten worden, vooralsnog denken we aan het voorbereiden en coördineren van de inhoudelijke uitwerkingen en procesmatige vervolgstappen, het continueren van de betrokkenheid, en het zorgen voor uitwisseling van informatie over ontwikkelingen tussen de partijen.
- We gebruiken het PoHo Ruimte&Wonen om regie te voeren op de uitwerking. Hierbij sluiten provincie en de twee waterschappen aan. Themagewijs sluiten ook wethouders Wonen, Economie en/of Mobiliteit aan.
- We houden het zo simpel als mogelijk is. Het verminderen van de complexiteit van beleid en regelgeving is hard nodig, want de huidige trend om zaken te verfijnen, stapelingen van beleid en regels en reparaties blokkeert elke ontwikkeling.
- We sturen (bij) in plaats van dat we verantwoorden. Een andere oproep is: stop vooral energie in het sturen en bijsturen in plaats van in het verantwoorden achteraf. Hierdoor hebben inspanningen nog effect, en

komen de wijze woorden niet als het al te laat is.

- We hebben te maken met personeelstekort en gaan daarom slim organiseren, boren nieuw talent aan en zetten in op het binden en boeien van medewerkers. Over de onderlinge verdeling van vereiste inzet vindt waar nodig afstemming plaats met de ambtelijke organisaties.
- We gaan een verkenning uitvoeren naar een regionaal financieel fonds, ontwikkelfonds en/of ontwikkelbedrijf, inclusief bijbehorend financieel instrumentarium (subsidieregeling o.i.d.) en richten hiervoor een werkgroep in.

13 juli 2023

BMC | Dona Stedenbouw | Studio Bereikbaar

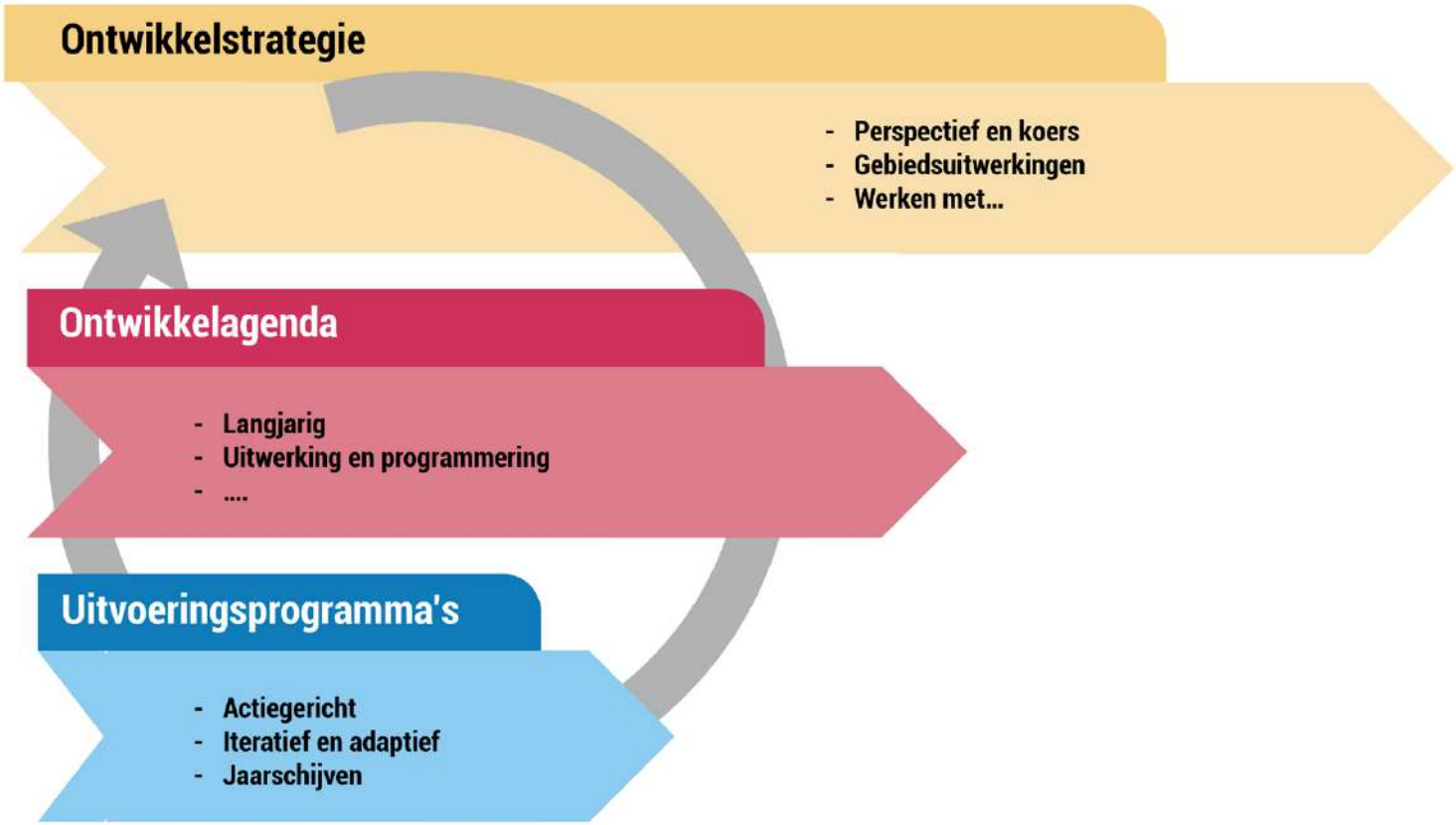


Ontwikkelstrategie
Zuidoost-Brabant

Deel II Ontwikkelstrategie

13 juli 2023

BMC | Dona Stedenbouw | Studio Bereikbaar


Ontwikkelstrategie
- Perspectief en koers
- Gebiedsuitwerkingen
- Werken met...
Ontwikkelagenda
- Langjarig
- Uitwerking en programmering
- ....
Uitvoeringsprogramma's
- Actiegericht
- Iteratief en adaptief
- Jaarschijven

Inhoudsopgave

- Hoofdstuk 1. Vertrekpunt; Ontwikkelstrategie Zuidoost-Brabant, *een evenwichtige schaalsprong*
- Hoofdstuk 2. Opgave voor Zuidoost-Brabant
- Hoofdstuk 3. Ontwerpend onderzoek
- Hoofdstuk 4. Lessen en afweegkader
- Hoofdstuk 5. Richtinggevende keuzes en ontwikkelprincipes
- Hoofdstuk 6. Haalbaarheid en realisatiestrategie

Hoofdstuk 1

Inleiding



1. Vertrekpunt; Ontwikkelstrategie Zuidoost-Brabant, *een evenwichtige schaalsprong*

1.1 Achtergrond

Rijk en regio zijn al enkele jaren met elkaar in dialoog over de economische kracht van de Brainportregio, via verschillende (beleids)agenda's. In 2018 zijn Rijk (kabinet-Rutte III), provincie Noord-Brabant en regio Brainport met de Brainport Nationale Actieagenda een langjarig partnership met elkaar aangegaan om de economische kracht van Brainport Eindhoven te behouden en te versterken. Vervolgens spraken Rijk en regio in november 2019 af een integraal gebiedsgericht MIRT-onderzoek (MIRT=Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) uit te voeren, met het oog op versterking van de internationaal concurrerende economische positie van Brainport Eindhoven. De belangrijkste vraag daarbij is: hoe kunnen we investeren in een hoogwaardig vestigingsklimaat, zodat het zowel het nationale verdienmodel als de regio ten goede komt?

In 2020 vond het MIRT-onderzoek Verstedelijking en Bereikbaarheid Brainport 2040 plaats. Dit onderzoek was voornamelijk gericht op het Stedelijk Gebied Eindhoven (SGE) en had als doel om een aanzienlijke toename van het aantal woningen en arbeidsplaatsen als gevolg van de economische groei te realiseren. In die tijd is al geconstateerd dat de Brainportregio in feite bestaat uit alle 21 gemeenten binnen Zuidoost-Brabant. Een van de afspraken die destijds is gemaakt, is dat niet alleen het SGE, maar ook de andere deelregio's (De Kempen, De Peel, A2-gemeenten) een regionale ontwikkelstrategie zouden opstellen.

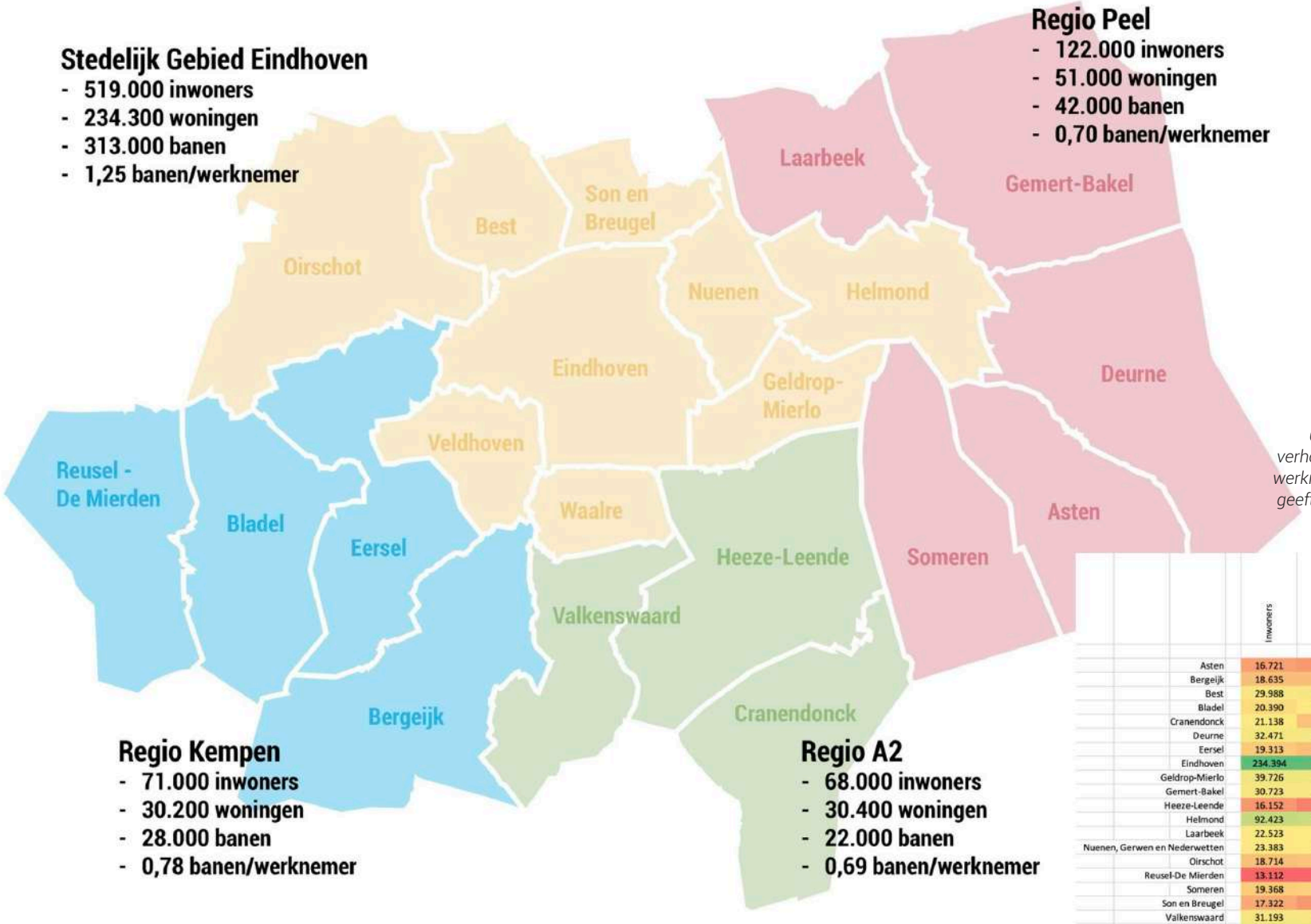
De vier regio's hebben afgesproken om in het eerste halfjaar van 2022 gezamenlijk een samenhangende regionale ontwikkelstrategie op te stellen, inclusief enkele verplichte afspraken gericht op de uitwerking en uitvoering van deze strategie. In juni 2022 werd op de Omgevingsdag een eerste versie van de Ontwikkelstrategie Zuidoost-Brabant vastgesteld. Deze ontwikkelstrategie werd in korte tijd tot stand gebracht door het integreren van de inhoud van bestaande subregionale ontwikkelstrategieën, zonder verder onderzoek te verrichten.

Een belangrijke afspraak die in juni 2022 werd gemaakt tussen de gemeenten, provincie en waterschappen was dat er behoefte was aan verdere verdieping van de regionale ontwikkelstrategie. De ambitie van de regio is namelijk niet alleen om de mainportstatus voor Nederland te behouden en te versterken, maar ook om dit te laten bijdragen aan de brede welvaart voor alle groepen bewoners en bedrijven in de regio. Om deze ambitie te realiseren zijn strategische keuzes nodig op het gebied van wonen, werken en bereikbaarheid, met het oog op de toekomst, de periode 2030-2040. Gemeenten, provincie en waterschappen hebben tevens vastgesteld dat deze keuzes worden gemaakt vanuit het uitgangspunt dat de Brainportregio functioneert als één ecosysteem.

De Brainportregio versterkt de Nederlandse internationale concurrentiepositie, de Europese interne markt en het nastreven van een geopolitiek speelveld, waarbij Europa minder afhankelijk wordt van andere werelddelen. Het behoud van deze internationale positie is van vitaal belang voor de positie van Nederland in Europa en de rest van de wereld, maar is zeker geen vanzelfsprekendheid.

De maakindustrie in de Brainportregio is goed voor 11,3% van de Nederlandse bruto toegevoegde waarde en levert daarmee de hoogste toegevoegde waarde van Nederland. De regio trekt ook veel talent aan; bijna 20% van het Nederlandse Research en development-talent werkt in de Brainportregio. Voor de Nederlandse export levert dat veel op, want 36% van de landelijke hightech export komt uit de Brainportregio. Door breed vertakte netwerken en toeleverende ketens heeft de Brainport-economie ook positieve effecten op andere kennis- en innovatieregio's (wisselwerking). In de Brainportregio wordt geld verdiend voor Nederland.

In cijfers - Metropoolregio Eindhoven



Cijfers uit CBS jaartal 2020

Onderstaande tabel geeft de verhouding aan tussen banen en werknemers per gemeente. Rood geeft aan die ratio hoog is, groen dat de ratio laag is.

	Inwoners	Werknemers	Banen	Banen/Werknemers	Woningen
Asten	16.721	8,2	6,1	0,74	6.853
Bergeijk	18.635	9,3	6,1	0,66	7.870
Best	29.988	15,4	14,9	0,97	12.535
Bladel	20.390	10,7	11,2	1,05	8.618
Cranendonck	21.138	9,4	6,7	0,71	8.962
Deurne	32.471	15,6	13,2	0,85	13.887
Eersel	19.313	9,3	7,5	0,81	8.277
Eindhoven	234.394	114,4	175,2	1,53	111.295
Geldrop-Mierlo	39.726	18,8	12,6	0,67	17.640
Gemert-Bakel	30.723	15,2	9,1	0,60	12.754
Heeze-Leende	16.152	7,5	5,4	0,72	6.817
Helmond	92.423	43,8	41,5	0,95	40.319
Laarbeek	22.523	11	6,7	0,61	9.446
Nuenen, Gerwen en Nederwetten	23.383	10,6	6,5	0,61	10.165
Oirschot	18.714	9,5	11	1,16	7.861
Reusel-De Mierden	13.112	6,6	3,2	0,48	5.422
Someren	19.368	9,8	7	0,71	8.057
Son en Breugel	17.322	8,1	14,8	1,83	7.112
Valkenswaard	31.193	14,6	9,9	0,68	14.647
Veldhoven	45.466	22,2	32,4	1,46	19.722
Waalre	17.456	7,7	4,2	0,55	7.607

We kunnen dan ook met recht constateren dat de Brainport geen 'regionale economie' vertegenwoordigt, maar een krachtige motor van de hele Nederlandse economie is, met bovendien nog een enorme groeipotentie.

Tegelijk piept en kraakt het in de regio behoorlijk. Om de ontwikkeling van bedrijven als ASML, DAF, VDL en Philips regionaal in te blijven passen, de toeleverancierssketen daarachter voor Nederland te behouden en de Europese strategische autonomie van de hightech maakindustrie voldoende te beschermen, is een brede blik nodig. Zo kan de regio haar groeicijfers alleen consolideren als er voldoende aantrekkelijke woningen zijn, de regio voldoende bereikbaar is, er voldoende ruimte is voor de huisvesting en opschaling van nieuwe innovatieve bedrijven, er voldoende talent beschikbaar is en iedereen in staat is mee te doen.

De gezamenlijke ambities richting 2030 waarover Rijk en regio de beleidsdialoog voeren zijn, dat:

- a. de regio een ruimtelijke schaalsprong kan maken;
- b. voldoende talent beschikbaar is;
- c. het technologisch concurrentievermogen wordt versterkt;
- d. er sprake is van veerkrachtige toeleverende ketens.

Bron: Strategische Agenda Brainport, maart 2023

1.2 Focus en doel

In de voorliggende ontwikkelstrategie ligt de focus op de drie genoemde kernthema's: wonen, werken en bereikbaarheid, in de wetenschap dat er meer opgaven om keuzes vragen. Gedurende het proces is oog gehouden voor de opgaven en uitdagingen in het landelijk gebied én rondom de energie-infrastructuur. Deze opgaven worden echter via afzonderlijke trajecten verder in beeld gebracht en uitgewerkt. De provincie is begin 2023 gestart met het Ruimtelijk Voorstel dat moet leiden tot een integrale visie waarin de drie bouwstenen verstedelijking, landelijk gebied (Brabants Programma Landelijk Gebied (BPLG), NOVEX De Peel) én energie (het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie & Klimaat (P-MIEK)) bijeengebracht worden. Dit wordt uitgewerkt in een 'Ruimtelijk Voorstel' met daarbij een 'Ruimtelijk Arrangement' dat als basis dient voor afspraken met het Rijk en – voor de NOVEX-gebieden De Peel en Stedelijk Brabant – in bestuurlijke afspraken tussen Rijk en regio.

Op de Omgevingsdag van 13 juli 2023 streven we ernaar om overeenstemming te bereiken over deze ontwikkelstrategie als een gezamenlijk beleidsvoornemen en richtinggevende koers. Het resultaat bestaat uit richtinggevende keuzes en ontwikkelprincipes, en niet uit een definitief beeld of een structuurkaart met locaties. De ontwikkelstrategie is adaptief en via iteratieve processen werken we verder en sturen we bij. Een continu proces van herwaardering van de relatie tussen gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde is nodig om evenwicht in de regio te bewaken en de fysieke en sociale grenzen in de leefomgeving te kunnen bepalen. Bij deze ontwikkelstrategie hoort een afsprakenkader dat gericht is op niet-vrijblijvende afspraken om de komende jaren – in opmaat naar 2040 – de ontwikkeling van de regio verder vorm te geven.



Hoofdstuk 2

Opgave

2. Opgave voor Zuidoost-Brabant

2.1. Opgave 1: Voorkomen van wateroverlast, droogte en hittestress

Het klimaat verandert: de zeespiegel stijgt, het wordt warmer en ook droger en natter. De extremen worden groter. De hetere zomers, de heftigere zomerbuien en nattere winters hebben effecten op een groot aantal terreinen, waarvan sommige effecten zichtbaar zijn (zoals wateroverlast, schade in land- en tuinbouw, en hittestress) en andere op het eerste gezicht misschien minder opvallen (zoals de stijging van het aantal allergiedagen, droogte, veranderingen in ziekten en plagen en de toename van de kans op natuurbranden en de uitval van IT-voorzieningen). Klimaatadaptatie speelt op alle schaalniveaus: woning-, straat-, wijk-, stads- en gebiedsniveau.

VERDIEPING:

Het wordt natter: 'ontwateringsmachine' kan het vele water niet meer aan

De afgelopen decennia was de inrichting van het waterbeheer vooral gericht op het zo snel mogelijk afvoeren van water ten gunste van landbouw en verstedelijking. Het landschap van Zuidoost-Brabant is een combinatie van zandgronden en beken. Vrijwel overal zijn waterlopen gegraven, en beken rechtgetrokken en uitgediept. Door de toevoeging van verharding en intensivering van de landbouw met als gevolg ontwatering en een teruglopende bodemkwaliteit is de sponswerking van het hele beekdalsysteem afgenomen. Het water wordt nauwelijks vastgehouden en nutriënten en bestrijdingsmiddelen spoelen uit. Deze 'ontwateringsmachine' is niet langer houdbaar. Zeker als extremen in het weer gaan toenemen, kan het huidige watersysteem gebaseerd op afvoer het teveel aan water niet langer aan. Er ontstaat vaker wateroverlast in de laaggelegen gebieden en neerslagpieken zorgen voor grote schade in stad, land- en tuinbouw.

Het wordt droger: natuur en landbouw hebben last van verdroging

Tijdens langere tijden van droogte is er juist een watertekort. Veel natuurgebieden in Brabant kampen structureel met verdroging door te lage grondwaterstanden. Beregening ten behoeve van de landbouw en toegenomen drinkwatervraag tijdens droge perioden zet het grondwater verder onder druk. De agrarische bodems zijn op veel plaatsen uitgeput als gevolg van het jarenlange intensieve agrarische gebruik. De bodemkwaliteit is slecht door verregaande eutrofiëring, vervuiling en verdichting door zwaar landbouwmaterieel. Het bodemleven en het organische stofgehalte zijn hierdoor teruggelopen, waardoor de capaciteit om water vast te houden sterk is afgenomen. De natuurlijke sponswerking en buffercapaciteit is niet langer aanwezig.

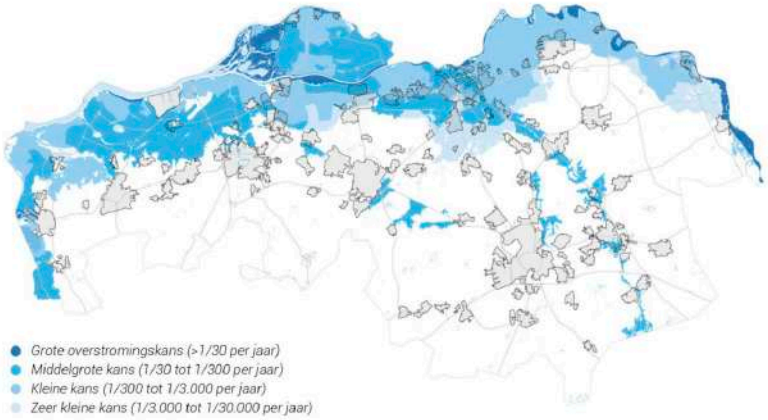
Het wordt heter: steeds meer hittestress in de stad

Stedelijke gebieden worden hitte-eilanden als gevolg van klimaatverandering. Het stedelijk gebied, en dat geldt in mindere mate ook voor de bebouwde kernen van dorpen, warmt sneller op en blijft warmer dan de omgeving. De aanwezigheid van voldoende groen en water in en om stad en dorp is daarom belangrijk. Dit brengt verkoeling, draagt bij aan een gezonde leefomgeving jaarrond en is goed voor de waterhuishouding in de stad. Dit vraagt om een niet te groot aandeel verharding en is een aandachtspunt bij verdichtingsopgaves.

Het water is niet schoon genoeg: onvoldoende (drink)waterkwaliteit

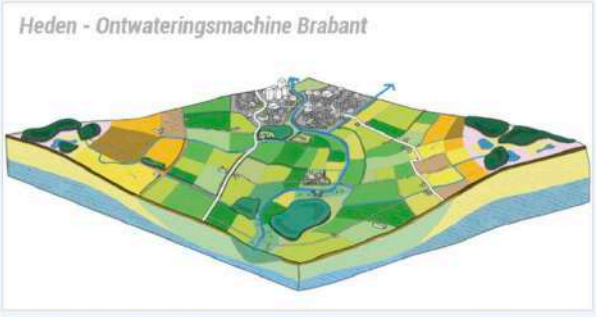
De beken van Zuidoost-Brabant hebben onvoldoende ecologische kwaliteit en voldoen niet aan de vastgestelde KRW-normen. Daarnaast staan de kwaliteit van het grondwater en daarmee ook de strategische voorraden voor de drinkwatervoorziening onder druk. Het ecosysteem van de beek is afhankelijk van schoon stromend water, met voldoende zuurstof en voedselarmoede boven in het beekdal (op de hogere zandgronden aan de zuidzijde van Zuidoost-Brabant). Doordat de bodem zijn sponswerking verloren heeft, wordt het water nauwelijks vastgehouden en spoelen nutriënten en bestrijdingsmiddelen uit. Het oorspronggebied van de beek heeft vaak de functie landbouw. Dat maakt het moeilijk om de natuurlijke gradiënten en processen te herstellen. Dat is immers alleen mogelijk bij een zeer goede waterkwaliteit.

Klimaat - Opgave water, hittestress, CO2, energie en grondstoffen











Opgave:
Een aangename en leefbare regio is gebaat bij een inrichting die weerbaarder wordt op langdurige periodes van droogte en plotselinge hoosbuien. Dit legt een ruimteclaim op het landschap in stad, dorp en ommeland, waarin het vasthouden van water, het tegengaan van droogte en het koelen van onze gebouwde omgeving centraal staan. Dit vraagt:

- ***In bebouwde gebieden*** om meer aandacht voor groen en blauw bij de inrichting van het bebouwd gebied (verkoeling door meer ruimte voor beken en waterlopen, in combinatie met parken, geveltuinen, groene daken, groene schoolpleinen en waterpartijen);
- ***In landschappelijke gebieden*** om het veel beter vasthouden van water op de hogere gronden in het bekenlandschap. De daarop gelegen steden en dorpen, landbouw en natuurgebieden zullen weer 'als spons' fungeren en slechts langzaam het water afgeven aan de beekdalen. Ook vraagt dit om ruimte voor de beken en watergangen om afvoer- en bergingscapaciteit te vergroten en waar mogelijk natuur en recreatie meer ruimte te geven. Voor het beheersen van risico's voor wateroverlast en overstroming moet nieuwe bebouwing in kwetsbare gebieden worden voorkomen. Transformaties in bestaand gebied kunnen juist helpen om integrale oplossingen te implementeren en financieren.

Bodem en water als basis voor verstedelijking
(***lessen Omgevingsdag*** *21 december 2022)*

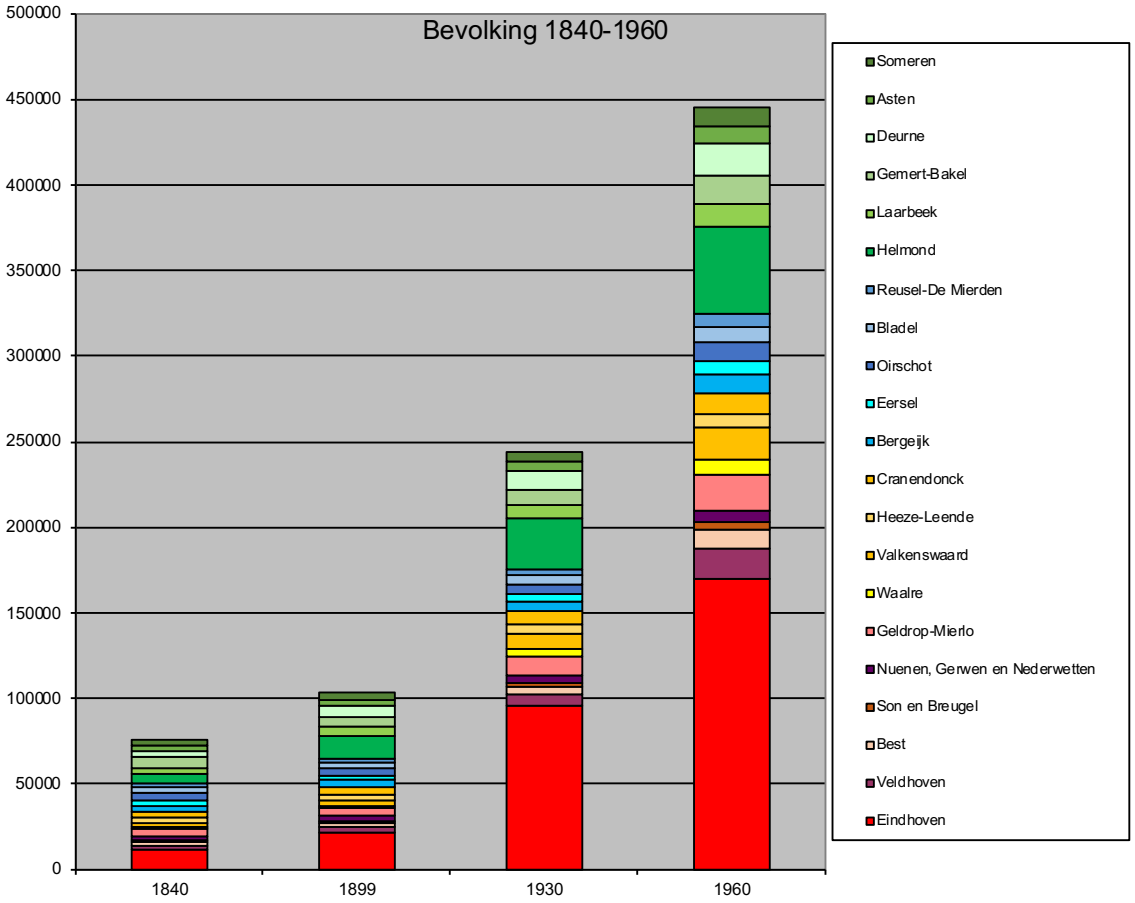
Kansen

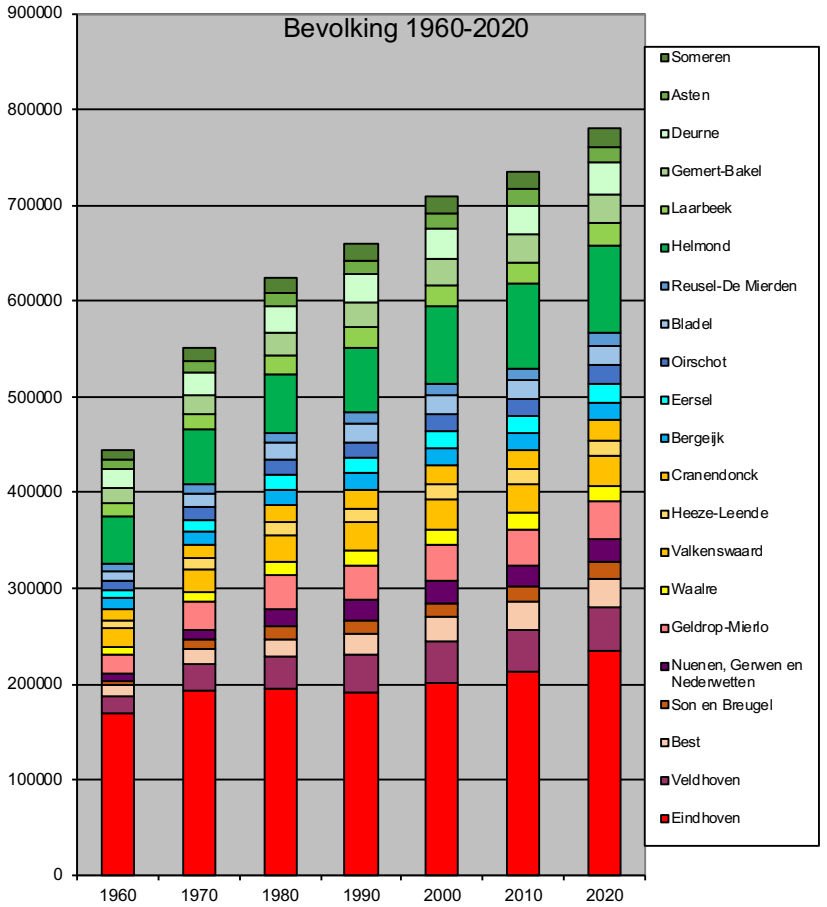
- De klimaatopgave bepaalt in welke gebieden nieuwbouw (on)mogelijk is. Door de verandering van het klimaat wordt het weer steeds extremer. Meer en meer krijgen we te maken met hitte, droogte, wateroverlast door hevige regenbuien en kans op overstromingen. We zullen onze omgeving hierop aanpassen en dit biedt een kans voor of stimuleert inbreiding van wonen en werken.
- De kwaliteit van het landschap en waterstructuren kunnen, naast kaderstellend voor ontwikkeling, ook van meerwaarde zijn als het gaat om recreatie en verbinding tussen stad en land. Door de langzame verkeersroutes (fiets en wandelen) te koppelen aan het principe van bodem en water als ruimtelijk structurerend element, kan deze verbinding worden gemaakt.
- Bodem en water vormen de verbinding van de dorpen en steden met landschap en natuur. Om de opgaven van leefbaarheid het hoofd te bieden is meer verbinding tussen platteland en stad nodig. Deze verbinding is nodig vanuit functioneel oogpunt (bijvoorbeeld recreëren in het buitengebied), fysiek (bijvoorbeeld fietsroutes die dorp en ommeland verbinden) en ook sociaal, zodat de kloof die dreigt te ontstaan tussen bewoners van platteland en stad verkleind wordt.

Zorgen/aandachtspunten

- Integraliteit is een aandachtspunt. Het blijft belangrijk dat bodem en water een volwaardige positie innemen in de integrale afwegingen. Wat betekent dit concreet en wat is er aan fysieke ontwikkelruimte beschikbaar?

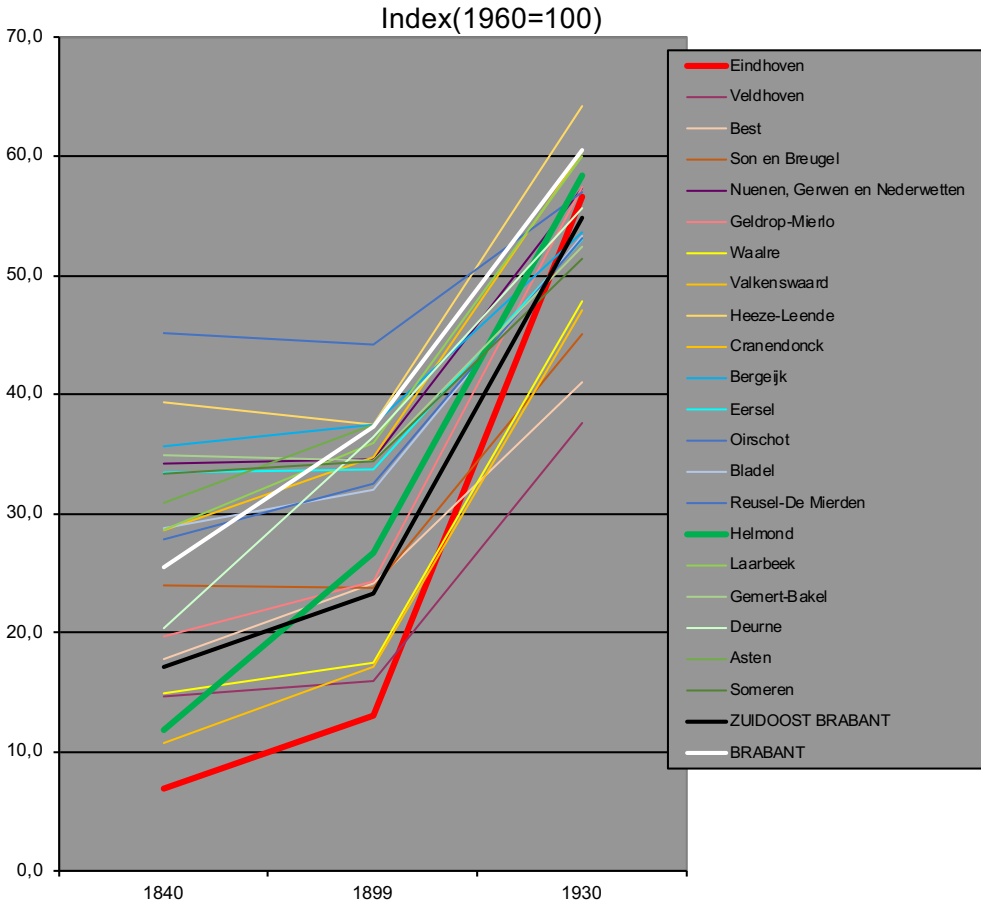
Ruimtelijke tijdslagen - Groei in cijfers

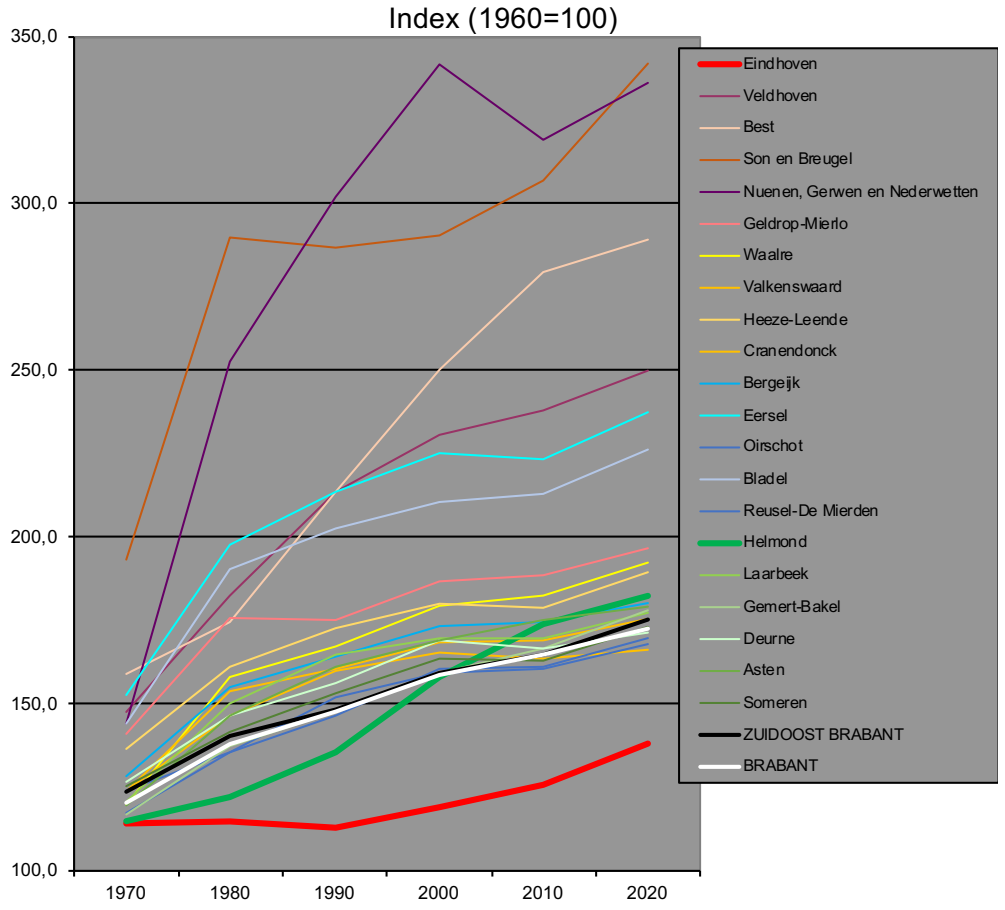




Met dank aan: Rene Miesen
(op basis van volkstellingscijfers en CBS data. Rekening houdend met gemeentelijke herindeling)

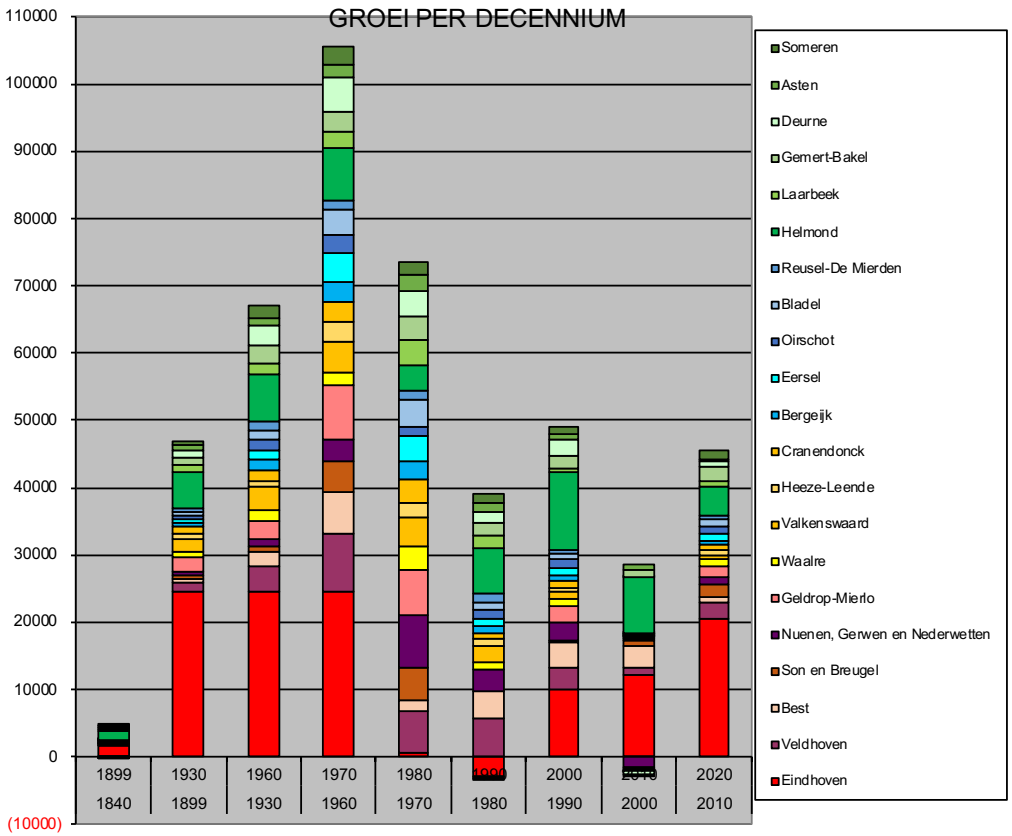
Ruimtelijke tijdslagen - Groei in cijfers

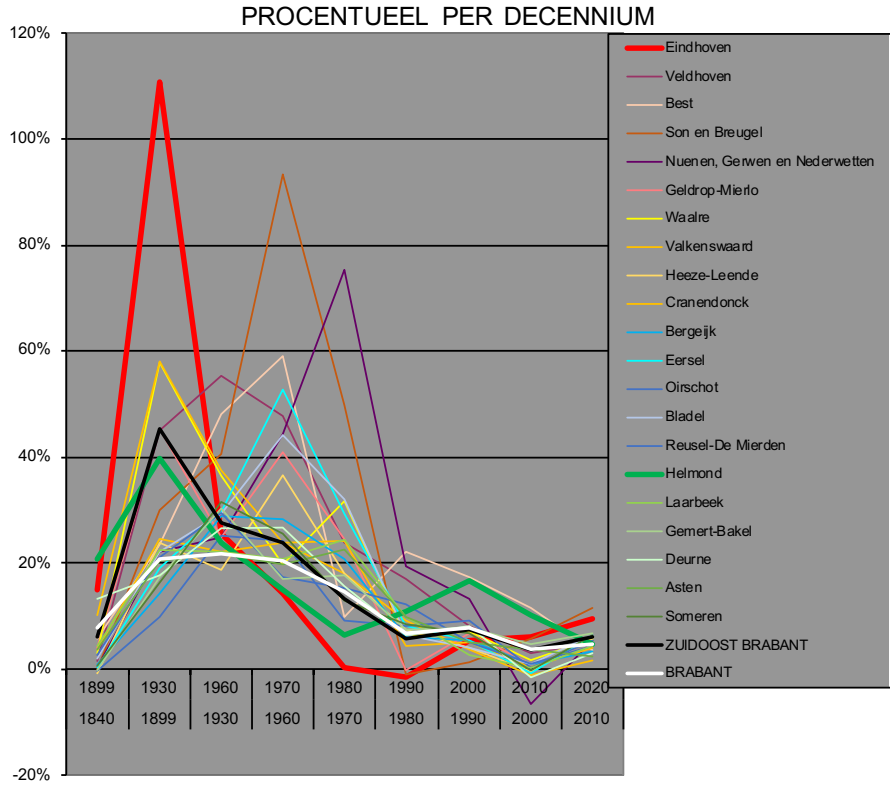




Met dank aan: Rene Miesen
(op basis van volkstellingscijfers en CBS data. Rekening houdend met gemeentelijke herindeling)

Ruimtelijke tijdslagen - Groei in cijfers





"Tussen 1960 – 1970 nam het aantal inwoners toe met ongeveer 106.000. Dat was de piek in de regionale bevolkingsgroei. Het aantal inwoners nam in de 50 jaar tussen 1970 en 2020 toe met 230.000."

Met dank aan: Rene Miesen
(op basis van volkstellingscijfers en CBS data. Rekening houdend met gemeentelijke herindeling)

2.2. Opgave 2: Woningvoorraad moet aansluiten bij de toekomstige vraag

Zuidoost-Brabant groeit in aantal woningen hard. We zullen het in de toekomst vooral moeten doen met de gebouwen, infrastructuur en netwerken die we al hebben. Ruim 75% van de bebouwde omgeving van 2040 bestaat al en die gebouwen en straten moeten aansluiten op de woonbehoefte van de toekomst en aangepast worden op de energietransitie en klimaatveranderingen.

Als gevolg van huishoudensverdunning (leefstijlvoorkeur) wonen we vaker en langer alleen of met z'n tweeën) en door vergrijzing (demografie) stijgt het aandeel kleine huishoudens van één of twee personen. Grofweg driekwart van de huidige woningvoorraad bestaat uit eengezinswoningen. Er is dus sprake van een mismatch tussen vraag en aanbod tussen eengezinswoningen en een- en tweepersoonshuishoudens, en dat verschil zal in de komende jaren sterk toenemen. We zien dat na de steden ook in de dorpen deze 'verdunning' in toenemende mate aan de orde is. Getalsmatig kan gesteld worden dat we voldoende woonruimte hebben voor gezinnen, maar te weinig voor kleine huishoudens. Nu is het niet mogelijk en/of wenselijk om te stellen dat kleine huishoudens alleen in kleine woningen mogen wonen, maar de keuze ontbreekt in het huidige aanbod. Dit blokkeert de mobiliteit op de woningmarkt. Bovendien leidt de demografie ook tot andere vragen op de woningmarkt. Zorgwoningen, aanleunwoningen, nultredenwoningen en allerlei andere traditionele en vernieuwende woonzorgconcepten zijn er nu te weinig en blokkeren de doorstroming van ouderen uit vaak ruime woningen. De groeiende vraag naar geschikt wonen heeft ook voor een deel betrekking op de koopsector: de aankomende generatie ouderen heeft veel vaker een koopwoning en blijft daar ook langer in wonen. Door de doorstroming te bevorderen kan het aandeel nieuwe gezinswoningen worden beperkt. Belangrijk daarbij is dat voor ouderen geschikte woningen veelal in bestaande wijken, nabij voorzieningen worden gerealiseerd. Het kunnen doorstromen naar een woning in de eigen wijk heeft veelal de voorkeur.

Ter illustratie uit *"Een visie op Wonen, Welzijn en Zorg - gemeente Helmond (2023-2030)"* uit 2022: In Helmond is berekend dat wanneer in de sociale huursector alle senioren huishoudens in ruime eengezinswoningen in hun vraag naar meer passende woonruimte worden voorzien dat jaarlijks 595 woningen beschikbaar komen.

Een tweede effect is dat de huishoudensverdunning, zonder impulsen in de bestaande centra, leidt tot verlies aan draagvlak voor voorzieningen in de stad en, steeds manifester, in de dorpen. De afgelopen vijftig jaar hebben we onze steden en dorpen uitgebreid, maar de bevolkingsdichtheid is fors verminderd. Daarmee is een negatieve spiraal ontstaan: minder dichtheid en grotere afstanden leiden tot minder gebruik van de lokale dorpssupermarkt, bakker en slager en bushalte. Daarom is het aanbod afgeschaald of verdwenen, waardoor het draagvlak verder verdween. Wat dat betreft staat Zuidoost-Brabant voor een unieke keuze: met deze verstedelijkingsopgave kan de regio inzetten op een maximaal herstel van de leefbaarheid in de bestaande kernen. Kiezen voor groei en concentratie van de groei in de bestaande kernen zal leiden tot vernieuwing en verrijking van de dorpen en steden, waarvan alle inwoners kunnen profiteren. Als die keuze niet wordt gemaakt, is de consequentie dat het draagvlak verder zal afbrokkelen en het verschil tussen de voorzieningen in de (sub)centra van de regio en het aanbod in de overige dorpen en kernen verder zal worden vergroot.

Opgave:
De opgave is om de woningbouwopgave te zien als een investering in leefbaarheid en brede welvaart in de bestaande steden en dorpen. De hefboom van nieuwe woningen kan worden ingezet om mismatch op de woningmarkt te herstellen, de bestaande wijken en buurten toekomstgericht te verduurzamen en het voorzieningendraagvlak te vergroten. Kiezen voor groei moet leiden tot vernieuwing en verrijking van de dorpen en steden, waarvan alle inwoners kunnen profiteren.

Woningmarkt die aansluit op de toekomstige vraag
(***lessen Omgevingsdag*** 21 december 2022)

Kansen
- Transformatie van het kwalitatieve woningaanbod moet bijdragen aan de identiteit en het voorzieningenaanbod in de dorpen en steden.
- Door uitbreiding ontstaat de kans om betaalbaar te bouwen. Inzet van een fonds voor bekostiging van de onrendabele top is nodig bij inbreiding.
- Vergrijzing van de bevolking betekent in de praktijk dat een grote groep inwoners – doordat zij langer 'thuis' wonen – blijven wonen in relatief grote woningen. Een aantrekkelijk alternatief zou hen kunnen aanmoedigen te verhuizen, wat bijvoorbeeld meer bouwen in de bestaande dorpskernen betekent, juist voor de groep ouderen.

Zorgen/aandachtspunten
- De huidige woningvoorraad sluit onvoldoende aan op de wensen en eisen van de toekomst, bestaande uit woningen voor kleine huishoudens en voor (zelfstandig wonende) ouderen in het bijzonder.
- Behoud van (met name de dorpse) identiteit bij transformatie is een aandachtspunt.
- Het te ontwikkelen programma kan soms rekenen op bezwaren van de huidige inwoners en omwonenden.
- Hoe kunnen we goed, helder, tijdig communiceren en organiseren met de doelgroep, woningzoekenden en de inwoners in aanpalende/nabijgelegen woongebieden? Daarnaast zou je toekomstige bewoners graag willen betrekken bij de planvorming, zodat vraag en aanbod goed op elkaar aansluiten, maar hoe doe je dat als de bewoner van de toekomst nog niet in beeld is?
- Op inbreidingslocaties hebben we in het algemeen met 'dure' grond te maken, omdat het centrumgebieden of de zone nabij het centrum betreft. Ook zal er dikwijls sprake zijn van opgaven als bodemverontreiniging, andere milieu-opgaven, drukte in de ondergrond et cetera. Dit roept de vraag op hoe we hier op dergelijke inbreidingslocaties betaalbaar kunnen bouwen en wat de rol van de gemeente hierbij is/zou kunnen zijn.

Versterken van regionaal voorzieningenstructuur

Kansen
- Extra inwoners betekent meer draagvlak voor voorzieningen. Dit geldt voor de dorpen, maar ook voor de steden. Hierbij is de complementariteit van belang wat betreft het aanbod van voorzieningen in de regio.
- Voor de inwoners is nabijheid van een aantal voorzieningen heel belangrijk en voor de voorzieningen met een regionale functie is de bereikbaarheid vanuit de regio van belang. Dit kan ervoor pleiten om bepaalde regionale voorzieningen te concentreren op – voor werknemers en bezoekers – zeer goed bereikbare plekken zoals OV-knopen. Bovendien wordt door dit laatste de mobiliteitstransitie gestimuleerd.

Zorgen/aandachtspunten
- Spreiding van verstedelijking, waarbij vele dorpen gaan uitbreiden, leidt tot versnippering van de vraag naar (en dientengevolge van het aanbod van) voorzieningen.
- Door concentratie van regionale voorzieningen op de OV-knopen zijn de voorzieningen voor een grote groep inwoners bereikbaar. Dit betekent echter dat ook de dorpen goed aangetakt zijn op het OV-netwerk en OV kost geld!
- De sociale netwerken zijn van groot belang voor de bereikbaarheid van de voorzieningen. Het behoud van deze sociale cohesie en de sociale structuren is een aandachtspunt.

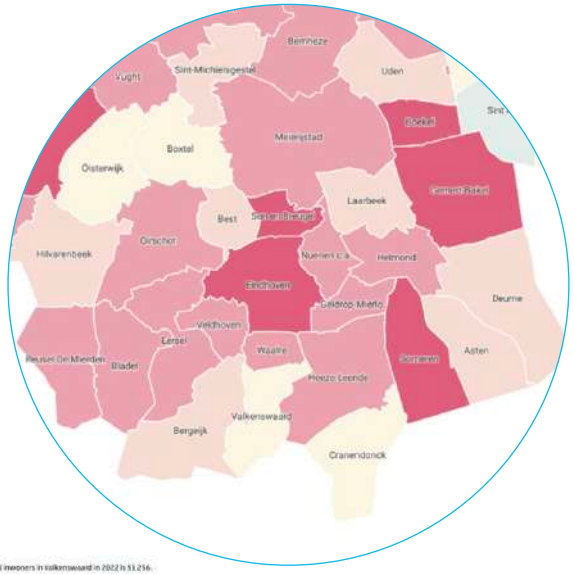
Demografie - Meer inwoners maar vaker alleen en 'grijzer'



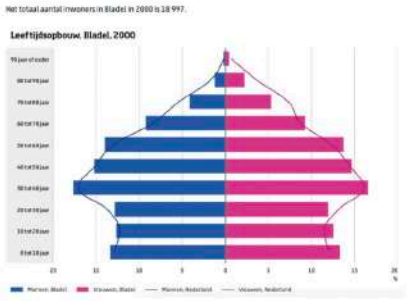


Ontwikkeling
Bevolkingsgroei 2010-2019
Bron: CBS 2019

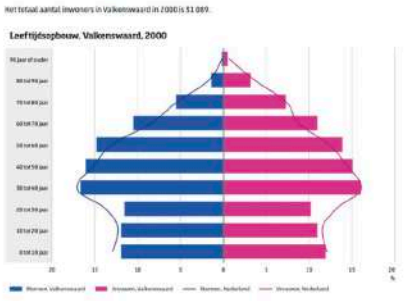
- > 0,6% punt krimp
- 0,4 - 0,6% punt krimp
- 0,2 - 0,4% punt krimp
- < 0,2% punt verschil
- 0,2 - 0,4% punt groei
- 0,4 - 0,6% punt groei
- > 0,6% punt groei

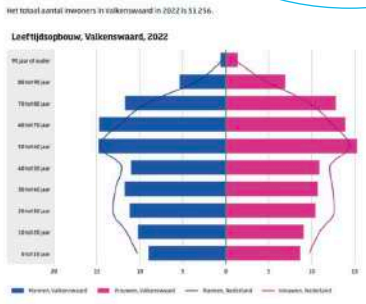


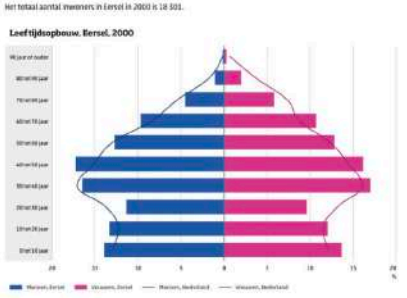
De Brabantse trend richting ontgroening en vergrijzing zien we ook in de regio-dorpen.

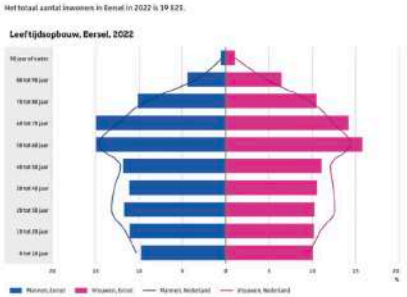


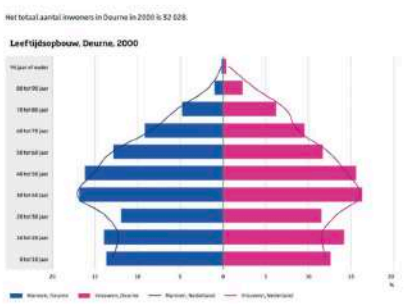


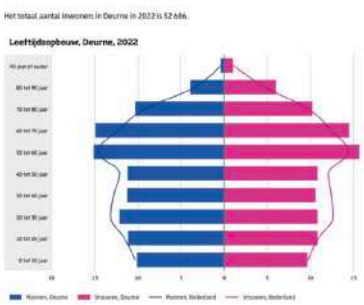












Wonen - Hoe gaan we om met de grote voorraad aan eengezinswoningen?

WONINGVOORRAAD

Opvallend: In de afgelopen 10 jaar nauwelijks wijzigingen in het woonproduct

De woningmarkt is opvallend statisch en faciliteert de vraag van morgen niet

Regio's	Jaar	Totaal	Eengezins	%	Meergezins	Grootte m2	Grootte Eengezins m2	Grootte Meergezins m2
Nederland	2012	7386743	4855858	66%	2530885	119	138	84
Nederland	2022	8045580	5129687	64%	2915893	120	142	80
Asten	2012	6337	5504	87%	833	164	168	131
Asten	2022	7146	6122	86%	1024	162	172	104
Bergeijk	2012	7456	6530	88%	926	171	177	132
Bergeijk	2022	8161	7070	87%	1091	171	178	127
Best	2012	11703	9453	81%	2250	130	140	88
Best	2022	13199	10513	80%	2686	129	141	82
Bladel	2012	8061	6972	86%	1089	157	164	108
Bladel	2022	8994	7494	83%	1500	155	166	100
Cranendonck	2012	8567	7919	92%	648	154	158	100
Cranendonck	2022	9113	8260	91%	853	154	160	99
Deurne	2012	12829	11232	88%	1597	165	172	109
Deurne	2022	14165	12097	85%	2068	162	173	100
Eersel	2012	7647	6435	84%	1212	164	169	137
Eersel	2022	8616	7136	83%	1480	165	172	126
Eindhoven	2012	101412	66623	66%	34789	118	136	84
Eindhoven	2022	116056	69718	60%	46338	113	137	76
Geldrop-Mierlo	2012	17105	13549	79%	3556	135	147	91
Geldrop-Mierlo	2022	18120	14248	79%	3872	136	149	88
Gemert-Bakel	2012	11772	10262	87%	1510	152	160	95
Gemert-Bakel	2022	12859	10941	85%	1918	164	176	97
Heeze-Leende	2012	6341	5848	92%	493	171	175	117
Heeze-Leende	2022	7036	6339	90%	697	170	176	118
Helmond	2012	38363	28949	75%	9414	120	133	81
Helmond	2022	41885	30511	73%	11374	122	136	83
Laarbeek	2012	8755	7938	91%	817	132	135	100
Laarbeek	2022	9855	8650	88%	1205	155	161	116
Nuenen, Gerwen en Nederwetten	2012	9449	8316	88%	1133	152	161	82
Nuenen, Gerwen en Nederwetten	2022	10527	9113	87%	1414	152	162	84
Oirschot	2012	6913	6004	87%	909	156	165	98
Oirschot	2022	8227	6878	84%	1349	159	172	93
Reusel-De Mierden	2012	5021	4566	91%	455	163	169	107
Reusel-De Mierden	2022	5605	4967	89%	638	165	174	95
Someren	2012	7236	6138	85%	1098	163	174	103
Someren	2022	8356	7188	86%	1168	165	177	89
Son en Breugel	2012	6437	5851	91%	586	154	160	97
Son en Breugel	2022	7564	6547	87%	1017	152	161	96
Valkenswaard	2012	13931	10719	77%	3212	129	142	83
Valkenswaard	2022	14965	11289	75%	3676	129	144	85
Veldhoven	2012	18796	15122	80%	3674	132	143	88
Veldhoven	2022	20286	16020	79%	4266	133	145	87
Waalre	2012	7030	6114	87%	916	138	147	80
Waalre	2022	7982	6587	83%	1395	150	164	81

Bron: CBS

Ontwikkeling van eenpersoonshuishoudens gaat het hardst in de dorpse gemeenschap

Regio's	Perioden	Tot Huishoudens aantal	1 pers aantal	% 1 pers	Meerpers aantal	2 pers aantal	% 2 pers
Nederland	2000	6801008	2272219	33%	4528789	2242256	33%
Nederland	2022	8138591	3172564	39%	4966027	2661105	33%
Asten	2000	5758	1206	21%	4552	1927	33%
Asten	2022	7332	2341	32%	4991	2633	36%
Bergeijk	2000	6607	1238	19%	5369	2373	36%
Bergeijk	2022	8053	2298	29%	5755	3145	39%
Best	2000	10134	2258	22%	7876	3678	36%
Best	2022	13338	4062	30%	9276	4839	36%
Bladel	2000	6949	1330	19%	5619	2492	36%
Bladel	2022	8883	2665	30%	6218	3371	38%
Cranendonck	2000	7825	1594	20%	6231	2897	37%
Cranendonck	2022	8977	2668	30%	6309	3641	41%
Deurne	2000	11772	2506	21%	9266	4073	35%
Deurne	2022	14019	4411	31%	9608	5213	37%
Eersel	2000	6656	1397	21%	5259	2293	34%
Eersel	2022	8352	2506	30%	5846	3121	37%
Eindhoven	2000	97135	40445	42%	56690	32038	33%
Eindhoven	2022	123763	60586	49%	63177	35545	29%
Geldrop-Mierlo	2000						
Geldrop-Mierlo	2022	18104	6089	34%	12015	6552	36%
Gemert-Bakel	2000	10077	2077	21%	8000	3408	34%
Gemert-Bakel	2022	13288	3997	30%	9291	4865	37%
Heeze-Leende	2000	5717	1146	20%	4571	2140	37%
Heeze-Leende	2022	7004	2026	29%	4978	2761	39%
Helmond	2000	34152	10220	30%	23932	11978	35%
Helmond	2022	42158	14970	36%	27188	14039	33%
Laarbeek	2000	7918	1527	19%	6391	2767	35%
Laarbeek	2022	9720	2779	29%	6941	3689	38%
Nuenen, Gerwen en Nederwetten	2000	9108	1776	19%	7332	3454	38%
Nuenen, Gerwen en Nederwetten	2022	10355	2974	29%	7381	4076	39%
Oirschot	2000	6487	1375	21%	5112	2208	34%
Oirschot	2022	7979	2264	28%	5715	3010	38%
Reusel-De Mierden	2000	4323	775	18%	3548	1389	32%
Reusel-De Mierden	2022	5583	1575	28%	4008	2140	38%
Someren	2000	6631	1366	21%	5265	2169	33%
Someren	2022	8349	2459	29%	5890	3114	37%
Son en Breugel	2000	5868	1266	22%	4602	2432	41%
Son en Breugel	2022	7501	2163	29%	5338	2759	37%
Valkenswaard	2000	12942	3450	27%	9492	4851	37%
Valkenswaard	2022	14664	5246	36%	9418	5544	38%
Veldhoven	2000	16754	4168	25%	12586	6208	37%
Veldhoven	2022	20431	6721	33%	13710	7400	36%
Waalre	2000	6677	1653	25%	5024	2603	39%
Waalre	2022	7711	2411	31%	5300	2824	37%

In Eersel is het aandeel 1+2 persoonshuishoudens in 20 jaar tijd gestegen van 55% naar 67% !

Bron: CBS

2.3. Opgave 3: Versterken van het economisch Brainport-ecosysteem op de schaal van de MRE

Subregio SGE: in de MIRT-studie Brainport 2040 (2020) werd niet alleen geconcludeerd dat het vestigings- en leefklimaat in toenemende mate doorslaggevend zijn voor het economisch succes van de regio. Ook werd in die studie geanalyseerd dat het SGE geen homogene regio is. De verschillen zijn groot. Het westelijk deel van de regio (met name Eindhoven, Veldhoven, Best en ook Son en Breugel) beschikt over relatief veel arbeidsplaatsen. Het oostelijk deel van SGE wordt gekenmerkt door relatief veel woningen. Deze verschillen tussen gemeenten in de regio komen terug in de ontwikkeling van arbeidsplaatsen. Duidelijk is dat recente successen in korte tijd een vlucht hebben genomen. In 'no-time' hebben plekken als High Tech Campus en ASML een internationale aantrekkingskracht verworven. Daarnaast dragen de ligging van Eindhoven Airport, waardoor een oriëntatie ontstaat tussen het centraal station van Eindhoven en Noordwest-Eindhoven, en de ligging aan de A2/N2 bij aan een sterke bereikbaarheid van het westelijk deel van de regio. Opgemerkt dient te worden dat het OV hier nauwelijks een rol in speelt. De westzijde van het SGE werkt daarmee als een magneet op een groot gebied. Deze kent een dagelijkse pendel die vanuit alle windrichtingen ver reikt. Het oostelijk deel laat een veel meer regulier patroon zien, wat we herkennen in meer generieke regio's in Nederland: gemengde bedrijventerreinen met een minder sterke vertegenwoordiging van bedrijven uit de HTSM-sector.

Aan de westzijde van het SGE zijn werklocaties waar mensen vanuit alle richtingen bereid zijn om ver te reizen voor werk. Aan de oostzijde is er meer lokaal en subregionaal georiënteerde bedrijvigheid. Hierdoor profiteert de oostzijde minder van de groei in het westelijke deel. De Automotive Campus – tussen Eindhoven en Helmond – verandert dit niet en bovendien is deze campus meer georiënteerd op samenwerkingen met bedrijven en kennisinstellingen in en rondom Eindhoven dan in en rondom Helmond.

In de Ontwikkelstrategie Zuidoost-Brabant, *een evenwichtige schaalsprong* d.d. 31 mei 2022, waarmee op de Omgevingsdag van juni 2022 is ingestemd, hebben we met elkaar 'uitgezoomd' naar het niveau van heel Zuidoost-Brabant. We hebben toen met elkaar geconstateerd dat er sprake is van één ecosysteem, maar dat de vier subregio's ook van elkaar verschillen. Inmiddels hebben vele van de kernen in de subregio's forse uitbreidingen van bedrijventerreinen die het ecosysteem Brainport ondersteunen (denk aan toeleveranciers als bijvoorbeeld MCB, Wilvo en thematische bedrijventerreinen als het Kempisch bedrijvenpark in Hapert). Het mkb is in deze meer landelijke subregio's sterk ontwikkeld, met daarbij de opgaven op het gebied van de toenemende complexiteit van bedrijfsprocessen, waardoor meer kennis van onder meer digitale processen en systemen nodig is in de maakindustrie. Hieronder volgt een korte impressie van de subregio's met de specifieke opgaven:

Subregio De Kempen, slimme maakindustrie: subregio met toeleverende industrie voor het HTSM-cluster. De autochtone beroepsbevolking groeit niet meer, waardoor de regio afhankelijk is van de instroom van arbeidskrachten. Bedrijven in De Kempen zijn veelal onderdeel van de supplychain van de Brainport. Die supplychain kenmerkt zich door veel interactie en hoogwaardige maakindustrie. Het aantrekken van gekwalificeerd talent is een grote uitdaging. Voor deze bedrijven is het up-to-date blijven essentieel. Het netwerk met de regionale kennisinstellingen is essentieel. Hierbij is het aantrekken van talent belangrijk. Aantrekkelijke werklocaties, goede verbindingen (ook voor stagiaires), voorzieningen en een passende woningmarkt zijn essentieel om de positie van De Kempen in de Brainport te bestendigen.

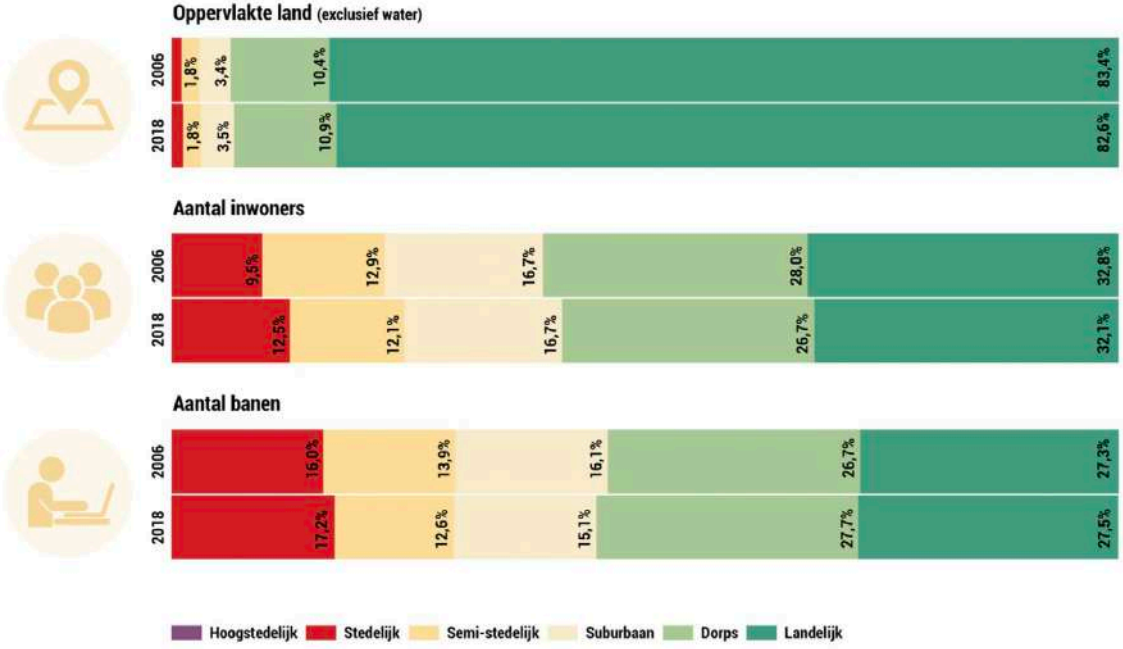
Subregio De Peel (excl. Helmond), makersdistrict en voedselproductie: economie gebaseerd op grote diversiteit aan mkb's. Profiel wordt gekenmerkt door deels toeleveranciers voor HTSM en deels Agro-food. Een echt scherp profiel ontbreekt, er zijn omvangrijke bedrijventerreinen met ruimte extensieve

Werken - Grote verschillen in snelheden van banengroei

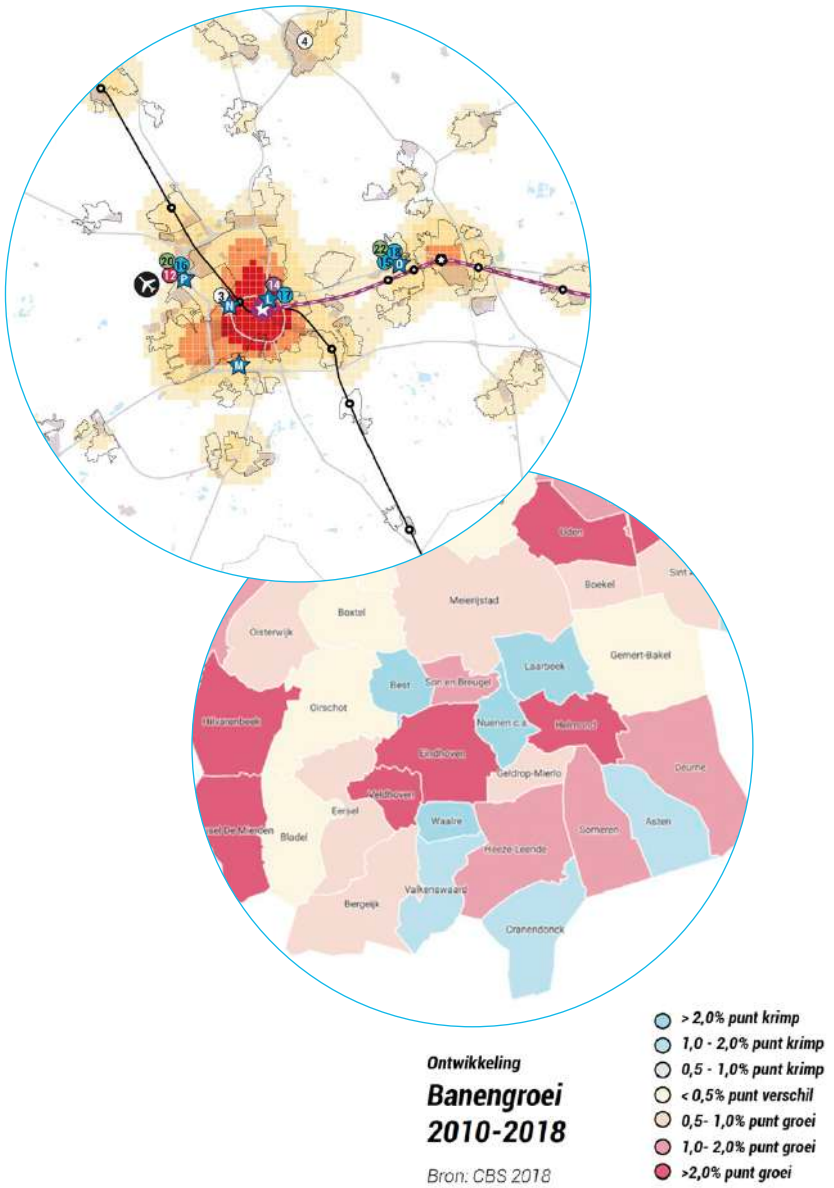




2018: Aandeel van 'Stedelijk Brabant in totale landoppervlak is 3,0%
In dit gebied: 30% van het totale aantal banen en 25% van het totale aantal inwoners



Bron: Nabijheidsklasse Dashboard Verstedelijking + CBS en LISA 2006-2018



bedrijven en deze regio is minder kennisintensief dan De Kempen. Een opvallend verschil met de westzijde van de Brainport is dat er hier minder banen dan werknemers zijn. Bij een toename van de bevolking zal dus – om het vergroten van vervoersbewegingen te vermijden – ook sterk ingezet moeten worden op een subregionale arbeidsmarkt. Het lijkt voor de hand te liggen dat Helmond, met het stationskwartier als interactieplek, een katalyserende rol voor het subregionale ecosysteem De Peel moet innemen. Dat vraagt om gerichte programmering, zowel van de stedelijke werkmilieus met onder meer kennisinstellingen, de bestaande bedrijventerreinen als de toe te voegen extra werklocaties, waaronder een regionaal bedrijventerrein De Peel (een aandachtspunt is hier de bijdrage aan het subregionale economisch profiel). Een sterk eigen profiel kan meerwaarde bieden aan het bestaande Brainport-ecosysteem (denk aan cross-over HTSM-Agro-food).

Subregio A2-gemeenten, natuurbeleving en leisure: het merendeel van de kernen binnen de A2-gemeenten ligt ingeklemd tussen hoogwaardige natuurgebieden (Strabrechtse Heide, Leenderbossen, Malpie, etc. zijn allemaal Natura 2000-gebieden). Dit wordt gezien als een kwaliteit. Gemeenten Valkenswaard en Heeze-Leende zetten vooral in op de kwaliteit van het bestaande aanbod en het versterken van het aanbod op het gebied van toerisme, recreatie en leisure. Offline Valkenswaard is een duidelijke tegenhanger van de dynamiek van de internationaal georiënteerde Brainport. Gemeente Cranendonck heeft andere opties. Met de grote bedrijventerreinen rondom Budel (met zware milieucategorie) en de oude Philipsterreinen rondom station Maarheeze zijn niet alleen de ruimtelijke mogelijkheden groter, ook de ambitie van de gemeente Cranendonck reikt verder. Bovendien biedt de ligging aanknopingspunten voor een sterke eigen profilering: dicht bij de stad Weert in het grensgebied met het Vlaamse Hamont-Achel - Neerpelt. Voor Cranendonck is de opgave om deze zware milieucategorie bedrijventerreinen in te zetten in de vraag vanuit de regio('s) en mogelijk te combineren met een cluster rondom innovatieve energie-opwek en (prefab-)bouw. Deze opgave kan een extra dimensie krijgen wanneer het sprinterstation van Maarheeze (dat haar positie als regionale HUB-functie ziet groeien) gekoppeld kan worden aan dit profiel. Een 'stedelijke ontwikkeling' (deels transformatie van het bestaande industrieterrein) rondom het station zou de plaats- en knoopwaarde kunnen versterken en de (nieuwe) economie van Cranendonck kunnen stimuleren.

Opgave:
De subregio's hebben als opgave in te zetten op een voldoende kwalitatief aanbod aan bedrijventerreinen en op het versterken van het vestigingsklimaat (aantrekkelijke werkomgeving, bereikbaarheid met de fiets en het OV, en interactie met andere bedrijven en kennisinstellingen) in de strijd om kennis en talent. Bestaande én nieuwe bedrijventerreinen en werklocaties worden benut om de economische meerwaarde te genereren van het Brainport-ecosysteem, inclusief het daarbij behorende brede mkb (zij vormen een hefboom voor verdere kwalitatieve ontwikkeling van de bedrijventerreinen en werklocaties).

Brainport-ecosysteem (***lessen Omgevingsdag*** 21 december 2022)

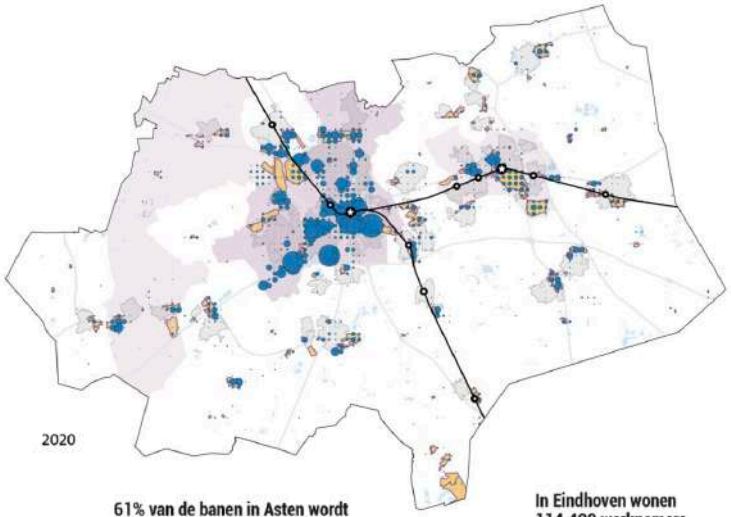
Kansen

- Zuidoost-Brabant vormt één Brainport-ecosysteem, wat impliceert dat de gebieden er binnen tezamen, met hun eigen kwaliteiten, bijdragen aan de kracht van het ecosysteem. Hier ligt een kans voor gebieden (en gemeenten) om zich te profileren met lokale kwaliteiten. Door de krachten te bundelen versterkt het totale ecosysteem.
- Er ontstaan kansen voor versterking van De Kempen Campus, door een combinatie van onderwijs, sport en cultuur.
- De bouwopgave van de hele regio is fors én er is een versnelling nodig. Dit biedt kansen om op een innovatieve manier aan de slag te gaan. In de A2-subregio is de bouwsector sterk vertegenwoordigd. Dit leidt tot een kans voor die subregio om de bouwsector stevig te positioneren. Dit vraagt een keuze in profilering en fysieke ruimte om te ontwikkelen.
- Er is steeds meer sprake van een systeem waarin denken en maken verspreid zijn over de regio. Dit vult elkaar aan. We willen ambitieus verder bouwen aan een ecosysteem dat nieuwe samenwerkingen, bedrijvigheid en producten voortbrengt. We ontwikkelen slimme dingen en maken ze ook en innoveren elke dag. Dit biedt een gevarieerde arbeidsmarkt.

Zorgen/aandachtspunten

- Aandacht behoeft het sterke accent op techniek; het economisch profiel moet niet te eenzijdig zijn, want dat maakt kwetsbaar.
- We hebben in de regio een mkb dat ook grotendeels in verband kan worden gebracht met de Brainport-economie. Dit mkb ligt verspreid over de regio, breidt ook stevig uit en moet ook goed bereikbaar blijven (wat kostbaar is!).
- Groei en verandering leiden ertoe dat bedrijven vertrekken en zich elders vestigen en dat proces nodigt andere bedrijven uit om zich te vestigen op een betere locatie. Dit ‘schuifpuzzel’-effect zorgt voor dynamiek in de regio en vraagt ook continu aandacht (ontstaan gewenste bewegingen, dus waar gaan bedrijven naartoe?).
- We willen meer weten over het werkmilieu van de toekomst, wat past bij de (nieuwe) inwoner van 2040?
- In Zuidoost-Brabant zien we een hechte relatie tussen lokale ondernemers en de samenleving/het verenigingsleven (sponsoring). De ondernemers zijn immers goed geworteld in hun omgeving. Dit is een waarde die we willen behouden.

Daily Urban System - Grote concentratie van banen in Stedelijk Gebied Eindhoven



61% van de banen in Asten wordt ingevuld door iemand van buiten

In Eindhoven wonen 114.400 werknemers

In Eindhoven 175.200 banen

Woonregio's / Werkregio's	Nederland	Asten	Bergeijk	Best	Bladel	Cranendonck	Deurne	Eersel	Eindhoven	Geldrop-Mierlo	Gemert-Bakel	Heeze-Leende	Helmond	Laarbeek	Nuenen, Gerwen en Nederwetten	Oirschot	Reusel-De Mierden	Someren	Son en Breugel	Valkenswaard	Veldhoven	Waalre
	x 1 000																					
Nederland	8125,7	8,2	9,3	15,4	10,7	9,4	15,6	9,3	114,4	18,8	15,2	7,5	43,8	11	10,6	9,5	6,6	9,8	8,1	14,6	22,2	7,7
Asten	6,1	2,4	0	0	0	0	0,5	0	0,1	0,1	0,1	0	0,4	0,1	0	0	0	0,8	0	0	0	0
Bergeijk	6,1	0	3,2	0	0,3	0,1	0	0,4	0,4	0,1	0	0,1	0,1	0	0	0	0,1	0	0	0,7	0,2	0,1
Best	14,9	0	0,1	3,3	0,1	0,1	0	0,1	2,3	0,3	0,1	0,1	0,5	0,1	0,3	0,4	0	0	0,3	0,2	0,3	0,1
Bladel	11,2	0	0,6	0,1	4,3	0,1	0	1	0,5	0,1	0	0	0,1	0	0,1	0,2	1,6	0	0	0,3	0,3	0,1
Cranendonck	6,7	0	0	0	0	3,2	0	0	0,3	0,1	0	0,2	0,1	0	0	0	0	0,1	0	0,2	0	0,1
Deurne	13,2	0,5	0	0	0	0,1	5,6	0	0,4	0,2	0,9	0,1	1,7	0,2	0,1	0	0	0,3	0	0	0,1	0
Eersel	7,5	0	0,9	0,1	1	0	0	2,4	0,4	0,1	0	0,1	0,1	0	0	0,2	0,5	0	0	0,4	0,4	0
Eindhoven	175,2	0,7	1,3	4,1	1,2	1,4	1,3	1,7	55,2	5,4	1,1	1,6	6,9	1,4	3,2	1,6	0,5	1	2,5	2,9	7,1	2,7
Geldrop-Mierlo	12,6	0,2	0,1	0,2	0	0,2	0,2	0,1	1,6	4	0,2	0,4	1,6	0,2	0,6	0,1	0	0,3	0,1	0,2	0,2	0,1
Gemert-Bakel	9,1	0,2	0	0	0	0	0,4	0	0,2	0,1	4,1	0	0,7	0,5	0,1	0	0	0,1	0	0	0	0
Heeze-Leende	5,4	0,1	0	0,1	0	0,4	0,1	0	0,3	0,3	0	2	0,2	0	0,1	0	0	0,2	0	0,2	0,1	0
Helmond	41,5	0,9	0,1	0,3	0,1	0,2	1,9	0,1	3,1	1,7	1,6	0,3	15,6	1,7	0,7	0,1	0	0,8	0,2	0,2	0,5	0,2
Laarbeek	6,7	0,1	0	0	0	0	0,2	0	0,2	0,1	0,6	0	0,9	2,5	0,1	0	0	0,1	0,1	0,1	0	0
Nuenen, Gerwen en Nederwetten	6,5	0	0	0,1	0	0	0,1	0	1,5	0,4	0,2	0,1	0,6	0,3	1,6	0	0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Oirschot	11	0,1	0	0,5	0,2	0	0	0,2	0,5	0,1	0	0	0,1	0	0	2,4	0,1	0	0,1	0,1	0,1	0
Reusel-De Mierden	3,2	0	0,1	0	0,5	0	0	0,1	0,1	0	0	0	0	0	0	0,1	1,4	0	0	0,1	0,2	0
Someren	7	0,8	0	0	0	0,1	0,4	0	0,2	0,1	0,1	0,1	0,5	0,1	0	0	0	3,2	0	0,1	0	0
Son en Breugel	14,8	0,1	0,1	0,5	0,1	0,1	0,2	0,1	3,2	0,3	0,2	0,1	0,7	0,3	0,3	0,2	0	0,1	1,5	0,2	0,3	0,1
Valkenswaard	9,9	0,1	0,5	0,1	0,1	0,4	0,1	0,2	0,9	0,2	0	0,3	0,3	0,1	0,1	0	0,1	0,1	0	3,9	0,4	0,2
Veldhoven	32,4	0,1	0,8	0,8	0,6	0,3	0,2	1	8,5	0,7	0,1	0,3	0,9	0,2	0,5	0,5	0,3	0,1	0,3	1,2	6,5	1,1
Waalre	4,2	0	0,1	0,1	0,1	0,1	0	0,1	0,6	0,1	0	0,1	0,1	0	0,1	0	0	0,1	0	0,4	0,3	1,1

Bron: CBS

In Asten zijn er slechts 0,74 banen per in de gemeente woonachtige werknemer - veel mensen moeten dus reizen voor het werk

Verhouding werknemers / banen	
0,74	Asten
0,66	Bergeijk
0,97	Best
1,05	Bladel
0,71	Cranendonck
0,85	Deurne
0,81	Eersel
1,53	Eindhoven
0,67	Geldrop-Mierlo
0,60	Gemert-Bakel
0,72	Heeze-Leende
0,95	Helmond
0,61	Laarbeek
0,61	Nuenen, Gerwen en Nederwetten
1,16	Oirschot
0,48	Reusel-De Mierden
0,71	Someren
1,83	Son en Breugel
0,68	Valkenswaard
1,46	Veldhoven
0,55	Waalre

Daily Urban System - 50 tot 70% van de werknemers reist binnen de eigen subregio

	#banen	#werknemers	#werknemers binnen regio werkzaam	%binnen regio	#werknemers buiten regio werkzaam		Peel	A2	SGE	Kempen	Werknemers uit regio	Werknemers van buiten regio
Kempen	28	36	28,6	*79,67%*	7	*20,33%*	0	1,9	4,1	18,4	24,4	4
							0%	*7%*	*15%*	*66%*	*87%*	*13%*
Peel	42	60	42,1	*70,40%*	18	*29,60%*	24,8	0,6	6,4	0	31,8	10
							59%	*1%*	*15%*	*0%*	*76%*	*24%*
A2	22	32	24,2	*76,83%*	7	*23,17%*	1,1	10,8	4,4	0,9	17,2	5
							5%	*49%*	*20%*	*4%*	*78%*	*22%*
SGE	313	251	179,9	*71,82%*	71	*28,18%*	16,2	10,9	165	9,2	201,3	112
							5%	*3%*	*53%*	*3%*	*64%*	*36%*
Totaal	**405**	**378**	**274,8**	***74,68%***	**103**	***25,32%***						**131**

2.4. Opgave 4: Regionale bereikbaarheid garanderen

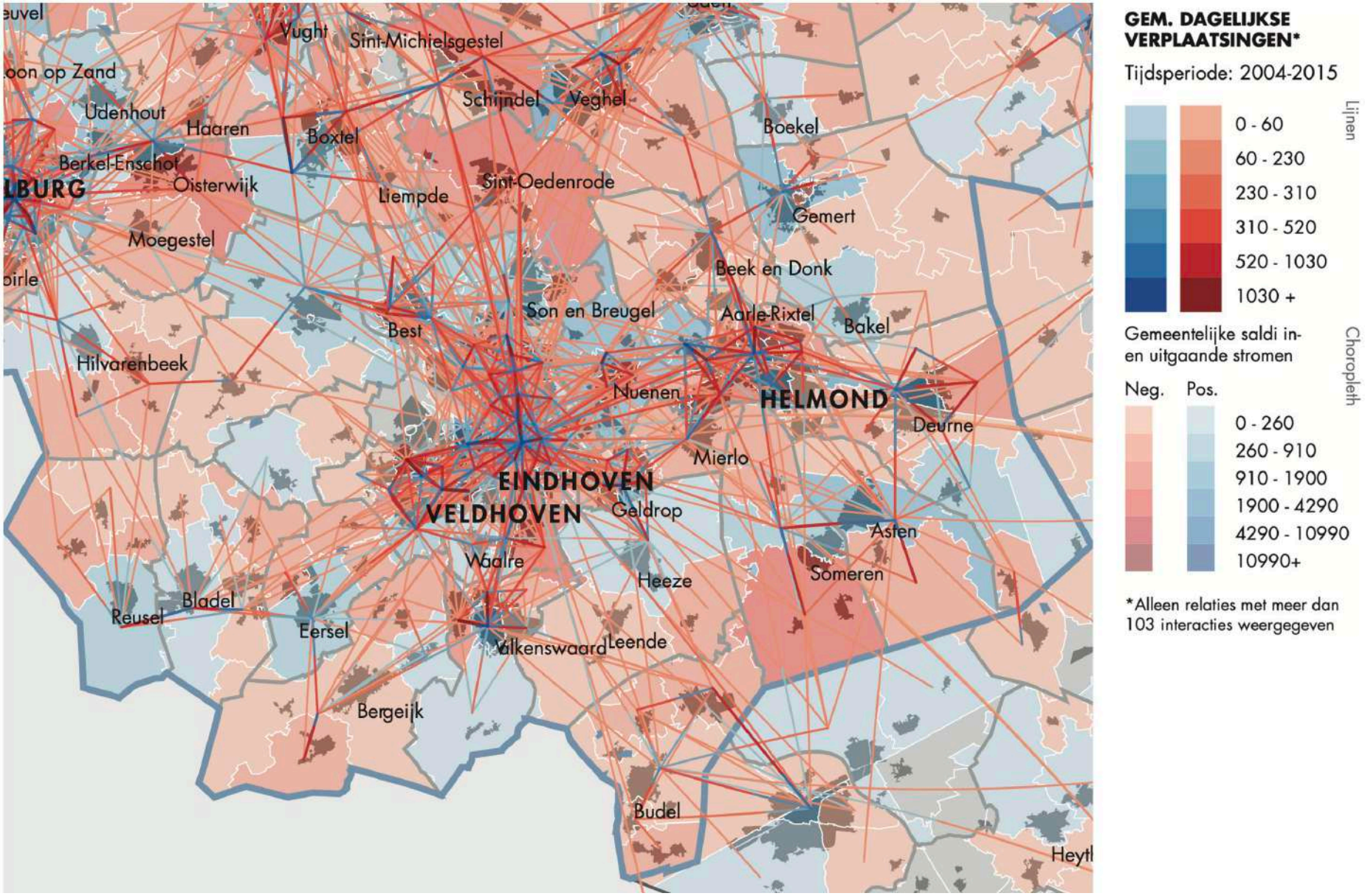
Met de schaalsprong in het SGE is gekozen voor een meer hoogstedelijk milieu in het hart van Zuidoost-Brabant. Om de internationale concurrentiepositie te versterken is stedelijke massa en stedelijke kwaliteit (nabijheid van voorzieningen) een basisvoorwaarde. De relaties tussen steden worden intensiever, de regio is onderdeel van het Nationaal Stedelijk Netwerk en heeft via spoor en luchthaven belangrijke internationale verbindingen.

Het Verstedelijkingsakkoord van het SGE zet in op het bereiken van hoogstedelijke milieus waarin stedelijke massa en intensieve functiemenging in wonen, werken en voorzieningen draagvlak creëren voor meer stedelijke voorzieningen. Dat is met name belangrijk om de stedelijke economie verder te ontwikkelen en om in de 'battle for talent' een stevig stedelijk woonmilieu en voorzieningenaanbod neer te kunnen zetten. Centra van deze ontwikkeling vormen de intercityknopen van Eindhoven en Helmond voor een verdere uitbouw van de verbindingen via het treinnetwerk, zowel regionaal (als bestemmingen van het OV), op de schaal van de Brabantse steden, in het Nationaal Stedelijk Netwerk als internationaal. Daarmee ontstaat een versterkend systeem van agglomeratievorming dat toegang geeft tot een aantrekkelijk stedelijk milieu, economie en topvoorzieningen. Deze ontwikkeling leidt tot een mobiliteitstransitie in de stedelijke gebieden en dat heeft gevolgen voor de mobiliteit in Zuidoost-Brabant.

In het stedelijk gebied van Zuidoost-Brabant groeit het aandeel OV- en fietsgebruik en neemt het autogebruik relatief af (modal split verandert). Binnenstedelijk neemt het autoverkeer zelfs af. Deze ontwikkeling wordt veroorzaakt doordat de stedelijke centra van met name Eindhoven en Helmond verdichten, leefbaarheid steeds nadrukkelijker als hefboom wordt gebruikt voor heroverweging van bestaande verkeersstructuren en de relaties tussen de steden (ook buiten Zuidoost-Brabant) groeien. Verplaatsen in de stad en tussen steden wordt daardoor steeds belangrijker en de fiets-treinmobiliteit is daarvoor zeer aantrekkelijk. Ook stedelijk mobiliteitsbeleid en de groei van een jonge, hoogopgeleide, stedelijk georiënteerde en duurzaam-minded populatie draagt bij aan meer lopen, fietsen en OV-gebruik en minder autogebruik. Buiten het stedelijk gebied is de situatie omgekeerd. In de suburbane en dorpse milieus is de auto juist dominant bij verplaatsingen buiten de eigen kern. Doordat de verplaatsingsafstanden naar werk en voorzieningen toenemen, neemt buiten het stedelijk gebied het autogebruik toe, ook op plekken waar geen bevolkingsgroei meer is. Er is dus een toenemend verschil in mobiliteitsgedrag tussen stedelijk gebied en daarbuiten. De opgave is om de mobiliteitstransitie in stedelijke gebieden goed te ondersteunen. Deze is immers randvoorwaardelijk om de stad intensiever te kunnen gebruiken en tegelijkertijd kwaliteit toe te voegen. Buiten de steden is het net zo belangrijk om de intensieve relaties tussen het stedelijk gebied en werkgebieden, suburbane kernen en kleinere kernen te faciliteren. Die opgave werkt twee kanten op. Vanuit de suburbane gebieden is het nodig beter aangehaakt te zijn op het OV-netwerk, bijvoorbeeld voor de economische noodzaak om bereikbaar te zijn voor jonge hogeropgeleiden die wonen in stedelijke milieus. Omgekeerd zullen de centra van Eindhoven en Helmond en de stedelijke werkgebieden (campussen) toegankelijk blijven voor de dorpen en grotere kernen die onderdeel zijn van het Daily Urban System Zuidoost-Brabant. Dit vraagt denken in reisketens en multimodaliteit om gescheiden systemen te voorkomen.

Met de keuzes uit het Verstedelijkingsakkoord SGE en het mobiliteitsbeleid loopt het huidige mobiliteitssysteem vast bij een hoge economische groei. De IMA (Integrale Mobiliteitsanalyse *(*1)*) laat zien dat ondanks de voorziene weguitbreidingen grote delen van het Brabantse hoofdwegennet overbelast zijn in 2040. Een verdere uitbreiding van het wegennetwerk op de schaal van de opgave die de IMA laat zien is ruimtelijk, financieel en vanuit duurzaamheidsperspectief moeilijk voor te stellen. Bovendien biedt zo'n aanpak vaak maar tijdelijk een oplossing. Zuidoost-Brabant bestaat voor een groot deel uit suburbane kernen. De afstand tussen die kernen en de centra van

Daily Urban System - Dorpskernen zijn integraal onderdeel geworden van het stedelijk systeem (Tordoir)



Eindhoven en Helmond is 10-20 km. Deze ruimtelijke ordening leidt tot een hoog autogebruik. De dorpen van Zuidoost-Brabant kennen lage dichtheden met doorgaans niet-gereguleerd parkeren voor de deur en in de basis een goede auto-ontsluiting. De woon-werkafstanden en de afstand tot de stedelijke centra zijn voor velen nog te groot voor fietsen. De dichtheden zijn te laag en de afstanden te kort voor concurrerend OV, versterkt door het feit dat maar weinig kernen een station hebben (buiten het SGE alleen Deurne, Maarheeze, Heeze). Een andere factor in dit systeem zijn de grote werklocaties die, met uitzondering van het stationsgebied/centrum van Eindhoven, gericht zijn op de (snel)wegontsluiting. Goede autoverbindingen maken mogelijk dat mensen in rurale en dorpse gebieden kunnen wonen en tegelijkertijd kunnen profiteren van voorzieningen elders. Om de regio bereikbaar en leefbaar te houden moeten we fors inzetten op een mobiliteitstransitie. De opgave is om de groei van automobiliteit in heel Zuidoost-Brabant af te buigen zonder de bereikbaarheid en uitwisseling op te geven.

Opgave:
De stedelijke ontwikkeling van Zuidoost-Brabant moet inzetten op een brede mobiliteitstransitie, in combinatie met de robuuste randen, bundelroutes (o.a. N279, N612, A67 incl. de Zuidelijke Ontsluiting) en inprikkers. Zo kunnen we plekken die van de auto afhankelijk zijn ook in de toekomst bereikbaar houden. Dat betekent dat we een programma (wonen en werken) zullen inzetten om deze ontwikkeling daar waar mogelijk te stimuleren en kansen die zich in het huidige netwerk voordoen te verzilveren. Huidige stationsomgevingen/HOV-knopen hebben vaak nog te weinig plaatswaarde: naast een goede verbinding is er op de plek zelf nog 'weinig te doen'. Het verdichten rondom knopen helpt om plaatswaarde te vergroten en daarmee OV-gebruik te stimuleren.

*(*1) Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA) d.d. juni 2021, brengt potentiële mobiliteits- en bereikbaarheidsopgaven op de lange termijn in beeld. Het gaat hierbij om het vervoer van personen en goederen over wegen, vaarwegen, spoorwegen en het bus-, tram- en metronetwerk op nationale schaal.*

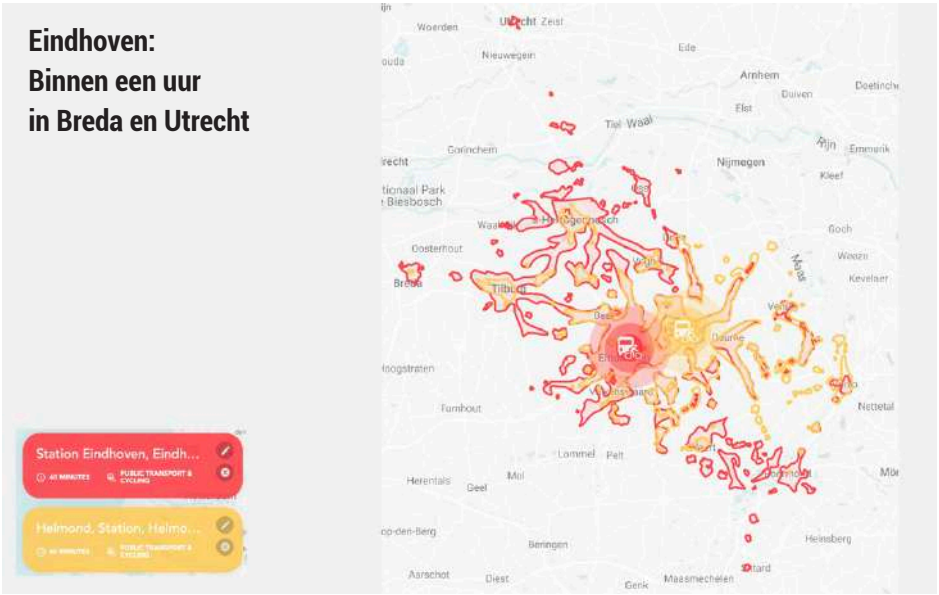
Regionale bereikbaarheid (***lessen Omgevingsdag*** 21 december 2022)
Kansen
- Verstedelijking kan mobiliteitstransitie bevorderen, want omdat het draagvlak rond haltes/stations toeneemt, kan het OV-gebruik groeien.
- Minder auto's in de straat betekent ook dat er minder ruimte nodig is voor parkeren. Hierdoor is er meer ruimte beschikbaar als gezamenlijke ontmoetings-, groene en/of speelruimte.
- De mobiliteitstransitie kan ook helpen bij andere opgaven, denk aan gezondheidsvraagstuk, klimaatopgaven.
- Bereikbaarheid vraagt niet alleen om fysieke oplossingen. Het werken op afstand (thuis werken) en virtuele mobiliteit bieden de kans om verbinding te hebben zonder verplaatsingen.

Zorgen/aandachtspunten
- Binnen Zuidoost-Brabant gaat het om: 'en-en', dus een goede bereikbaarheid per auto én per OV, fiets en smart oplossingen. Grote delen van de regio zijn vanwege hun ruimtelijke kenmerken en verbindingen veelal aangewezen op het gebruik van de auto.
- OV buiten de stad kan niet concurreren met het gebruik van de auto, qua comfort, bereikbaarheid en snelheid. Alternatieven (bijv. snelfietsroutes, busverbindingen en smart oplossingen) voor die verplaatsingen vergen maatwerk en vaak ook forse investeringen.
- De werklocaties moeten goed bereikbaar zijn en ook dit vraagt om maatwerkoplossingen. Kenniswerkers stellen in het algemeen andere eisen aan bereikbaarheid dan werknemers in de maakindustrie. De verkeersstromen en bereikbaarheidsoplossingen zullen afgestemd moeten zijn op de economische profielen.

Bereikbaarheid - OV+fiets-bereikbaarheidsverschillen zijn groot in de regio

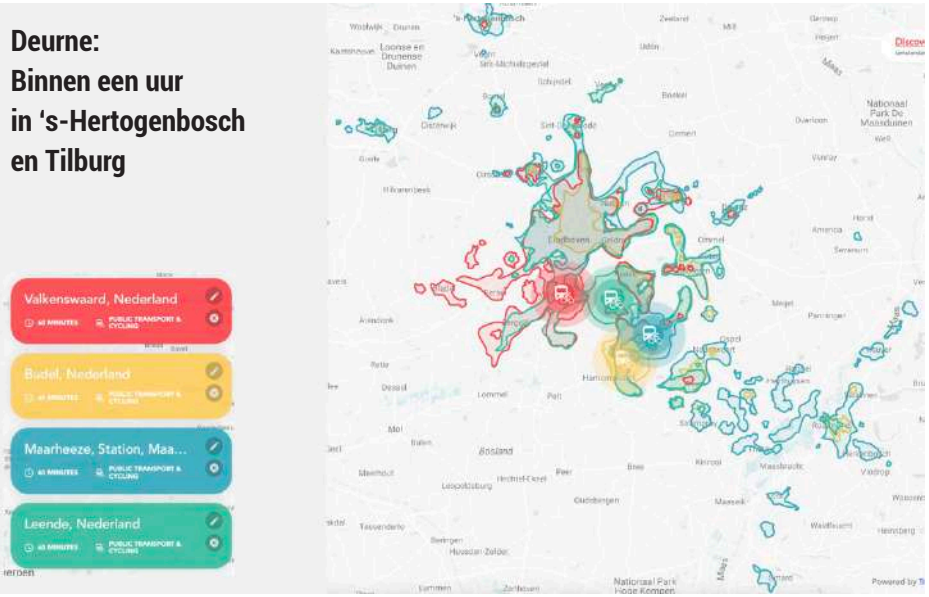
SGE

Eindhoven:
Binnen een uur
in Breda en Utrecht



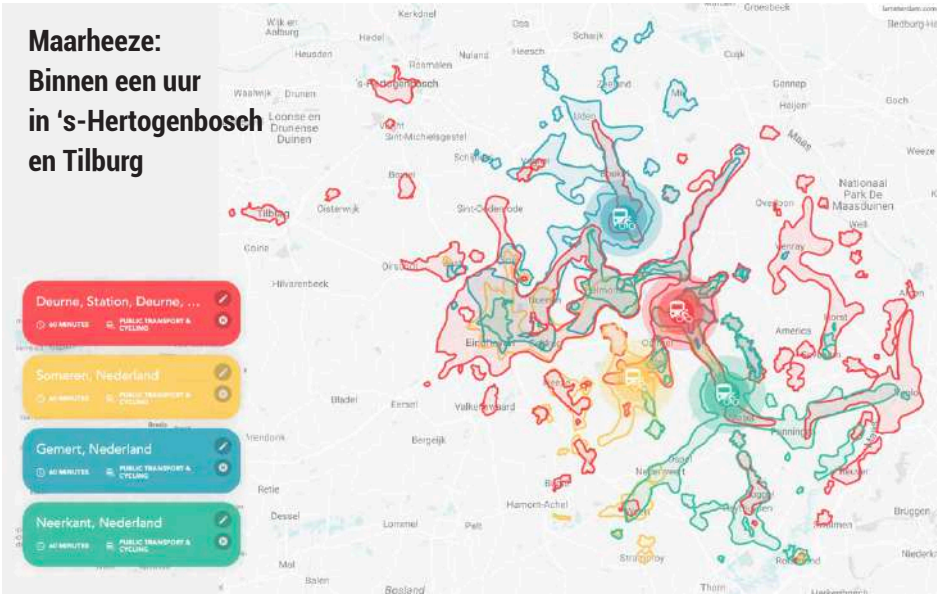
PEEL

Deurne:
Binnen een uur
in 's-Hertogenbosch
en Tilburg



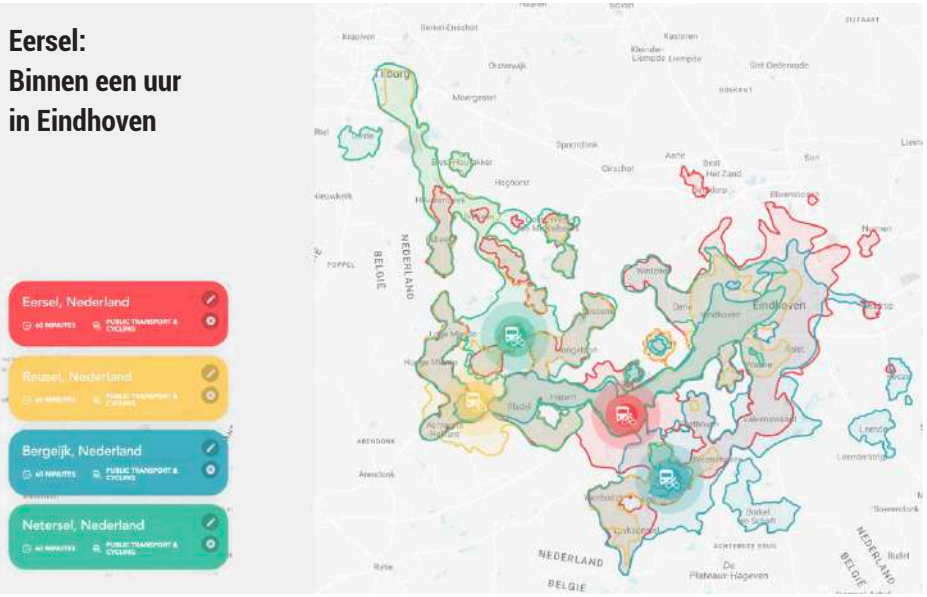
A2

Maarheeze:
Binnen een uur
in 's-Hertogenbosch
en Tilburg



KEMPEN

Eersel:
Binnen een uur
in Eindhoven



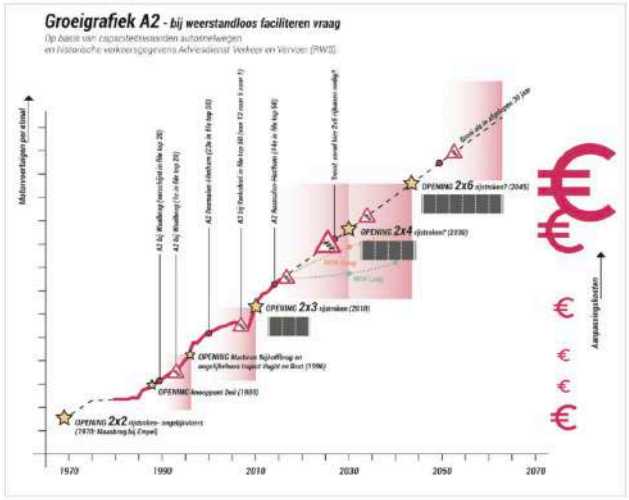
Bereikbaarheid - Het regionale autosysteem loopt vast



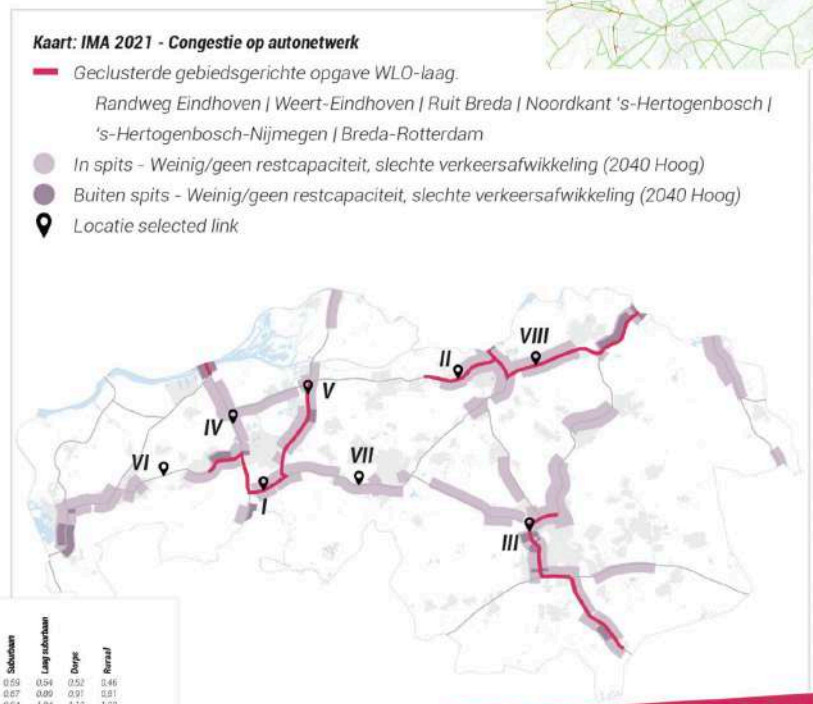


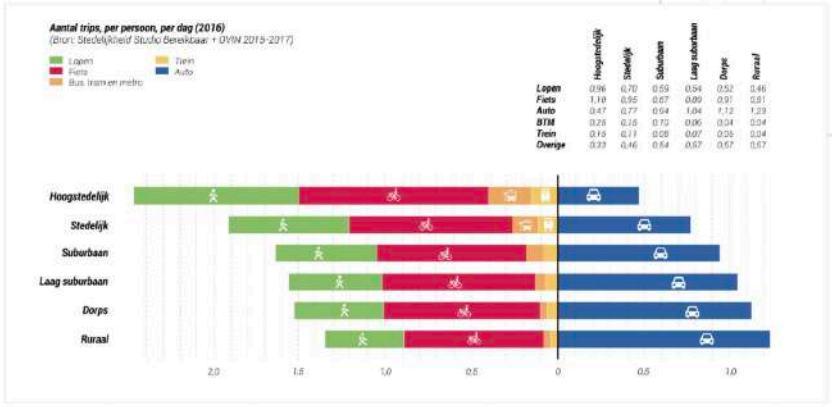






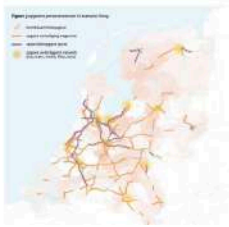






Het systeem van de auto loopt vast





2.5. Opgave 5: Relatie stad en dorp met landschap als drager voor de ruimtelijke identiteit van Zuidoost-Brabant

In de definitie van de ruimtelijke identiteit is de onmiddellijke nabijheid van het landschap en de dorpen een belangrijk onderdeel. Kernkwaliteiten zijn afwisseling, schaal (van kleine tot stevige waardevolle natuur- en cultuurlandschappen) en de toegankelijkheid. De beekdalen, de akkers en de weilanden nemen in de beleving van de Brabantse dorpen een belangrijke positie in. De groene, blauwe en recreatieve aders tussen stad, dorp en land zijn de stepping stones tussen de steden, dorpen en de grotere natuurgebieden. Door de gebieden lopen fiets- en wandelroutes die je in korte tijd van hartje stad naar midden in de natuur voeren. Die afwisseling is onderdeel van de dagelijkse beleving van de bewoners van Zuidoost-Brabant; onderweg naar werk of sport, een blokje om met de hond of een fietstocht in het weekend. Die alledaagse beleving is waardevol en een kernkwaliteit van de regio, maar wordt op een aantal fronten bedreigd:

- Open ruimte is kwetsbaar. De uitleg voor wonen, werken en mobiliteit van de afgelopen decennia heeft de 'gemakkelijke' plekken grotendeels benut en het bebouwd gebied nadert waardevolle landschappen, natuur en ruimtelijke buffers. Bij iedere uitleg van wonen en (grootschalig) werken wordt de afstand van het bestaande bebouwde gebied tot het groen ook groter. Zeker als in die uitleg geen kwalitatief hoogwaardig en toegankelijk groen is opgenomen. In delen van stedelijk Brabant dreigen natuur en landschap daarmee iets van ver weg te worden, waardoor een belangrijke kwaliteit wegvalt.
- In het buitengebied dat niet behoort tot de erkende natuur- en cultuurlandschappen staat de kwaliteit onder druk: schaalvergroting in de landbouw, slechte luchtkwaliteit door intensieve veeteelt en ruimteclaims vanuit tal van functies (van recreatie en opslag tot luxe woningen), die niet altijd bijdragen aan de gebiedskwaliteit. Juist de gemengde buitengebieden direct nabij de grote en middelgrote steden, met dorpen en gehuchten, zijn een belangrijke kwaliteit van Stedelijk Brabant. De landelijke delen van de regio zijn complementair aan het SGE, zeker na de schaalsprong van 62.000 woningen.
- Juist ook voor de kleinere kernen in Zuidoost-Brabant zijn bestaande landschapsstructuren en beekdalen kansen om de verbindingen tussen dorp en ommeland te versterken. Het beekdal is in de huidige situatie vaak smal gedimensioneerd en er liggen functies in die 'niks met de kwaliteit van de beek doen'. Kansen zijn er voor waterberging, natuur, natuur-inclusieve (stads)landbouw, recreatie, cultuurhistorie, CO2-opslag en koelte in strijd tegen de opwarming van de stad.

De opgave:

De bestaande stad/dorp-landverbindingen koesteren we en bouwen we uit. De beken nemen daarin een speciale positie in. Kernwoorden hierin zijn kiezen voor een royale maat, beleefbaarheid, toegankelijkheid en het aanscherpen van het contrast en de wisselwerking met stedelijke kwaliteit. De opgaven zijn: de 'uitlegzones' van de afgelopen decennia kritisch langslopen op toegankelijkheid van het landschap en kwaliteit van het overgangsgebied; transformaties inzetten om kwaliteit te maken en verbindingen te leggen; zichtbaarheid van beken in stedelijke gebieden versterken; voorkomen dat door nieuwe uitleg het landschap verder weg komt te liggen en er een dikke onaantrekkelijke rand ontstaat tussen stad en landschap. Dat ondermijnt de ruimtelijke identiteit van de dorpen en steden in Zuidoost-Brabant.

Dorpen en stad (***lessen Omgevingsdag*** 21 december 2022)

Kansen

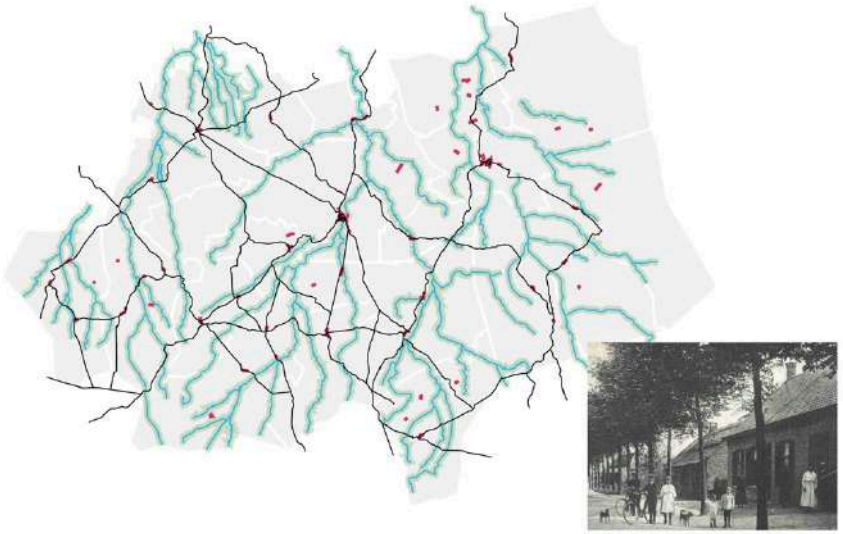
- Elk dorp en elke stad heeft zijn eigen historische, sociale en/of culturele identiteit. Brabanders zijn daar trots op. Deze identiteit biedt de kans om ook bij een forse verdere verstedelijking deze kwaliteit te benutten en de onderlinge verschillen in deze identiteit te behouden.
- Voor de ruimtelijke kwaliteit is het van belang de eigen ruimtelijke identiteit te benutten en te versterken. Het is een kans om op de langere termijn ook in de nieuwbouw en uitbreiding de onderlinge verschillen tussen de dorpen en steden te versterken.
- Voor de profilering van de gebieden (en gemeenten) is de eigenheid, authenticiteit en identiteit van belang. Hiermee wordt de basis gelegd voor ruimtelijke kwaliteit.

Zorgen/aandachtspunten

- Bij inbreiding en verdichten gaat het om de balans tussen het toevoegen van (het goede) programma en het 'dichtzetten' van de ruimte waardoor groen in het bebouwde gebied verdwijnt.
- Eenmalige uitbreiding is voor altijd uitgebreid, en dit doortrekkend naar de toekomst blijft er steeds minder landelijk gebied over. Aandachtspunten zijn dan ook: op welke locaties is uitbreiding gewenst en versterkt het de dorpen en steden, en dus ook waar (willen) we niet bouwen? Wat betekent dit voor de periode 2030 - 2040 en voor de periode erna?

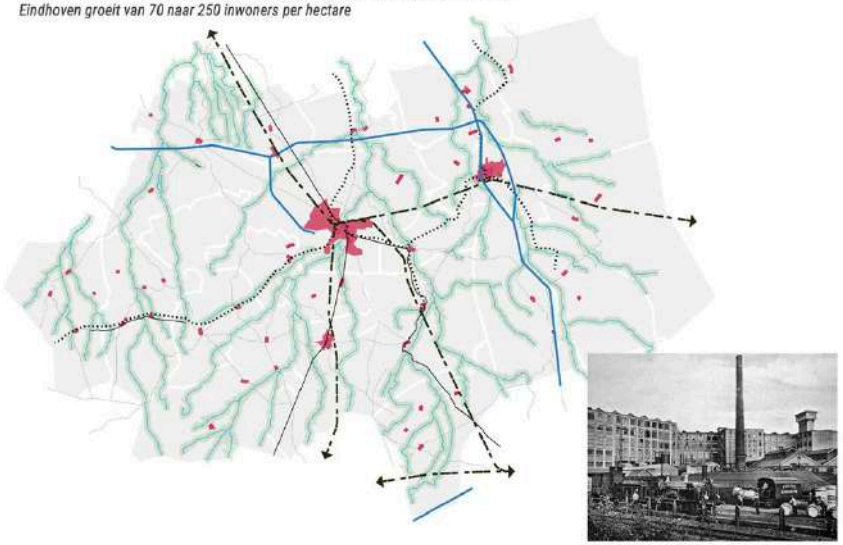
Ruimtelijke tijdslagen - Waar komen we vandaan?

Voor 1870 – Geïsoleerde dorpen / Tussen zand en beken



1870-1950 – Geconcentreerde groei langs kanalen, spoor en tram

Eindhoven groeit van 70 naar 250 inwoners per hectare



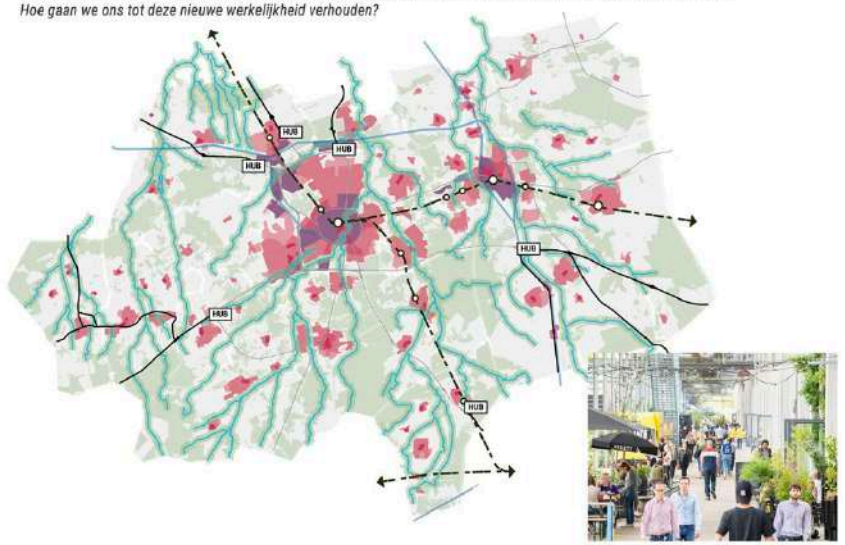
1950-1990 – Introductie van de auto maakt expansie mogelijk

Eindhoven krimpt van 250 naar 40 inwoners per hectare



Na 1990 – HOV + fiets als nieuwe structuurdragers, inzet op maximaliseren interactie en nabijheid

Hoe gaan we ons tot deze nieuwe werkelijkheid verhouden?

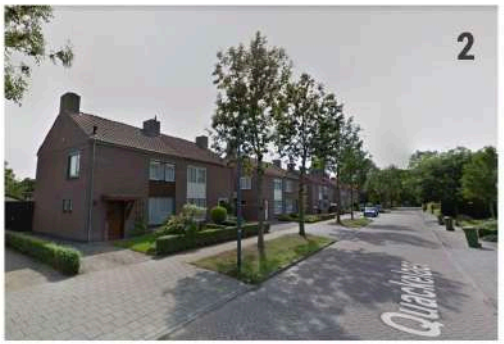


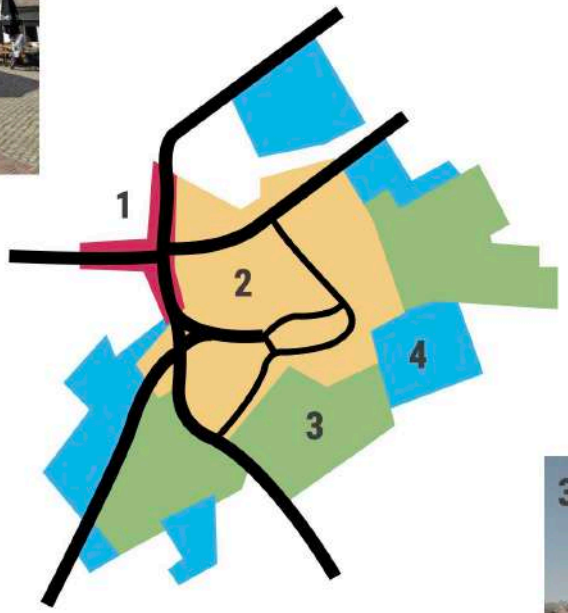
Ruimtelijke tijdslagen - Dorps versus stedelijk woonproduct

Groei– Na 1950 is de dorpskern uitgebreid met woonproducten voor een stedelijk marktgebied

Van wonen aan de markt (met gemeenschappelijke dorpspomp, muziekkiosk en kerk) naar wonen aan een generieke straat met rijtjeswoningen, tweekappers en auto's voor de deur







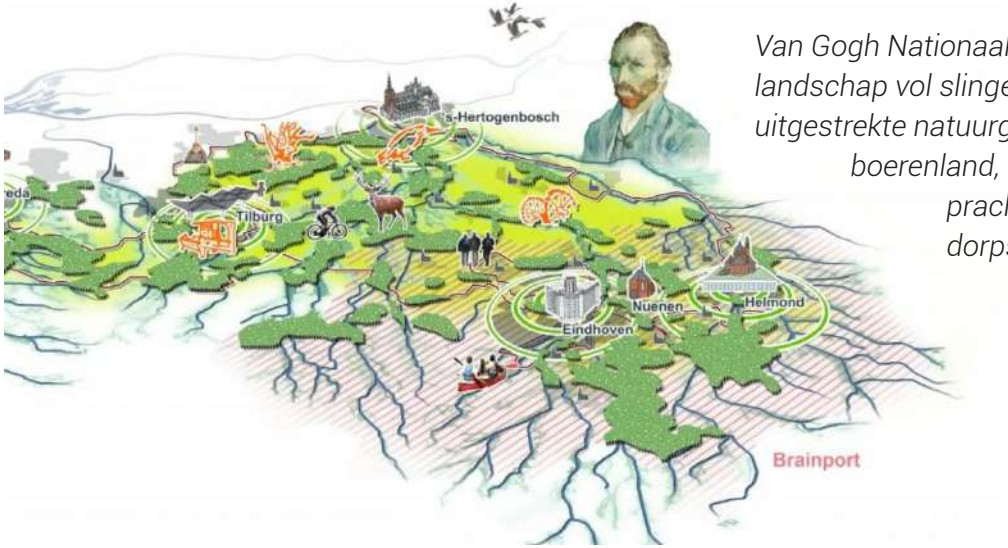




Ruimtelijke tijdslagen - Schaalvergroting



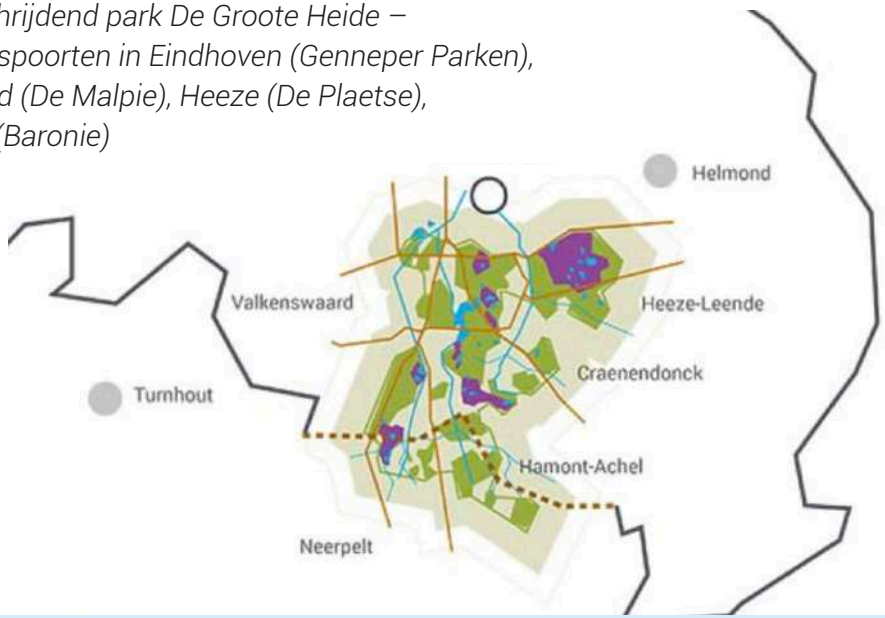
Natuur/landschap - Nieuw kwalitiatief landschapsproduct in 'contramal' van de stad



Van Gogh Nationaal Park. Een landschap vol slingerende beken, uitgestrekte natuurgebieden, vitaal boerenland, landgoederen en prachtige stads- en dorpsgezichten.



Grensoverschrijdend park De Groote Heide – met toegangspoorten in Eindhoven (Genneper Parken), Valkenswaard (De Malpie), Heeze (De Plaetse), Soerendonk (Baronie)





Hoofdstuk 3

Ontwerpend Onderzoek



3.1. Duiding van de opgaven, grip op de getallen

Een evenwichtige schaalsprong, waar hebben we het over? De kern van de opgaven – deze is ook in het MIRT-onderzoek 2020 geduid – is het behouden en versterken van de economische toppositie van de Brainportregio. De regio heeft hiervoor een groeiambitie uitgesproken naar 100.000 woningen en honderden hectare extra bedrijventerrein én de bereikbaarheid van de hele regio in de periode tot 2040.

In het ontwerpend onderzoek – dat moet leiden tot richtinggevende keuzes en ontwerpprincipes – zitten we in de fase waarin we getallen (opgaven) en ruimtebeslag bij elkaar brengen. Er is de afgelopen jaren al veel gebouwd in Zuidoost-Brabant (ca. 13.000 woningen), maar we hebben ook gemerkt dat plannen niet de eindstreep halen. Er is (9 maart 2023) een Woondeal gesloten over het realiseren van minimaal 45.130 woningen tot 2030 én er zijn aardig wat plannen/ambities in de regio aanwezig.

Om grip te krijgen op de omvang van de opgaven waarvoor we gezamenlijk richtinggevende keuzes richting 2040 moeten maken, gaan we uit van de onderstaande redenering, vertrekpunten en getallen voor wonen en werken.

Wonen

- We gaan uit van een ambitie/opgaven van 100.000 woningen in de periode 2020-2040.
- Om 100.000 woningen te kunnen maken zoeken we planruimte voor 130%. Dit komt neer op 130.000 woningen. Dit doen we omdat we weten dat niet alle plannen de eindstreep halen. We hebben niet het doel om 130.000 woningen te realiseren, maar nemen in dit ontwerpend onderzoek dat aantal als zoekrichting mee.
- We zijn uitgegaan van de aantallen die voortkomen uit de inventarisatieronde in het kader van de Woningbouwmonitoring *(Bron: Woningbouwmonitor Noord-Brabant, september 2022)* die door de provincie in de zomer van 2022 is gemaakt.
- Van de opgave trekken we de al gerealiseerde woningen van 2020 en 2021 af (op basis van het CBS). Dit zijn er circa 10.000 voor Zuidoost-Brabant. Deze woningen zijn immers al gerealiseerd.
- De Woondeal gaat uit van minimaal 45.130 woningen voor heel Zuidoost-Brabant tot 2030.
- De regio beschikt over circa 25.500 woningen in harde plannen.
- De regio beschikt over circa 12.500 woningen in ontwerpplannen en planologische voorbereidingsplannen. We gaan ervan uit dat de aantallen in deze twee categorieën de komende periode ‘hard’ worden, en dus gerealiseerd in navolging van de afspraken uit de Woondeal. Opgeteld is dit bijna het minimale aantal van 45.130 woningen. Hier hoeven we dus geen planruimte meer voor te vinden. Dit aantal halen we dan ook af van de 130.000.
- De regio heeft ook circa 29.000 woningen in zachte plannen. Dit zijn plannen waarover nog geen regionale afstemming en geen afstemming met de provincie heeft plaatsgevonden. De vraag is ook of de plannen matchen met de principes bodem en water sturend én of deze plannen logischerwijs aansluiten bij de richtinggevende keuzes die we nu met elkaar oplijnen. Voor het ontwerpend onderzoek (deze fase) doen we of die 29.000 woningen er niet zijn.
- We respecteren en gaan uit van hetgeen is afgesproken in het Verstedelijkingsakoord van het SGE. Daarin is de ambitie opgenomen om in de periode 2020-2040 62.000 woningen te realiseren. Hier zit al een extra ambitie in ten opzichte van de autonome groei.
- De A2, De Kempen en De Peel hebben een autonome groei van 12.500 woningen tot 2040. Dit betekent dat er een extra sprong van circa 25.500 woningen te maken is om bij de ambitie van 100.000 woningen te komen (immers: 62.000 + 12.500 = 74.500 > 100.000 - 74.500 = 25.500).
- Deze extra sprong van 25.500 woningen verdelen we – voor het doen van het ontwerpend onderzoek – naar rato van de demografie over de A2, De Kempen en De Peel.

	Ambitie & autonome opgave 2040	Ambitie naar 100.000 = opgave van	Reeds gerealiseerd in 2020 & 2021 deze aantallen trekken we van de opgave af!	Saldo opgave VS reeds gerealiseerd 2020 & 2021	Stap naar 100.000 vraagt een planvoorraad van 130%
Verstedelijkingsakkoord SGE	62.000	62.000	6.511	55.489	73.589
A2	2.425	2.425	507	1.918	2.493
De Kempen	3.575	3.575	889	2.686	3.479
De Peel	6.535	6.535	773	5.762	7.491
PM		25.465		25.465	31.651
Totaal	74.535	100.000	8.680	91.320	118.703

Tabel: Grip op de woningbouwcijfers (Bron Woningbouwmonitor PNB zomer '22)

	Ambitie & autonome opgave 2040	Potentiële capaciteit (zacht-zacht)
Verstedelijkingsakkoord SGE	6.200	26.675
A2	6.645	185
De Kempen	9.163	1.475
De Peel	21.315	2.695
PM		
Totaal	43.342	31.030

Tabel: Behoefte aan planruimte richting 2040 en inzicht in 'zachte plannen'

	Opgaven in Woondeal tot 2030	Reeds gerealiseerd in 2022	Minimale opgave woondeal minus aantal gerealiseerd in 2022	Harde plannen	Ontw. plannen & Planologische voorbereiding	Nog te plannen tbv Woondeal 2030
Verstedelijkingsakkoord SGE	35.785	3.488	32.297	20.950	7.765	3.582
A2	2.065	201	1.864	1.230	750	-116
De Kempen	2.645	374	2.271	1.500	1.370	-589
De Peel	4.635	535	4.100	1.980	2.615	-495
PM						
Totaal	45.130	4.598	40.532	25.660	12.500	2.382

Tabel: Woondeal 2030

- Voor Zuidoost-Brabant zoeken we – inclusief 30% overprogrammering – nu nog planruimte voor circa 43.000 woningen tot 2040. Let op: hierin zit dus feitelijk 30% te veel!
- We houden in het ontwerpend onderzoek – voor het laden van de perspectieven – rekening met een opgave van 43.000 woningen.

Werken

- Voor werken is in het MIRT-onderzoek 2020 de ambitie opgenomen om te groeien met 72.000 arbeidsplaatsen voor het SGE. Dit zegt echter niets over het ruimtebeslag dat daarvoor nodig is én geeft geen beeld van de groei voor de A2, De Kempen en De Peel.
- Wij baseren ons voor het ontwerpend onderzoek op de prognose van de provincie op basis van het STEC-rapport Behoefteraming bedrijventerreinen Noord-Brabant, d.d. 1 september 2022.
- De scope is wederom 2040, én in navolging van de groeiambitie voor wonen gaan we ook hier uit van het hoge scenario. Dit betekent dat we uitgaan van EIB Hoog, dat toeziet op een behoefte aan bedrijventerreinen en werklocaties van 696 hectare tot 2040.
- Een belangrijke kanttekening hierbij is dat provincie en regio bij deze prognose aantekenen dat er behoefte is aan een visie op het economisch profiel, om daarmee tot een afgewogen selectieve groei te komen. Daartoe stellen zij een visie werklocaties en daaropvolgend een Regionaal Programma Werklocaties op.
- Voor bedrijventerreinen hanteren we geen overprogrammering, omdat de hectares in het EIB Hoog al fors zijn.
- De STEC-rapportage geeft een beeld van de behoefte tot 2030 per subregio. De doorkijk naar 2040 is voor Zuidoost-Brabant gemaakt. Wij hebben de stap naar 2040 – lees +296 hectare voor Zuidoost-Brabant – gelijkwaardig verdeeld over de vier subregio's.
- De regio heeft voor bedrijventerreinen circa 133 hectare harde plannen (d.d. 1 januari 2022). Deze worden gerealiseerd.
- De regio heeft voor bedrijventerreinen circa 433 hectare zachte plannen (Bron: STEC-rapportage, d.d. 1 september 2022). Deze zijn verschillend. We kunnen er dan ook niet van uitgaan dat alles hiervan ooit gerealiseerd wordt.

	Totale vraag EIB Laag tot 2030	Totale vraag EIB Hoog tot 2030	Doorkijk naar EIB Hoog 2040 = +296 ha. voor heel MRE
Verstedelijkingsakkoord SGE	167	255	329
A2	21	32	106
De Kempen	43	60	134
De Peel	36	53	127
Totaal	**267 Ha.**	**400 Ha.**	**696 Ha.**

Toename van 296 ha. EIB Hoog gelijk verdeeld over vier subregio's

Tabel: Inzicht in bestaande plannen

	Harde plannen	Zachte plannen	Totaal hard + zacht
Verstedelijkingsakkoord SGE	85	140	225
A2	1	152	153
De Kempen	20	9	29
De Peel	27	45	72
Totaal	**133 Ha.**	**346 ha.**	**479 ha.**

Tabel: Nadere afweging van plannen en hectares

Gemeente	Bedrijventerrein	Hectares
Cranendonck	Metalot	77
Cranendonck	Nassau Dietz Kazerne	40
Eindhoven	Esp Noord	20
Heeze-Leende	Poort43	20
Helmond	Reg. bedrijventerrein	60

Tabel: Nadere afweging van plannen en hectares

	EIB hoog tot 2030 VS hard plannen + selectie zacht plannen	EIB hoog tot 2040 VS hard plannen + selectie zacht plannen
Verstedelijkingsakkoord SGE	50	124
A2	16	90
De Kempen	31	105
De Peel	42	116
Totaal	**138 Ha.**	**435 ha.**

Tabel: Behoefte planruimte 2040

- Er zijn ook veel zachte plannen met een beperkte omvang (alles onder 10 hectare) waarvan we aannemen dat deze óf gerealiseerd worden, óf een beperktere impact hebben op het totale systeem op de schaal van Zuidoost-Brabant.
- NB De komende periode wordt voor het regionale bedrijventerrein De Peel en regionale bedrijventerrein De Kempen een en ander duidelijker. Hier zoeken we de afstemming mee.

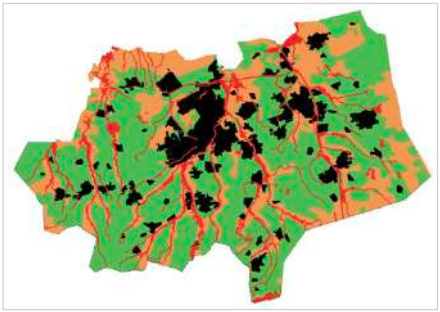
3.2. Vertrekpunt, bodem en water sturend en bestaande plannen

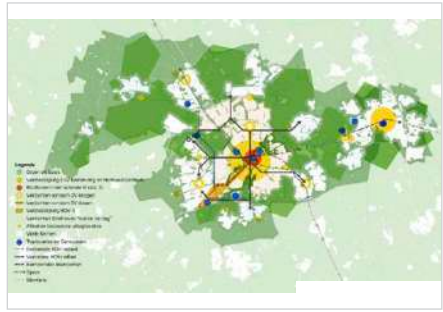
De opgaven waar de regio Zuidoost-Brabant voor staat richting 2040 zijn fors. Het maken van toekomstvaste richtinggevende keuzes doen we niet vanaf een blanco ondergrond. Een van de belangrijkste richtinggevende kaders vinden we in het principe dat bodem en water sturend zijn voor de ruimtelijke inrichting van ons land. Voor een robuuste en klimaatadaptieve inrichting is het belangrijk om de water- en bodemstructuur goed mee te nemen in de afweging van nieuwe ontwikkelingen. Hiervoor sluiten we aan bij de Signaleringskaart watersysteem van de Waterschappen. De drie categorieën in de signaleringskaart (groen, oranje en rood) hebben wij vertaald naar onze basiskaart.

We onderscheiden daarin:

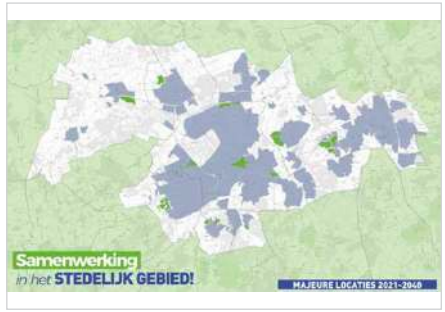
- Blauw > Niet geschikt voor verstedelijking vanuit het watersysteem
- Grijs > Beperkt geschikt voor verstedelijking vanuit het watersysteem
- Groen > De Brabantse natuurgebieden
- Geel > Geen restricties vanuit natuur, bodem en water

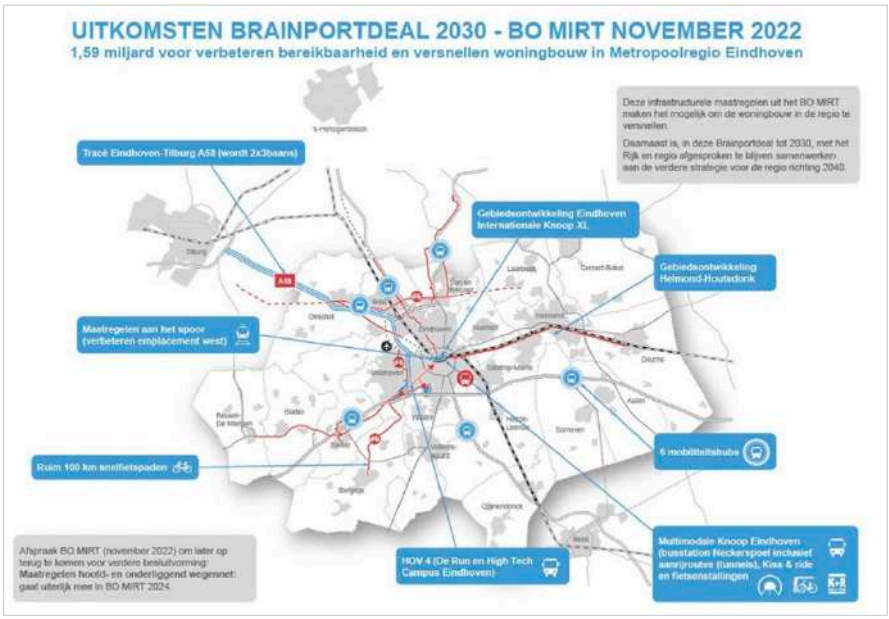
Ondanks de forse opgaven tot 2040 is een ruime meerderheid van de woningen, de werklocaties en het mobiliteitssysteem nu al bestaand. Op dit moment werken we aan woningbouwplannen, plannen voor werklocaties en interventies gericht op mobiliteit. Hierom beginnen we niet bij nul, maar bouwen we voort op de bestaande situatie en respecteren we de bestaande plannen. Op het abstractieniveau van de hele regio maken we gebruik van de basiskaart met de bestaande plannen (wonen, werken en mobiliteit). Voor mobiliteit zijn hierop de MIRT-afspraken 2022 opgenomen.



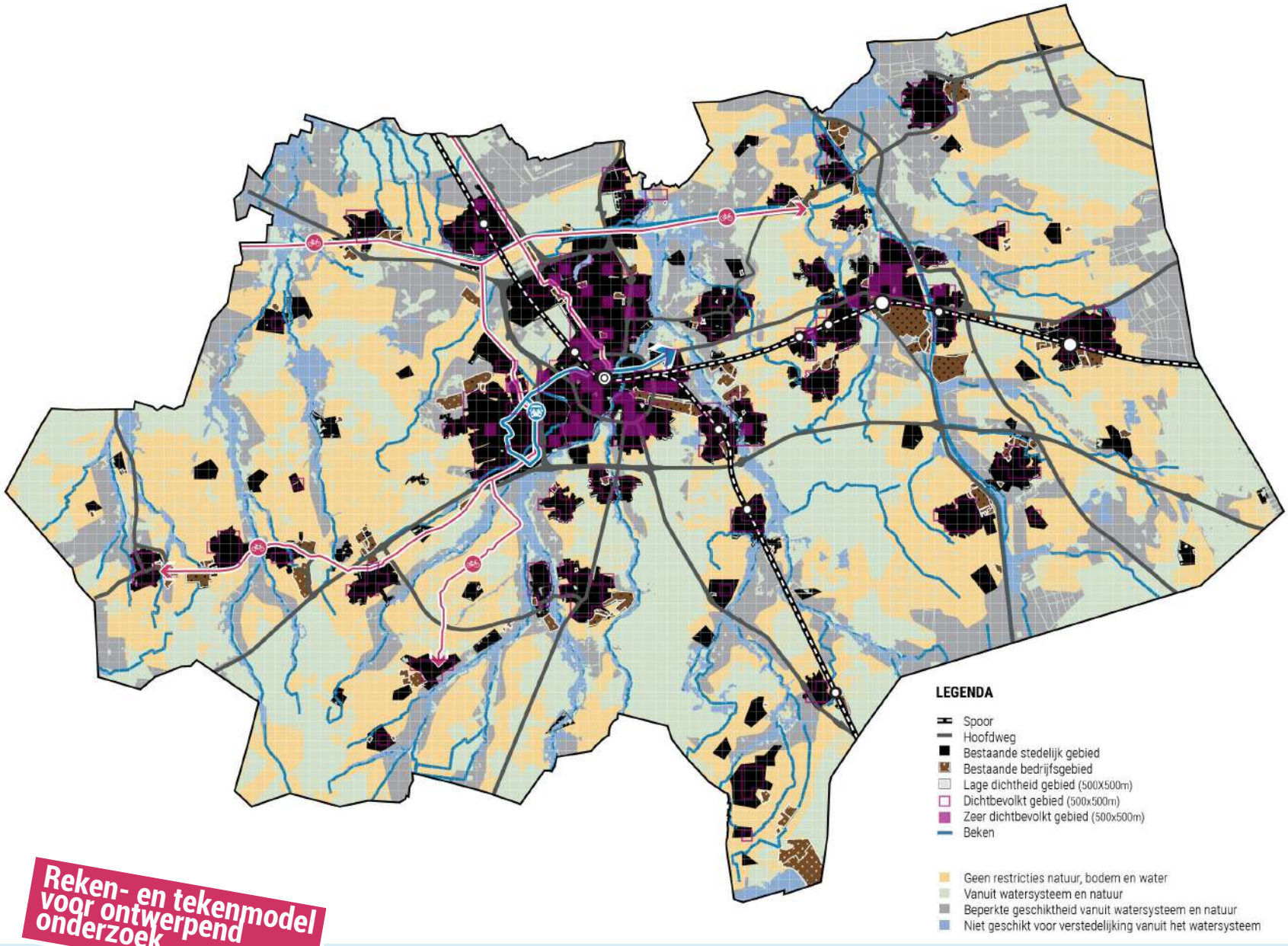


- *Plaatje links: signaleringskaart*
- *Plaatjes rechts: voor de SGE nemen we het Afsprakenkader als uitgangspunt.*
- *Plaatje onder: Brainportdeal 2030 (MIRT-afspraken 2022)*





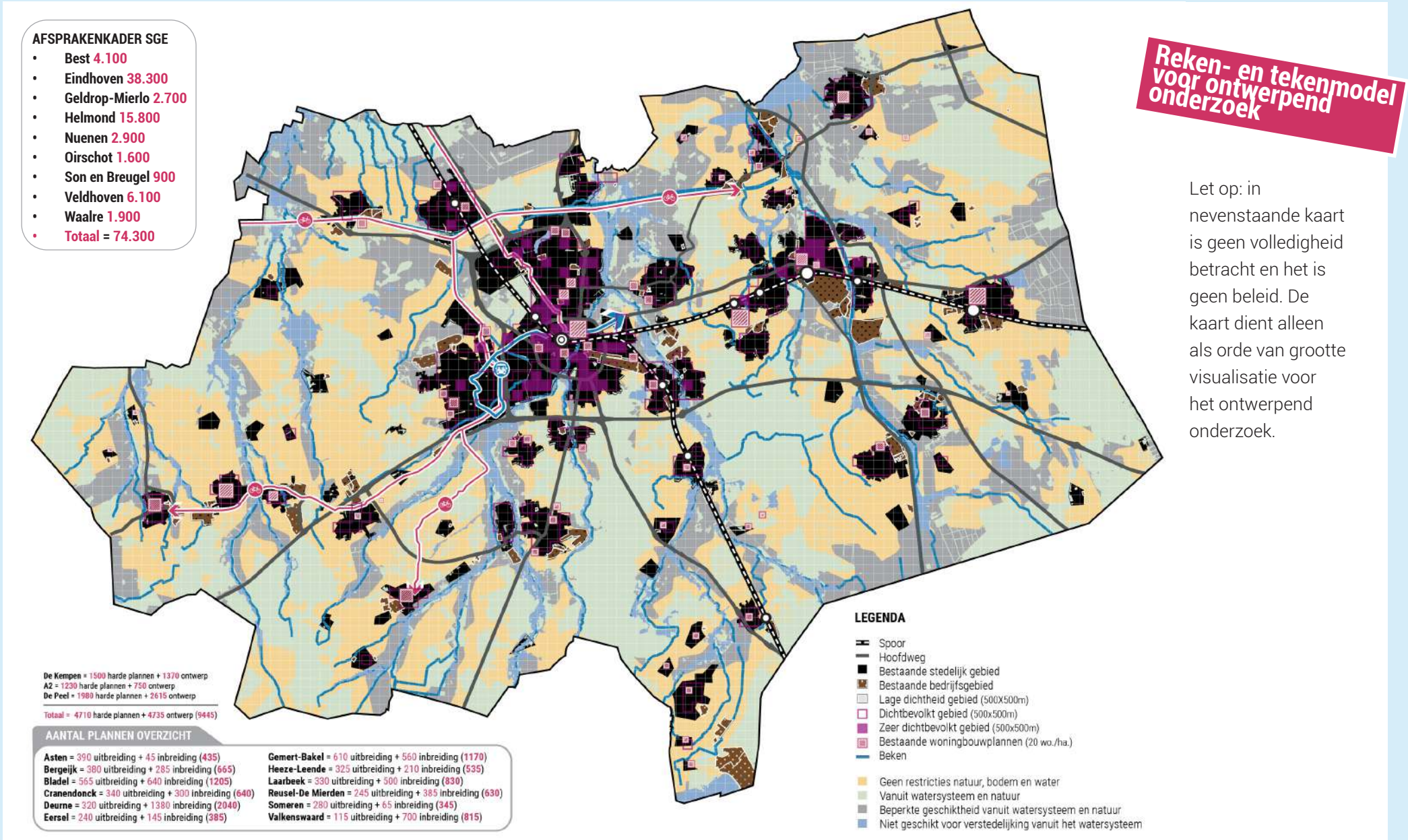
Basiskaart - Huidige situatie



Reken- en tekenmodel voor ontwerpend onderzoek

Let op: in nevenstaande kaart is geen volledigheid betracht en het is geen beleid. De kaart dient alleen als orde van grootte visualisatie voor het ontwerpend onderzoek.

Basiskaart - Bestaande woningbouwplannen



Reken- en tekenmodel voor ontwerpend onderzoek

Let op: in nevenstaande kaart is geen volledigheid betracht en het is geen beleid. De kaart dient alleen als orde van grootte visualisatie voor het ontwerpend onderzoek.

3.3. Vier perspectieven als hoeken van het speelveld

Om te onderzoeken wat de sturende keuzes zijn bij het realiseren van grote aantallen woningen, bedrijventerrein en werklocaties en het verbeteren van de bereikbaarheid van nieuwe en bestaande woon- en werklocaties in Zuidoost-Brabant hebben we vier perspectieven opgesteld. Bij de keuzes in de perspectieven houden we rekening met de lessen uit de analyse. Zo is het principe 'bodem en water sturend' een belangrijke basislaag in de kaarten.

In drie van de vier perspectieven is het aantal woningen voor het SGE gelijk, namelijk 62.000 woningen conform het Verstedelijkingsakkoord. Voor het perspectief 'Centrale stad XXL' is het aantal woningen in het SGE groter, namelijk +25.000. In de perspectieven nemen we het MIRT-maatregelenpakket (najaar 2022) voor mobiliteit als uitgangspunt en introduceren we geen nieuwe grote infraprojecten.

Naast de perspectieven hebben we voor iedere subregio in een ambtelijke werksessie twee casussen uitgewerkt conform het principe van het onderwerpend onderzoek. Zo testen we wat een keuze op de kaart betekent. De perspectieven en de casussen zijn geen voorspellingen; zij leveren inzicht in de consequenties van ruimtelijke keuzes. Het is niet de bedoeling om een van de perspectieven te kiezen. We zoeken de uitersten op en kijken de komende periode naar effecten op brede welvaart en effecten die aansluiten bij de gedefinieerde opgaven.

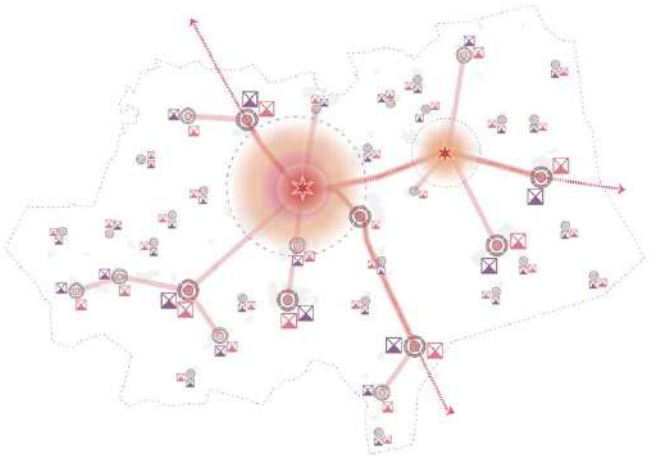
Hierna volgen de vier perspectieven met een verbeelding en daarbij een beknopte toelichting.

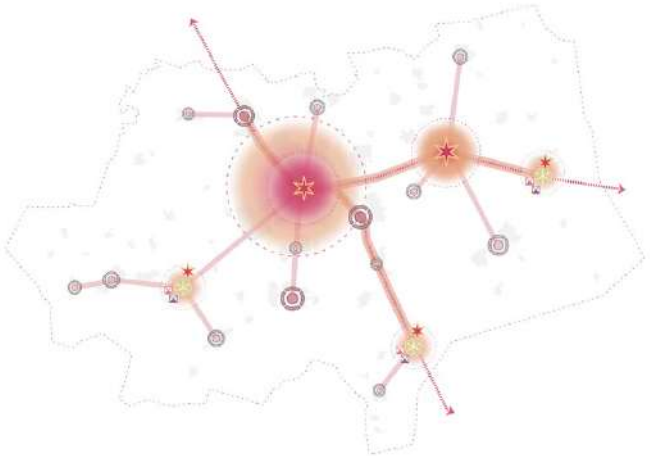
Vier perspectieven - De hoeken van het speelveld

Perspectief 1: Ieder dorp (en stad) een stap

Netwerk

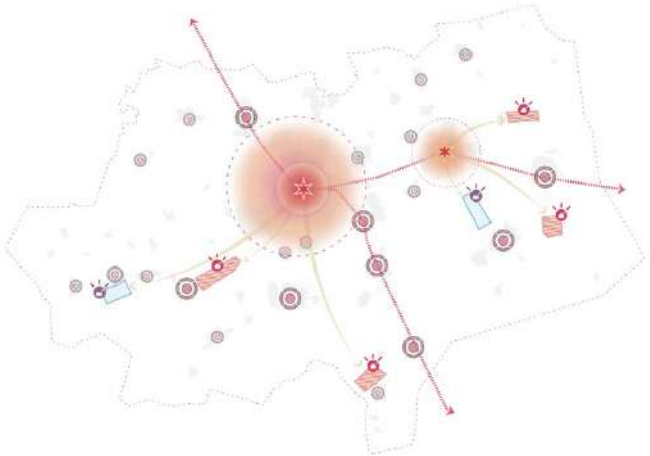
Perspectief 2: Knopen in het netwerk

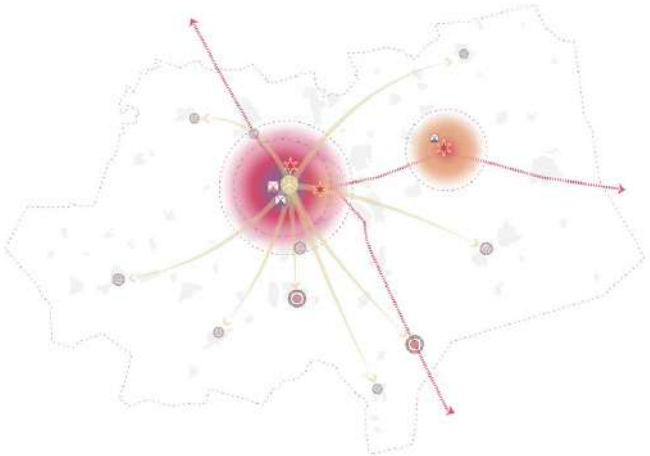




Landelijk

Stedelijk





Perspectief 3: Pionieren

Autonoom

Perspectief 4: Eindhoven Central Park / Centrale stad XXL

3.3.1. Perspectief 1: Ieder dorp (en stad) een stap

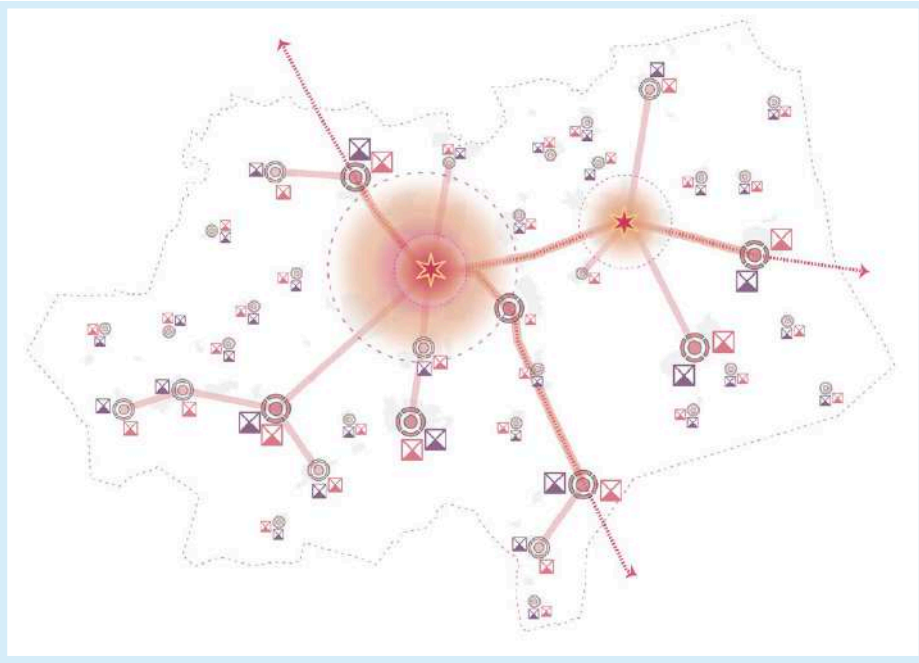
In dit perspectief groeien de dorpen en kernen van de subregio's evenredig mee met de totale opgave. Ieder dorp neemt een aandeel naar rato. Dat betekent grofweg dat alle dorpen planruimte moeten vinden voor woningbouw die gelijkstaat aan ongeveer een derde van de huidige omvang (aantal woningen).

De bestaande hiërarchie en positionering van dorpen en kernen blijft gelijk aan de huidige situatie. De nieuwe woningen worden verspreid over de hele regio. Het perspectief extrapoleert de ontwikkeling van de afgelopen decennia. 80% van de nieuwbouw wordt gerealiseerd in uitleglocaties, 20% in inbreiding.

Ook voor de bedrijventerreinen geldt in dit perspectief spreiding, in alle dorpen en kernen groeit de omvang van de bedrijventerreinen. Er komt in dit perspectief geen grootschalige impuls voor een regionaal bedrijventerrein.

De mobiliteit van dit perspectief is gebaseerd op het huidige mobiliteitssysteem. De maatregelen voor de mobiliteitstransitie gelden met name in het stedelijk gebied van het SGE. Buiten de HUB-structuur – met de overstappunten van auto naar OV – is het systeem op de auto gericht.

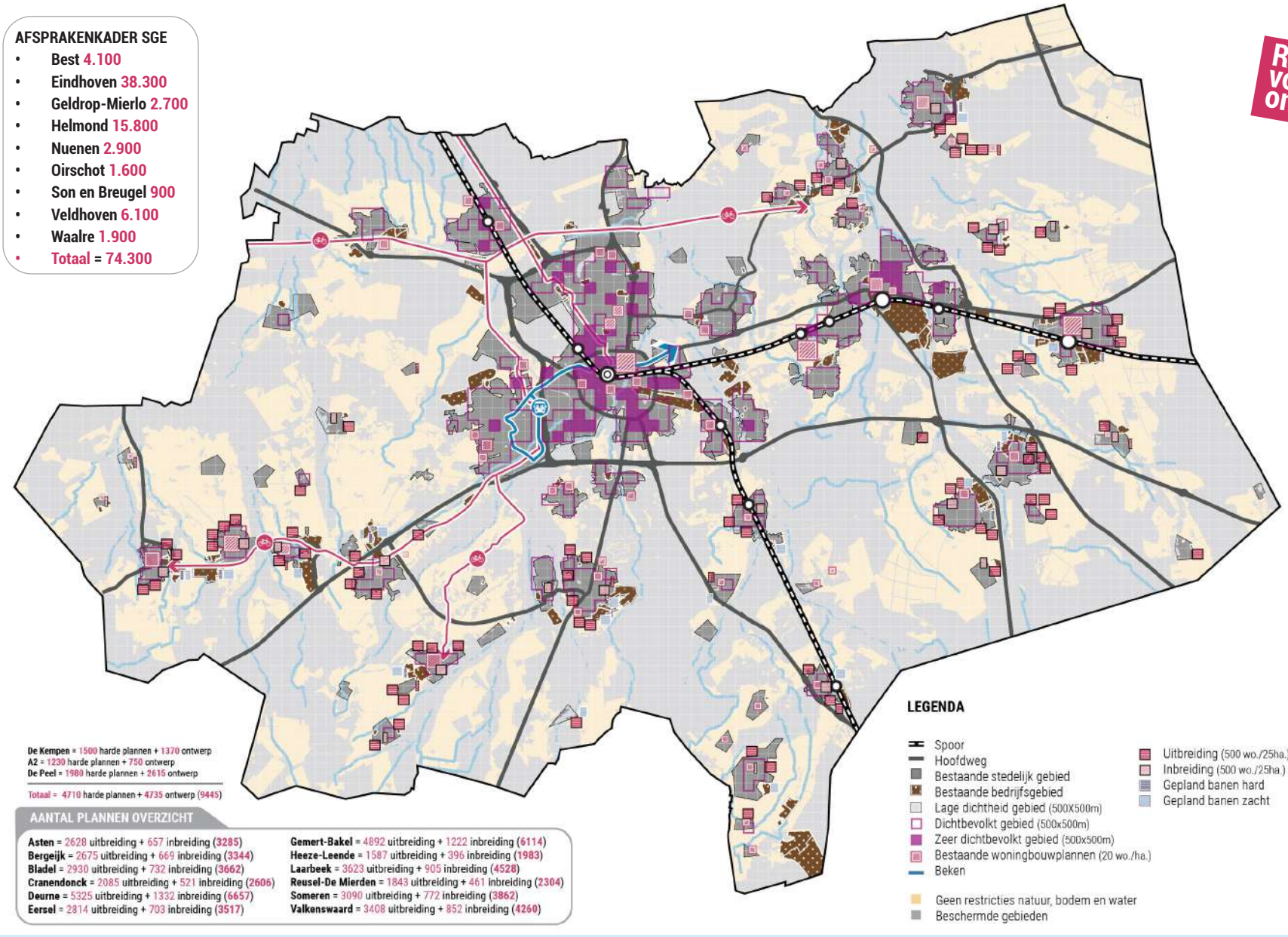
Met Perspectief 1 testen we het laadvermogen en de effecten van een toekomst, waarbij we geen uitgesproken keuzes maken en maatregelen treffen.



Perspectief 1 - Ieder dorp (en stad) een stap

AFSPRAKENKADER SGE

- Best 4.100
- Eindhoven 38.300
- Geldrop-Mierlo 2.700
- Helmond 15.800
- Nuenen 2.900
- Oirschot 1.600
- Son en Breugel 900
- Veldhoven 6.100
- Waalre 1.900
- Totaal = 74.300



Reken- en tekenmodel voor ontwerpend onderzoek

Let op: in nevenstaande kaart is geen volledigheid betracht en het is geen beleid. De kaart dient alleen als orde van grootte visualisatie voor het ontwerpend onderzoek.

3.3.2. Perspectief 2: Knopen in het netwerk

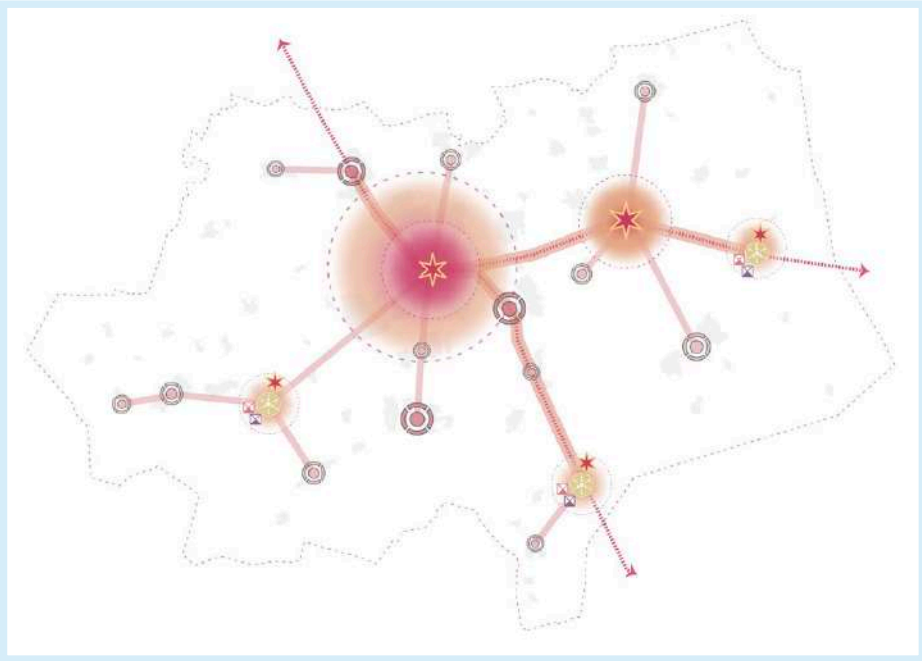
In het perspectief Knopen in het netwerk worden de kansen en kwaliteiten onderzocht van enkele nieuwe/te versterken knooppunten. De verstedelijking in het SGE zal ook plaatsvinden op bestaande regionale centra nabij hoogwaardige OV-knopen, zoals Best, Veldhoven, Geldrop, Helmond BSD en Woensel. De te ontwikkelen knooppunten worden gevormd door twee bestaande stationslocaties (Maarheeze (sprinter) en Deurne (intercity)) en een nieuwe knoop in het verlengde van HOV4 (Eindhoven Centraal - Veldhoven/ ASML - Eersel). De knopen zijn niet alleen multimodaal bereikbaar, maar worden ook programmatisch geladen, zodat er naast knoopwaarde ook plaatswaarde (bijvoorbeeld door toevoeging van voorzieningen op de knoop) ontstaat. Het perspectief test zodoende of het stedelijk netwerk van het SGE kan worden opgerekt en verbonden met de meer landelijke gebieden eromheen.

In dit perspectief ontstaat er een nieuwe hiërarchie en positionering van de kernen. Eersel, Deurne en Maarheeze groeien harder (in woningaantallen en ook programmatisch) dan de andere kernen. De knopen worden maximaal geladen (te testen in de casussen), waarbij ook een andere typologie woningen (meer stedelijk) wordt gerealiseerd. Het perspectief gaat uit van 80% inbreiden en 20% uitbreiden. Buiten de knopen wordt in dit perspectief dus ook in de andere kernen ingezet op kwaliteitsverbetering van de bestaande voorraad.

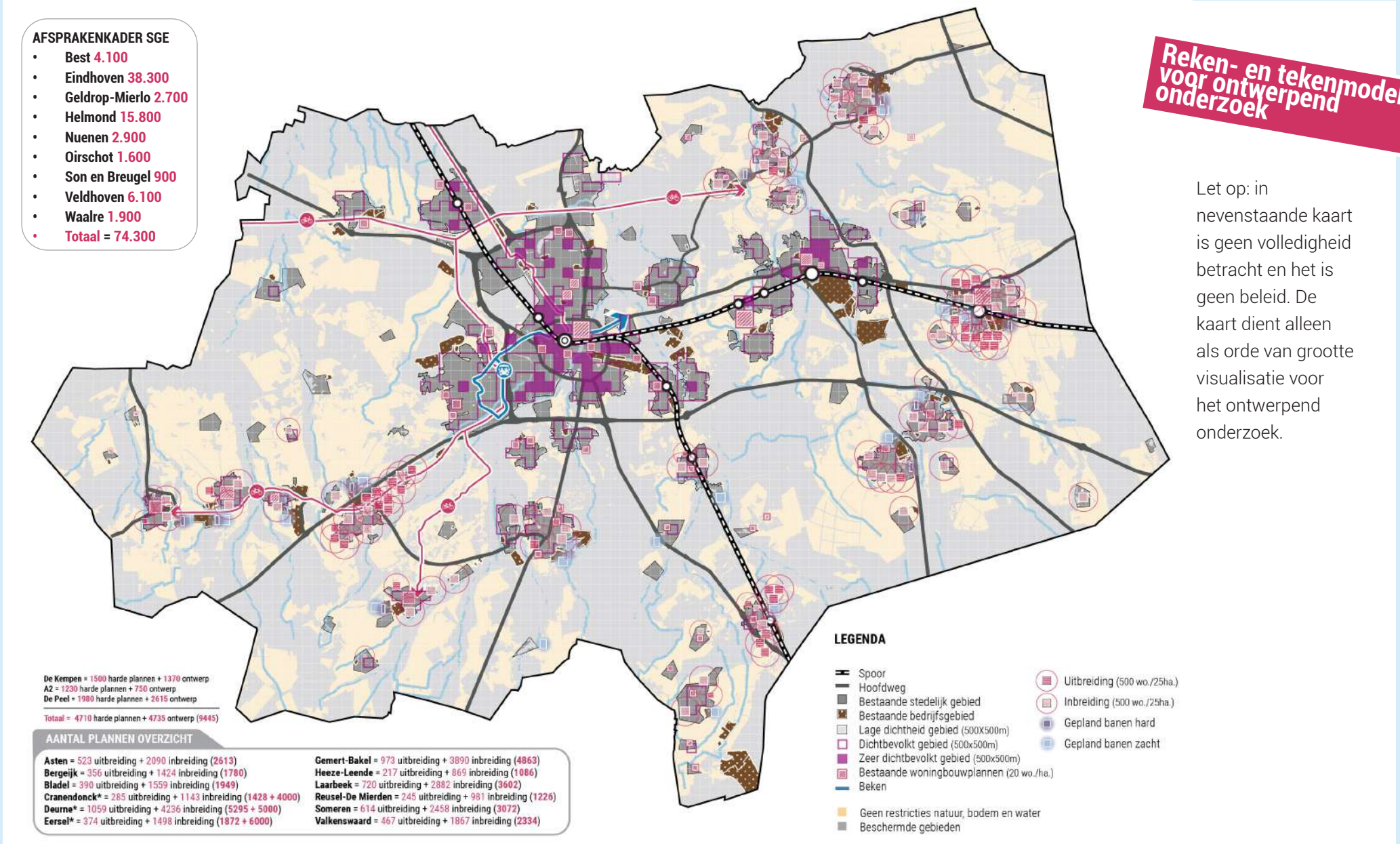
Uitbreiding van werkmilieus vindt in dit perspectief in eerste instantie plaats door een functiemix in de knopen en intensivering van bestaande bedrijventerreinen. Voor een categorie activiteiten die niet plaats kan vinden in bovenstaande locaties wordt – pas in tweede instantie – ruimte gezocht op uitbreidingslocaties van bedrijventerreinen.

De ambitie van dit perspectief is om de mobiliteit in Zuidoost-Brabant beter te organiseren. Subregionale oriëntatie op de OV-knopen moet ruimte maken op de wegen en bijdragen aan verbetering van de leefbaarheid en verkeersveiligheid.

Naast de kwaliteit van de subregionale knopen testen we in dit perspectief ook wat de resterende woningbouwopgave blijft voor de overige dorpen en kernen.



Perspectief 2 - Knopen in het netwerk



Let op: in nevenstaande kaart is geen volledigheid betracht en het is geen beleid. De kaart dient alleen als orde van grootte visualisatie voor het ontwerpend onderzoek.

3.3.3. Perspectief 3: Pionieren

De drijfveer achter het perspectief Pionieren is het inzicht dat de opgave wonen en werken zo omvangrijk is dat er een grootschalige ruimtelijke interventie noodzakelijk is. Het perspectief borduurt voort op grootschalige ingrepen zoals een regionaal bedrijventerrein met een eigen logica en identiteit.

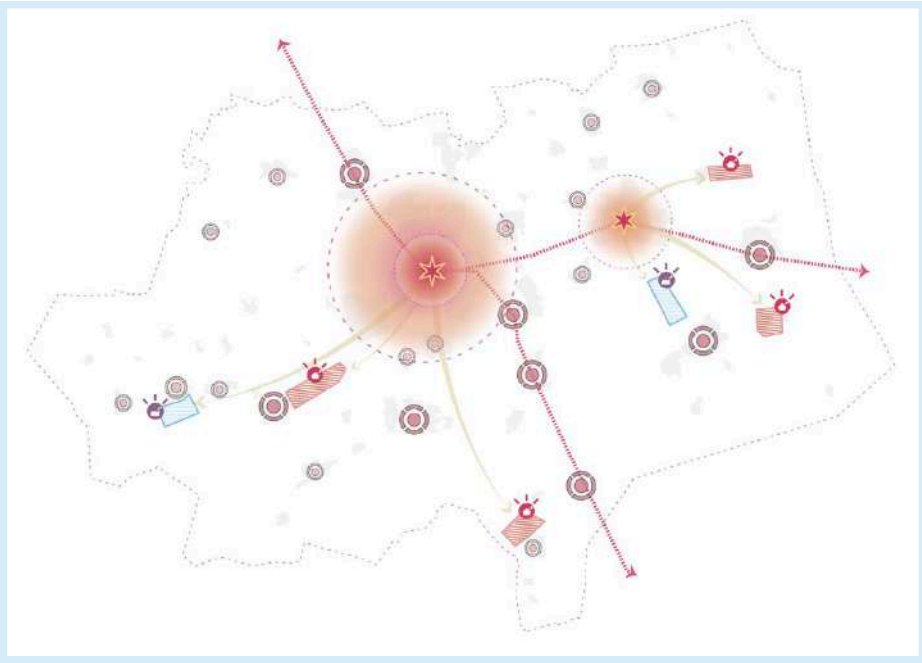
Het perspectief introduceert omvangrijke nieuwe dorpen en werklocaties op strategische plekken (waar het kan vanuit de bodem) en onderzoekt wat dat oplevert voor bestaande ruimtelijke structuren en mobiliteit.

Bestaande dorpen en kernen wordt een aandeel in de woningbouwopgave toebedeeld, waarmee zij de huidige ruimtelijke identiteit en karakter kunnen behouden. De nieuwe kernen krijgen juist een meer internationaal milieu, waardoor de diversiteit en keuzemogelijkheden in de hele regio groeien.

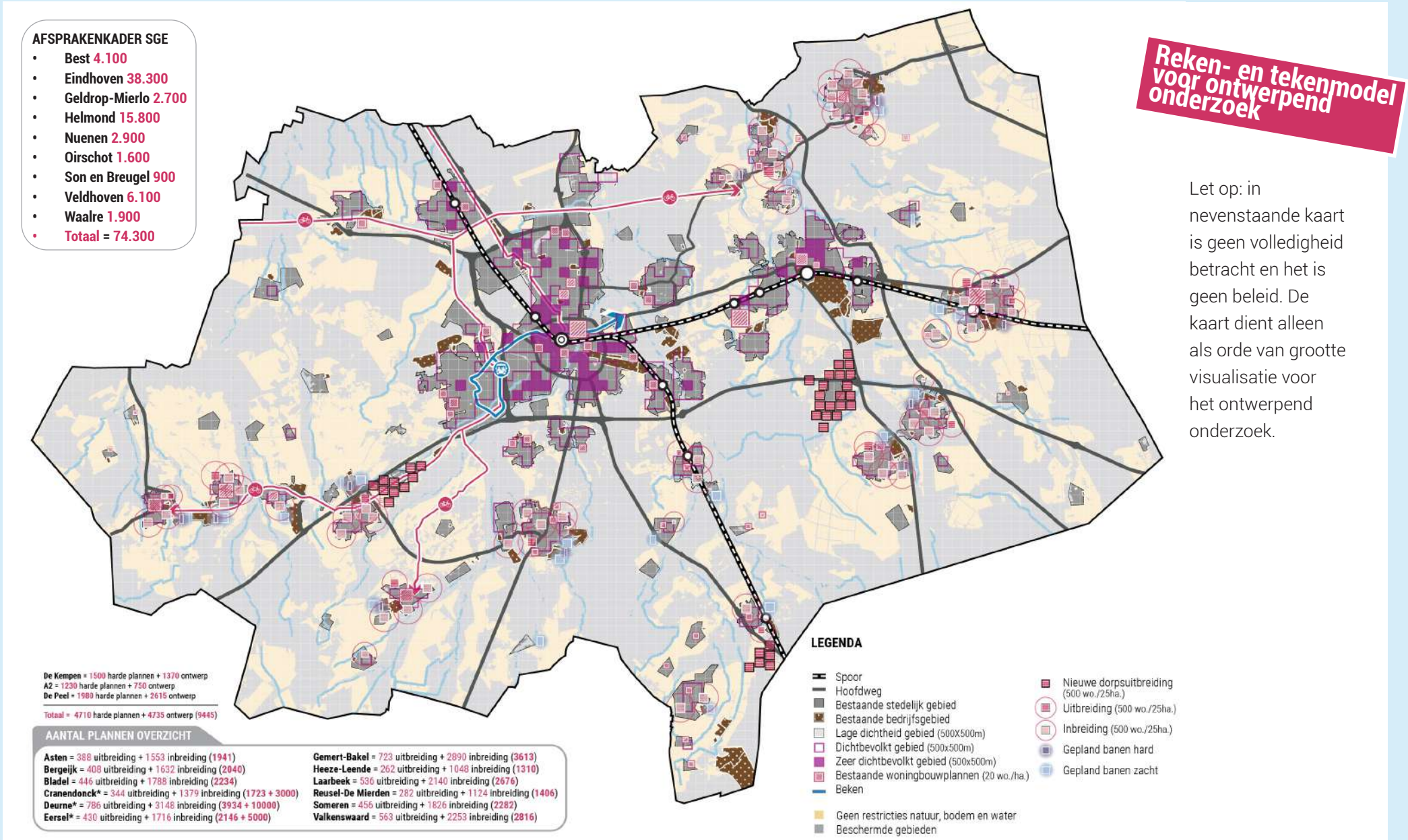
In dit perspectief zijn de regionale bedrijventerreinen de voornaamste groeimogelijkheden voor bedrijvigheid.

Met betrekking tot de mobiliteit is het uitgangspunt van het perspectief dat de huidige structuur voor de huidige dorpen en kernen blijft bestaan. De nieuwe dorpen moeten zodanig worden gepositioneerd dat nabijheid van werken ontstaat, OV-hubs op fietsafstand liggen en er in de community van de nieuwe dorpen nieuwe vormen van collectief vervoer worden georganiseerd (ASML-busjes, deelauto, etc.). De regionale bedrijventerreinen zijn hoofdzakelijk snelweggeoriënteerd, of eventueel georiënteerd op water.

In dit perspectief testen we de kansen van nieuwe ‘nederzettingen’ vanuit de urgentie dat de opgave niet is te realiseren in, en aansluitend aan de bestaande dorpen en kernen, en het SGE niet meer kan opnemen dan is afgesproken in het Verstedelijkingsakkoord.



Perspectief 3 - Pionieren



Let op: in nevenstaande kaart is geen volledigheid betracht en het is geen beleid. De kaart dient alleen als orde van grootte visualisatie voor het ontwerpend onderzoek.

3.3.4. Perspectief 4: Eindhoven Central Park / Centrale stad XXL

Het perspectief Eindhoven Central Park/Centrale stad XXL heeft de volgende redenering:

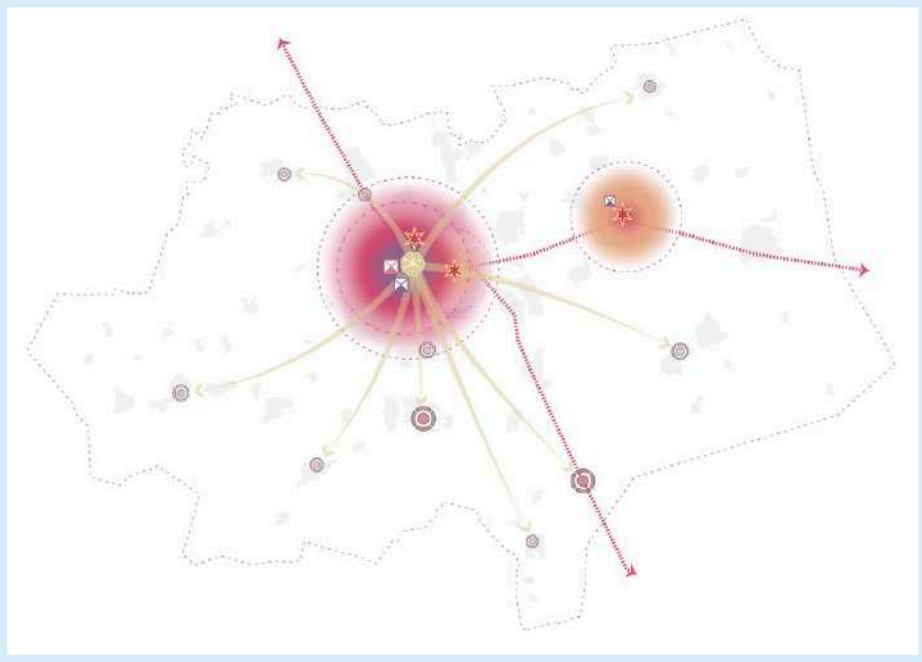
- De dorpen en kernen blijven tot 2040 vitaal met de bestaande harde plannen en de plannen waarvan kan worden gesteld dat ze op korte termijn hard te maken zijn.
- Een grotere programmering kunnen de subregio's De Kempen, De Peel en de A2-gemeenten met behoud van identiteit en de huidige infrastructuur niet opnemen.
- Voor een groot deel van de totale opgave tot 2040 zal het SGE daarom meer moeten realiseren dan binnen het huidige Verstedelijkingsakkoord. Dat betekent een extra opgave bovenop de schaalsprong van 62.000 woningen.
- Die extra opgave geeft het SGE de kans om de stedelijke mobiliteit en het OV een extra impuls te geven. Het voorzieningenniveau van Eindhoven wordt door die extra verdichting binnen de stadsgrenzen nog groter.

Eindhoven realiseert in dit perspectief een grootschalige transformatie van GDC Acht. Dat levert een substantiële groei van het aantal woningen op (tot 20.000). Een belangrijke drijfveer voor deze keuze is dat daarmee een forse stap in OV kan worden gezet: de uitbreiding gaat gepaard met een tweede intercitystation voor Eindhoven, waardoor de Brainportlijn (de verbinding tussen de IC-stations via een lus over de campussen) een sterke structuur wordt.

Het stadsbos Noordwest functioneert in die stedelijke context als een centraal park, met daarbinnen 'De Wielewaal'.

Met dit perspectief willen we de kansen duiden voor een stevige mobiliteitstransitie voor het SGE, waarbij de radiale structuur van de HOV-lijnen wordt verrijkt met een tangent om zodoende het netwerk tussen wonen en werken sterker te maken.

De aantrekkelijkheid van dit perspectief is geworteld in de overtuiging dat de hele regio profiteert van een sterke centrale stad. De omliggende kernen doen wat nodig is om leefbaar en vitaal te blijven, maar positioneren zich vooral als dorpen in een groen landschap waar het goed toeven is.



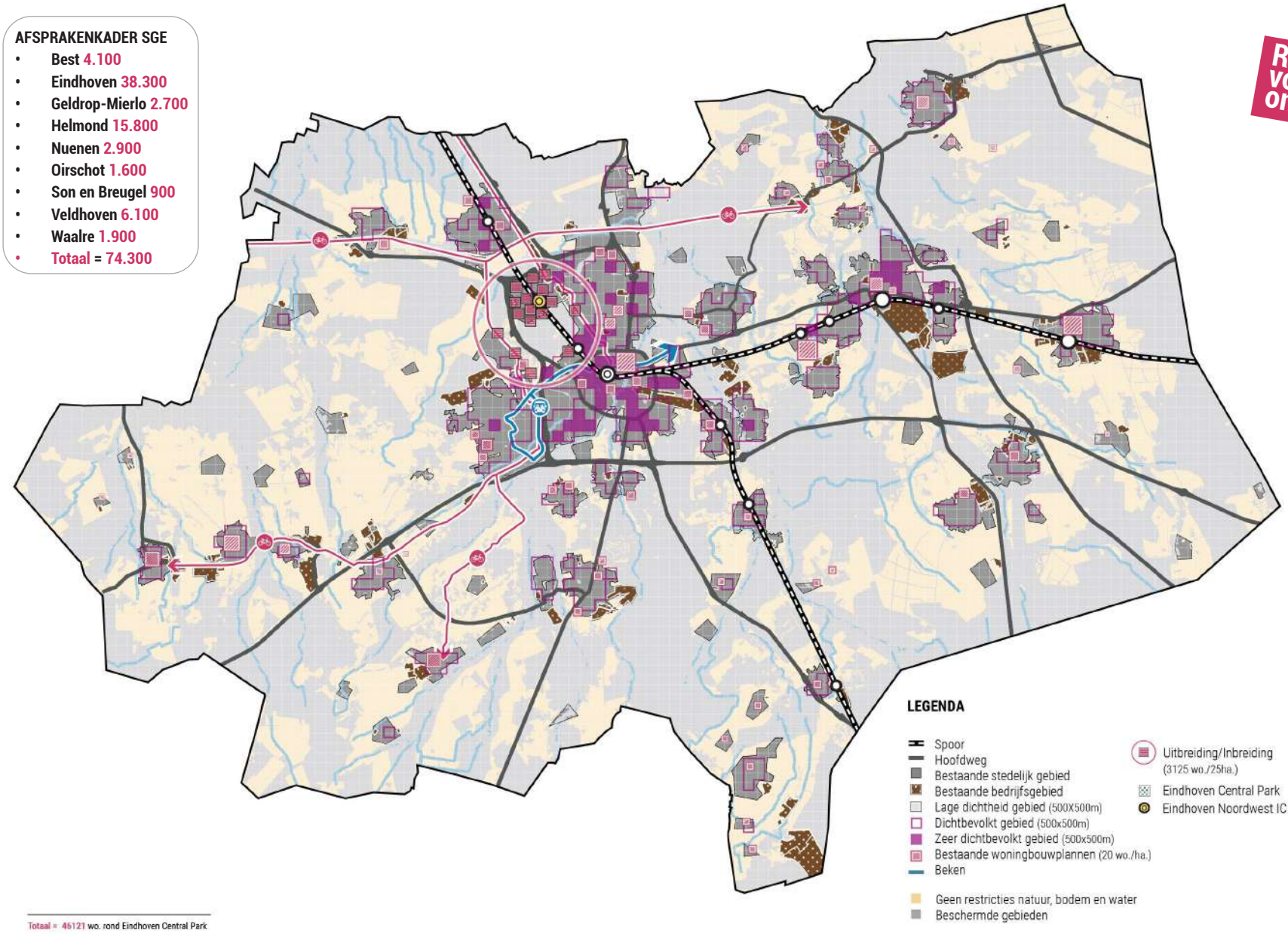
Voor de behoefte aan werkgebieden wordt vooral gekeken naar het intensiveren en uitbreiden van de campusstructuur die gekoppeld is aan OV (Brainportlijn, spoorlocaties Helmond), een stedelijke mix in de steden en sturen op het juiste programma op de juiste plek op de andere bedrijventerreinen in de regio, eventueel gecombineerd met regionale bedrijventerreinen, om ruimte te maken in de stedelijke bedrijventerreinen.

In dit perspectief wordt – vanuit een kwalitatieve overweging – het contrast tussen stad en land groter.

Perspectief 4 - Eindhoven Central Park / Centrale stad XXL

AFSPRAKENKADER SGE

- Best 4.100
- Eindhoven 38.300
- Geldrop-Mierlo 2.700
- Helmond 15.800
- Nuenen 2.900
- Oirschot 1.600
- Son en Breugel 900
- Veldhoven 6.100
- Waalre 1.900
- Totaal = 74.300



Reken- en tekenmodel voor ontwerpend onderzoek

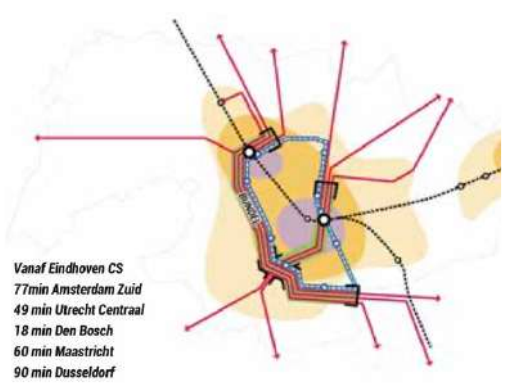
Let op: in nevenstaande kaart is geen volledigheid betracht en het is geen beleid. De kaart dient alleen als orde van grootte visualisatie voor het ontwerpend onderzoek.

3.4. Acht lessen op basis van subregionale casuïstiek

De afgelopen periode is er in vier subregio's een aantal casussen beproefd; casuïstiek die aansluit bij de zoekrichtingen in de vier perspectieven. Het betreft voor een deel ook casuïstiek die ontwikkeld is op basis van zorgen die tijdens de Omgevingsdag van 21 december 2022 door bestuurders is ingebracht. Onderstaand staat een overzicht van de belangrijkste lessen die we met elkaar hebben geleerd op basis van de acht casussen.

Stedelijk gebied Eindhoven - Casus Kan het SGE meer dan 74.000 woningen plannen





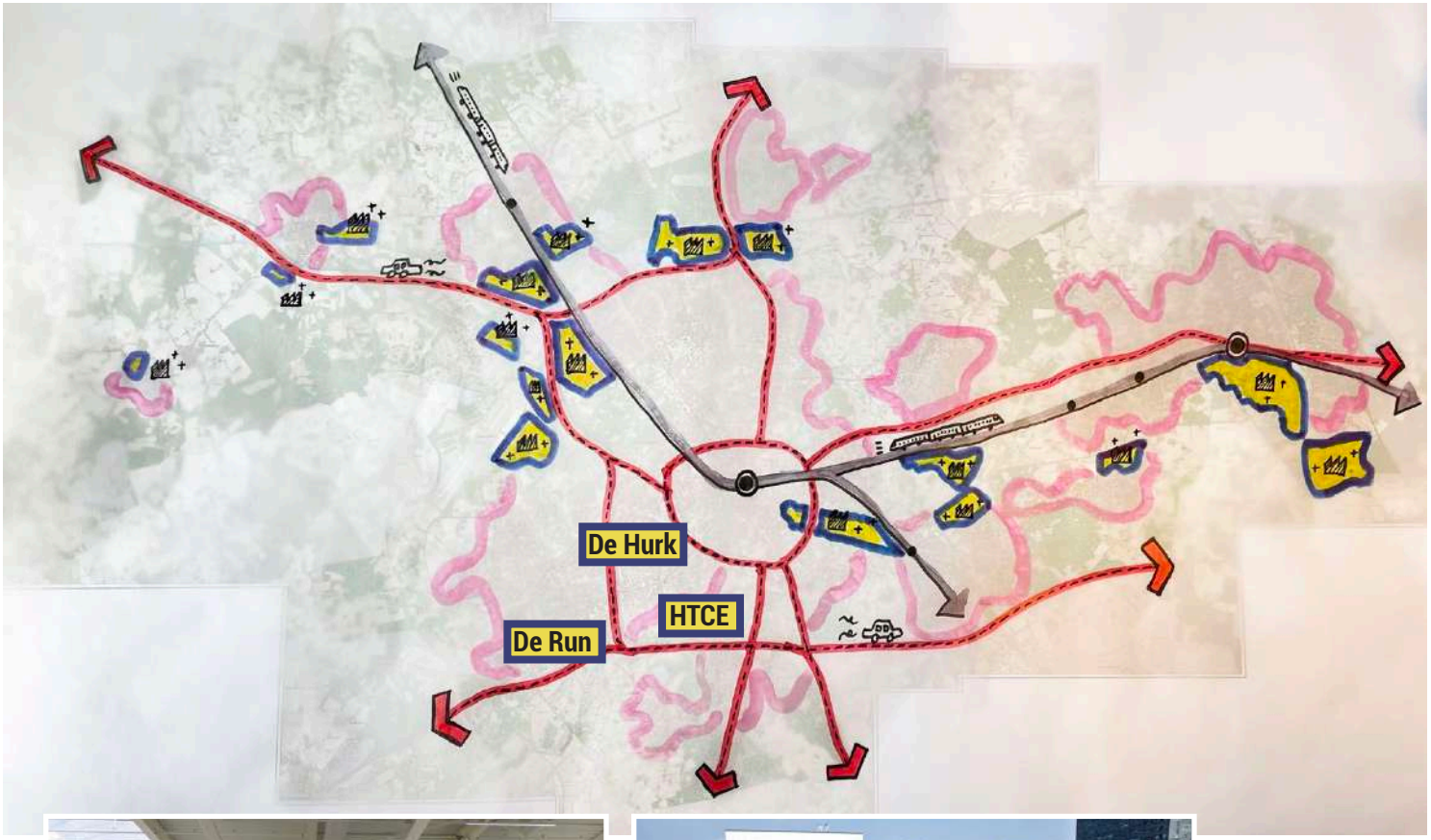


Lessen:

- Meer woningen na de huidige schaalsprong past altijd. De vraag is welke meerwaarde je er mee wilt realiseren.
- Nieuw programma kan bijdragen aan beter stutten van Schaalsprong OV (bijvoorbeeld door knoop Eindhoven Noord-West)
- In bestaande buurten liggen grote uitdagingen en kansen die nu nog niet in beeld zijn. Goed om daar substantieel programma aan te koppelen.

Illustratieve verbeelding in dienst van de lessen

Stedelijk gebied Eindhoven - Casus Welke strategie voor groei bedrijventerreinen







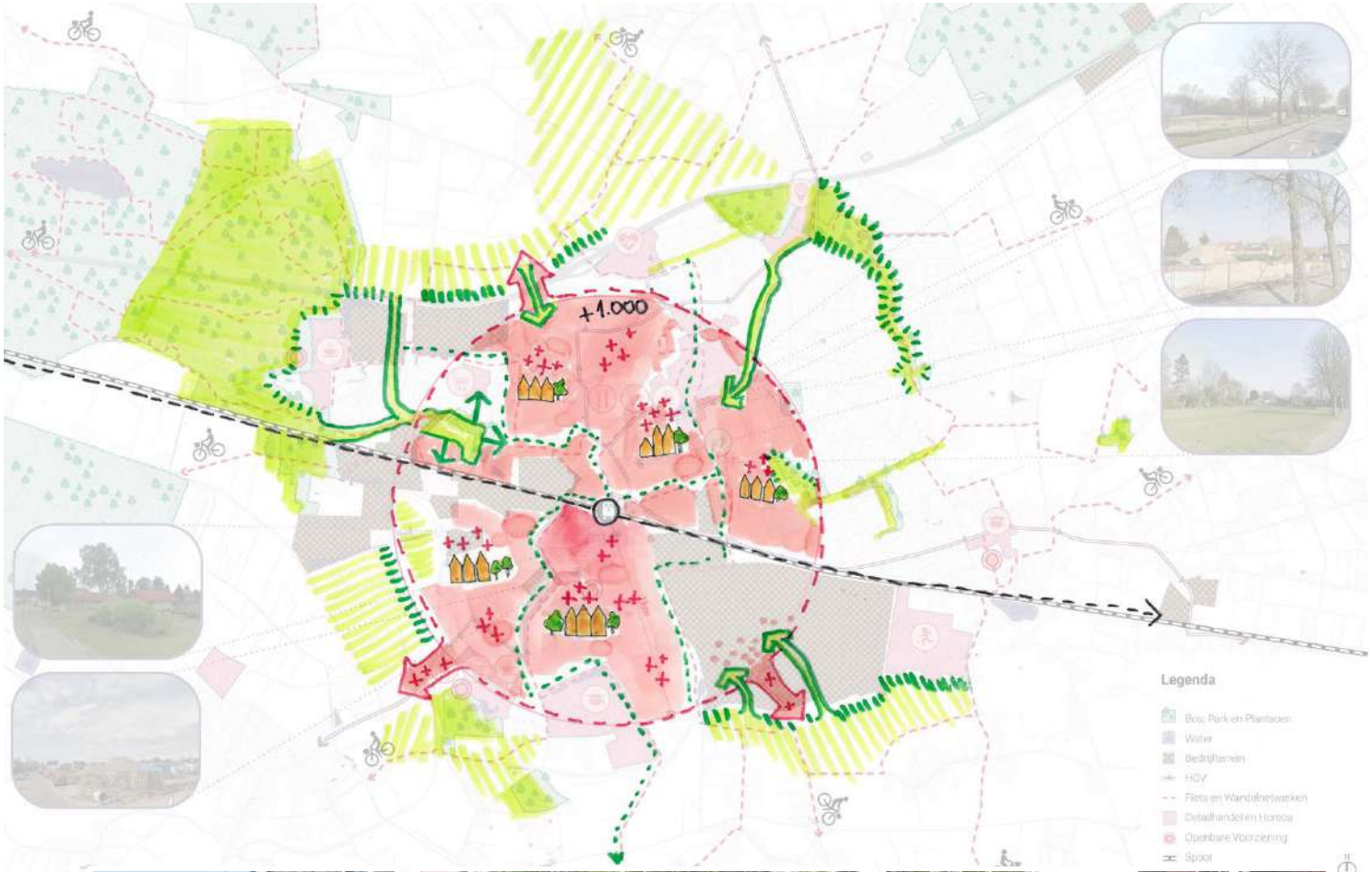
Lessen:

- Intensiveren op bedrijventerreinen is goed mogelijk. Dat gaat om slimme combinaties van functies.
- Wonen combineren met hoge milieucategorieën is bijvoorbeeld moeilijker dan werken optoppen met werk.

- Milieucategorieproblematiek kan worden verminderd door slimme aanpak bij de bron.

Illustratieve verbeelding in dienst van de lessen

De Peel - Casus Wat zijn de kansen voor IC-knoop Deurne









Lessen:

- Zorg dat je werkmilieu (milieu cat. 3 aan spoor) behoud. Maar wel meer mix, kwaliteit en beter profileren.

- Extra 1.000 aan inbreiding mogelijk bovenop de 2.000 die we nu al doen (voor achterkanten, loze hoekjes).
- Groei naar 10.000 mogelijk maar dan wel uitleglocaties en iets nodig voor auto-infra of forse mobiliteitstransitie (uitleg kan interessant zijn irt ontwikkeling rondom groene wiggen en landbouwtransitie).

- Schaalsprong van 10.000 woningen is geen gamechanger voor regionale oriëntatie. Stap vraagt extra impuls in werkmilieus.

- Identiteit zal veranderen bij aantallen van duizenden woningen, dan nodig om ervoor te zorgen dat we de dragende en herkenbare structuren behouden en/of versterken. Per dorp is laadvermogen / acceptatiegraad anders.

Illustratieve verbeelding in dienst van de lessen

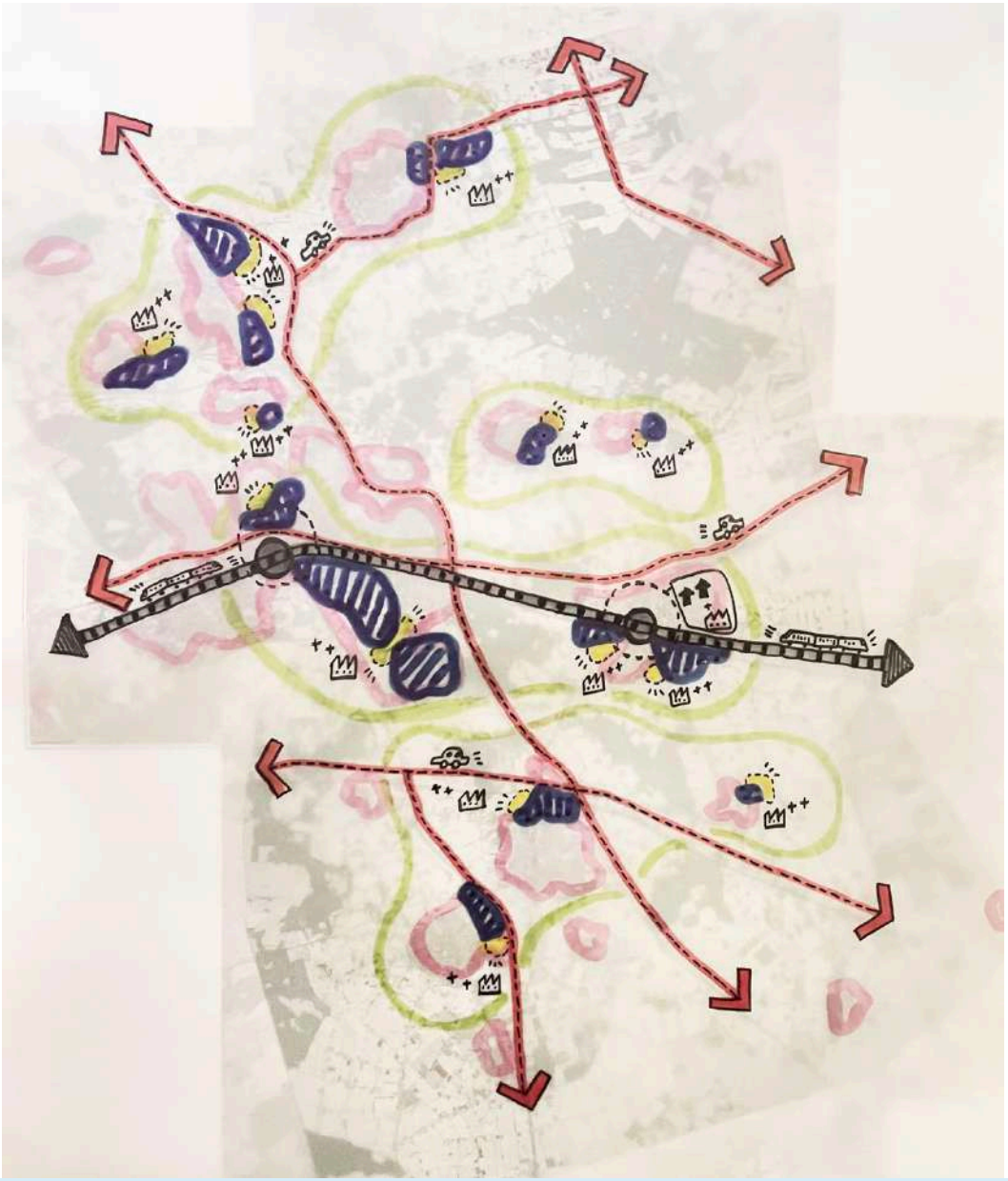
De Peel - Casus Wat is de kwaliteit van een regionaal bedrijventerrein









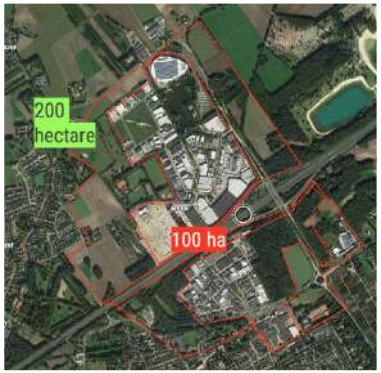


Lessen:

- Ook in regionaal bedrijventerrein sturen op kwaliteit, verdichten, intensiveren en clusteren. Niet m2/ prijs goedkoop aanbesteden.
- Schuifruimte benutten om bijvoorbeeld terrein nabij Deurne IC-station te profilere en intensiveren
- Intensiveren op bestaande bedrijventerreinen is een no regret. Maar dan wel plotoverstijgend sturen (op mobiliteitsoplossing, wet en regelgeving bijvoorbeeld).
- Zorg dat er in nieuwe woonmilieus ruimte is voor mixbare bedrijvigheid. Je wil niet dat die landen op plekken waar je milieu-ruimte nodig en beschikbaar hebt.

Illustratieve verbeelding in dienst van de lessen

De Kempen - Casus Wat is de potentie van Hub Eersel







Lessen:

- Knoopwaarde realiseren is niet makkelijk maar kan wel leiden tot kwaliteit voor de gehele regio (logische poortfunctie vanuit de regio richting Eindhoven)

- Hubfunctie zal toenemen. Dit zorgt ervoor dat er veel parkeren gerealiseerd moet worden. Meekoppelkans / aanleiding om grote gebouwde parkeervoorziening dubbel te benutten en er nieuw programma aan te koppelen (nabijheid realiseren met wonen, werken, voorzieningen, onderwijs)

- Een nieuwe knoop bij Eersel hoeft er niet voor te zorgen dat de kwaliteit van het dorp Eersel achteruit gaat. Kan juist zorgen voor specialisatie. Denk aan: XL-supermarkt in nieuwe knoop versus kleinschalig Bourgondisch aan de markt in het dorp)

Illustratieve verbeelding in dienst van de lessen



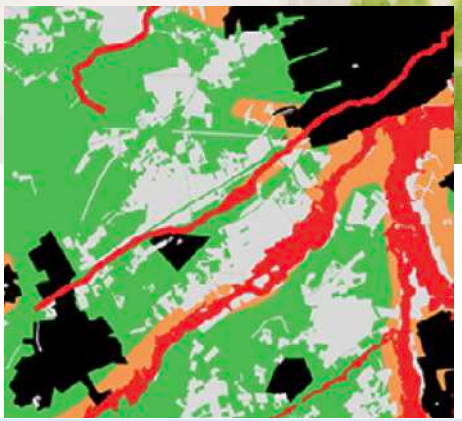
De Kempen - Casus Wat kan een nieuw dorp opleveren











Lessen:

- Bodem, water en natuur zijn zeer sturend. Echte stap naar een groot nieuwe dorp is qua ruimte niet mogelijk (max 5.000 woningen in te passen). Resultaat zal daardoor meer monofunctioneel zijn (woonwijk op afstand), want te weinig massa voor extra voorzieningen.

- Grote ingreep met geringe omvang, relatief weinig hefboomfunctie voor de totale opgave.

- Ondanks geringe omvang wel locaties op fietsafstand van de hub Eersel. Kan dat elkaar versterken?

Illustratieve verbeelding in dienst van de lessen

A2 - Casus Wat zijn de kansen voor de Hub Maarheeze









Lessen:

- Lastige opgave om Maarheeze koopwaarde te geven. Gericht sturen op meer kwaliteit / plaatswaarde is een no regret.
- Logische plek aan het spoor is de badkuip van Maarheeze. Daar is ruimte nodig voor water.
- Transformatie van bedrijvenzone richting functiemix (wonen en werken) kan wel maar is een enorme operatie
- Hubfunctie Maarheeze gaat groeien (dat kan wel aan westkant), hier ook verbinding leggen met Budel en Nyrstar

Illustratieve verbeelding in dienst van de lessen

A2 - Casus Wat is zijn de kansen en kwaliteiten van de wijken rondom Dommeldal (Valkenswaard)







Lessen:

- Door omringing met water en natuur nauwelijks nog ruimte voor uitbreiding. Inbreiding is nodig om niet op slot te gaan maar dat is een complexe en nieuwe opgave (makkelijke locaties gaat eerder om tientallen dan honderdtallen). Zet de nieuwe druk in om te sturen op kwaliteit. Dan nodig om plotoverstijgend te sturen (op buitenruimte, kwaliteit, mobiliteit).

- Alleen al om huishoudensverdunning (tussen 2020 en 2040) tegen te gaan heb je per kern 5-15% groei nodig binnen bestaand verstedelijkt gebied. Dat kan bijvoorbeeld in buurten aan Dommeldal. Hier liggen grote opgaven met een hoog aandeel corporatiebezit (tot 60%).

- Nieuwe inbreidingskansen dienen zich altijd aan (in afgelopen 10 jaar ongeveer 1.000 woningen).

Illustratieve verbeelding in dienst van de lessen



Hoofdstuk 4

Lessen en afweegkader

4. Lessen en afweegkader

4.1 Introductie

Deze ontwikkelstrategie is ontwikkeld door middel van ontwerpend onderzoek. Dit hebben we gedaan aan de hand van vier perspectieven en acht uitwerkingen in casuïstiek uit het voorgaande hoofdstuk.
Het doel van de perspectieven, die de hoeken van het speelveld aangeven, en de casuïstiek is om te leren van de waardevolle elementen en de elementen die we willen voorkomen. Daarom zijn de perspectieven onderling vergeleken op een aantal criteria. Deze vergelijking is kwalitatief en op basis van expert judgement gedaan ('op de hand gewogen'). We hebben geen wetenschappelijke onderbouwing voor de effecten.

De effectbepaling is zodanig dat zij:

- geschikt zijn voor abstracte perspectieven;
- geschikt zijn voor niet integrale perspectieven;
- uitspraken zijn voor een breed palet aan aspecten;
- wel aandacht hebben voor brede welvaart en 'zachte waarden';
- niet alle denkbare effecten omvatten;
- onderscheid inzichtelijk maken van of effecten beïnvloedbaar of niet beïnvloedbaar zijn;
- het gesprek mogelijk maken over de impact van de perspectieven.

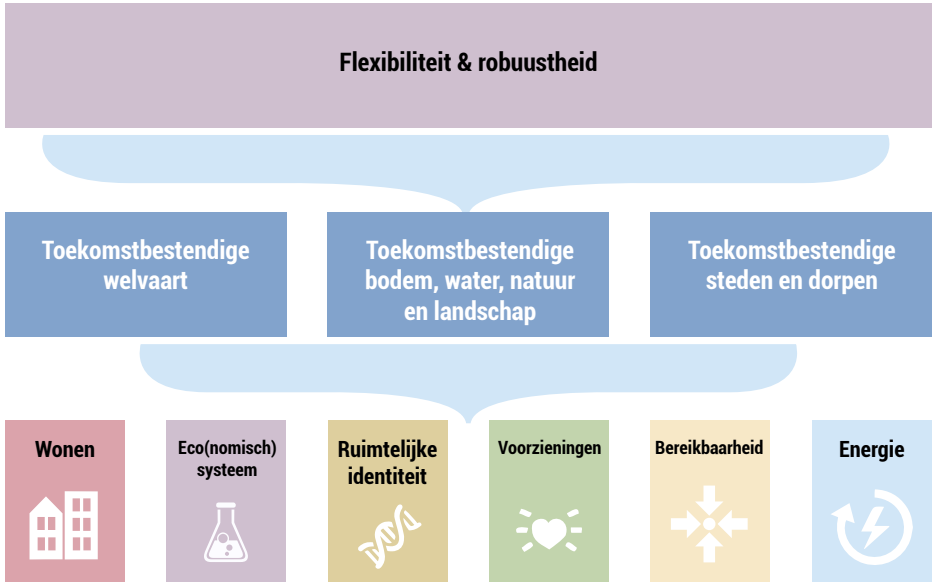
4.2 Afweegkader

We gaan niet één perspectief kiezen en als een soort blauwdruk de komende twintig jaar tot ontwikkeling brengen. Om het lerende effect en het effect van richtinggevende keuzes in de perspectieven maximaal te laten zijn, maken we gebruik van een afweegkader. Het afweegkader heeft tot doel om de perspectieven ten opzichte van elkaar te vergelijken. Het is daarmee een instrument om inzicht en overzicht te geven.

In dit stadium van de ontwikkelstrategie is het 'afwegen' van de perspectieven op een abstract niveau en op basis van expert judgement uitvoerbaar.

Tegelijkertijd is het afweegkader niet allesomvattend en niet volledig integraal. Onze opgave richt zich immers ook op de kernopgaven wonen, werken en mobiliteit. We gaan uit van een kwalitatieve beoordeling en zetten in op het praktisch en begrijpelijk benutten van het middel.

De impact van de vier perspectieven bepalen we aan de hand van onderstaande afbeelding. De middelste rij met toekomstbestendige welvaart, toekomstbestendige bodem, water, natuur en landschap en toekomstbestendige steden en dorpen is het abstractieniveau waarop met de experts is gesproken. De operationalisatie gebeurt in de sectorale laag eronder.



Opgave/doel	Indicator
Bodem en watersysteem als basis voor verstedelijking	• Signaleringskaart voor het water- en bodemsysteem bij uitbreiding • Ambitiekaart % groen/blauw bij inbreiding
Woningvoorraad die aansluit bij de toekomstige vraag	• Meer eenpersoonshuishoudens • Meer diversiteit woonmilieus • Toegang tot voorzieningen • Toegang tot werk
Versterken van het Brainport-ecosysteem op regioschaal	• Aantrekkelijke werkomgeving • Bereikbaar met OV • Interactie met andere bedrijven en opleidingen • Aantrekkingskracht voor kennis en talent (knappe koppen en slimme handen)
Versterken ruimtelijke identiteit van de regio met stad/dorp - land relaties als drager en behoud ruimtelijke identieit	• Complementariteit van stad/dorp - land (landschappelijk) • Goede relaties/verbindingen • Complementair in recreatief aanbod • Aantrekkelijke randen • Behoud en versterking ruimtelijke kwaliteit / DNA
Versterken regionaal voorzieningenstructuur	• Mogelijkheden versterken regionaal voorzieningenaanbod kwantitatief • Mogelijkheden versterken regionaal voorzieningenaanbod kwalitatief (specialisatie) • Nabijheid van wonen
Regionale bereikbaarheid als voorwaarde voor een vitale regio	• Bereikbaarheid • Mobiliteitstransitie/deelmobiliteit • Goed bereikbare regio-knopen • Schaalsprong fiets
Ontwikkel circulair energienetwerk, garandeer voldoende netcapaciteit	• Capaciteitstekorten energie • Kansen voor duurzaam energiegebruik • Kansen voor klimaatadaptatie • Kansen voor circulariteit grondstoffen
Welbevinden	• Kans op tekorten die mensen hebben of ervaren op bijvoorbeeld de arbeidsmarkt, de woningmarkt en bij hun bezittingen
Brede ontplooiing	• Ruimte voor spelen, bewegen, leren, verwonderen en ontspannen
Sociale waarden	• Koesteren van sociale en culturele kwaliteit en identiteit • Potentie tot vernieuwing • Uitnodigend en gastvrij
Haalbaarheid	• Mate van flexibiliteit en toekomstvastheid

4.3 Impact op basis van expert judgement

Brede welvaart

Vooraf: Onze referentie is gebaseerd op de brede welvaart in het 'hier en nu' en gaat over de kwaliteit van leven en van de omgeving waarin mensen leven. Dit betreft welzijn, materiële welvaart, gezondheid, arbeid en vrije tijd, wonen, samenleving, veiligheid en milieu. Voor de regio in 2030 - 2040 is de brede welvaart van 'later' ook relevant. Dit betreft de sociale, economische, menselijke en natuurlijke hulpbronnen die volgende generaties nodig hebben om eenzelfde niveau van brede welvaart te kunnen bereiken als de huidige generatie.

Voor de liefhebber: Het begrip 'brede welvaart', zoals dat door onder meer door het CBS gebruikt wordt, heeft een grote overlap met het begrip 'kwaliteit van de samenleving' dat het SCP hanteert. In beide begrippen is aandacht voor de materiële en immateriële aspecten van de kwaliteit van leven (welvaart en welbevinden) en voor de mate waarin sprake is van een rechtvaardige verdeling. Ook de vraag in hoeverre de kwaliteit van leven hier en nu ten koste gaat van de kwaliteit van leven later en elders in de wereld wordt in beide begrippen meegenomen.

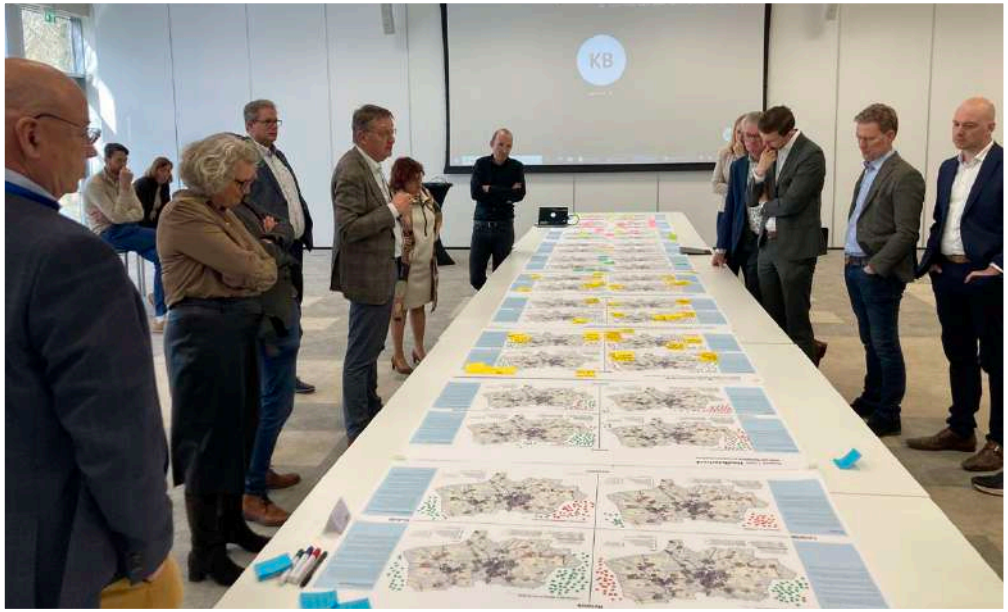
De openheid of geslotenheid van gemeenschappen en hun identiteit is een belangrijk aspect bij het bepalen van het draagvermogen van steden en dorpen en gaat ook over sociale aspecten, want de lokale gemeenschap moet in staat en bereid zijn om groei te accommoderen. De dynamiek in de steden en dorpen bepaalt het tempo van de groei. Het vermogen om nieuwkomers te accommoderen vraagt om investeringen en aandacht voor zowel de nieuwkomers (assimilatie) als de al gevestigden (van hen wordt adaptatie/ ontvankelijkheid gevraagd).

Een belangrijke uitdaging is het aantrekken van talent, en dit betreft zowel de lokale beroepsbevolking als nieuwe bewoners. Dit heeft ook een nationale dimensie, waarbij de koppeling met (internationaal) onderwijs van belang is. De Brainportregio is van betekenis op nationale schaal met een aantal wereldspelers. De inzet is om de groeiopgaven binnen de regio op te vangen. Mocht dat niet lukken, behoud ze dan wel voor Nederland door ook buiten de regio te kijken.

De economische groei in de regio wordt voornamelijk gedreven door de hightechsector, wat gevolgen heeft voor andere economische sectoren. Tegelijkertijd is de transitie naar een circulaire economie noodzakelijk, wat ook zal resulteren in nieuwe ruimteclaims. Dit kan ook kansen bieden, bijvoorbeeld in de vorm van energiehubs voor circulariteit rondom grondstoffen. Deze complexe en samenhangende opgaven vragen om regie van de overheid en het maken van keuzes over wat wel en niet moet worden gefaciliteerd. De overheid is hierbij afhankelijk van de economische ontwikkeling en van andere partners. De maakbaarheid van de economie is ingewikkeld. Daarbij speelt ook nog een marktdynamiek die een eigen koers vaart en lastig is te sturen.

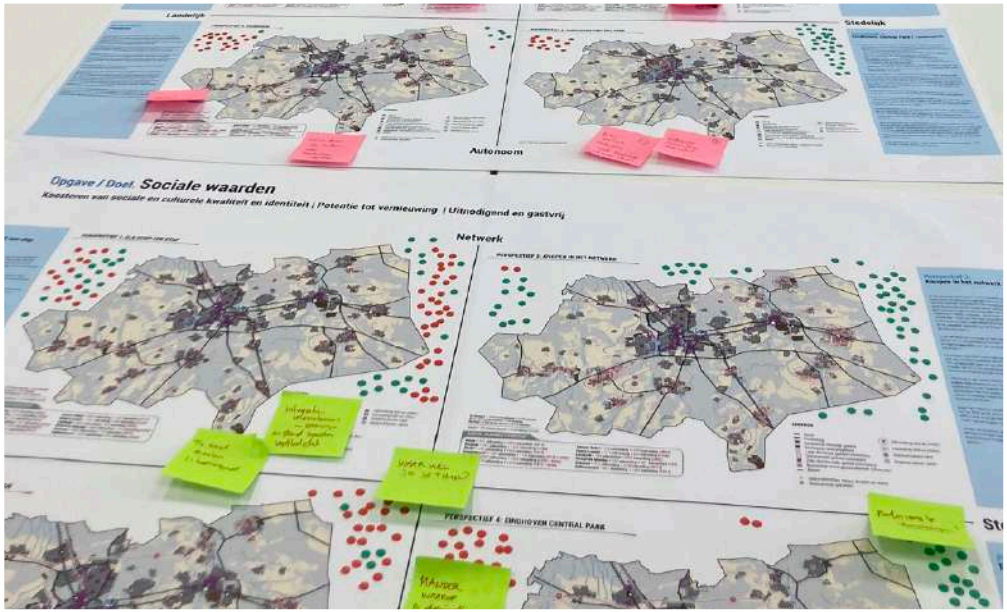
Water en bodem en natuur en landschap sturend

Het positioneren van de Brainportregio binnen het stedelijk weefsel en de stedelijke netwerken, zoals Eindhoven, Aken en Luik, vereist een dynamisch samenspel op verschillende schaal. Het tabula scripta van de regio benadrukt het belang van het benutten van de kwaliteiten van de omgeving, waaronder de Acht zaligheden van De Kempen, de Peelrandbreuk en de Dommelvallei. Het is essentieel om een sterke verbinding te leggen tussen de verstedelijkingsvraagstukken en de opgaven en kwaliteiten van de natuur en het landschap. Deze verbinding kan leiden tot een richtinggevende begrenzing, waarbij de regio zich positioneert op basis van haar unieke identiteit en mogelijkheden.


KB


Versterken regionaal voorzieningenstructuur




Landelijk
Stedelijk
Autonoom
Opgave / Doel: Sociale waarden
Kwaliteiten van sociale en culturele kwaliteit en identiteit | Potentie tot vernieuwing | Uitnodigend en gastvrij
Netwerk

Steden en dorpen
De interactie en afhankelijkheid tussen stad en platteland, en hoe zowel inwoners als bezoekers dit ervaren en benutten, is van groot belang. De bestaande voorraad aan woningen en werkplekken biedt mogelijkheden voor een verdichting en kwalitatieve transformatie, waardoor opgaven kunnen worden aangepakt en de verstedelijkingsdoelstellingen als hefboom kunnen dienen. De (geambieerde) transitie op het gebied van mobiliteit heeft ook sociale en culturele aspecten. De Brainportregio heeft een sterke oriëntatie op autovervoer en zal daarom niet in dezelfde mate overstappen op het gebruik van OV als inwoners in de Randstad. Deze situatie is ook het resultaat van eerdere ruimtelijke keuzes, zoals de locatie van grote werkgevers langs snelwegen. Sociale, culturele en economische factoren spelen een rol bij de keuze van vervoermiddelen. Bij verdere verstedelijking moet rekening worden gehouden met het circulaire energienetwerk.

4.4 Lessen

Tijdens het proces is de hulp ingeroepen van externe experts die vanuit een eigen discipline hebben gereflecteerd op de opgaven, perspectieven en beoogde keuzes.

De belangrijkste lessen die naar voren zijn gebracht zijn hieronder samengevat.

1. Durf stevige uitspraken te doen; adaptief maar niet vaag. De ambities en doelen die we nastreven zijn klip-en-klaar, de weg erheen is flexibel en afhankelijk van de daadwerkelijke ontwikkelingen.

2. Beschouw de opgave als een kwalitatieve ontwerpopgave. Het is essentieel om de nadruk te leggen op de ontwerpopgave in plaats van de kwantitatieve opgave gericht op het realiseren van een x aantal woningen en x hectare bedrijventerrein. Een goede ontwerpopgave is de sleutel tot succesvolle en toekomstbestendige ontwikkeling van de regio. Het gaat hierbij om het creëren van een aantrekkelijke, duurzame en gezonde leefomgeving voor nu en in de toekomst. Een ontwerp dat zich richt op de behoeften van de doelgroepen en rekening houdt met de lokale omstandigheden en context ('tabula scripta'), zal de basis vormen voor leefbare en levendige dorpen en steden.

3. Ken je doelgroepen en richt je op hun behoeftes. Het is van groot belang om te weten wie de doelgroepen zijn van de ontwikkeling, de huidige en potentiële bewoners, bedrijven en bezoekers. Door dit in kaart te brengen, kan er worden ingespeeld op de wensen en behoeften van deze doelgroepen.

4. Organiseer een estafette door de schalen. Een succesvolle ontwikkeling is afgestemd op de onder- en bovenliggende schaalniveaus. Wat is de locatiekeuze op de schaal van de Brainportregio, hoe verhoudt zich dit tot ontwikkelingen van bijvoorbeeld hightech in Twente en Nijmegen en binnen het Brabantse stedennetwerk, maar ook ten opzichte van andere wijken en dorpen binnen de eigen subregio? Afstemming is nodig, omdat ontwikkelingen elkaar kunnen versterken en beconcurreren en daarmee verzwakken.

5. Maak gebruik van hefbomen. De schaal van de verstedelijking is zodanig dat het nieuwe programma kan fungeren als een hefboom. Door (huishoudens)verdichting in de wijken en buurten ontstaat draagvlak voor voorzieningen. Door de nieuwbouw kunnen mensen van woning veranderen in hun eigen buurt. Een woonwijk was ooit een afgerond stadsdeel, groot genoeg om het draagvlak te leveren voor de alledaagse voorzieningen en klein genoeg om ze vanuit elke woning binnen redelijke loopafstand te bereiken. Alledaagse voorzieningen zijn kerken, scholen, speelterreinen, parkaanleg en vanzelfsprekend winkels en café's, kruisgebouwen, praktijkruimten en gevarieerde eenvoudige dienstverlening. Voor een deel van de voorzieningen werden wijk(winkel)centra aangelegd. De tijden zijn veranderd en zo ook de maat en ordening van voorzieningen en daarmee de verdeling over de schaalniveaus. Door gerichte toevoeging van woningen waardoor de

gewenste doorstromingsbewegingen ontstaan, bijvoorbeeld door realisatie van woningen voor ouderen, komen eengezinswoningen vrij voor gezinnen. Door transformatie van verouderde woningen en bedrijven(terreinen) en braakliggende gebieden kunnen aantrekkelijke nieuwe woon-, werk- of 'mixed use'-gebieden ontstaan. Door 'slimme' toevoeging van woningen kan bovendien worden ingespeeld op de warmtetransitie, waardoor collectieve warmtevoorzieningen mogelijk worden of isolatiemaatregelen efficiënter kunnen worden uitgerold. Door gebruik te maken van hefbomen ontstaan positieve ontwikkelingen, ook of misschien juist in de bestaande wijken en buurten.

6. Kies voor nieuwe coöperatieve samenwerking van stad en land. De steden in de Brainport zijn afhankelijk van het ommeland en vice versa. Een toenemende vraag vanuit de steden en dorpen en een aanbodsontwikkeling vanuit het platteland vragen om een sociale, ecologische, ruimtelijke en culturele inbedding om de kwaliteit van het gebied overeind te houden. Er is een verbond tussen stad en ommeland. De inwoner vraagt naar streekvoedsel, naar een mooi landschap, naar toegang, en wil verkennen en leren. Vragende partijen dienen zich aan: zorginstellingen voor het in balans komen, horeca voor streekproducten, sporters/sportverenigingen voor sportieve en recreatieve ommetjes, scholen en natuurliefhebbers voor excursies, et cetera.

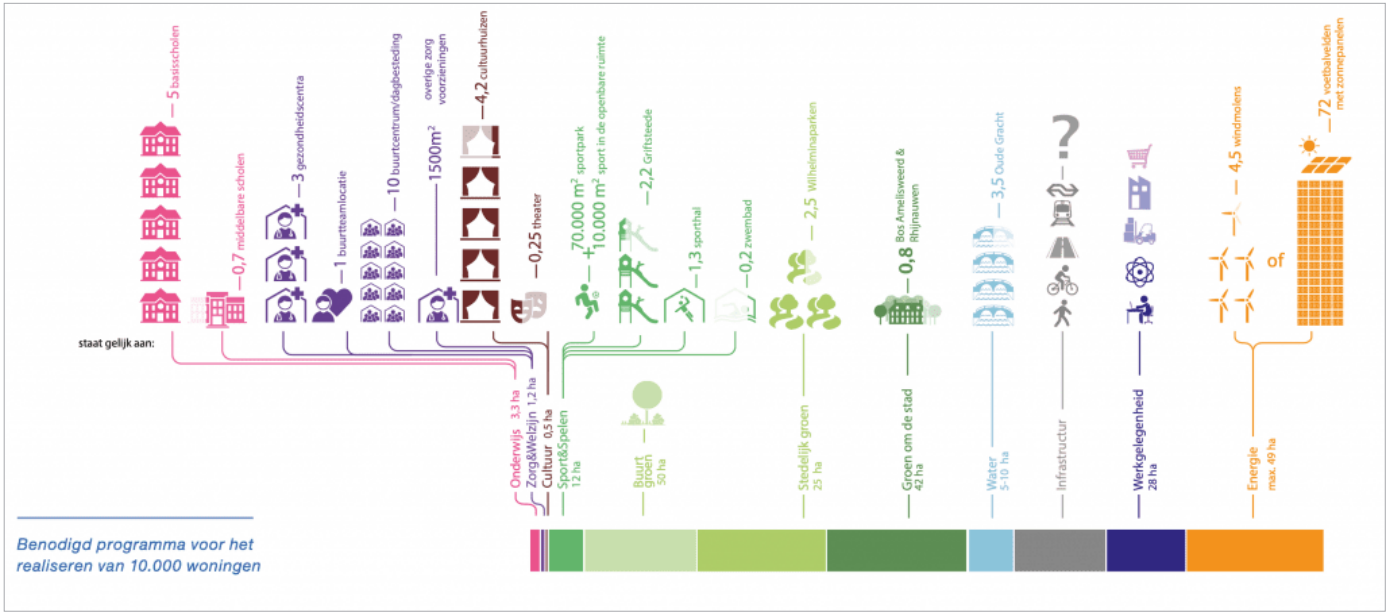
7. Neem afstand van de planologische idefix dat alles kan. Duid de dilemma's die grenzen aan de groei stellen. In de planologie heerst soms het idee dat alles mogelijk en planbaar is. Het is belangrijk om afstand te nemen van dit idee en te erkennen dat er grenzen zijn aan de maakbaarheid. Er zijn diverse dilemma's en autonome ontwikkelingen die deze grenzen stellen, zoals de beschikbaarheid van grondstoffen en de druk op het milieu en de stikstofcrisis.

8. Zet in op hoofdstructuren en sluit de 'achterdeur'; er zijn immers grenzen aan de planbaarheid van de samenleving. Het is daarom van belang om in te zetten op hoofdstructuren, zodat er een stevige basis is voor de ontwikkeling van gebieden. Daarnaast is het van belang om de 'achterdeur' te sluiten, door bijvoorbeeld geen nieuwe gebieden meer aan te snijden als er nog voldoende ruimte is in bestaande gebieden.

9. Neem pad-afhankelijkheden mee in ontwikkelingen. Dit betekent dat keuzes op dit moment invloed hebben op de ontwikkeling in de toekomst. Het is belangrijk om deze afhankelijkheden mee te nemen bij de ontwikkeling van gebieden. Zo kan er rekening worden gehouden met de gevolgen van eerdere keuzes en kunnen deze waar mogelijk worden aangepast.

10. Kies voor kwaliteit, ook voor kwaliteit met het bestaande (dit zal investering vragen). Dit betekent niet alleen investeren in nieuwe ontwikkelingen, maar ook in het behoud en de verbetering van het bestaande. Hierbij kan gedacht worden aan het verbeteren van de kwaliteit van OV, de openbare ruimte, het verduurzamen van bestaande gebouwen en het behoud van groene ruimten.

11. Verken de mogelijkheid van een regionaal transformatiefonds (géén regionale autoriteit). Een mogelijkheid om deze kwaliteitsverbetering te financieren, is door het instellen van een regionaal transformatiefonds. Dit fonds kan worden gebruikt om de kwaliteit van gebieden te verbeteren en duurzame ontwikkeling te stimuleren. Het is daarbij wel belangrijk dat dit fonds geen regionale autoriteit wordt. Het moet worden ingezet als een instrument om regionale ontwikkelingen te ondersteunen en te verbeteren.



12. Denk in pakketjes (*bijvoorbeeld de Utrechtse barcode, Bron: De 'Utrechtse barcode' uit de Ruimtelijke Strategie Utrecht. Beeld: Gemeente Utrecht)*, maar voorkom simplificatie en generieke aanpakken. Die pakketjes bevatten wonen, werken en mobiliteit en wat er verder allemaal in het gebied moet komen en hoeveel ruimte die voorzieningen en functies ongeveer nodig hebben. Het gaat dan om ruimte voor alle voorzieningen, groen, en energie.

13. Stem en weeg af als partijen onderling en binnen de eigen organisatie. Onderlinge concurrentie en beleidsconcurrentie tussen programma's is het recept voor falen. Afstemming, afweging en prioritering zijn nodig om dit te voorkomen. Dit betekent keuzes maken, ook bijvoorbeeld ten aanzien van de uitvoeringscapaciteit gezien de tekorten op de huidige arbeidsmarkt.

14. Kies voor gelaagdheid van richtinggevende keuzes (de 'wedding cake' of 'bruidstaart') bestaande uit drie lagen met achtereenvolgens:

- (1) de ecologische (natuur, landschap, cultuurhistorie) laag;
- (2) de sociale laag (inwoners met hun kenmerken en voorkeuren, de identiteit van het gebied (verenigingen, politieke en religieuze kleur, maatschappelijke belangstelling/voorkeuren, etc.);
- (3) de ruimtelijk economische stromen die kenmerkend zijn voor de Brainportregio.



Hoofdstuk 5

Richtinggevende keuzes en ontwikkelprincipes

5. Richtinggevende keuzes en ontwikkelprincipes

5.1 Vertrekpunt

Een evenwichtige schaalsprong én het op een toekomstbestendige en duurzame manier regie voeren op de forse opgaven die op ons af komen vraagt om richtinggevende keuzes. Niet in de vorm van een blauwdruk, maar als een robuust, toekomstbestendig, levend, inspirerend toekomstbeeld; een basis voor een gezamenlijke agenda en richtinggevende koers naar 2040. Vanuit deze samenhangende afspraken voeren we gezamenlijk regie op de opgaven. Zodoende zijn de afspraken niet-vrijblijvend en is er voldoende ruimte voor maatwerk en het kunnen inspelen op een nieuwe situatie.

Bij onze keuzes richten we onze pijlen op brede welvaart voor iedereen, een vitale en gezonde inclusieve samenleving. We respecteren onze robuuste landschappelijke kwaliteiten met de eigen identiteit van steden, dorpen en kernen.

Als vertrekpunt hanteren we het volgende:

- We gaan uit van het realiseren van 100.000 woningen tot 2040 in geheel Zuidoost-Brabant. Om voldoende flexibel te zijn, hanteren we een 'overprogrammering', namelijk een totaal te realiseren aantal woningen van 130.000. Dit aantal is geen prognose en geen doel, maar louter een realistisch getal dat gehanteerd wordt om de gevolgen van een forse ontwikkeling in beeld te brengen. Realisatie ervan kan minder of een langere tijd in beslag nemen, afhankelijk van met name de (regionale) economische conjunctuur.
- We hanteren de keuzes die in het BO-MIRT van 2020 en het Verstedelijkingsakkoord van de SGE zijn gemaakt als uitgangspunt en sluiten ons aan bij de zes principes voor verstedelijking van het SGE, namelijk:
    1. Stad maken: Sprong in verstedelijking Eindhoven en Helmond
    2. Hart maken: Verdichten rond OV-knopen en assen
    3. Vitale kernen en afronding uitleglocaties
    4. Brainport Eindhoven als slimme economische topregio
    5. Mobiliteitstransitie is nodig om in beweging te blijven
    6. Gezond leven in het landschap van de toekomst

    Bovendien hanteren we de groeicijfers die zijn gehanteerd in dit Verstedelijkingsakkoord, te weten de realisatie van 62.000 woningen en 72.000 nieuwe arbeidsplaatsen tussen 2020 en 2040. De woningbouw wordt in die periode onder meer gerealiseerd in de onderstaande gebieden:
    - circa. 21.000 woningen in Eindhoven binnen de ring, waarvan 8.500 binnen Eindhoven Internationale Knoop XL (EIK XL);
    - circa 10.000 woningen in Helmond centrum+;
    - circa 10.000 woningen langs de ontwikkelas HOV4 (overlappend met overige aantallen Eindhoven en Veldhoven);
    - circa 19.000 woningen in Eindhoven buiten de ring;
    - circa 7.500 woningen bij OV-knopen in de regio, waaronder de OV-locaties van Geldrop, Best, Veldhoven en Helmond BSD *(*2)*;
    - circa 17.000 woningen op overige locaties in SGE.

- We onderschrijven dat de 'harde plannen' die al in de pijplijn zitten én een belangrijke bijdrage leveren aan de in het voorjaar 2023 gesloten Woondeal worden gerealiseerd.

*(*2) Bovenstaande aantallen in de deelgebieden tellen op tot 84.500 woningen, omdat sommige deelgebieden een specificatie of uitwerking zijn van eerdergenoemde getallen. Er is dus sprake van een dubbeltelling.*

- We hanteren de provinciale prognose bedrijventerreinen (d.d. 1 september 2022) en de cijfers in de Regionale Programma's Werklocaties van de vier subregio's als uitgangspunt. We zijn ons bewust van het traject van de visie op werklocaties en het Regionale Programma Werklocaties, waarin we met elkaar inzetten op een duidelijk economisch profiel als basis voor selectieve groei en een adaptieve programmering van de bij dit profiel passende werkmilieus. Vooralsnog gaan we uit van de geprognosticeerde groei in het EIB-Hoog-scenario van 700 hectare.

- We onderschrijven de keuzes met betrekking tot bereikbaarheid uit het MIRT 2020 en nemen de in het MIRT 2022 gemaakte afspraken (EIK XL, HOV4, Verstedelijkingsakkoord SGE, het Bereikbaarheidsakkoord en de Bereikbaarheidsagenda) als uitgangspunt. Rijk en regio hebben besloten gezamenlijk te investeren in een pakket aan maatregelen om de bereikbaarheid van de regio te verbeteren. Met deze afspraak is de inzet van het Rijk voor de komende jaren op het gebied van mobiliteit en bereikbaarheid voor een deel afgebakend. In het Verstedelijkingsakkoord hebben we voor het SGE aangegeven dat de schaalsprong vraagt om het versterken van de radiale verbindingen vanaf station Eindhoven Centraal. De eerste logische stappen in relatie tot de verstedelijking zijn de realisatie van de HOV-radiaal naar Veldhoven (HOV4) en het vernieuwen van het busstation Neckerspoel. Op middellange en langere termijn zullen ook radiale verbindingen naar Woensel, Best, Valkenswaard en Geldrop moeten worden versterkt. Om de bereikbaarheid van de toplocaties met name aan de Westzijde en Eindhoven Airport te verbeteren zou ook de fietsinfrastructuur moeten worden uitgebreid met een snelfietsnetwerk en goede fietsvoorzieningen. Op termijn willen we de toplocaties onderling goed met elkaar en met de regio verbinden via een HOV-tangent-verbinding (conform het concept van de Brainportlijn). We maken gebruik van bestaande gremia als BO-MIRT, BO-Leefomgeving, WBI, en we doen daar een appel op het Rijk om ook te investeren.

- Voor een aantal knelpunten blijft investeren in de weginfrastructuur nodig, waaronder HWN-OWN en de ZO-ontsluiting Helmond, inclusief Kasteeltraverse en mobiliteitstransitie. Dit wordt in regionale multimodale bereikbaarheidspakketten uitgewerkt, overigens zonder financiële afspraken.

5.2. Bodem, water, natuur, en landschap als leidend principe

Ontwikkelprincipe 1: Bodem, water, natuur, en landschap als leidend principe
Als basis voor verstedelijking in Zuidoost-Brabant geldt dat we bodem en water, natuur en cultuurhistorische landschappen leidend laten zijn in onze afwegingen. Deze elementen gaan over de basissystemen die garant staan voor de kwaliteit van leven. Nederland, en dus ook Zuidoost-Brabant, moet zich klaar maken voor het veranderende klimaat. Die kwaliteit wordt bepaald door een veilige omgeving (droge voeten, temperatuurbeheersing, voldoende drinkwater) en een aantrekkelijke leefbare omgeving met een sterke landschappelijke identiteit. We zijn ervan doordrongen dat beide kwaliteiten (veiligheid en aantrekkelijkheid) van het Brabantse landschap van levensbelang zijn voor het leefklimaat en internationale concurrentiepositie en daarom ruimte en aandacht eisen en verdienen. Het beekdalenlandschap, de natuurgebieden en de cultuurhistorische structuren zijn zowel de troeven van de regio in haar internationale positionering ten aanzien van economisch vestigingsklimaat, als de plekken waar ruimte is om fundamentele opgaven als waterberging, luchtkwaliteit, voorkomen hittestress antwoorden te bieden. Bij dit principe is het 'dansen' tussen de schalen van groot belang. Het bovenregionale schaalniveau, waarin dergelijke systemen vaak functioneren, mag niet vergeten worden.

Dit leidt tot de volgende richtinggevende keuzes:

- De signaleringskaart water en bodem van de provincie is sturend. Waar de kaart rood kleurt is bouwontwikkeling niet mogelijk. Oranje geeft aan dat het alleen mogelijk is als er maatregelen worden genomen die voor het bodem- en watersysteem afdoende zijn (het uitgangspunt is daarbij niet alleen 'hoe houden we de woningen droog' maar ook 'wat is de impact op het watersysteem'.).
- In de beschermde natuurgebieden binnen Zuidoost-Brabant is bouwen niet mogelijk. We hechten waarde aan de niet-beschermde landschappen tussen stads- en dorpsrand en natuurgebieden. Dat zijn juist ook de plekken waar wel activiteiten (recreatie, sport, zorg etc.) kunnen plaatsvinden die bijdragen aan de beleving van het wonen in verbinding met het landschap.
- Nieuwe ontwikkelingen in bebouwd gebied of daarbuiten dragen bij aan het versterken van het watersysteem en de relatie tussen dorp/stad en landschap. Transformaties in dorpen en steden gaan gepaard met herinrichting van de buitenruimte met meer ruimte voor groen en water; niet als losse postzegels, maar in verbinding met het landschap en watersysteem. Zo ontstaan ook mogelijkheden om het ommeland (weer) te ontsluiten voor de bewoners.
- Bij stedelijke ontwikkelingen binnen en buiten bestaande stedelijke en dorpse gebieden hanteren we de 'Landelijke maatlat voor een Groene en Klimaatadaptieve omgeving'. Met name bij inbreidingslocaties geeft de maatlat invulling aan het vertrekpunt 'water en bodem sturend' als aanvulling op de signaleringskaart. Het gebruik van de signaleringskaart blijft overeind, maar waar de signaleringskaart vooral gaat over 'waar' bouwen (en waar niet), richt de maatlat zich op de wijze van inrichting. Beide doen dat met als doel een klimaatbestendige leefomgeving. De signaleringskaart en de landelijke maatlat zijn daarmee instrumenten die elkaar aanvullen op verschillende momenten van het ontwikkelproces.

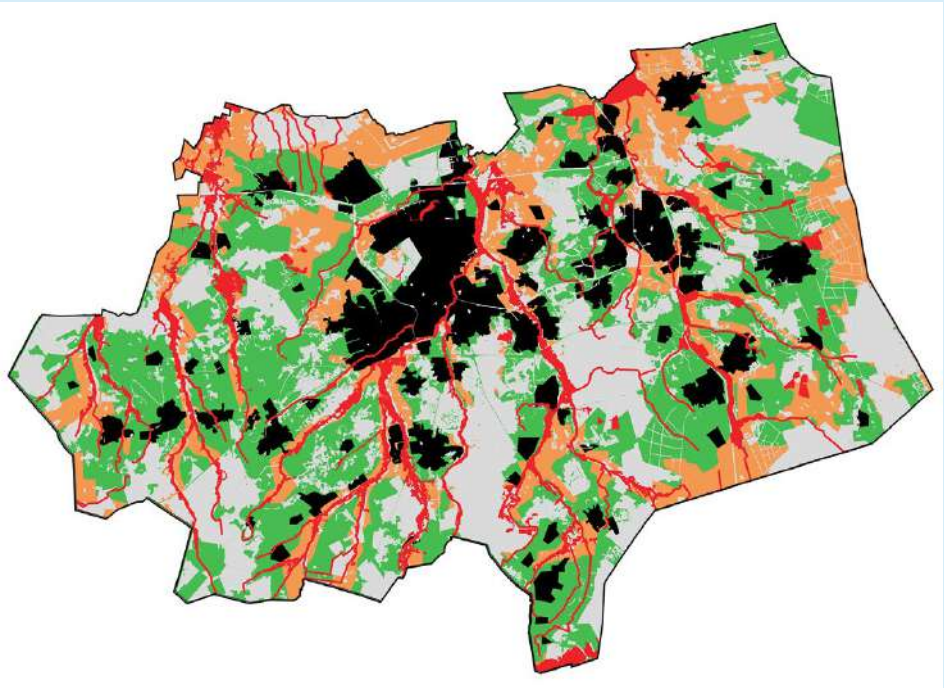
Signaleringskaart nieuwe uitleglocaties

De signaleringskaart helpt in het gesprek over de geschiktheid van uitleglocaties voor wonen en werken in relatie tot een duurzaam watersysteem. Het is geen toets- of verordeningskaart. Het brengt de mogelijke geschiktheid van een gebied voor verstedelijking in beeld. Met de signaleringskaart in de hand wordt sneller duidelijk wat mogelijke risicofactoren vanuit het watersysteem zijn waar mee rekening gehouden moet worden. Zo kan vertraging in de planvorming worden voorkomen.

De signaleringskaart brengt de geschiktheid van een gebied voor stedelijke uitleg in relatie tot een klimaatbestendig en waterrobuust systeem op hoofdlijnen in beeld. De kaart is opgebouwd uit drie indicatoren: (1) Waterveiligheid; (2) Wateroverlast; (3) Ruimte voor robuust watersysteem.

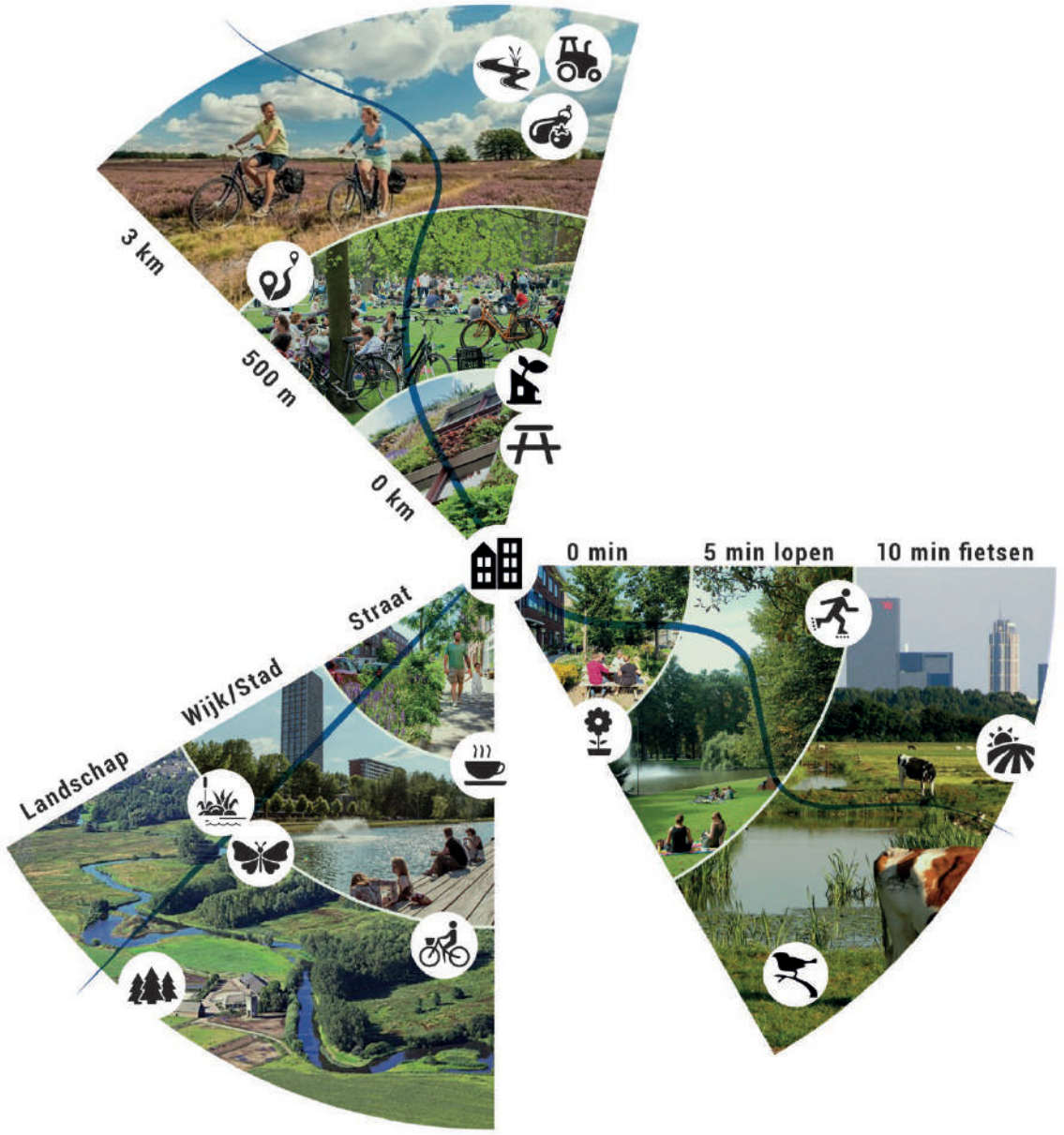
De kaart kent 4 kleuren:

- Zwart zijn de bestaande steden, dorpen, kernen, bedrijventerreinen *(op basis van luchtfoto, 2020)*. Op deze gebieden is de signaleringskaart niet van toepassing.
- Groen zijn de gebieden die vanuit het watersysteem bekeken, en met klimaatverandering in acht genomen, afweegbaar zijn voor nieuwe stedelijk woon-en werkmilieus. Klimaatrisico's zijn hier relatief beperkt en toekomstige kosten voor klimaatmaatregelen overzichtelijk. Uiteraard vraagt ieder ontwerp specifieke ingrepen voor de waterhuishouding en klimaatadaptatie (infiltratie hemelwater, circulaire huishoudwatersystemen etc.
- Oranje zijn de gebieden die vanuit het watersysteem, en met klimaatverandering in acht genomen, beperkt geschikt zijn voor nieuwe stedelijke woon-en werkmilieus. Elke stedelijke ontwikkeling vraagt een goede integrale afweging op regionaalniveau: zijn er binnen de regio alternatieve locaties die geschikter zijn? In de oranje gebieden zijn forse investeringen nodig om duurzame verstedelijking technisch mogelijk te maken. Deze meerkosten moeten in een vroeg stadium in kaart worden gebracht want de haalbaarheid van klimaatrobuust- en veilig bouwen in oranje gebied is kostbaar. Om afwentelen in tijd en ruimte te voorkomen moet het al dan niet stedelijk ontwikkelen van oranje gebied onderdeel zijn van een regiobrede afweging.
- Rood zijn de gebieden die vanuit het bodem- en watersysteem, en met klimaatverandering in acht genomen, in principe ongeschikt zijn voor nieuwe duurzame stedelijke woon-en werkmilieus. Deze gebieden zijn zeer kwetsbaar, onveilig en/of niet gewenst als uitleglocatie vanuit het streven naar een klimaatbestendig en waterrobuust systeem met voldoende ruimte voor water nu en in de toekomst. Deze gebieden zijn grotendeels al beschermd via de provinciale omgevingsverordening (nl. de reserveringsgebieden waterberging, de waterbergingsgebieden, de beekdalen (ecologische verbindingszones en beekherstel) en de primaire dijken met hun beschermingszones). De Rijkskanalen zijn wettelijk beschermd.
- Grijs zijn de beschermde natuurgebieden *(ter oriëntatie)*

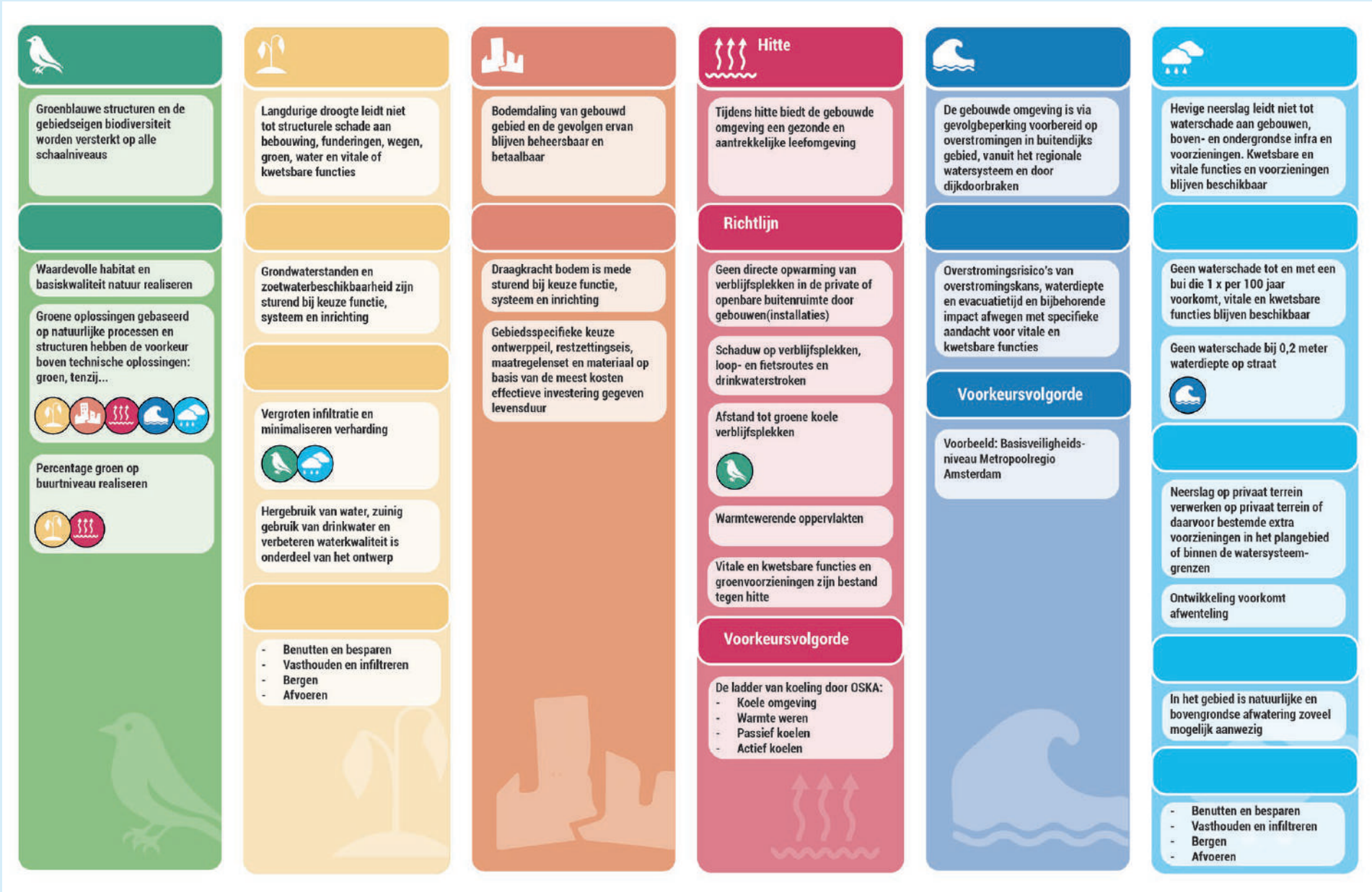


- **Klimaatadaptatie** (CO2-opname, verkoeling, waterberging)
- **Gezondheid** (luchtkwaliteit, beweging, gezonde voeding)
- **Sociale ontmoeting**
- **Vestigingsklimaat en belevingswaarde natuur**
- **Biodiversiteit & ecologie**
- **Perspectief voor boeren en duurzame (voedsel)productie**
- **Verbinden** (Natuur en landschap tot in het hart van de steden en dorpen)

"Het verbinden van verstedelijkt gebied en landschap is een ambitie op drie schaalniveaus"



Landelijke maatlat voor een Groene en Klimaatadaptieve omgeving



Ambitieladder binnenstedelijke en binnendorpse inbreiding

De brede ambitie is om regenwater in het eigen gebied vast te houden: dus geen afwenteling van een effect van binnen naar buiten de stad en niet afwentelen van realisatiekosten voor de korte termijn naar hogere beheer en adaptatiekosten op middellange termijn. Daarbij gaat het niet alleen maar om wateroverlast voorkomen, maar zeker ook om infiltratie van water ter aanvulling van het Brabantse grondwater. De laatste droge jaren hebben laten zien hoe belangrijk dat is. Feit is dat de inrichting van het bestaand stedelijk gebied één van de hoofdoorzaken voor de huidige druk op het grondwater is.

Binnenstedelijk en binnendorps ligt er daarom urgentie om een groen-blauwe opgave te realiseren. Ook in het kader van een positieve bijdrage aan gezondheid, aantrekkelijke leefmilieus en het tegengaan van hittestress. Om de binnenstedelijke en binnendorpse opgave inzichtelijk te maken stellen we de ***ambitieladder binnenstedelijke en binnendorpse inbreiding*** voor *(de beschreven maatregelen zijn ter illustratie om gevoel te krijgen voor orde van grootte en zijn berekend op basis van een aantal casestudies in buurten uit verschillende tijdslagen).*

Minimale ambitie voor de buurt is >20% groen/blauw en <70% verharding*. Dat komt voor groen opgezette naoorlogse wijken neer op 0-5% vergroenen en betekent voor versteende bedrijventerreinen en centrumgebieden (in stad en dorp) minimaal circa 15-20% extra groen en blauw.*

Ambitie 0



- *groen/blauw*

Denk aan: Ruimte voor groen en blauw neemt af als gevolg van nieuwe ontwikkelingen.

Ambitie 1



+ *0-5% groen/blauw*

Denk aan: Vergroening en verblauwing van individuele straten, gebouwen en tuinen *(hier en daar tegels eruit en groen erin).*

Ambitie 2



+ *5-15% groen/blauw*

Denk aan: In hele buurt minimaal een vijfde van alle straatverharding vergroenen *(nieuwe bomen, watervertragende groenstroken, waterdoorlatende verharding, geveltuinen en groene hagen).*

Ambitie 3



+ *15-30% groen/blauw*

Denk aan: In hele buurt transformatie naar groen-blauwe leefstraten en verspreid over de buurt individuele vergroening van tuin en gebouw *(groene gevels en daken, waterdaken, waterpleinen, geveltuinen, waterlopen, groenstroken en wadi's).*

Ambitie 4



+ *30-70% groen/blauw*

Denk aan: In hele buurt alle daken vergroenen, inclusief een deel van de gevels en een vijfde van het straatprofiel.

Ambitie 5



+ *>70% groen/blauw*

Denk aan: Stad te gast in de natuur. 'Horizontale stadsdelen' komen ten goede aan groen en blauw. Verticaal ruimte voor groene gevels.

5.3. Woningbouw als hefboom voor vitale kernen en dorpen

Ontwikkelprincipe 2: woningbouw als hefboom voor vitale kernen en dorpen
We streven minimaal naar behoud, maar liever nog naar versterking van de leefbaarheid in de dorpen en kernen in Zuidoost-Brabant. De fysieke (energie, klimaat, voorzieningen) en maatschappelijke (vereenzaming, zorg) opgaven gecombineerd met de demografische ontwikkelingen van vergrijzing en kleinere huishoudens noodzaken ons tot een grootschalige aanpak, waarbij het niet langer gaat over het uitbreiden van de contouren van onze kernen, maar over het investeren in de kwaliteit van de bestaande buurten en wijken. We grijpen deze woningbouwopgave aan (nu kan het nog, na 2040 is het maar de vraag of we als regio nog groeien in aantal inwoners) en zetten de woningbouw in als hefboom in onze bestaande bebouwde omgeving. Bovendien zijn we op zoek naar de beste plek om woningbouw te realiseren, kijkend naar het geheel van de regio en de ontwikkelingen binnen de bestaande steden en dorpen.

In het Verstedelijkingsakkoord is naast het maken van 'stad', het verstedelijken aan de OV-structuur op te hangen en ook wordt gewerkt aan grote uitleglocaties met onderscheidende en kwalitatief hoogwaardige woonmilieus in een groene suburbane setting. Waar mogelijk wordt ook op groene suburbane locaties in het SGE ontwikkeld met de principes die in het MIRT zijn afgesproken, zoals in Nuenen-West, wat ontwikkeld wordt langs de HOV-lijn tussen Nuenen en Eindhoven, of in Best Aarlesche Erven, dat op vijf fietsminuten van het station ligt. Er wordt onder meer gewerkt aan de regionale woningbouwlocaties Castiliëlaan (buurtschap Te Veld; tijdelijke woningbouw) en Eindhovensedijk/De Kemmer (als onderdeel van de groene gebiedsontwikkeling aan de Groene Corridor). Deze locaties zijn volop in ontwikkeling. Het SGE constateert dat na het afronden van de majeure locaties en tot ten minste 2040 geen uitleglocaties meer nodig zijn.

Dit leidt tot de volgende richtinggevende keuzes:

- We benutten de woningbouwopgave om in te spelen op de demografische ontwikkeling en als hefboom voor de revitalisering, verduurzaming van bestaande buurten en wijken. Dit betekent het realiseren van kleinere woningen voor kleinere huishoudens en een grote diversiteit aan zorgwoningen, zoals beschermd/beschut wonen, geclusterd/aangepast wonen, en nultredenwoningen. De opgave is bij een verouderende bevolking en minder intramurale zorg (dus meer zorg in de wijk/in eigen huis) enorm!
- Elke gemeente binnen Zuidoost-Brabant krijgt de ruimte om een deel van de woningbouwopgave in te vullen. Op deze manier zijn zij in staat om op een kwalitatieve manier invulling te geven aan het behouden en versterken van de leefbaarheid en de revitalisering en/of transformatie van stads- en dorpscentra, ouder wordende buurten en wijken en leegvallende plekken. De mogelijkheden tot verdichting, inbreiding, revitalisering of transformatie zijn per kern verschillend. Eigendomssituatie (huur of koop), ruimtelijke kwaliteit of structurele groen- en waterstructuren zijn daarin bijvoorbeeld belangrijke factoren voor het kunnen behalen van resultaten op dit gebied in de periode 2030-2040. De aard van de lokale opgave in combinatie met de kwalitatieve oplossing bepaalt de kwantitatieve omvang van de inbreiding, transformatie en revitalisering. Wij schatten de omvang van deze opgave in op 10 tot 15% van de bestaande woningvoorraad.
- Bij de inpassing van deze ontwikkelruimte zijn maat en schaal – zowel ruimtelijk als sociaal-maatschappelijk – van het dorp richtinggevend, gaat inbreiding boven uitbreiding en wordt deze ingezet om ruimtelijke kwaliteit, mobiliteitstransitie, verduurzaming en klimaatadaptatie een impuls te geven. In het vervolgproces is uitwerking van de strategie (ruimtelijk en ontwikkelstrategisch) per dorp nodig.

***Ter illustratie en inspiratie**: Woningbouw zetten we in als hefboom voor uiteenlopende maatschappelijke opgaven (links in de afbeelding). Die opgaven combineren we met ruimtelijke ambities en kansen. Het schema laat een indicatie zien van aantallen woningen die bijdragen aan de oplossing en uitwerking van die opgaven en kansen. De schaalsprong SGE is vastgesteld op 62.000 woningen. Voor het bevorderen van de buurtdynamiek in de na-oorlogse wijken in de MRE moet rekening worden gehouden met een benodigd aantal van 22.000- 30.000 woningen. Het realiseren van seniorenwoningen / hofjes binnen bestaande kernen (gebruik makend van de grote tuinen) leidt tot 5.000 woningen en 2.000 woningen kunnen een hefboom vormen voor het verbeteren van de aansluiting van dorpen op de groene randen. Knooppunten hebben een flinke bouwopgave om daadwerkelijk als knoop met plaatswaarde te kunnen functioneren (15.000). Woningbouw kan ook bijdragen aan een extra intensivering van de stedelijkheid, om een stap te maken naar een groter gebied dat een hoogstedelijk karakter heeft kunnen 25.000 woningen worden gerealiseerd. Opgeteld is het aantal groter dan 100.000, dat betekent dat er strategische keuzes gemaakt kunnen en moeten worden én dat woningen die niet in deze typologieën vallen de hefboom van de woningbouw op deze agenda kleiner maken.*

INSPIRATIE. Woningbouw als hefboom om maatschappelijke opgaven op te pakken

x 100.000 woningen tot 2040



* Let op: 42.000 woningen in woondeal *(waarvan 9.000 in MRE-regio's A2, Peel en Kempen)*

- We hanteren het nabijheidsprincipe. Door de woningbouwopgave zoveel mogelijk te realiseren binnen het bestaand bebouwd gebied in nabijheid van bestaande voorzieningen vergroten we het draagvlak voor deze voorzieningen en maken we het mogelijk om andere opgaven gelijktijdig aan te pakken vanuit het principe 'werk met-werk-maken' (denk daarbij aan draagvlak voor lokale voorzieningen als winkelaanbod en zorg, maar ook OV). Maatgevend voor het bepalen van het bereik is primair de bereikbaarheid van een voorziening op loop- en/of fietsafstand.
- Bij uitbreiding geldt dat deze plaats kan vinden als na zorgvuldige afweging, inbreiding onvoldoende mogelijkheden biedt of als er zich door uitbreiding een bijzondere kans voordoet voor kwaliteitsverbetering in bestaand stedelijk/dorps-gebied (bijvoorbeeld transformatie van bedrijf met een milieucirkel aan de rand van het dorp naar woningbouw). Uitbreiding is alleen mogelijk onder de voorwaarden vanuit het principe bodem, water, natuur en landschap sturend en als de uitbreiding bijdraagt aan het versterken van kwaliteiten voor de bestaande stad of dorp. Een uitbreiding is een regionale afweging, af te stemmen via de meerjarenprogrammering wonen, omdat de inzet van het (wonen/werk)programma voor uitbreiding de mogelijkheid om woningbouw in te zetten als hefboom voor een betere leefbaarheid kleiner kan maken. Op subregionaal niveau vindt uitwerking binnen die afspraken plaats (en niet omgekeerd).

Kwantitatieve bandbreedte woningbouwaantallen

Voor het Ontwikkelprincipe Woningbouw als hefboom voor vitale steden en dorpen geldt de volgende kwantitatieve benadering:

- *Voor het SGE is een aantal van 62.000 woningen het uitgangspunt om te komen tot een significante versterking van het stedelijk klimaat. Deze schaalsprong beoogt meer stedelijkheid binnen het SGE en is daarom groter dan de autonome groei.*
- *Voor de andere subregio's van Zuidoost-Brabant geldt dat de bevolking de komende jaren bij niet ingrijpen als gevolg van de huishoudensverdunning (vergrijzing van huidige bevolking, wegtrekken van bevolking omdat zij andere woonvoorkeuren heeft dan bestaand aanbod) met 10%-15% zal dalen (Bron: bevolkingsprognose.brabant.nl). Om het draagvlak van voorzieningen op peil te houden, stellen we dat de bandbreedte voor de woningbouwaantallen in de subregio's buiten het SGE is gebaseerd op minimaal behoud van de bevolkingsomvang: 15.000 - 25.000 woningen (bandbreedte hangt samen met de inzet van woningen onder Ontwikkelprincipe 3).*

5.4. Subregionale knopen vergroten de netwerkkracht van de regio

Ontwikkelprincipe 3: subregionale knopen vergroten de netwerkkracht van de regio
Met de noodzaak om in Zuidoost-Brabant zowel de mobiliteitstransitie als de subregionale economische ecosystemen te stimuleren, sturen we op een nieuwe laag in het netwerk van de regio. Met het stimuleren van de mobiliteitstransitie in de subregio's willen we de mogelijkheid geven om woon-werkmilieus te ontwikkelen die goed zijn aangesloten op toekomstige bereikbaarheid van het stedelijk gebied. De afhankelijkheid van de auto in de subregio's zal door het verspreide patroon van herkomst en bestemming blijven, ook voor bewoners in en nabij de subregionale knopen.

De concentratie en intensivering van een bouwprogramma rond de knopen betekent echter ook kansen voor een meer geconcentreerd woon-werkverkeer via OV richting de centrale steden – en daarmee een gedeeltelijke ontlasting van het wegenstelsel. We sluiten aan op het Verstedelijkingsakkoord, waarbij naast binnenstedelijke verdichting, ook verstedelijking zal plaatsvinden langs de bestaande en nog nieuw te realiseren OV-assen, zoals de HOV4-as van Eindhoven centrum richting de ASML-campus en De Run in Veldhoven. Naast de assen wordt ook ingezet op bestaande regionale centra nabij hoogwaardige OV-knopen, zoals Best, Veldhoven, Geldrop, Helmond BSD en Woensel. Met de subregionale knopen maken we knooppunten waar een op- of overstap op een snelle verbinding (intercity, sprinter, HOV) met het centrum van Eindhoven en Helmond mogelijk is. Naast dit mobiliteitsaanbod zetten we ook specifiek in op de plaatswaarde van deze plekken. We verdichten met woningbouw, combineren met kleinschalige werkplekken en zetten in op voorzieningen in deze omgevingen. De voorzieningen op de knopen zijn aanvullend op de bestaande voorzieningen en gericht op het stimuleren van de subregionale economie (innovatie, scholing, ontmoeting) en leefbaarheid (zorg en gezondheid, commercieel). Voor de subregio's ontstaat zo een nieuwe schaal in stedelijkheid – tussen dorp en stad – met een aantrekkingskracht voor bewoners uit de omliggende kernen en gemeenten.

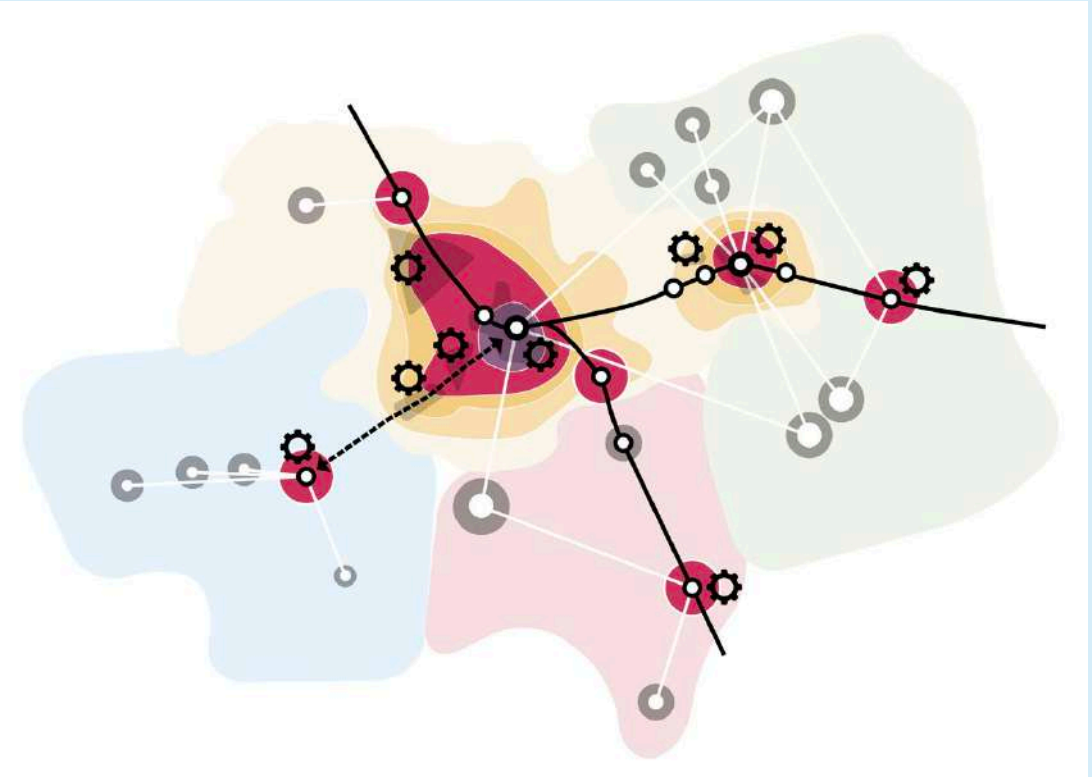
In de huidige situatie bestaan deze mobiliteitsknopen deels al (station Deurne, station Maarheeze), maar wordt de potentie nog niet benut. Voor de te verbeteren route van de HOV4 (centrum Eindhoven - De Run/ASML) zijn in het MIRT onlangs financiële middelen ter beschikking gesteld. De bestaande aansluiting richting Eersel gaat profiteren van deze aanpassingen, waardoor er - na het realiseren van een aansluitende HOV verbinding - kansen ontstaan om ook bij Eersel een subregionale knoop te realiseren.

Dit leidt tot de volgende richtinggevende keuzes:

- We benutten de bestaande en nieuw aan te leggen (én mogelijk toekomstige) OV-structuur als sturend principe voor het concentreren van verstedelijking. Hierbij is aandacht voor de verschillende behoefte van stedelijk en landelijk gebied.
- Knopen in dit netwerk bieden kansen voor het aanbieden van aantrekkelijke woon- en werkmilieus die een aanvulling vormen op het aanbod in de regio. Hierbij zetten we in op hoogwaardige, vaak dichtere stedenbouwkundige oplossingen met woningen passend bij de toekomstige woningvraag, gecombineerd met kleinschalige werkplekken, in een aantrekkelijk vormgegeven openbaar gebied, met een bij de locatie passende parkeernorm.
- Knopen vormen ook aanleidingen om deze te verknopen met onderliggende OV-, (snel)fiets en auto-structuren om daarmee een bijdrage te leveren aan de mobiliteitstransitie. Zij vormen bij uitstek kansen om reizigers te verleiden om gebruik te maken van OV, wat vraagt om uitstekende stallingsmogelijkheden.

Creëren van plaatswaarde

Nieuwe woon- werkmilieus die goed zijn aangesloten op het stedelijk gebied



- Locaties die geschikt zijn voor ontwikkeling van knooppunten zijn onder andere Deurne, station Maarheeze en de omgeving Eersel.
  - ***Deurne*** biedt een uitgelezen mogelijkheid vanwege het intercitystation en de mogelijkheden tot inbreiding/aanbreiding op korte afstand van het station. Dit maakt het een aantrekkelijke locatie voor de ontwikkeling van een knooppunt. De ruimtelijke kenmerken van de locaties en de omgeving (er is ruimte voor verdichting) en het absorptievermogen van Deurne om stedelijke typologieën op te nemen in de bestaande bebouwde omgeving, maken een bandbreedte van 4.000 - 6.000 woningen rondom de intercityknoop mogelijk. Onderdeel van die opgave is ook het behoud van werkgelegenheid en het aantrekken van nieuwe bedrijvigheid en voorzieningen in dit stedelijke milieu. Werken en voorzieningen zijn integraal onderdeel van de ontwikkeling van de knoop en niet in aparte hectare uit te drukken.
  - ***Station Maarheeze*** biedt in de huidige hubfunctie mogelijkheden voor overstap van automobilisten vanuit het zuidoosten richting stedelijk gebied, en kan ook fungeren als overstappunt van en naar bedrijvigheid bij Maarheeze en Budel. Het naastgelegen bedrijventerrein (oostzijde van het spoor) biedt kansen voor zowel ontwikkeling als meer intensief bedrijventerrein, maar ook voor

menging met wonen. De verdere uitwerking van deze mogelijkheden vraagt echter nog om nadere uitwerking en verdieping op het economisch profiel. Afhankelijk van de balans tussen wonen en werken, en hoe ver het transformatiegebied reikt kan een bandbreedte worden aangehouden van 3.000 -5.000 woningen. Om de hefboom van de woningbouw voldoende groot te laten zijn om plaatswaarde daadwerkelijk te realiseren moet de omvang niet te klein zijn en in een compacte vorm rondom de knoop plaatsvinden. Zo blijven de loop- en fietsafstanden acceptabel en ontstaat voldoende draagvlak voor voorzieningen op en rondom de knoop. Een interessante verdiepingsvraag voor nader onderzoek is of de ontwikkeling van de knoop Maarheeze ook een bijdrage kan leveren aan het economisch profiel van Cranendonck, met onder andere grootschalige bedrijvigheid op bijvoorbeeld de Nystar-locatie en in relatie tot de toekomst van het terrein van de Nassau-Dietzkazerne.

- ***De subregionale knoop Eersel*** vindt zijn oorsprong in de huidige ontwikkelingen van enerzijds de activiteiten rondom de huidige hubontwikkeling van ASML, de waardering voor hoogwaardige ontwikkelingen van onder andere de Venco Campus en Oogenlust, en anderzijds de ambitie van de subregio om een belangrijke positie te behouden als toeleverende economie in het Brainport-ecosysteem. De knoop kan gaan fungeren als overstappunt voor auto's vanuit De Kempen en verder weg gelegen bestemmingen richting SGE. In de huidige plannen wordt ingezet op overstap op collectief vervoer/ fiets. Het doortrekken van HOV4 zou kansen bieden om deze hub robuust te verbinden met het stedelijke mobiliteitssysteem. Dit vraagt echter ook om een substantieel programma op en om deze knoop (NB Herontwikkeling STG-terrein kan daar een bijdrage aan leveren). De omgeving biedt hier ook mooie kansen toe (zie casus). Verdere uitwerking en onderzoek zijn nodig om vragen met betrekking tot passendheid in de Eerselse context en toegevoegde waarde voor De Kempen te beantwoorden. Aan de hand daarvan kan het programma bepaald worden. Onderdeel daarvan is ook onderzoek naar de juiste woontypologie en hierbij rijst de vraag voor wie een meer stedelijke woonvorm in De Kempen aantrekkelijk zou zijn. Het doel is om een aanvullende en aantrekkelijke woonomgeving te creëren die complementair is aan de bestaande kwaliteiten van Eersel, en die qua dichtheid past bij de ambitie om een knoop te realiseren. Meer onderzoek is nodig, maar vooralsnog hanteren we een aantal woningen van 3.000 tot 5.000 rond de knoop.

DEFINITIES. Knooppunten: in lijn met de richtinggevende keuze zijn dit drie plekken (Deurne, Maarheeze en Omgeving Eersel) aanvullend aan de ontwikkelingen rondom stationsgebieden in het SGE, waar een woningbouw/werk/voorzieningen programma is voorzien in combinatie met openbaar vervoer. We ontwikkelen daar plaatswaarde. Om deze knooppunten levensvatbaar te maken is een minimum programma nodig.

Mobiliteitshubs: zijn overstappunten van lopen, fiets, auto naar (H)OV en vice versa. Hier is geen programma (dus geen plaatswaarde doelstelling) aan toegekend.

5.5. Een internationale toppositie voor de Brainport vraagt om een kwalitatieve agenda voor werklocaties

Ontwikkelprincipe 4: Een internationale toppositie voor de Brainport vraagt om een kwalitatieve agenda voor werklocaties

Meer dan ooit doet de kwaliteit van de werkomgeving ertoe. In de strijd om arbeidskrachten wordt een bereikbare en aantrekkelijke plek steeds meer een voorwaarde voor het succes van de economie van de Brainport. We zien dat niet alleen bij de campusontwikkelingen in het SGE, ook – weliswaar tot nu toe op meer individuele basis – in de andere subregio's is er een ontwikkeling waarbij bedrijven interactie met andere bedrijven, presentatie en een prettig ingerichte omgeving inzetten om personeel te binden en innovatie en ontwikkeling te stimuleren. Bovendien noodzaken de energietransitie en mobiliteit ons ook om op een andere manier naar bedrijventerreinen te kijken. De beschikbaarheid van energie is randvoorwaardelijk voor de vestiging van bedrijven. Lange tijd leek het aanbod van ruimte voor industrie en logistiek oneindig en we konden ons daarom veroorloven om ruimte- extensieve bedrijventerreinen te ontwikkelen. De energiecrisis verandert dit waarschijnlijk radicaal. De beschikbaarheid van energie voor de industrie (elektriciteit van het net, waterstof, autonome systemen) is schaars en dat dwingt ons tot strategische keuzes. Clustering rondom energiehubs, samenwerking en het meekoppelen gaan leiden tot intensievere vormen van huisvesting van industriële activiteiten. Een slimmere industrie binnen het HTSM-cluster of de mkb's vraagt bovendien om meer interactie en contact met kennisinstellingen, opdrachtgevers en potentieel talent (stagiaires). Een bijkomend gevolg van een sterkere clustering is dat er meer draagvlak ontstaat voor alternatieven voor de auto (zoals kwalitatieve fietsinfrastructuur, deelmobiliteit, OV). Het behoud van de toppositie van de Brainport vraagt om de groei van werklocaties en om het beter benutten van de bestaande locaties.

Dit leidt tot de volgende richtinggevende keuzes:

- We zetten in op kwalitatieve groei van de economische activiteiten om daarmee zowel de mondiale als nationale toppositie te behouden én ervoor te zorgen dat alle inwoners van de regio profiteren van de versterking van de brede welvaart.
- We geven prioriteit aan het intensiveren, revitaliseren en het naar de huidige eisen aanpassen van bestaande bedrijventerreinen. Bovendien zijn er nieuwe terreinen nodig om de gewenste groei te kunnen faciliteren. We houden aandacht voor voldoende ruimte voor lokaal mkb omwille van leefbaarheid, en benutten de hefboom van de groei van bedrijvigheid om deze opgave in te vullen.
- We zetten daarbij in op een gedifferentieerd aanbod van complementaire werkmilieus die ruimte bieden voor de grote diversiteit van economische activiteiten die de motor van onze regio vormen: (hoog)stedelijke woon-werkmilieus, campussen en toplocaties, grootschalige gemengde terreinen, regionale bedrijventerreinen en lokale bedrijventerreinen. We hanteren deze indeling om waar nodig te sturen op het juiste werkmilieu en ‘het juiste bedrijf op de juiste plek’.
- We zetten nieuwe regionale bedrijventerreinen strategisch in voor de vestiging van nieuwe ‘stuwende bedrijven’ die het ecosysteem versterken, of het uitplaatsen van bedrijven die niet meer passen in stedelijke transformatiegebieden, of te intensiveren of revitaliseren bestaande bedrijventerreinen, en realiseren zodoende ‘schuifruimte’ voor bedrijven.

***Ter illustratie en inspiratie**: De industrie en bedrijvigheid in de MRE kent uiteenlopende kwalitatieve uitdagingen (trends, ontwikkelingen en opgaven staan links). De vraag van bedrijven reikt verder dan een platte kwantitatieve ruimte vraag. Bovendien hebben bestaande bedrijventerreinen (vaak dezelfde) urgente opgaven om hun positie te handhaven. Er zijn verschillende ruimtelijke strategieën mogelijk om daar aan bij te dragen. De illustratie geeft aan welke ruimte er is binnen de verschillende bestaande en nieuwe locaties. Verdichten en mixen vraagt om een andere - deels nog te ontwikkelen - aanpak dan de traditionele wijze van uitleg en nieuwbouw. Het totaal aantal hectare is groter dan de totale vraag. Dat betekent dat er strategische keuzes gemaakt moeten worden waarbij de kwaliteit van het totale aanbod (bestaand en nieuw) in samenhang met elkaar moet worden bezien.*



- Binden, boeien en behouden van human talent
- Multimodale bereikbaarheid (zowel goederen als mensen)
- Nabijheid: samenwerken, innoveren, ontmoeten en delen
- Ciculair (grondstoffen, energie en reststromen)
- Flexibiliteit en Efficiency
- Zichtbaarheid (showcase)
- Gezond vestigingsklimaat voor wonen, werken en leven
- Welzijn, gezondheid, milieu en klimaatadaptatie

Opgave = typologische vernieuwing werkgebieden

Gebouw- en gebiedstypologie ontwikkelen als afgeleide van de knooppontentie van een plek

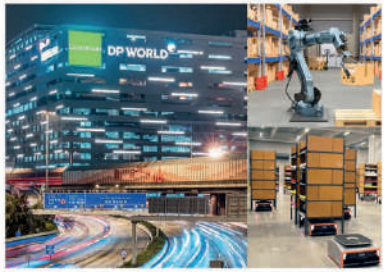
OPSCHALEN?

ICOONPROJECT

Fabriek van de toekomst
Supply chain in één gebouw



XXL Logistiek
van de toekomst



Hoogtechnologische, niet grondgebonden (stedelijke) kringlooplandbouw



Intensieve grondgebonden
kringlooplandbouw



Natuurinclusieve
kringlooplandbouw (nabij de stad)



Logistiek magazijnen
aan de stadsrand



Stadslab S, M, L.
Gemengd stedelijk woon- en werkmilieu



Makerspace XL. Gemengd stedelijk
interactie (en maak)milieu



- We maken afspraken over hoe om te gaan met de schaarse ruimte, de beoogde transformatie van bedrijvenlocaties en met de inzet van regionale bedrijvenlocaties.
    - We sturen op het ruimte bieden voor die activiteiten die bijdragen aan het bestaande en geambieerde economische ecosysteem; we faciliteren dus niet alle ruimtevragen die zich voordoen.
    - We bieden op passende plekken ruimte voor bedrijven met hogere milieucategorieën.
    - We staan alleen logistieke activiteiten toe die hoofdzakelijk bijdragen aan het Brainport-ecosysteem.
- De beschikbaarheid van energie is een belangrijk vraagstuk in de Brainportregio. Er worden stappen gezet om hernieuwbare energieopwekking te stimuleren met zonne- en windenergieprojecten. Er liggen kansen voor toepassing van geothermie, waterstof, en het benutten van restwarmte. Ook moet het aanbod aan energie-infrastructuur aansluiten op de vraag. Hierin zijn (net als in het hele land) nog forse stappen te zetten. Daarnaast wordt er ingezet op energie-efficiëntie en het verminderen van het energieverbruik in zowel de industrie als de gebouwde omgeving. Hier ligt een nauwe relatie met het P-MIEK en de doorvertaling in het Ruimtelijk Voorstel.
- Het streven naar een circulaire economie in de Brainportregio brengt ook de noodzaak met zich mee om ruimte te bieden aan circulaire activiteiten en infrastructuur. Het implementeren van circulaire processen en het faciliteren van de recycling en hergebruik van materialen vereisen specifieke ruimtelijke oplossingen. Dit kan bijvoorbeeld betrekking hebben op de inrichting van recyclingfaciliteiten, opslagruimtes voor gerecyclede materialen en ruimte voor grootschalige circulaire productie. Dit vergt een zorgvuldige inpassing.

5.6. (H)OV en fiets als mobiliteitsdragers voor de regio; auto-infrastructuur is aanvullend

Ontwikkelprincipe 5: (H)OV en fiets als mobiliteitsdragers voor de regio; auto-infrastructuur is aanvullend

Het MIRT-onderzoek uit 2020 heeft prioriteit gegeven aan het tot stand brengen van een mobiliteitstransitie om de regio bereikbaar te houden; een dergelijke transitie is, ook gelet op de ambities op het gebied van duurzaamheid en leefbaarheid onomkeerbaar.

Voor de gehele regio betekent dit dat met kracht wordt ingezet op het versterken van een robuust OV-, mobiliteitshub- en fietsnetwerk. Daarmee worden zowel de bereikbaarheid van woon- en werklocaties en knooppunten van OV binnen de stedelijke gebieden, als tussen de kernen in de gehele regio versterkt. De bereikbaarheidsprofielen van stedelijke voorzieningen en werklocaties veranderen en zullen daarmee meer gericht zijn op fiets en OV. Woon- en werklocaties buiten de stedelijke gebieden zijn en blijven grotendeels afhankelijk van de autobereikbaarheid. Door in te zetten op alternatieven voor de auto om naar en binnen de stedelijke gebieden te reizen, behouden we ruimte op het wegennet voor auto-afhankelijke kriskras-relaties binnen de regio. Om stedelijke en regionale voorzieningen bereikbaar te houden voor de hele bevolking (brede welvaart, voorkomen mobiliteitsarmoede) is een goed OV-systeem in de kleinere kernen van belang.

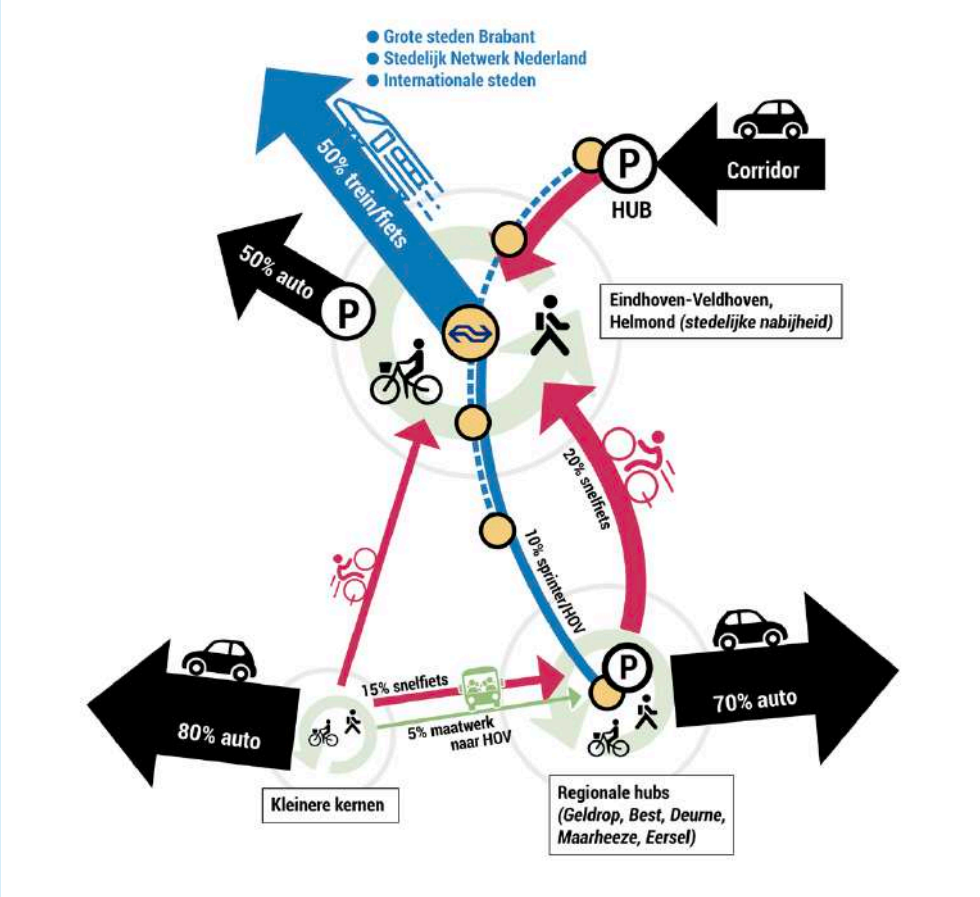
De verdere uitbouw van een regionaal fietsnetwerk zorgt voor snelle verbindingen vanuit de kernen richting de knooppunten van OV (zowel in het stedelijk gebied als richting de drie subregionale knopen) én richting een aantal werklocaties.

Met name in het stedelijk gebied, maar ook in een aantal regionale kernen is het wenselijk om de openbare ruimte veel meer in te richten, om het lopen en fietsen veel meer te stimuleren. Hiermee wordt ook een impuls in de leefbaarheid bereikt.

Dit leidt tot de volgende richtinggevende keuzes:

- We zetten in op de versterking van de bestaande en al in de huidige plannen opgenomen (H)OV-assen als dragers van een duurzaam mobiliteitssysteem;
- Aanvullend op deze keuzes en die in het MIRT 2022 zetten we in op:
  - de realisatie van HOV4 tussen Eindhoven Centraal en De Run met de mogelijkheid om deze door te trekken naar een beoogde knoop (met plaatswaarde) in de omgeving Eersel. Dit biedt meekoppelkansen voor de OV-verbinding met De Kempen. De grootste vertraging in de huidige lijn zit in de binnenstedelijke knelpunten. Met de vrijliggende busbaan van HOV4 in stedelijk gebied en maatregelen gericht op het borgen van doorstroming tussen De Run en de beoogde knoop nabij Eersel wordt aan snelheid en betrouwbaarheid gewonnen.
  - het versterken van de treinstations van Maarheeze en Deurne als infrastructurele knoop en ze (mogelijk) ook meer plaatswaarde geven, zoals onder ontwikkelprincipe 3 beschreven, omdat we constateren dat de opgave alleen ‘verstandig’ valt te realiseren door een flinke opgave te realiseren in enkele knopen.
- We zetten in op een kwaliteitssprong OV en versterken, conform de Ontwikkelagenda op hoofdlijnen, behorende bij ‘OV in 2040: de zuidelijke hink-stap-sprong’ het bestaande HOV-netwerk rondom Eindhoven. Het doorontwikkelen van dit netwerk en de verknoping met het OV-netwerk dragen bij aan de bereikbaarheid per OV tussen de diverse regio's en kernen.
- We versterken de bereikbaarheid vanuit de subregio's door verbetering van de kwaliteit van de drie subregionale knopen. In dat opzicht is het waardevol om bij de concessieverlening van het regionaal busvervoer goed af te wegen welke lijnen direct verbinding maken met de centra van Eindhoven en Helmond en welke verbindingen gericht worden op de subregionale knoop.

- We investeren in het uitbreiden van het fietsnetwerk, waardoor een netwerk ontstaat – ook tussen kernen – voor alternatieven voor de auto. Op de schaal van de subregio's, de wijze van verstedelijking en de dichtheden die daar gelden is er geen andere modaliteit dan de fiets die aan een werkelijke modal shift kan bijdragen.
- We monitoren of de mobiliteitstransitie voldoende tot stand komt en bepalen aan de hand van de resultaten onze volgende stappen. Ondertussen houden we ook aandacht voor (auto)bereikbaarheid omdat een aantal kernen voor hun leefbaarheid hiervan afhankelijk is, ook als hier (nog) geen concrete projecten voor zijn in het Regionale Mobiliteitsprogramma.
- We blijven werken aan de mobiliteitsmaatregelen, met name ook aan de verbinding met het oostelijk deel van Brainport, gericht op het creëren van robuuste randen, bundelroutes en inprikkers. We actualiseren de Regionale Mobiliteitsagenda (2020), in de vorm van regionale multimodale bereikbaarheidspakketten.



Mobiliteitstransitie

We groeien toe naar een robuust en gelaagd OV-, mobiliteitshub- en fietsnetwerk



Hoofdstuk 6

Haalbaarheid en realisatiestrategie

Haalbaarheid en realisatiestrategie

6.1 Robuust en flexibel

De regio staat voor grote opgaven met een zodanig forse groei van woningen, arbeidsplaatsen en mobiliteit dat we de vraag stellen of het doorgroeien op de manier waarop dat de afgelopen decennia is gebeurd nog langer wenselijk is. Mogelijk is een 'disruptieve' keuze nodig. Een disruptieve keuze doet een appel op bestuurlijk lef en solidariteit van de regio. Daarbovenop zijn we ons ervan bewust dat het ook niet alleen gaat om het behalen van de sectorale doelen, want hier beperken we ons zoals geschetst tot de veranderingen op het gebied van wonen, werken en mobiliteit. We zijn ons ervan bewust dat de hele omgeving grote veranderingen zal doormaken, zoals de ontwikkelingen in het landelijk gebied met de verhoudingen tussen landbouw, natuur, landschap, recreatie en de grootschalige opwekking van energie en de klimaatopgaven. In het vervolg op deze afspraken over richtinggevende keuzes staat de integratieslag centraal, met aandacht voor het slim combineren en verzilveren van kansen.

In de hoofdstukken hiervoor is een beeld geschetst van ingrediënten en met de richtinggevende keuzes stippen we de mijlpalen aan. De precieze koers willen we nog bepalen. Om de haalbaarheid te vergroten zijn de voorstellen enerzijds robuust, zodat 'men' weet waar men voor kiest, en anderzijds zijn zij flexibel, zodat ze kunnen meebewegen in de dynamische context die telkens nieuwe eisen stelt.

We vatten hieronder de lessen voor haalbaarheid en realisatiestrategie samen.

Algemeen:

- De regio is niet 'af', maar voortdurend in beweging en ontwikkeling. Dat zal ook altijd zo blijven. De uiteenlopende veranderingen nopen voortdurend tot aanpassing en aanscherping van de koers.
- De regio staat voor de taak om met andere partners wezenlijke ruimtelijke keuzes te maken en aan een langetermijnvisie concrete uitvoeringsopgaven te koppelen. Dit vraagt om goed stuurmanschap en doet een beroep op de evenwichtskunsten van allen. Het doel is een toekomstbestendige ontwikkeling met als belangrijkste pijler: kwaliteit.
- De afspraken die we maken zijn 'niet-vrijblijvend', omdat het een pakket aan onderling samenhangende keuzes betreft. Met het niet nakomen van afspraken worden anderen gedupeerd. Wanneer afspraken achterhaald blijken en/of nieuwe inzichten ontstaan, dienen hiervoor nieuwe gezamenlijke integrale afwegingen te worden gemaakt.
- De zoektocht naar werkbare vormen van gezamenlijke besluitvorming en partnerschap vraagt om wederkerigheid tussen de overheid, private partijen, maatschappelijke organisaties en inwoners. Dit is nodig voor een goede informatie-uitwisseling, inzicht in belangen en het maken en hanteren van duidelijke spelregels.

Toekomstbestendige keuzes moeten robuust zijn, zodat de keuzes en koers voor allen duidelijk zijn, en flexibel zijn, omdat de dynamische omgeving met de vele continue ontwikkelingen daarom vraagt. De ontwikkelstrategie bevat een afsprakenkader dat niet-vrijblijvende afspraken bevat en is adaptief, wat betekent dat we via iteratieve processen verder uitwerken en bijsturen.

Robuust:

- Maatschappelijke ontwikkelingen beperken de haalbaarheid, maakbaarheid en stuurbaarheid van de regio. Een grote groep in de samenleving dreigt af te haken en wantrouwt de overheid, wil niet meer participeren, of kan dat niet, omdat het de groep ontbreekt aan de middelen of vaardigheden die daarvoor nodig zijn (PBL, 2021). Belangrijk is ook dat iedereen mee kan doen en niet (ongewenst) afhaakt.
- Inwoners en ondernemers hebben behoefte aan concrete maatregelen en een eenduidig perspectief; dit bevordert het draagvlak voor keuzes en beleid vanuit de samenleving. Dit stelt eisen aan de visie- en planvorming, de communicatie en participatie.

Flexibel:

- In een omgeving die continu verandert en met een groeiende variëteit aan mogelijkheden, bepalen de inwoners en ondernemers anno 2040 meer dan ooit hun eigen route. Daarnaast betekent de groeiende afstand tussen mensen en instituties dat 'one size fits all' in de toekomst tot het verleden behoort.
- Een toekomst waarin mensen in een complexe omgeving steeds meer eigen regie over hun leven kunnen en willen voeren, vraagt om solidariteit.
- De richtinggevende keuzes zijn gebaseerd op een aantal grove uitgangspunten (zoals de toevoeging 100.000 woningen). Relevant is het onderscheid in korte termijn (Woondeal 2030) en de vertaling van deze strategie naar een meerjarenstrategie en een adaptief meerjarenuitvoeringsprogramma. Stel nu dat de behoefte aan woningen en werklocaties veel groter of veel kleiner blijkt te zijn en dat de mobiliteitsbehoefte zich anders ontwikkelt dan nu geambieerd, dan is het nodig de keuzes tegen het licht te houden en mogelijk andere keuzes te maken en de aanpak bij te stellen. Dit geldt onder meer voor de balans van herontwikkeling van bestaande locaties, dus ook de regionale knopen, en het effect van de mobiliteitstransitie. Het continu (jaarlijks) afwegen of de gekozen lijn bijstelling behoeft is noodzakelijk. 'Vinger aan de pols' is zinvoller dan nu al rekening houden met alle denkbare onzekerheden. Een aantal cruciale keuzes zal de komende tijd nader worden uitgewerkt.
- Een continue herwaardering van de relatie tussen gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde is nodig om evenwicht in de regio te bewaken en de fysieke en sociale grenzen in de leefomgeving te kunnen bepalen. Riskant zijn zogeheten kantelpunten in systemen, waardoor bijvoorbeeld een ecosysteem onherstelbaar kan worden verstoord. Het voor de korte termijn oprekken van een grens kan toekomstig gebruik in de weg staan; de toekomstwaarde stelt grenzen aan de gebruikswaarde. Soms zijn de fysieke grenzen eerder bereikt dan de sociale, soms is het omgekeerd (PBL, 2021). Naast gebruikswaarde is belevingswaarde (identiteit, cultuur, lokale historie) een belangrijke drijvende kracht.

6.2. Inhoudelijk vervolg

Een volgende stap is van een strategie voor wonen, werken en mobiliteit van Zuidoost-Brabant naar een integrale strategie. Hiervoor verbinden we deze ontwikkelstrategie aan het Ruimtelijk Voorstel en verbreden we de scope in de volgende periode met het ontwikkelperspectief voor de NOVEX-gebieden De Peel en Stedelijk Brabant en de bouwstenen Brabants Programma Landelijk Gebied (BPLG) en P-MIEK. Het resultaat is een integrale strategie met visiekaart ten aanzien van alle aspecten - dus inclusief landbouw, energie et cetera – waarin fysieke, milieu en sociaal- maatschappelijke keuzes (inclusief brede welvaart) in balans worden gebracht. Bij de balans wordt gekeken naar de gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde voor Zuidoost-Brabant.

Inhoudelijke verdieping is nodig op een aantal opgaven, zodat we de richtinggevende hoofdkeuzes verder kunnen uitwerken. Dit gaat in de eerste plaats om de dorpenstrategie (maat en schaal ruimtelijk en sociaal-maatschappelijk, handelingsperspectief). Op dit moment is onvoldoende beeld van de inbreidingsopgaven en -mogelijkheden in de kleine kernen en de daarmee samenhangende (extra) druk op het mobiliteitssysteem. Met de casus-uitwerkingen is een aantal lessen geformuleerd, voor meer zicht op wat de mogelijkheden voor de individuele kernen zijn is een nadere uitwerking nodig. Ten tweede verdient de ontwikkelpotentie of mogelijke plaatswaarde van de drie regionale (H)OV-knopen nadere uitwerking. Deurne, Eersel en Maarheeze zijn qua potentie onvergelijkbaar en onderzoek naar verplaatsingen, groeipotentie van de knoop en rol in het totale eco- en mobiliteitssysteem vraagt nadere analyse. Dit hangt samen met het derde punt, namelijk het succes van de mobiliteitstransitie. We monitoren wat de effecten zijn van de mobiliteitsingrepen, leggen verbanden met richtinggevende keuzes in deze strategie en monitoren of en waar/welke interventies mogelijk nog (aanvullend) nodig zijn.

De ontwikkelstrategie wordt de komende jaren gebruikt als gezamenlijk regionaal uitgangspunt voor lokale beleidsontwikkeling (omgevingsvisies, verordeningen, gebiedsplannen, etc.). Bovendien gaan we de zachte plannen die in de pijplijn zitten nog afzetten tegen de richtinggevende keuzes van deze ontwikkelstrategie. Hierbij leggen we ook de verbinding met de zachte plannen die opgenomen zijn in de aantallen van de Woondeal. Dit kan resulteren in aanpassing van de pijplijnplannen, zowel in programmering als kwalitatieve keuzes.

De ontwikkelstrategie is opgesteld voor de periode 2030 - 2040, maar het handelen op dit moment doet ertoe. Om die reden stellen we als partijen een meerjarenprogramma op voor wonen, werken en mobiliteit om adaptief te kunnen programmeren en daarmee regie te voeren op de juiste volgorde der dingen, ook in het geval dat de economische groei stagneert én ontwikkelingen in de tijd vooruitschuiven.

6.3 Proces en procedure

De gezamenlijke ontwikkelstrategie is van de 21 gemeenten, provincie Noord-Brabant, waterschap De Dommel en waterschap Aa en Maas. Samen bepalen we de inhoudelijke koers. Dit betekent echter niet dat we alles samen moeten doen en we samen over alles beslissen. We onderscheiden:

- het flexibele arrangement waarin alle participanten een rol hebben, variërend van licht tot intensief. In het flexibele arrangement zetten we gezamenlijk de koers uit en maken we afspraken over programmering, strategie, organisatie, uitvoering en financiering. Samenwerking en partnerschap zijn hier leidend, dit kan in triple of quadruple helix verband. De afspraken die partijen maken hebben betrekking op concrete programma's en opgaven. Dit gaat bijvoorbeeld om afspraken tussen diverse partijen over maatregelen voor bedrijvenpark De Run, afspraken over de ontwikkeling van mobiliteitshubs in de regio waarbij meerdere partijen betrokken zijn op het gebied van verkeer en vervoer, overheden, en partijen die werken aan de inrichting van de openbare ruimte. Hierbij zijn vele partners actief in publiek-private samenwerkingsverbanden en zijn de overheidspartijen mede-investeerders. De overheid moet voldoende inhoudelijke kennis in huis hebben/halen om de balans tussen gebruiks-, belevings- en toekomstwaarde en de integraliteit te bewaken. De overheid vervult een rol in het communiceren met en betrekken van de samenleving. De rol van de gemeenteraden bij arrangementen en regionale planvorming verdient aandacht. Bij de ontwikkeling van gezamenlijke ambities en uitwerking in visies zijn met name de bestuurders actief. Het betrekken van de gemeenteraden is formeel niet georganiseerd, zij spelen vooral aan het einde van het proces bij de planologische verankering een rol;
- de formele planprocedures waarin de overheid formeel zaken moet borgen in de daarvoor bedoelde planvormen en regels. De daadwerkelijke projecten en maatregelen belanden altijd fysiek ruimtelijk op een plek in een bestemmingsplan/omgevingsplan/omgevingsverordening van de gemeente. Daarnaast zullen de ambities en ontwikkelrichtingen ook de basis vormen van de strategische plannen zoals structuurvisie/ omgevingsvisie. Bij de plannen en de visies geldt de lijn van Thorbecke met de formele planologisch-juridische procedures met de overheidsrollen waarbij de gemeenteraad het plan vaststelt en er een participatie- en inspraakmogelijkheid voor burgers is. Zo behoudt de gemeente haar democratische legitimiteit.

Beide lijnen worden met elkaar verweven om verwachtingen te managen en voortgang te blijven boeken.

Raden/Staten/AB zijn nadrukkelijk bij het gehele integratie en vaststellingsproces betrokken. Ook vindt een brede participatie plaats. Hiermee sluit het toewerken naar een integrale regionale planfiguur aan bij het Ruimtelijk Voorstel dat nu, onder aanvoering van de provincie (zie brief

d.d. 31 januari 2023), wordt gemaakt, en kunnen een integrale afweging en fysiek ruimtelijke keuzes worden gemaakt vanuit de sporen uit het Ruimtelijk Voorstel (BPLG, NOVEX De Peel, P-MIEK) en de Verstedelijkingsstrategie Brabant. Het doel is om de richtinggevende uitspraken te concretiseren in programma's en agenda's, waarbij in de uitwerking de opgaven in jaarschijven en ontwikkelpaden in beeld komen. Hierbij wordt rekening gehouden met de programmeringsafspraken die de provincie Noord-Brabant hanteert.

6.4 Instrumentarium - regionaal gebiedsfonds

Partijen hebben behoefte aan een gezamenlijk handelingsperspectief waarop zij elkaar kunnen vinden. Daarmee ontstaat de mogelijkheid om gewenste ontwikkelingen te stimuleren en ontwikkelingen die niet bijdragen aan de gezamenlijke toekomstrichting. De inhoudelijke afweging is: wat en waarom dat? De plannen moeten passen binnen de richtinggevende keuzes en bijdragen aan de ambities. Het moet ook duidelijk zijn dat dit de goede lijn is, een die effectief en efficiënt is en aansluit bij de actualiteit.

De uitvoerbaarheid van richtinggevende keuzes is in sterke mate afhankelijk van het handelingsperspectief dat we hier gezamenlijk voor weten te ontwikkelen. Het handelingsperspectief vraagt om sturing en samenhang. In de vervolgfase gaat het om integrale afwegingen en keuzes en het succes hiervan is afhankelijk van het commitment van ondernemers en van de overheden in de regio. Om de ambities te kunnen waarmaken, is het noodzakelijk dat de gemeenten en private investeerders en inwoners de toekomstrichting omarmen en concrete afspraken maken over de uitwerking. Dit vraagt om investeren in 'instrumentarium' en 'organisatie', maar met name in het ontwikkelen van een samenwerkingsgerichte cultuur (en vertrouwen) van alle bestuurders, ondernemers en de inwoners in en aan het gebied. Financieringsuitdagingen zijn een vaak gehoord obstakel om denken om te zetten naar doen. Het stopt zelfs het 'vrij' denken in oplossingsrichtingen.

Het één-ecosysteem denken en handelen maakt dat ook op het front van financiering samenwerking geïntensiveerd moet worden. Investeringen ergens in de regio leiden vaak tot sociaal-maatschappelijke en ruimtelijke meerwaarde, maar in sommige gevallen ook tot financiële meerwaarden. Tegelijkertijd is het omgekeerde ook waar: de onrendabele top van gebiedsontwikkeling leidt vaak tot een extra financieringsvraag, terwijl de ontwikkeling als zodanig meerwaarde heeft voor de hele regio. Een (sub)regionaal gebiedsfonds kan een uitkomst bieden om het handelingsperspectief voor richtinggevende keuzes te vergroten. Dit vraagt een nadere uitwerking en leren van goede voorbeelden (ontwikkelmaatschappij EIKXL).

De komende jaren zal een verkenning uitwijzen op welke wijze we een regionaal financieel gebiedsfonds kunnen inrichten. Hier ligt overigens een relatie met de investeringsagenda voor het NOVEX-gebied Stedelijk Brabant en NOVEX-gebied De Peel. Keuzes worden gemaakt ten aanzien van het vehikel: een regionaal fonds, een ontwikkelfonds, een ontwikkelbedrijf, inclusief bijbehorend financieel instrumentarium (subsidieregeling o.i.d.).

6.5 Uitvoeringskracht

De uitvoeringskracht van gemeenten is randvoorwaardelijk voor een verdere schaalsprong. 'Samen kom je verder' is het motto in Zuidoost-Brabant. We functioneren als één ecosysteem in onze economische ontwikkeling, maar ook in de samenwerking tussen de A2, De Kempen, De Peel en het SGE; bestuurlijk en ambtelijk, maar juist ook in de samenwerking met bedrijven en onze onderwijsinstellingen.

In de uitvoering zullen alle partijen doen waar zij goed in zijn. Gemeenten zijn vanwege hun directe voeling met de lokale context goed in het bieden van passend en lokaal maatwerk, en het benaderen van taken in onderlinge samenhang. Tegelijkertijd zijn zij echter ook kwetsbaar, omdat zij tegen de grenzen aanlopen van personele capaciteit en expertise, en financiële

middelen. De 21 gemeenten binnen Zuidoost-Brabant zijn divers qua aard en schaal, maar ook als het gaat om omvang van het ambtelijke advies- en uitvoeringsteam binnen gemeenten. De waterschappen hebben veel kennis en expertise van het watersysteem op lokale en regionale schaal. Bij de provincie zijn dezelfde capaciteitsproblemen als bij gemeenten.

De Staat van de Uitvoering (stuurgroep, Staat van de Uitvoering, 2022) is duidelijk in haar advies. Hieronder staat een selectie van voor onze opgave de meest relevante voorstellen:

- Houd het simpel. Het verminderen van de complexiteit van beleid en regelgeving is hard nodig, want de huidige trend om zaken te verfijnen, stapelingen van beleid en regels en reparaties blokkeren elke ontwikkeling.
- Stuur (bij) in plaats van dat je verantwoordt. Een andere oproep is: stop vooral energie in het sturen en bijsturen in plaats van in het verantwoorden achteraf. Hierdoor hebben inspanningen nog effect, en komen de wijze woorden niet als het al te laat is.
- Personeelstekort is onontkoombaar. De remedie is: slim organiseren. Het voorspelde tekort aan personeel wordt steeds meer voelbaar. Publieke dienstverleners hebben een vergrijsd personeelsbestand, de uitstroom richting pensioen was groot en dat zal ook in de komende jaren zo blijven: het aanbod van nieuw personeel zal kleiner zijn dan voorheen. In vrijwel alle sectoren en beroepen overstijgt de vraag naar arbeidskrachten het aanbod. Het vraagstuk rond het verdelen van schaarste dient zich nu aan. Door goede samenwerking en uitwisseling van personeel, kennis en expertise kunnen we deze opgave te lijf gaan. Het borgen van de uitvoeringskracht en de juiste dingen in de juiste volgorde doen is een onderliggende opgave voor alle gemeenten in Zuidoost-Brabant.
- We denken aan:
  - Aanboren nieuw talent. Ondanks de krapte, is er binnen de eigen organisatie en in regioverband nog ongezien talent dat ingezet kan worden. Daarbij helpt het ook om vooral te kijken naar competenties en talenten en niet alleen naar opleiding en ervaring. Door het opzetten van een kennispool van ambtenaren creëren we een aantrekkelijke, uitdagende en dynamische werkomgeving voor talent voor de publieke sector.
  - Anders organiseren van werk. Door het werk anders te organiseren, kan er vaak efficiënter worden gewerkt. Door taken anders te verdelen, is er soms minder of ander personeel nodig, bijvoorbeeld een (sub)regionale advies- en projectleiderspool of ontwerp- en denkkracht.
  - Binden en boeien van medewerkers. Binden en boeien omvat alles wat werkgevers kunnen doen om personeel te behouden. Zo zijn er verschillende zaken die een werkgever aantrekkelijker maken, zoals aandacht voor ontwikkeling van medewerkers en roulatie binnen de regio.

13 juli 2023

BMC | Dona Stedenbouw | Studio Bereikbaar