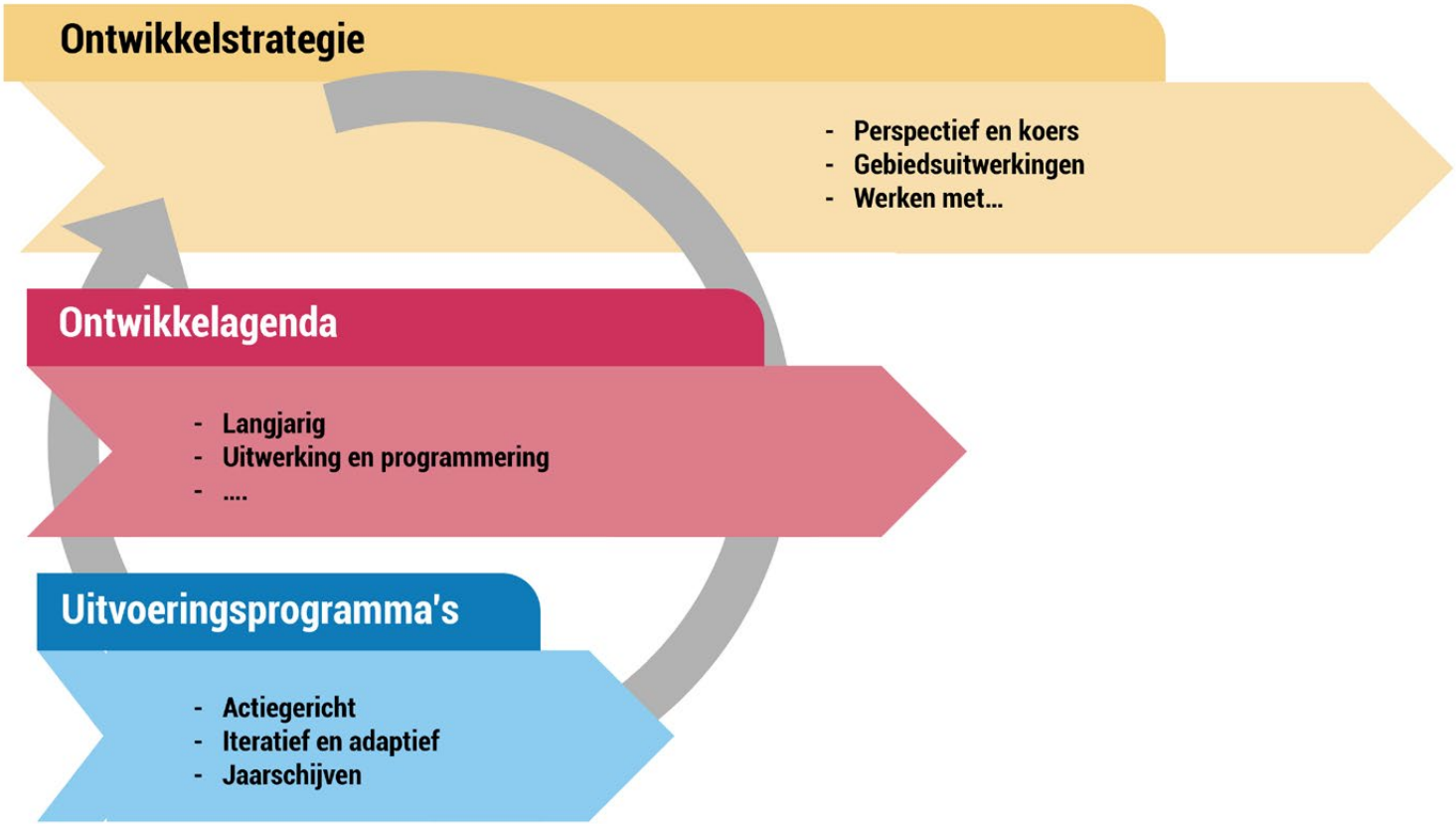
Ontwikkelstrategie Zuidoost-Brabant

Deel I Afsprakenkader

13 juli 2023

BMC | Dona Stedenbouw | Studio Bereikbaar

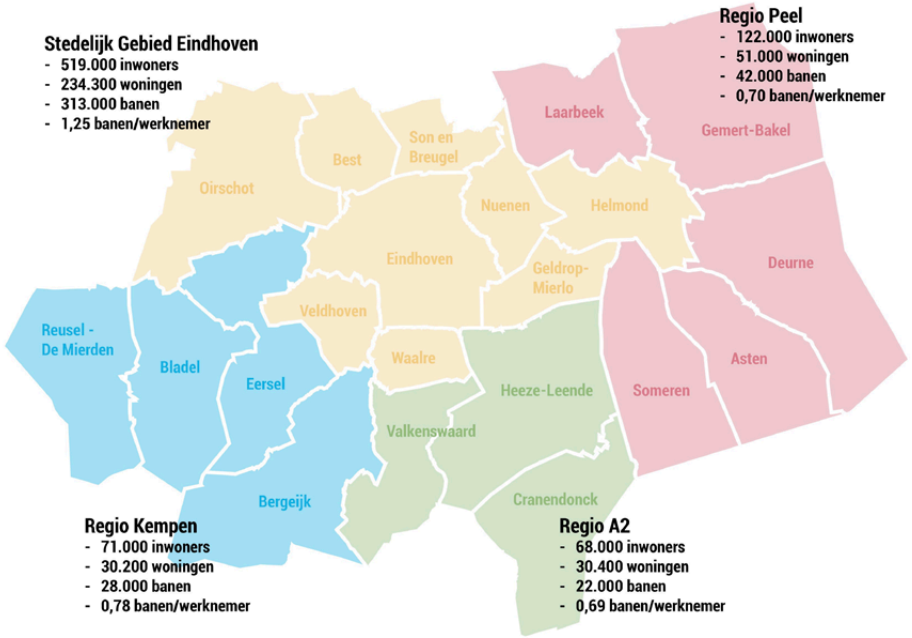

Ontwikkelstrategie
- Perspectief en koers
- Gebiedsuitwerkingen
- Werken met...
Ontwikkelagenda
- Langjarig
- Uitwerking en programmering
- ....
Uitvoeringsprogramma's
- Actiegericht
- Iteratief en adaptief
- Jaarschijven

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.

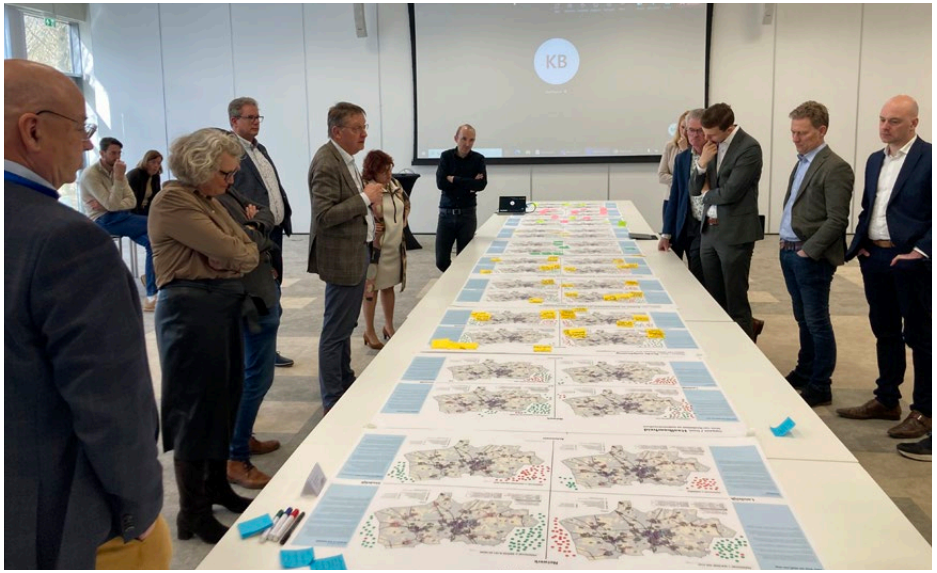
Bovendien leidt de demografie ook tot andere vragen op de woningmarkt. Zorgwoningen, aanleunwoningen, nultredenwoningen en allerlei andere traditionele en vernieuwende woonzorgconcepten zijn er nu te weinig en blokkeren de doorstroming van ouderen uit vaak ruime woningen. De groeiende vraag naar geschikt 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.

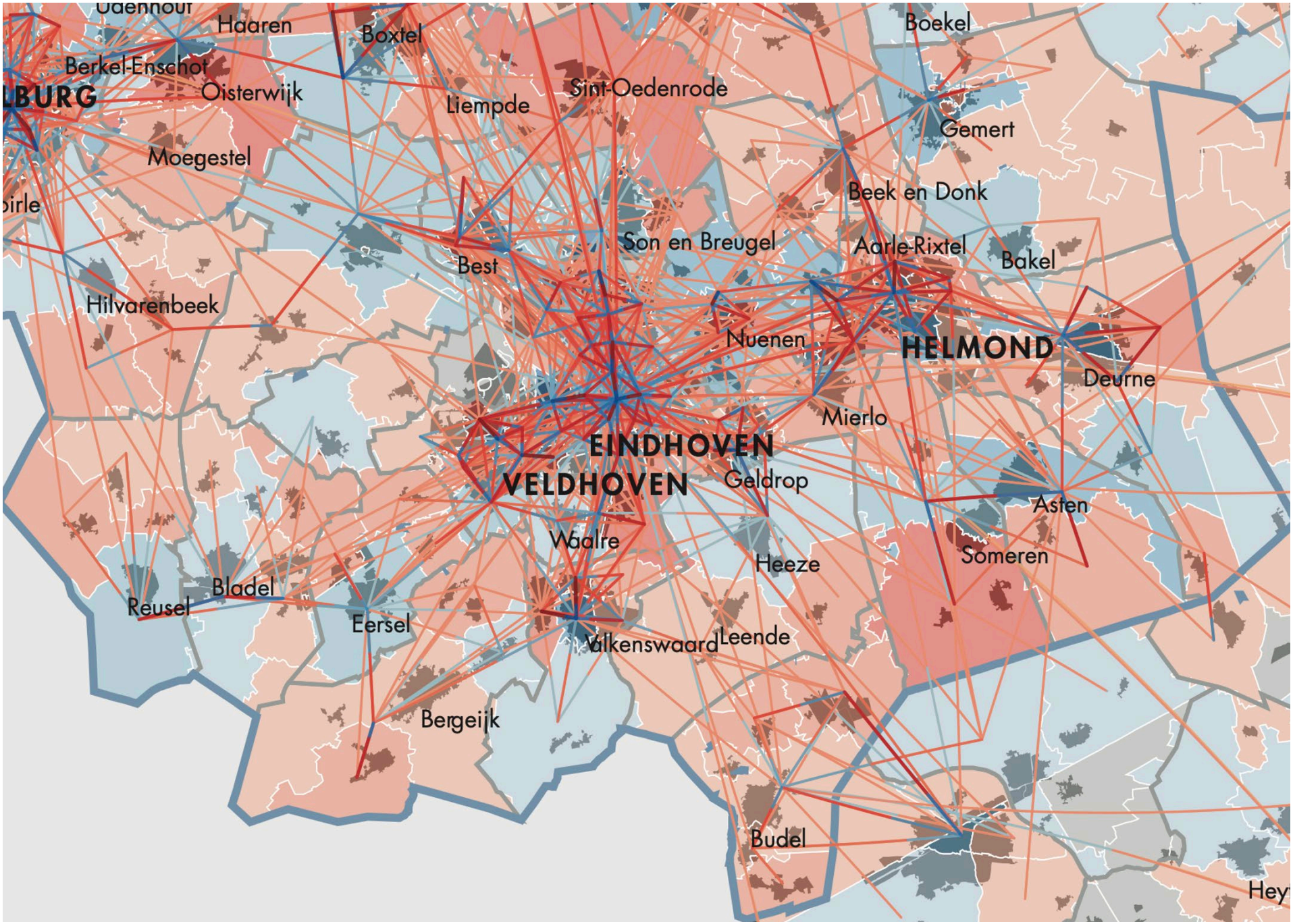
Richtinggevende keuzes ten aanzien van ontwikkelprincipe 2: woningbouw als hefboom voor vitale kernen en dorpen

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
Waalre
Heeze
Someren
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