

516-78

Uitwerkingsplan Stadsregio Eindhoven-Helmond



Provincie
Noord-Brabant

Uitwerkingsplan Stadsregio Eindhoven-Helmond



**Provincie
Noord-Brabant**

februari 1995

Ten geleide

Met het plan dat nu voor u ligt, hebben Gedeputeerde Staten voldaan aan de opdracht van Provinciale Staten om het streekplan Noord-Brabant uit te werken voor de stadsregio Eindhoven-Helmond.

Het streekplan koestert hoge verwachtingen ten aanzien van de ruimtelijke ontwikkeling van de Brabantse steden. De stadsregio's hebben een belangrijke taak in het opvangen van regionale en bovenregionale verstedelijking. Het voornaamste doel van dit uitwerkingsplan is om ruimte te bieden aan de gemeenten in de stadsregio om hun taak op het terrein van de verstedelijking waar te kunnen maken. In het bijzonder gaat het om voldoende, goede plekken waar de nodige woningen kunnen worden gebouwd en bedrijven zich kunnen vestigen. Tot 2005 biedt het uitwerkingsplan in ieder geval voldoende ruimte; in het plan zijn zelfs de contouren al zichtbaar voor de potentiële ruimtelijke ontwikkelingen na het jaar 2005."

Het uitwerkingsplan is zo zorgvuldig mogelijk opgesteld. Het plan moet in de regio draagvlak hebben, er moet rekening worden gehouden met andere nota's en plannen die voor dit gebied van belang zijn, er ook moeten de gevolgen voor het milieu in beeld worden gebracht. En er is nog veel meer nodig voordat het plan gerealiseerd is. Vandaar dat Gedeputeerde Staten intensief met de gemeenten hebben samengewerkt bij het opstellen van het plan en die samenwerking ook nadat het plan is vastgesteld willen voortzetten. Het eerste resultaat van deze samenwerking is een regiovisie geweest waarin de gemeenten hebben aangegeven wat volgens hun de meest wenselijke ontwikkeling van de stadsregio is. Met die regiovisie is de basis gelegd voor dit uitwerkingsplan.

De samenwerking is niet alleen aan de inhoud van het plan, maar ook aan de opzet af te lezen. Na een inleiding over het hoe en waarom van het uitwerkingsplan en een profiel-schets van de stadsregio volgt een hoofdstuk dat samen met de plankaart het hart van het plan vormt. In dat hoofdstuk is de regiovisie samengevat en het commentaar daarop van Gedeputeerde Staten weergegeven. Dat leidt vervolgens tot conclusies die in de vorm van beleidsstandpunten zijn gegoten waarbij ook de relatie met de plankaart is gelegd. De beleidsstandpunten en de plankaart vormen het formele deel van het uitwerkingsplan, dat wil zeggen dat Gedeputeerde Staten zich daaraan verplichten. De rest van het plan vormt een toelichting op de beleidsstandpunten.

In het hoofdstuk Planuitvoering staat hoe van plan tot uitvoering kan worden gekomen. De gemeenten spelen hierin een cruciale rol, maar ook van anderen wordt het nodige verwacht. Gedeputeerde Staten willen graag afspraken maken met al degenen die direct bij de uitvoering betrokken zijn.

Het uitwerkingsplan eindigt met de bestuurlijke middelen die Gedeputeerde Staten ten dienste staan bij de uitvoering van het ruimtelijk beleid.

In de bijlagen bij dit plan vindt u naast een toelichting op de plankaart ook een verklarende woordenlijst en een opgave van de gebruikte literatuur.

Inhoudsopgave

1	Inleiding	1
1.1	Reden voor het uitwerkingsplan voor de stadsregio	1
1.2	Opzet van het uitwerkingsplan	1
1.3	De stadsregio's in het streekplan	2
1.4	Aanpak en procedure	4
1.5	De relatie met andere ruimtelijke plannen op provinciaal niveau	5
1.6	De relatie met de VINEX	6
2	Profielchets	7
2.1	De landschappelijke component	7
2.2	De stedelijke component	8
2.3	De betekenis van de stadsregio op (inter)nationaal niveau	9
3	Van regiovisie naar uitwerkingsplan	11
3.1	Inleiding	11
3.2	De ruimtelijke strategie	11
3.2.1	Revitaliseren van de stad	13
3.2.1.1	Het sleutelproject Westkorridor	16
3.2.1.2	Het project Kanaalzone Helmond	17
3.2.1.3	Het project Kadezone Eindhoven	19
3.2.2	Revitalisering van het landschap	19
3.2.2.1	Strategische groenprojecten	22
3.2.2.2	Begrenzing en verweving van stad en landschap	25
3.2.3	Openbaar vervoer als ruimtelijk structurerend element	26
3.2.4	Verkeer en vervoer	29
3.2.4.1	Openbaar Vervoer	29
3.2.4.2	Fietsverkeer	31
3.2.4.3	Wegverbindingen	32
3.2.4.4	Luchtvaart	33
3.2.4.5	Vaarwegen	34
3.2.5	Wonen	36
3.2.5.1	De nieuwe woongebieden	39
3.2.6	Bedrijvigheid	45
3.2.6.1	De bestaande werkgebieden	45
3.2.6.2	Mobiliteit en het locatiebeleid voor bedrijventerreinen	46
3.2.6.3	De stadsregionale bedrijventerreinen	49
3.2.6.4	Kantoren	52
3.2.6.5	Land- en tuinbouw	53
3.2.6.6	Bijzondere projecten	55
3.2.7	Recreatie en toerisme	56
3.2.8	Overige voorzieningen	58
3.3	Millieu	58
3.3.1	Inleiding: milieu-effectrapportage	58
3.3.2	De drie verstedelijkingsmodellen en de drie MMA-varianten	60
3.3.3	Vergelijking van de milieu-effecten van de zes alternatieven	66
3.3.4	De milieu-effecten van de verstedelijking volgens het uitwerkingsplan	67
3.3.5	Conclusies voor het uitwerkingsplan	68
3.3.6	Verstedelijking en waterhuishouding	69
3.4	Ontwikkelingsperspectief voor de lange termijn - flexibiliteit uitwerkingsplan	70
4	Planuitvoering	73
4.1	Inleiding	73
4.2	De ruimtelijke strategie	73
4.2.1	Revitaliseren van de stad	76
4.2.1.1	Het Sleutelproject Westkorridor	77
4.2.1.2	Het project Kanaalzone Helmond	78
4.2.1.3	Het project Kadezone Eindhoven	78
4.2.2	Revitaliseren van het landschap	78
4.2.2.1	Strategische groenprojecten	78
4.2.2.2	Begrenzing en verweving stad en landschap	79
4.2.3	Openbaar vervoer als ruimtelijk structurerend element	80
4.2.4	Verkeer en vervoer	80
4.2.4.1	Openbaar vervoer	80
4.2.4.2	Fietsverkeer	81
4.2.4.3	Wegverbindingen	81
4.2.4.4	Luchtvaart	81
4.2.4.5	Vaarwegen	82

4.2.5	Wonen	82
	4.2.5.1 De nieuwe woongebieden	85
4.2.6	Bedrijvigheid	86
	4.2.6.1 De bestaande bedrijventerreinen	86
	4.2.6.2 Mobiliteit en het locatiebeleid voor de bedrijventerreinen	87
	4.2.6.3 De stadsregionale bedrijventerreinen	87
	4.2.6.4 Kantoren	89
	4.2.6.5 Land- en tuinbouw	89
	4.2.6.6 Bijzondere projecten	89
4.2.7	Recreatie en toerisme	90
4.2.8	Overige voorzieningen	90
4.3	Milieu	91
4.4	Lange termijn perspectief	93
4.5	Overzicht planuitvoering	94
5	Bestuurlijke middelen	95
5.1	Inleiding	95
5.2	Afwijkingsbevoegdheid	95
5.3	Aanwijzingsbevoegdheid	95
5.4	Herwaardering / herziening	95
5.5	Bestuurlijk overleg	96
5.6	Goedkeuringsbeleid	96
5.7	Beroepsmogelijkheden	96
Bijlagen		
	Bijlage 1: Toelichting op de plankkaart	
	Bijlage 2: Verklarende woordenlijst	
	Bijlage 3: Literatuurlijst	

1 Inleiding

1.1 Reden voor het uitwerkingsplan voor de stadsregio

Op 17 juli 1992 is het Streekplan voor de provincie Noord-Brabant door Provinciale Staten vastgesteld. In dit streekplan zijn vier stadsregio's onderscheiden, te weten 's-Hertogenbosch, Tilburg, Eindhoven-Helmond en Breda. Het zijn de regio's waar het accent gelegd wordt op de verstedelijking. Om de steden te versterken en het landelijke gebied in de provincie open te houden, wordt gestreefd naar bundeling van de groei in de stadsregio's en het tegengaan van suburbanisatie van het landelijke gebied. De stadsregio's zijn aangewezen om de extra groei op te vangen.

In het streekplan scheidt de provincie de voorwaarden, die de gemeenten in de stadsregio's in staat moeten stellen hun taak op het terrein van de verstedelijking waar te maken. Een goede ruimtelijke ordening van de stadsregio's is één van de voorwaarden. Daarom stelt de provincie per stadsregio een uitwerkingsplan van het streekplan op.

Het uitwerkingsplan zal het ontwikkelingsproces van de regio in gang moeten gaan zetten. Het is geen eindplan, maar het zet een strategie uit, waarop aanvullingen mogelijk zijn.

De provincie heeft bij het tot stand komen van het streekplan ingezien, dat realisering van het verstedelijkingsbeleid een breed maatschappelijk draagvlak nodig heeft. Voor dit draagvlak is samenwerking van en met de gemeenten, die direct betrokken zijn bij de ontwikkelingen in de stadsregio's, voorwaarde. Gedeputeerde Staten hebben daarom aan de stadsregiogemeenten gevraagd bouwstenen aan te dragen voor de uitwerkingsplannen. Elk van de vier stadsregio's heeft dit gedaan door het opstellen van een regiovisie. Deze regiovisie vormt, tezamen met de algemene en regiospecifieke uitwerkingsregels van het streekplan, basis en uitgangspunt voor het uitwerkingsplan. Het uitwerkingsplan geeft de provinciale opvatting over de regiovisie weer in termen van instemming, afwijzing of aanvulling op de, in de regiovisie gedane, beleidskeuzes.

Het opstellen van het uitwerkingsplan heeft een tweeledig doel:

- * het scheppen van een integraal ruimtelijk beleidskader voor de stadsregio, vooral ten behoeve van de daarin gelegen gemeenten;
- * het bevorderen van onderling bindende afspraken tussen gemeenten ten aanzien van de ruimtelijke ontwikkeling en inrichting van de stadsregio.

1.2 Opzet van het uitwerkingsplan

De vier regiovisies die ten grondslag liggen aan de vier uitwerkingsplannen voor de stadsregio's van Noord-Brabant hebben ieder een heel eigen opbouw en karakter. Om enerzijds dit eigen karakter te respecteren en anderzijds onderling vergelijkbare uitwerkingsplannen te krijgen, is gekozen voor een hoofdindeling welke voor elk van de vier plannen dezelfde is, maar waarbinnen de opbouw per plan inspeelt op de er aan ten grondslag liggende regiovisie. Dit heeft geleid tot de volgende opzet van het uitwerkingsplan.

Het uitwerkingsplan bestaat uit een plankaart en een beschrijving van de meest wenselijke ruimtelijke ontwikkelingen. De beschrijving is opgedeeld in vijf hoofdstukken.

Het eerste hoofdstuk is de inleiding. Hierin wordt het kader waarbinnen het uitwerkingsplan tot stand is gekomen beschreven.

Het tweede hoofdstuk betreft een korte schets van de belangrijkste kenmerken van de stadsregio.

In het derde hoofdstuk worden beleidsstandpunten ingenomen. De beleidsstandpunten zijn ontstaan na overweging van de in de regiovisie gedane beleidsuitspraken.

Elke paragraaf bestaat uit een weergave van de belangrijkste keuzes en maatregelen uit de regiovisie. Vervolgens geeft de provincie haar overwegingen met betrekking tot deze keuzes, gevolgd door haar beleidsstandpunt. Dit beleidsstandpunt is de formele plan-tekst van het uitwerkingsplan. De overige tekst van dit hoofdstuk vormt de toelichting op het plan. Dit uitwerkingsplan is daarom zonder aparte toelichting gepubliceerd. Op de plankaart zijn de beleidsvoornemens en beleidsvoorwaarden ruimtelijk vertaald. In de beleidsstandpunten zijn de betreffende aanduidingen (legenda-eenheden) expliciet aangegeven.

In het vierde hoofdstuk wordt aangegeven hoe van plan tot uitvoering gekomen kan worden.

In hoofdstuk vijf wordt aandacht besteed aan de bestuurlijke middelen die de provincie ten dienste staan bij de uitvoering van het streekplan en het uitwerkingsplan.

1.3 De stadsregio's in het streekplan

Stadsregio:

Het streekplan karakteriseert de stadsregio's als gebieden, waarin een grote stad omringd wordt door een aantal verstedelijkte dorpen. Tussen de grote stad en de dorpen bestaat een verwevenheid, die zich zowel ruimtelijk als functioneel manifesteert. In de stadsregio zijn goede mogelijkheden voor woningbouw, bedrijfsvestigingen, voorzieningen en openluchtrecreatie. Door stedelijke uitbreidingen nabij de grote stad in de stadsregio te situeren, wordt het draagvlak voor het hoogwaardig stedelijk milieu versterkt.



Centraal stedelijk gebied:

Binnen de stadsregio is een centraal stedelijk gebied onderscheiden. Het is het gebied dat ruimte moet bieden aan de stedelijke expansie. De begrenzing omvat de grote stad en één of meer nevenkernen, en is zodanig ruim gekozen, dat daarbinnen nog diverse verstedelijkingsmodellen mogelijk zijn. Het gedeelte van de stadsregio dat buiten het centraal stedelijk gebied valt, vervult geen taak bij de aanleg van nieuwe grote woonwijken en bedrijventerreinen. Deze gebieden kunnen wel een taak hebben bij de opvang van bijzondere woon- en werkfuncties die weinig ruimte vragen, en vervullen een belangrijke functie voor de openluchtrecreatie, de landbouw en de ruimtelijke geleiding van de stadsregio.

Uitwerkingsregels:

Voor de taakstelling van de stadsregio zijn in het streekplan algemene uitwerkingsregels en accenten van regio-specifieke aard opgenomen. De algemene uitwerkingsregels hebben een breed karakter.

Algemene uitwerkingsregels:

1. In het uitwerkingsplan moet tenminste aangegeven worden op welke wijze voorzien kan worden in de stadsregionale ruimtebehoefte op het gebied van wonen, werken en ruimtevragende voorzieningen en welke grote infrastructurele werken noodzakelijk zijn. Dit dient te leiden tot een ruimtelijk visie met een zelfde planningshorizon als het streekplan (2005). Deze ruimtelijke visie moet voor de middellange termijn (5 à 10 jaar) geconcretiseerd worden door aan te geven op welk tijdstip welke locaties of projecten aan snee zullen worden gebracht
2. De uitwerkingsplannen voor de stadsregio's dienen te voldoen aan de uitgangspunten van het provinciaal bedrijventerreinenbeleid. Voorts dienen de uitwerkingsplannen afgestemd te worden op het voor de betreffende regio geldende Structuurschema bedrijventerreinen.
3. De uitwerkingsplannen dienen een bijdrage te leveren aan het stedelijk beheer in het algemeen en in het bijzonder aan een diversiteit van woon- en werkmilieus in relatie tot een veranderende samenleving. Het gaat daarbij meer om veroudering, emancipatie, culturele diversiteit en toenemende individualisering.
4. De positie van de grote steden Breda, Eindhoven-Helmond, 's-Hertogenbosch en Tilburg binnen de stadsregio's dient versterkt te worden. Een middel daartoe vormt het opstellen van profielen per stad en de aanwijzing van zones met specifieke economische ontwikkelingspotenties. Daarbij is van belang de relatie tot de hoofdtransportassen voor het verkeer en vervoer over de weg, over het water, of per spoor. Bijzondere aandacht is nodig voor het (inter)nationale knooppunt Eindhoven en de regionale knooppunten Breda en Tilburg.
5. De bundeling van activiteiten binnen de stadsregio's biedt goede kansen om de mobiliteit te beperken en te geleiden. De uitwerkingsplannen dienen dan ook uitdrukkelijk in te gaan op mobiliteitsaspecten. Voor de locaties (zowel bestaande als nieuwe) die in de uitwerkingsplannen opgenomen worden dient de mobiliteitstoets uitgevoerd te worden. Van de mogelijkheden om stationslocaties te benutten moet optimaal gebruik worden gemaakt. Afstemming met voorstellen die door de vervoerregio's worden gedaan is noodzakelijk.
6. Het streven naar kwaliteitsverbetering van de stedelijke gebieden dient in de uitwerkingsplannen tot uitdrukking te komen. De volgende in het streekplan opgenomen criteria staan daarbij centraal:
 - * draagvlakverbetering voor bestaande voorzieningen;
 - * optimaal benutten van bestaande infrastructuur;
 - * verbetering van de milieuhygiënische situatie;
 - * beperken van mobiliteit;
 - * verbetering van de ruimtelijke structuur;
 - * versterking van de functioneel/ruimtelijke identiteit;
 - * kwaliteit van de stedelijke vormgeving;
7. Aandacht moet worden besteed aan de ruimtelijke kwaliteit van het buitengebied binnen de stadsregio's, in samenhang met de stedelijke functies. Hierbij dient rekening te worden gehouden met de relaties tussen de stadsregio's en de aangrenzende buitengebiedregio's. Het realiseren van een duurzame groenstructuur binnen de stadsregio's draagt in hoge mate bij aan een hoogwaardig stedelijk milieu. De uitwerkingsplannen dienen dan ook het functioneren van de groene hoofdstructuur veilig te stellen en landschappelijk waardevolle zones te beschermen. Begeleiding van de ontwikkelingen in de overgangszone tussen stedelijk gebied en buitengebied in het kader van bos- en landschapsbouw is geboden. In het uitwerkingsplan moet(en) in het kader van de doorvertaling van het Meerjarenplan Bosbouw ook de locatie(s) voor bosuitbreiding worden aangegeven. Een openluchtrecreatiestructuur (zowel intensieve als extensieve recreatienormen bevattend) dient globaal te worden aangegeven, waarbij de verwevenheid tussen wonen en recreëren tot uitdrukking komt.

De positie van de landbouw in de stadsregio's vraagt aandacht. Grondgebonden landbouw kan bijdragen aan de omgevingskwaliteit, maar ten aanzien van intensieve veehouderij dient terughoudendheid te worden betracht. In gebieden die gereserveerd worden voor stedelijke functies, dienen nieuwe kapitaalintensieve vormen van landbouw te worden geweerd.

De buitengebiedfuncties dienen zodanig te worden uitgewerkt, dat de uitwerking als basis kan dienen voor landinrichting.

8. De te verwachten milieu-effecten van de voorgestelde ruimtelijke ontwikkelingen dienen in een zo vroeg mogelijk stadium in beeld gebracht te worden. Per stadsregio dient voor de daarvoor in aanmerking komende elementen een milieu-effectrapport opgesteld te worden.
9. In het uitwerkingsplan moeten locaties voor ontgrondingen te behoeve van ophoogzand worden aangegeven, bij voorkeur in centrale winplaatsen.
10. Alvorens in het uitwerkingsplan een locatie wordt aangegeven voor een bepaalde activiteit dient de (financiële) haalbaarheid onderzocht te worden om na te gaan in hoeverre voor de realisering van die locatie de hulp van andere overheden of de particuliere sector nodig is.

Stadsregio Eindhoven-Helmond:

1. Gedeputeerde Staten voeren bij de uitwerking overleg met de stadsregionale gemeenten Eindhoven, Helmond, Best, Veldhoven, Valkenswaard, Waalre, Geldrop, Nuenen, Son en Breugel, Mierlo en Aarle-Rixtel.
2. In het uitwerkingsplan dient in totaal voor de periode 1990-2005 ruimte te worden gereserveerd voor ongeveer 38.000 woningen (taakstellend). De totale restcapaciteit voor woningbouw (aanbod) bedraagt per 1 januari 1990 ongeveer 25.500 woningen. De additionele benodigde ruimtebehoefte is te vertalen naar circa 450 hectare. Op basis van de huidige prognose dient voor bedrijvigheid voor de periode 1990 tot 2005 rekening gehouden te worden met een behoefte van circa 850 hectare bedrijventerreinen. Bestaande restcapaciteit en locaties in het stedelijk gebied dienen hiertoe benut te worden. Op 1 januari 1990 is er in de stadsregio een bestaand aanbod aan direct uitgeefbaar terrein van circa 342 hectare.
De mogelijkheid om het gebied tussen Eindhoven en Helmond aan te wenden voor nieuwe woon- en werklocaties zal worden onderzocht. Het gegeven, dat dit gebied doorsneden wordt door een belangrijk onderdeel van de ecologische hoofdstructuur dient uitdrukkelijk in het onderzoek te worden betrokken.
3. De ontwikkeling van het (inter)nationaal knooppunt Eindhoven vraagt extra ruimte voor economische activiteiten. De mogelijkheden in de noord-westelijke zone, waarin onder meer Eindhoven Airport is gelegen, moeten onderzocht worden. Het sleutelproject Westkorridor (Eindhoven-Veldhoven-Welschap) is daartoe een eerste aanzet.
4. Het uitwerkingsplan wordt afgestemd met het Integraal Regionaal Verkeers- en Vervoerplan van de vervoerregio Eindhoven.

1.4 Aanpak en procedure

Opstellen regiovisie

Vooruitlopend op de vaststelling van het streekplan heeft het college van Gedeputeerde Staten de gemeenten Aarle-Rixtel, Best, Eindhoven, Geldrop, Helmond, Mierlo, Nuenen, Son en Breugel, Valkenswaard, Veldhoven en Waalre verzocht gezamenlijk hun visie op de toekomstige ontwikkelingen van de stadsregio te geven. De gemeenten hebben deze vraag opgepakt en zijn er gezamenlijk in geslaagd voor hun regio de meest gewenste ruimtelijke ontwikkeling weer te geven. Hiertoe werd de stuurgroep Regiovisie Stadsregio Eindhoven-Helmond ingesteld, waarin de betrokken gemeenten, het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven-Kempenland, het Samenwerkingsverband Gewest Helmond en de Kamer van Koophandel vertegenwoordigd waren. Aan de stuurgroep heeft tevens een lid van het college van Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant deelgenomen. Bij het opstellen van de regiovisie zijn het streekplan, de daarin opgenomen algemene uitwerkingsregels en de regiospecifieke accenten uitgangspunt geweest. Over de regiovisie is door de Provinciale Planologische Commissie advies uitgebracht. Dit advies heeft een belangrijke bijdrage gevormd voor het tot stand komen van het uitwerkingsplan. Daarnaast heeft inspraak en bestuurlijk overleg in de stadsregio plaatsgevonden. De resultaten daarvan zijn bij het opstellen van het uitwerkingsplan betrokken.

Vaststellen uitwerkingsplan

Het proces dat gevolgd is vanaf de totstandkoming van de regiovisie tot de vaststelling van het uitwerkingsplan is als volgt.

Na analyse van de regiovisie en toetsing aan de uitwerkingsregels van het streekplan is het voorontwerp-uitwerkingsplan opgesteld. Nadat het voorontwerp door Gedeputeerde Staten is vastgesteld, heeft bestuurlijk overleg met de stadsregio plaatsgevonden, alsmede advisering door de Provinciale Planologische Commissie, de statencommissie voor

Ruimtelijke Ordening en Land- en Tuinbouw en de Provinciale Commissie voor milieu en water.

Na deze fase is het ontwerp-uitwerkingsplan opgesteld en vastgesteld door Gedeputeerde Staten. De tervisielegging van het ontwerp-uitwerkingsplan is gevolgd door het indienen van bezwaren, waarna een nota van bezwaren en een nota van wijzigingen is opgesteld. Deze nota's zijn vervolgens door Gedeputeerde Staten ter advisering voorgelegd aan de Provinciale Planologische Commissie, de statencommissie Ruimtelijke Ordening en Land- en Tuinbouw en de Provinciale Commissie voor milieu en water, waarna de uiteindelijke vaststelling van het stadsregionale uitwerkingsplan door het college van Gedeputeerde Staten heeft plaatsgevonden.

Milieu-effectrapportage

In de regiovisie zijn grote woon- en werklocaties voorgesteld. Wanneer deze locaties de grens van respectievelijk 4.000 woningen binnen het verstedelijkte gebied dan wel 2.000 woningen buiten het verstedelijkte gebied of 100 hectare bruto bedrijventerrein overschrijden, dan is voor deze locatiekeuzes in het eerste (formele) ruimtelijke plan dat voorziet in aanleg, een milieu-effectrapportage (m.e.r.) noodzakelijk. De verplichting tot uitvoering van een milieu-effectrapportage geldt voor dit stadsregionale uitwerkingsplan. Voorgaande betekent, dat vóór de vaststelling van het stadsregionale uitwerkingsplan op grond van de Wet milieubeheer een m.e.r. moet zijn uitgevoerd.

Om geen tijd te verliezen heeft de procedure van de milieu-effectrapportage gelijktijdig met de totstandkoming van het uitwerkingsplan gelopen. Vaststelling van het ontwerp-uitwerkingsplan en de aanvaardbaarheidsbeoordeling van het MER hebben tegelijkertijd plaatsgevonden.

In dit uitwerkingsplan zijn de resultaten van het MER in een milieuparagraaf (par. 3.3) verwerkt. Daarnaast zijn de resultaten van het MER in dit uitwerkingsplan bij diverse overwegingen met betrekking tot keuzes voor woon- en werklocaties betrokken en is gemotiveerd hoe beleidsstandpunten zich verhouden tot de resultaten van het MER.

Het MER heeft naast het ondersteunen van een aantal keuzes voor verstedelijkingslocaties met name meerwaarde gehad bij het verschaffen van een breed inzicht in de te verwachten milieu-effecten van de woon- en werklocaties en het blootleggen van de vanuit milieu-oogpunt gevoelige locaties en onderdelen in het uitwerkingsplan. Bovendien biedt het MER een goed inzicht in de mogelijke en wenselijke compenserende en mitigerende maatregelen om milieu-effecten als gevolg van woningbouw/bedrijvigheid te compenseren of te mitigeren. Dit zal op inrichtingsniveau door gemeenten verder uitgewerkt moeten worden.

1.5 De relatie met andere ruimtelijke plannen op provinciaal niveau

Relatie uitwerkingsplan - Vervoerregio

Provinciale Staten van Noord-Brabant hebben in juni 1990 de beleidsnota verkeer en vervoer "Kruispunt van Wegen" vastgesteld. In deze nota wordt groot belang gehecht aan de totstandkoming van zogenaamde vervoerregio's voor een goede afstemming van het regionale mobiliteitsbeleid. Omdat de mobiliteitsproblematiek voor een belangrijk gedeelte geconcentreerd is in en rond de stadsregio's, zijn daar de vervoerregio's als eerste in gang gezet. De bijdrage van maatregelen aan de beperking van de groei van de automobiliteit is naar verwachting het grootst in de stadsregionale vervoerregio's.

De vervoerregio Eindhoven heeft een integraal verkeers- en vervoersplan (IRVV) opgesteld, waarin maatregelen worden voorgesteld, gericht op het beperken van de groei van de automobiliteit, teneinde de leefbaarheid en de bereikbaarheid in en van de vervoerregio te verbeteren. De resultaten van de Vervoerregio Eindhoven zijn verwerkt in de planvorming voor de regiovisie en hebben bouwstenen geleverd voor de aanpak van de mobiliteitsproblematiek. Een belangrijk raakvlak ligt daarbij op het terrein van het locatiebeleid (situering van woon- en werklocaties en van voorzieningen ten opzichte van het verkeers- en vervoerssysteem, alsmede de afstemming van mobiliteitsprofielen van de activiteit op het bereikbaarheidsprofiel van de locatie), het woon- en leefmilieu en het kwaliteitsniveau van de (hoofd-)infrastructuur. De inhoud van het IRVV is bij het opstellen van dit uitwerkingsplan betrokken. Dit geldt ook voor het uitvoeringsprogramma van het IRVV, waarin met name maatregelen voor de korte termijn zijn opgenomen.

Relatie uitwerkingsplan met het Structuurschema Bedrijventerreinen (SBT)

Het Structuurschema Bedrijventerreinen is een nadere concretisering van het provinciaal beleid, zoals dat is neergelegd in het Streekplan Noord-Brabant. Het SBT geeft de voorwaarden aan, waarmee voldaan kan worden aan het provinciaal bedrijventerreinenbeleid.

De vertaling van het provinciale bedrijventerreinenbeleid naar de ruimtelijke mogelijkheden voor bedrijvigheid in de stadsregio's vindt plaats binnen de stadsregionale streekplanuitwerkingen. Het SBT geeft op basis van een kwalitatieve en kwantitatieve vraag/aanbod-analyse specifieke richtlijnen voor de uitvoering van het bedrijventerreinenbeleid in de stadsregio's. De uitwerking van de ruimtelijke mogelijkheden voor bedrijvigheid in de stadsregio's kan aanleiding zijn om het SBT op onderdelen aan te passen. De periodieke evaluatie van het SBT biedt de mogelijkheid daartoe. Op zijn beurt kan de evaluatie van het SBT op basis van een actuele vraag/aanbod-analyse weer aanleiding geven tot gedeeltelijke herziening van het stadsregionale uitwerkingsplan, conform het in het streekplan beschreven proces van voortschrijdende beleidsintegratie.

Relatie met het natuurbeleidsplan/waterhuishoudingsplan/milieubeleidsplan

Met het uitwerkingsplan heeft het natuurbeleidsplan een wederkerige relatie. De groene hoofdstructuur, die in het kader van het natuurbeleidsplan is ontwikkeld, vormt één van de belangrijkste componenten van de ruimtelijke hoofdstructuur van het landelijk gebied. Omgekeerd bieden het streekplan en uitwerkingen daarvan het beleid, dat voorziet in de ruimtelijke bescherming van de groene hoofdstructuur.

Het natuurbeleidsplan is op zichzelf nog geen waarborg voor duurzame instandhouding van de natuur. De provincie streeft dan ook naar een gecoördineerde inzet van instrumenten van het natuurbeleidsplan, het streekplan en het uitwerkingsplan, het waterhuishoudingsplan en het milieubeleidsplan. Deze vormen samen de pijlers voor een samenhangend provinciaal beleid voor het landelijk gebied van de stadsregio.

In het waterhuishoudingsplan nemen beschermingsbeleid tegen verdroging en het waterherstelbeleid met betrekking tot de groene hoofdstructuur een centrale positie in.

In de uitwerking van het provinciaal milieubeleidsplan wordt prioriteit gegeven aan de bescherming van de groene hoofdstructuur tegen verzuring en vermessing.

Het natuurbeleidsplan is afgestemd op de drie genoemde strategische plannen alsmede op de beleidsnota "Kruispunt van Wegen".

1.6 De relatie met de VINEX

In juli 1994 hebben de provincie Noord-Brabant en het Rijk het zogenaamde VINEX-akkoord ondertekend.

In het kader van dit akkoord zal de provincie zich inspannen de bouwopgave uit het Trendrapport Volkshuisvesting 1992 te realiseren. Dit houdt in dat in Noord-Brabant 114.000 woningen gebouwd zullen worden tussen 1995 en 2005, waarvan 76.000 woningen tot 2000. Deze afspraken vinden voor de stadsregio's hun vertaling in het Vinex-akkoord (gesloten op 1 juli 1994) voor de stadsgewesten, die niet zijn aangewezen als B.O.N.-regio, en het in voorbereiding zijnde Vinex-akkoord voor het B.O.N.-gebied Eindhoven-Helmond.

Dit stadsregionale uitwerkingsplan biedt voldoende capaciteit om in het desbetreffende deel van de woningbouw te voorzien.

In hoeverre de planologische ruimte (in de nabije toekomst) ook daadwerkelijk wordt opgevuld, wordt door de provincie nauwlettend gevolgd. Onzekerheden, zeker op de langere termijn, over factoren als migratie en gezinsverdunding, spelen daarbij een belangrijke rol. Gedeputeerde Staten zullen vanaf 1995 in overleg met het Rijk en geadviseerd door de PPC de toekomstige woningvoorraadontwikkeling en de (mogelijke) effecten daarvan op de uitwerkingsplannen nader bepalen.

2 Profielschets

2.1 De landschappelijke component

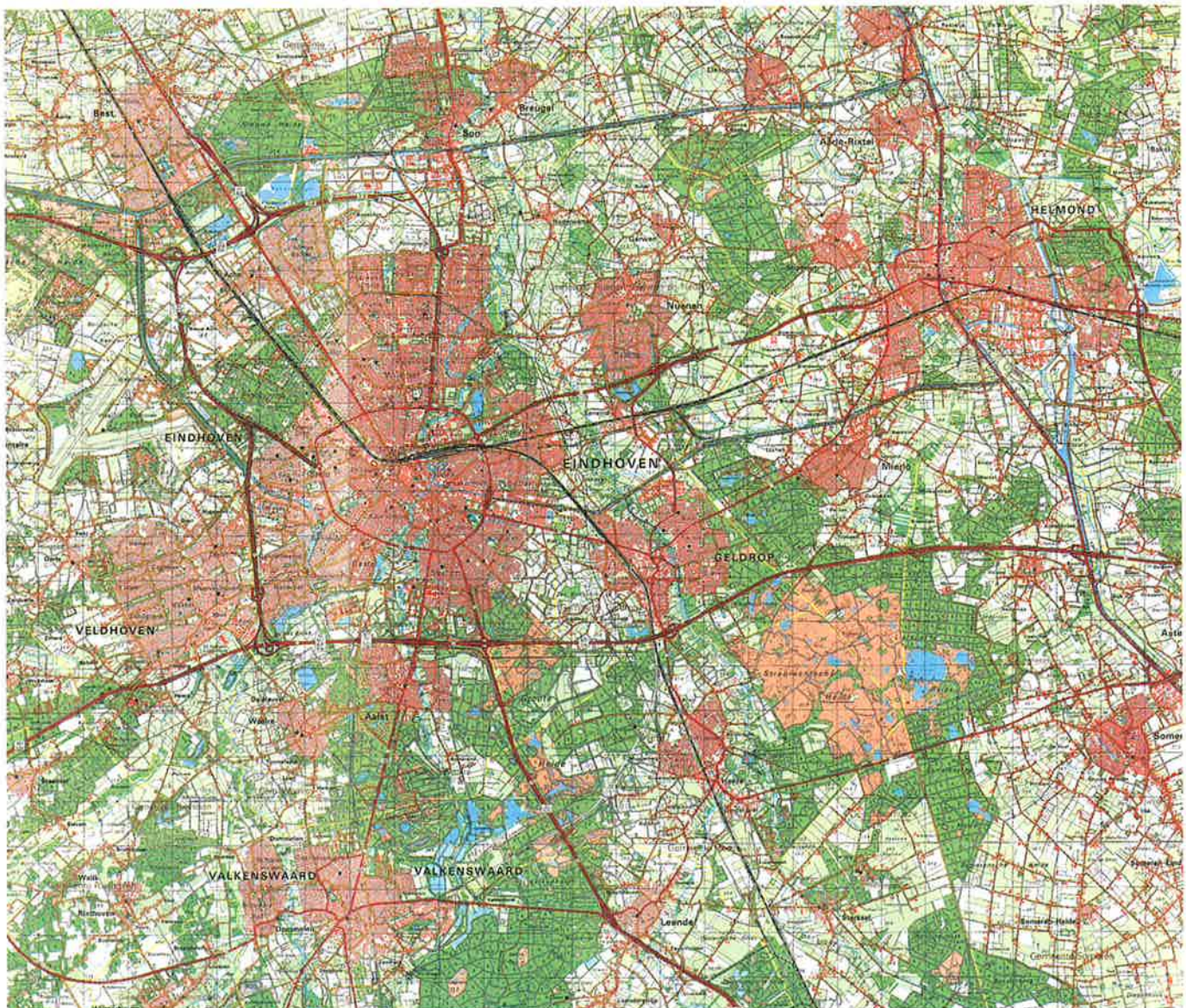
De stadsregio Eindhoven-Helmond is tot ontwikkeling gekomen in het typische Brabantse landschap. Op een uitgestrekt zandplateau, dat doorsneden wordt door beekdalen, is een gemengd patroon van landbouw- en bospercelen ontstaan. De grote afwisseling van het grondgebruik en de verspreiding van bebouwings- en beplantingselementen hebben een tamelijk kleinschalig coulissenlandschap opgeleverd.

Kenmerkend is het stelsel van beken, dat vanuit het zuiden de stadsregio in noordelijke richting doorstroomt. Het stedelijke gebied van Eindhoven is ontstaan in het stroomgebied van de Dommel, dat van Helmond in het stroomgebied van de Aa.

De beken in de stadsregio spelen een belangrijke rol als onderdeel van de groene hoofdstructuur en de ecologische infrastructuur van Oost-Brabant.

In Eindhoven speelt de Dommelloop een betekenisvolle rol in de stedelijke groenstructuur. In Helmond is de Aa vrijwel uit het stadsbeeld verdwenen. Hier heeft de Zuid-Willemsvaart de functie van de structurerende water-as binnen het stedelijke gebied overgenomen.

De omgeving van de stadsregio heeft geen uitgesproken recreatief-toeristisch karakter, maar de landschappelijke kwaliteiten van de stadsregio zijn zeer aantrekkelijk: de afwisseling van dorpen, beken, bouwlanden, bossen en heidevelden levert een gebied op dat zich uitstekend leent voor recreatieve doeleinden. Met name rondom de stadsregio worden grote bos- en heidecomplexen aangetroffen.



© Topografische Dienst, Emmen

2.2 De stedelijke component

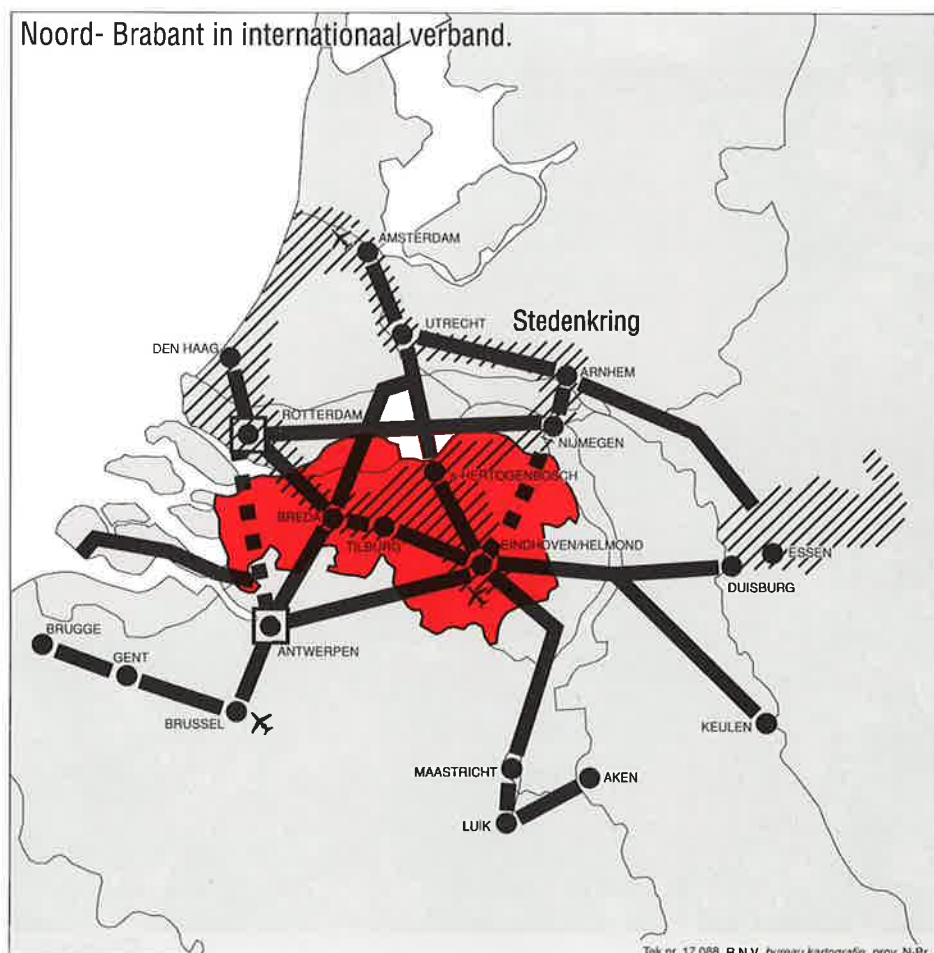
De stadsregio heeft twee hoofdkernen, die onderling in grootte en functie verschillen. Eindhoven is de centrale kern voor geheel Zuid-Oost-Brabant; hier zijn de bovenregionale voorzieningen geconcentreerd, en het verkeerssysteem is radiaal op Eindhoven gericht. Helmond heeft een regionale functie voor het oostelijk deel van de regio.

Naast de grote stedelijke kernen Eindhoven en Helmond liggen in de stadsregio een aantal dorpen van uiteenlopende grootte en functie. De kleinere dorpen hebben de sfeer van het typisch Brabantse dorp op de zandgrond behouden in een relatief geconcentreerde bebouwing langs een onregelmatig stervormig stratenpatroon. De grotere dorpen, dikwijls sterk door sub-urbanisatie uitgegroeid, hebben meestal nog de oorspronkelijke kenmerken van het dorpskarakter in de kern behouden, maar zijn uitgebreid met stedelijk aandoende nieuwe woongebieden.

De stadsregio heeft van oudsher een sterk industrieel imago. De oorspronkelijk kleinschalige ambachtelijke bedrijvigheid werd in de vorige eeuw uitgebreid met grootschaliger bedrijven, die zich vooral konden vestigen vanwege de aangelegde kanalen en spoorlijnen. De productiestructuur wordt in belangrijke mate bepaald door de consumenten-electronica en de automobiellindustrie, welke geleid hebben tot een brede spin-off in de richting van hoogwaardige technische bedrijvigheid en dienstverlening. Daarnaast is de transport- en distributiefunctie sterk in ontwikkeling, mede door de goede bereikbaarheid. De opbouw van de productiestructuur en werkgelegenheid in zowel de industriële als de dienstensector is de afgelopen decennia steeds gedifferentieerder geworden.

Tussen het Eindhovense en Helmondse deel van de stadsregio bestaan hechte relaties in de woon- en werksfeer, maar in ruimtelijk opzicht zijn de stedelijke componenten van de stadsregio van elkaar gescheiden. Tussen de twee steden ligt een gebied, waar behalve de uitgegroeide dorpen tot op heden geen sprake is van een verdere uitbouw van de stedelijke structuur van de stadsregio. Dit beeld is nog versterkt door de uitgroei van Eindhoven in westelijke richting en Helmond in oostelijke richting.

De stadsregio, en dan met name Eindhoven, vormt het verkeersknooppunt van Zuid-Oost-Brabant. De belangrijkste infrastructuur is gelegen aan de noord-west en westzijde van de stadsregio in de vorm van het rijkswegensysteem, de railinfrastructuur en het vliegveld.



2.3 De betekenis van de stadsregio op (inter)nationaal niveau

De stadsregio Eindhoven-Helmond ligt tussen de Randstad, het Ruhrgebied en Antwerpen-Brussel. De kwaliteiten van de stadsregio op het gebied van werken, wonen en voorzieningen maken de regio aantrekkelijk voor bedrijven, die zich op de Noord-West-Europese markt richten. In Nederland neemt de regio Eindhoven-Helmond de derde plaats in bij het aantrekken van nieuwe Amerikaanse en Japanse bedrijven.

Het actuele nationale beleid op het gebied van de ruimtelijke ordening wordt weergegeven in de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra, de VINEX. In de VINEX maakt de stadsregio deel uit van de Stedenring Centraal Nederland. Het rijksbeleid is gericht op verdere ontwikkeling van de sterke kanten van de regio. Eindhoven is als enige zuid-nederlandse stad aangewezen als (inter-)nationaal stedelijk knooppunt. Zij is daarmee de belangrijkste economische motor van de provincie Noord-Brabant en zal haar landsdeelforzorgende functie verder moeten uitbreiden. De VINEX geeft aan, dat besluitvorming over de verstedelijkingsrichtingen in de regio Eindhoven-Helmond en de daarmee gepaard gaande inzet van rijksmiddelen zal plaatsvinden aan de hand van het in voorbereiding zijnde Vinex-akkoord voor de regio Eindhoven-Helmond. De belangrijkste doelstelling van dit akkoord is het tot stand brengen van een integratie tussen de ontwikkelingen op het gebied van wonen, werken, voorzieningen en (openbaar) vervoer, zowel wat betreft de planning als de uitvoering. De regio heeft daaraan de ontwikkeling van de stadsregionale groenstructuur toegevoegd. De stuurgroep Vinex-Uitwerking Eindhoven-Helmond heeft op 29 juni 1993 de Vinex-rapportage "Nota financiële verkenningen voor de uitvoering van het verstedelijkingsbeleid voor de stadsregio Eindhoven-Helmond" uitgebracht en aangeboden aan de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu.

Het karakter van de regio, gekenmerkt door wonen en werken in het groen, met alle voorzieningen van de grote stad, met het omvangrijke netwerk van kennis- en productiemogelijkheden, de gunstige ligging en bereikbaarheid, maakt de stadsregio tot een belangrijke aanvulling op de Randstad.

3 Van regiovisie naar uitwerkingsplan

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk geeft de provincie haar beleid voor de stadsregio weer. Een belangrijke basis wordt gevormd door de regiovisie..

Elke paragraaf begint daarom met de weergave van de keuzes en maatregelen uit de regiovisie, die overeenkomen met de door de provincie nagestreefde globaliteit voor het uitwerkingsplan (*cursief weergegeven*).

Daarnaast worden relevante uitspraken uit het Milieu-Effectrapport en het integraal verkeers- en vervoersplan opgenomen in dit hoofdstuk.

Vervolgens geeft de provincie haar overwegingen met betrekking tot de door deze plannen voorgestane keuzes en maatregelen, gevolgd door haar beleidsstandpunt. De beleidsstandpunten vormen tezamen de plantekst van het uitwerkingsplan. De tekst, welke in de paragrafen is aangegeven bij "regiovisie" en "overweging", is de toelichting hierop en geeft dus geen beleidsstandpunten weer. Het beleidsstandpunt wordt, wanneer het handelt om keuzes met een directe ruimtelijke weerslag, weergegeven als beschrijving van de betreffende legenda-eenheden van de plankaart. De legenda-eenheden zijn **vetgedrukt**.

Het hoofdstuk begint met de hoofdlijnen van het beleid. Het betreft de ruimtelijke strategie (3.2) en de doelen van de strategie: revitaliseren van de stad (3.2.1), revitaliseren van het landschap (3.2.2) en openbaar vervoer als ruimtelijk structurerend element (3.2.3). De ruimtelijke strategie en de doelen ervan geven de belangrijke dragers van het beleid voor het stedelijke gebied en het landschap er omheen. Deze dragers zijn vertaald naar ruimtelijke hoofdstructuren en als zodanig weergegeven op de plankaart. De beleidsuitspraken met betrekking tot deze dragers betreffen een keuze voor een bepaalde beleidsstrategie (actieve ontwikkeling versus beheer) voor een ruimtelijk samenhangend gebied. Vanuit de doelen van de ruimtelijke strategie, waarbij keuzes worden gedaan voor projecten, en vanuit de te onderscheiden functies verkeer en vervoer, wonen, bedrijvigheid, voorzieningen, recreatie en toerisme, worden beleidsuitspraken gedaan over de gewenste ruimtelijke en functionele ontwikkelingen in de stadsregio. De beleidsuitspraken over de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen en projecten zullen moeten leiden tot versterking en ontwikkeling van de betreffende ruimtelijke hoofdstructuur. Deze ontwikkelingen en projecten worden op de plankaart aangegeven.

De resultaten van het Milieu Effect Rapport worden in paragraaf 3.3 kort weergegeven. De alternatieven, waaronder de drie varianten van het meest milieuvriendelijk alternatief, worden beschreven, alsmede de milieu-effecten van de regiovisie.

Hoofdstuk 3 wordt afgesloten met paragraaf 3.4 over de ontwikkelingen in de stadsregio op de lange termijn. De uitspraken in deze paragraaf geven tevens de flexibiliteit van het plan aan.

3.2 De ruimtelijke strategie

De regiovisie

De regiovisie steunt direct op het verstedelijkingsbeleid, zoals dat in het streekplan is weergegeven. Het versterken van het draagvlak van de steden is daarbij heel belangrijk, maar de regiovisie reikt verder.

De regiovisie behandelt de ruimtelijke inrichting van de stadsregio Eindhoven-Helmond en de ruimtelijke ontwikkelingen, met name voor de periode tot het jaar 2005. De regiovisie bevat de bouwstenen voor het uitwerkingsplan, en verkent de stappen, die gezet moeten worden om de ruimtelijke inrichting af te stemmen op de maatschappelijke behoeften en inzichten voor de toekomst.

De regiovisie onderkent een schaalsprong van steden, dorpen en platteland naar een stadsregio, waarin stedelijke elementen elkaar ondersteunen. De opgave voor de ruimtelijke inrichting is gericht op het vinden van de goede weg bij het noodzakelijke samenspel van stedelijke, dorpse en landelijke elementen. Dit leidt tot een ruimtelijke strategie, waarin stedelijke en landelijke elementen in beginsel gelijkwaardige componenten zijn.

De strategie voor de toekomstige ontwikkelingen is gebaseerd op de bestaande kwaliteiten van de stadsregio. De regiovisie onderscheidt een aantal beeldfragmenten (de radiale stad, corridorvorming tussen Veldhoven en Helmond, de hoofdwegenstructuur, de beekdalen en kanalen) en komt tot de conclusie, dat de ruimtelijke kwaliteit in een combinatie van deze fragmenten zit. Dit levert het beeld op van een weefselstructuur, met de verstedelijking en natuur als noord-zuid gerichte "schering" en de oost-west lopende

elementen (droge en natte infrastructuur) als "inslag". Dit beeld is niet zozeer een ruimtelijk model als wel de basis voor de ruimtelijke strategie.

De strategie heeft ten doel:

- * waarmaken van de taak die de stadsregio heeft in nationaal verband (Vinex).*
- * inspelen op het rijks- en provinciale natuur- en milieubeleid.*
- * beperking van de groei van het autogebruik.*
- * optimale benutting bestaande infrastructuur.*
- * behoud en versterking van het draagvlak voor bestaande voorzieningen.*

De maatregelen om het doel te bereiken zijn:

- * revitaliseren van de stad.*
- * revitaliseren van het landschap.*
- * het openbaar vervoer ontwikkelen tot en gebruiken als structurerend element.*

Overweging

De gekozen ruimtelijke strategie past in de provinciale visie met betrekking tot de ontwikkeling van de ruimtelijke kwaliteit en een duurzame groenstructuur binnen de stadsregio's en met betrekking tot het streven naar kwaliteitsverbetering van de stedelijke gebieden. Deze ruimtelijke strategie, waarin niet expansie van het stedelijke gebied, maar vooral revitalisering centraal staat, doet recht aan het streven naar kwaliteitsverbetering van het stedelijke gebied en aan het uitgangspunt van zuinig en doelmatig ruimtegebruik. Een zo beperkt mogelijke expansie, gekoppeld aan het onderkennen van de noodzaak van revitalisering en versterking van natuur en landschap in de stadsregio, biedt verder een prima kader voor het realiseren van een duurzame groenstructuur. De regiovisie geeft geen duidelijkheid ten aanzien van prioriteiten met betrekking tot in- en uitbreiding van het stedelijke gebied, en over een duurzame begrenzing van de stadsregionale groenstructuur. Wat de ontwikkelingsmogelijkheden op de langere termijn betreft geeft de regiovisie wel een aantal mogelijkheden aan, doch deze worden niet gekwantificeerd.

Aan de positie van de regio Eindhoven-Helmond in bovenregionaal verband en aan de positie van het stedelijk knooppunt Eindhoven is in de regiovisie beperkt aandacht besteed. In het kader van de Profielschets (Inter)Nationaal Knooppunt Eindhoven en de profielschets Helmond is deze positie helder beschreven. De profielschetsen beschrijven met name de regionale economie (productiestructuur, internationale oriëntatie, verwevenheid bedrijfsleven en kennisinstellingen), de relatie infrastructuur en bedrijfsomgeving, de relatie groenstructuur en woonomgeving, en de betekenis van voorzieningen en centrumfunctie. De ruimtelijke vertaling van de knooppuntpositie komt naar voren in de gekozen ontwikkelingsrichtingen, het instrumentarium en de strategische projecten. De gevolgen van deze positie zijn echter nog niet overal herkenbaar in de ruimtelijke strategie. Waar nodig wordt in de verschillende onderdelen van dit uitwerkingsplan nader aandacht besteed aan de ruimtelijke en functionele consequenties van de positie van de stadsregio in het grotere verband.

Recente economische ontwikkelingen in de stadsregio hebben een veranderingsproces in gang gezet dat leidt naar een bredere spreiding van werkgelegenheid over de verschillende bedrijfstakken. De economische potenties van de stadsregio wijzen op een derde positie in nationaal opzicht na de Rijnmond en de Schiphol-zone. Wat onderzoek en ontwikkeling betreft schaarst de regio zich bij de Europese top.

Deze economische positie kan verder versterkt worden door verbetering van de kennisinfrastructuur en een goede wisselwerking tussen kennis-ondernemingen, technische universiteiten en overheden. Voor verdere ontwikkeling op het gebied van hoogwaardige technologie is samenwerking met de andere stedelijke regio's rond Eindhoven-Helmond in Noord-Brabant, Limburg en Belgisch Limburg aanbevelingswaardig om te komen tot een zo gunstig mogelijk vestigingsklimaat voor hoogwaardige bedrijvigheid.

In de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra heeft het Rijk het concept Stedenring Centraal Nederland geïntroduceerd. In het uitvoeringsprogramma van het Streekplan is de uitwerking van het Brabantse onderdeel van de Stedenring opgenomen. De vijf grote Brabantse steden en de provincie zijn gestart met een onderzoek naar versterkende factoren van en maatregelen voor de Brabantse Stedenrij in het concept van de Stedenring Centraal Nederland. Hierbij spelen onder andere verstedelijkingsprocessen, economische ontwikkelingen, infrastructuur, toekomstperspectieven en de relatie met Europa een belangrijke rol. De profielschetsen vormen daarin bouwstenen.

De stadsregio Eindhoven-Helmond wordt gekenmerkt door de bijzonderheid van twee centrale steden binnen één centraal stedelijk gebied. De keuze van het onderbrengen van beide steden in één stadsregio is gestoeld op het besef van complementariteit in

ruimtelijk en functioneel opzicht. Bij de kwalitatieve invulling van wonen, werken, voorzieningen en de stadsregionale groenstructuur dienen de specifieke mogelijkheden en kwaliteiten van de centrale steden binnen één ruimtelijk en functioneel samenhangend gebied te worden ontwikkeld. In de regio-specifieke uitwerkingsregels heeft dit besef gestalte gekregen door aan te geven, dat de mogelijkheid het gebied tussen Eindhoven en Helmond aan te wenden voor nieuwe woon- en werklocaties zal worden onderzocht. Gedoeld wordt op het zogenaamde Middengebied, gelegen tussen provinciale weg PW 208 Eindhoven-Helmond en het Eindhovens Kanaal, aan de westzijde globaal begrensd door de verbindingsweg Nuenen-Geldrop en aan de oostzijde door het bestaande stedelijke gebied van Helmond. Daarbij is het gegeven, dat dit gebied doorsneden wordt door een belangrijk onderdeel van de groene hoofdstructuur, welke van primaire betekenis is voor de groene geleiding van de stadsregio, uitdrukkelijk in het geding. Inmiddels is een drietal studies uitgevoerd naar ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden in het Middengebied: "Middengebied Eindhoven-Helmond", ruimtelijk structuurplan, juni 1994; "Het Open Erf", een ruimtelijke visie, maart 1994; "Verkenning woningbouwcapaciteiten Nuenen en omgeving", september 1994. De resultaten van deze studies zijn voor zover relevant voor het provinciale ruimtelijke beleid in het uitwerkingsplan meegenomen.

Beleidsstandpunt

De ruimtelijke strategie uit de regiovisie biedt een goede basis voor de ruimtelijke ontwikkeling van de stadsregio, waarbij revitalisering centraal staat. Ruimtelijke kwaliteit van het stedelijke gebied en ontwikkeling van een duurzame groenstructuur zijn daarbij onlosmakelijk met elkaar verbonden.

De positie van de regio en het internationaal knooppunt Eindhoven, in het bijzonder in economisch opzicht, speelt hierbij een aanzienlijke rol.

3.2.1 Revitaliseren van de stad

De regiovisie

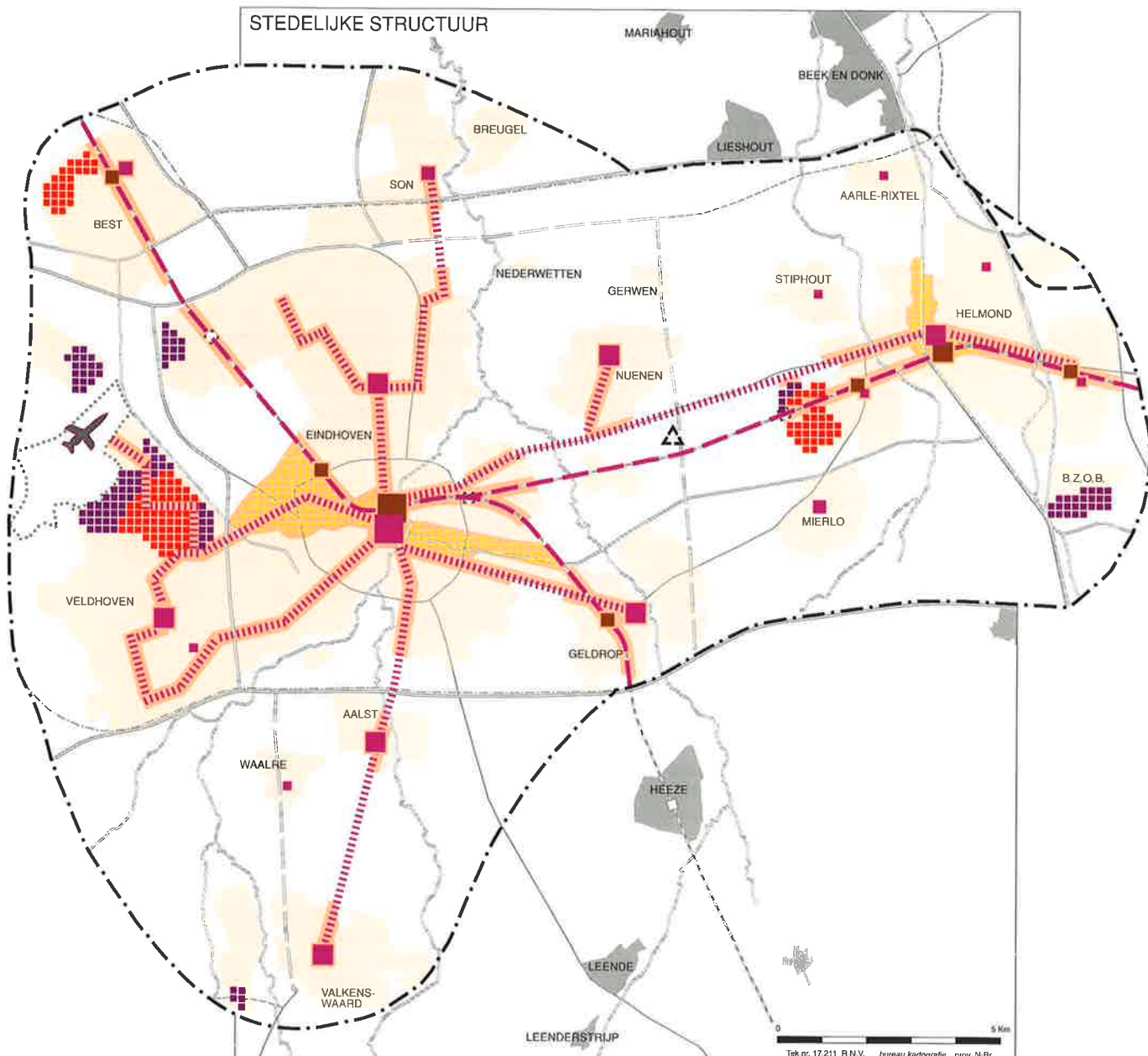
Bij revitalisering van de stad wordt hoge prioriteit gegeven aan herstructurering, renovatie en intensivering van het bestaande stedelijke gebied, waardoor de kwaliteit van de steden en dorpen verbeterd wordt, en nieuw ruimtebeslag en onnodig lange verplaatsingsafstanden voorkomen worden. Problematiek daarbij is echter de grote onzekerheid met betrekking tot tijdige beschikbaarheid van de potentiële locaties en van voldoende financiën.

De dragers van de stadsregio zijn niet langer alleen de stadsharten, maar ook de verbindingssassen tussen de verschillende activiteiten. Deze assen vormen de corridors tussen de steden en de omliggende kernen. De belangrijkste corridor is de west-oostzone Veldhoven-Eindhoven-Helmond. Juist deze corridor biedt als totaliteit mogelijkheden voor een vitaal stedelijk gebied, verweven met het landschap.

Overweging

In de regiovisie staat revitalisering van de stad centraal, naast benutting van de bestaande restcapaciteiten. Rekening houdend met de problematiek van en onzekerheden met betrekking tot benutting van binnenstedelijke locaties is het noodzakelijk ook te beschikken over voldoende mogelijkheden voor het realiseren van woon- en werkgebieden op uitbreidingslocaties. Daarom wordt terecht óók gekozen voor uitbreiding van het stedelijke gebied. Revitalisering van de stad moet echter kwantitatief en kwalitatief, waar mogelijk, prioriteit krijgen. Dit betekent ook, dat er voor de regio een opdracht ligt om nieuwe mogelijkheden in bestaand stedelijk gebied in beeld te brengen. Zoals de regiovisie zelf aangeeft, biedt deze beperkt ruimte voor alternatieven, in geval realisering van bepaalde in- en/of uitbreidingsgebieden wordt opgehouden. Door zowel inbreidingsmogelijkheden in beeld te brengen als de in de regiovisie aangegeven uitbreidingslocaties, wint het plan aan noodzakelijke flexibiliteit. Het zoeken van mogelijkheden in bestaand stedelijke gebied mag niet beperkt blijven tot de in de regiovisie aangegeven gebieden voor revitalisering, maar dient het totale stedelijke gebied te omvatten.

STEDELIJKE STRUCTUUR



Tek nr. 17.211 R.N.V. bureau kartografie prov. N-Br. 5 Km

legenda

- | | | | |
|--|---|--|---|
| | bebouwing (buiten de stadsregio) | | stads-, stadsdeel- of dorpscentrum |
| | water | | stationslocatie |
| | 1e orde wegen = - - - in studie | | spoorverbinding met regionale betekenis |
| | overige wegen - - - - - in studie | | verstedelijkingsas |
| | spoorlijn met station | | 2e orde wegverbinding (in studie) |
| | grens centraal stedelijk gebied | | herstructurering stedelijke zone |
| | stadsregiogrens | | woningbouwlocatie |
| | luchthaven | | potentiële vuilstortplaats (in studie) |
| | stedelijk gebied | | bedrijventerrein |
| | ontwikkeling samenhang stedelijk gebied | | reservering voorstadshalte |
| | | | ontwikkeling luchthaven |

Met name langs de corridors moet gezocht worden naar mogelijkheden voor revitalisering in de vorm van verdichting. De bestaande regionale spoorlijnen en het nieuw te ontwikkelen Hoogwaardig Openbaar Vervoersnet vormen de dragers van de bestaande en nog te ontwikkelen ruimtelijke structuur. Dit Hoogwaardig Openbaar Vervoersstelsel zal in de toekomst moeten bestaan uit de bestaande spoorlijnen en een rompnet van hoogwaardige openbaar vervoer met eigen rijstroken en voorrang op kruisingen. Het ligt in de verwachting, dat het in de stadsregio beoogde hoogwaardige openbaar vervoersnet binnen de planperiode voor een deel kan worden uitgevoerd. Door optimale integratie van ruimtelijke ontwikkelingen met verkeer en vervoer en milieu worden de juiste condities geschapen voor de beoogde stadsregionale ontwikkelingen. Naast de stedelijke centra vormen de corridors in de stadsregio de dragers voor de stedelijke samenhang. Voor de ruimtelijke ontwikkeling betekent dit, dat activiteitenconcentraties vooral in de corridors moeten plaatsvinden, bij voorkeur op knooppunten van openbaar vervoer.

Naast de corridors zijn voor de revitalisering van de stad de stationslocaties en de hierna genoemde bijzondere projecten van belang: het sleutelproject Westkorridor, het project Kadezone en het project Kanaalzone. De centrale stationslocatie Eindhoven vormt één van de polen van het sleutelproject Westkorridor; de ruggegraat van het sleutelproject vormt de aan te leggen hoogwaardige vervoerslijn Eindhoven CS - Veldhoven Citycentrum - Eindhoven Airport, één van de corridors dus. Ook het project Kadezone valt voor een belangrijk deel samen met een corridor. Het project Kanaalzone is voor een groot deel integraal onderdeel van de ontwikkeling van het Helmondse stadshart.

Bij de ontwikkeling van de samenhang van het stedelijke gebied in de stadsregio speelt het ook het Middengebied een rol van betekenis, zoals bij de ruimtelijke strategie al is aangegeven. De ontwikkelingen in het Middengebied zijn onderwerp van nadere studies geweest, waarin de betekenis van dit gebied of delen van dit gebied voor de ontwikkeling van de stadsregio nader is uitgewerkt. Bij de ontwikkeling van het Middengebied spelen zowel de stedelijke potenties vanwege de aanwezigheid van de stedelijke verbindingssystemen (hoofdweg en spoorlijn) als de te ontwikkelen landelijke groenstructuur een belangrijke rol. Beide belangen komen in het Middengebied aan bod.

De bijzondere projecten worden nader beschreven in de navolgende paragrafen.

Beleidsstandpunt

Voor de ontwikkeling van het stedelijke deel van de gewenste ruimtelijke hoofdstructuur van de stadsregio kan een structuur worden onderscheiden, die van belang is voor het bereiken van stedelijke samenhang in de stadsregio. Daarnaast zijn er ook gebieden, die geen directe betekenis hebben voor de samenhang van het stedelijke gebied van de stadsregio. Dit onderscheid op structuurniveau leidt tot het aanwijzen van gebieden, waarvan de stedelijke samenhang en actieve ontwikkeling van belang is voor de ruimtelijke hoofdstructuur van de stadsregio, en tot bestaande en deels nog te ontwikkelen gebieden, waarvoor het beleid meer gericht zal kunnen zijn op het beheer. Dit onderscheid leidt tot de volgende legenda-eenheden op hoofdstructuur-niveau:

Stedelijke structuur

Ontwikkeling samenhang stedelijk gebied

Zone, waarvan een actieve functionele en ruimtelijke ontwikkeling van essentieel belang is voor het bereiken van stedelijke samenhang op stadsregionaal niveau. Het betreft de stedelijke centra, de stationslocaties en de - veelal radiale - corridors, die de verbindingen vormen tussen de verschillende activiteitencentra en -zones in de stadsregio. In deze corridors wordt een net van hoogwaardig openbaar vervoer ontwikkeld. De ontwikkeling van dit netwerk van hoogwaardig openbaar vervoer levert een belangrijke bijdrage in het bereiken van de samenhang in de stedelijke structuur, maar zal, gelet op de hoge kosten, binnen de planperiode voor een deel tot uitvoering kunnen komen. Daarnaast is de ontwikkeling van voorzieningen voor fietsverkeer in deze zones van essentieel belang. De ontwikkelingen in het Sleutelproject Westkorridor, de Kanaalzone in Helmond en de Kadezone in Eindhoven, allen in relatie tot de stedelijke centra Eindhoven en Helmond, spelen hierin een dominante rol.

Bij het streven naar meer stedelijke samenhang tussen de centrale steden Eindhoven en Helmond kunnen verstedelijkingsassen daarvoor aanleiding vormen.

De provincie acht nadere uitwerking van de hoogwaardige openbaar vervoersstructuur, het fietsnetwerk en de genoemde strategische projecten van groot belang voor het bereiken van ruimtelijke en functionele kwaliteit in de stadsregio.

Stedelijk gebied

Bestaand of toekomstig stedelijk gebied, waarvoor het beleid gericht is op beheer van kwaliteiten.

3.2.1.1 Het sleutelproject Westkorridor

De regiovisie

Het sleutelproject beoogt integratie op het gebied van vernieuwing, economische ontwikkeling, mobiliteitsbeleid en stedelijke/stadsregionale belevingswaarde in de zone waarin het centrum van Eindhoven, het PSV-stadion, omgeving Evoluon, Noord-Brabantlaan, Heerbaan, centrum Veldhoven en Eindhoven Airport gelegen zijn.

Het sleutelproject Westkorridor is een van de projecten in het kader van de Vierde Nota Extra, gericht op concrete investeringen voor stedelijke ontwikkelingen, welke van strategisch belang zijn voor de ruimtelijke inrichting van Nederland. Het doel van het sleutelproject Westkorridor is het uitbuiten van de internationale vestigingspotenties en het bewerkstelligen van een kwaliteitssprong. Deze kwaliteitssprong zal vorm moeten krijgen door aanleg van een regionaal hoogwaardig openbaar vervoersnet, een "central-business"-milieu rondom het centraal station van Eindhoven, geïntegreerde en hoogwaardige nieuwe woon- en werkgebieden in Meerhoven, stedelijke verdichting van het bestaande stadsdeel Strijp langs de hoogwaardige openbaar vervoerslijn met strategische inpassing van de te reorganiseren Philipsterreinen, stedelijke concentratie en verdichting rondom de hoogwaardige openbaar vervoershaltes, een actief flankerend locatiebeleid en een verregaande vorm van functiemenging.

De centrale verbindingssas in het sleutelproject, gevormd door de hoogwaardige openbaar vervoerslijn verbindt drie internationale infrastructuurfaciliteiten: eurocity-station Eindhoven, hoofdstransportas A 2 en Eindhoven Airport.

De eindrapportage van het Sleutelproject is in december 1992 gereedgekomen.

Overweging

Het eminente belang van het sleutelproject voor de ontwikkeling van Eindhoven tot (inter)nationaal stedelijk knooppunt én als hoogwaardige toevoeging aan het productiemilieu van de regio Zuid-Oost-Brabant wordt zowel ruimtelijk als functioneel onderschreven.

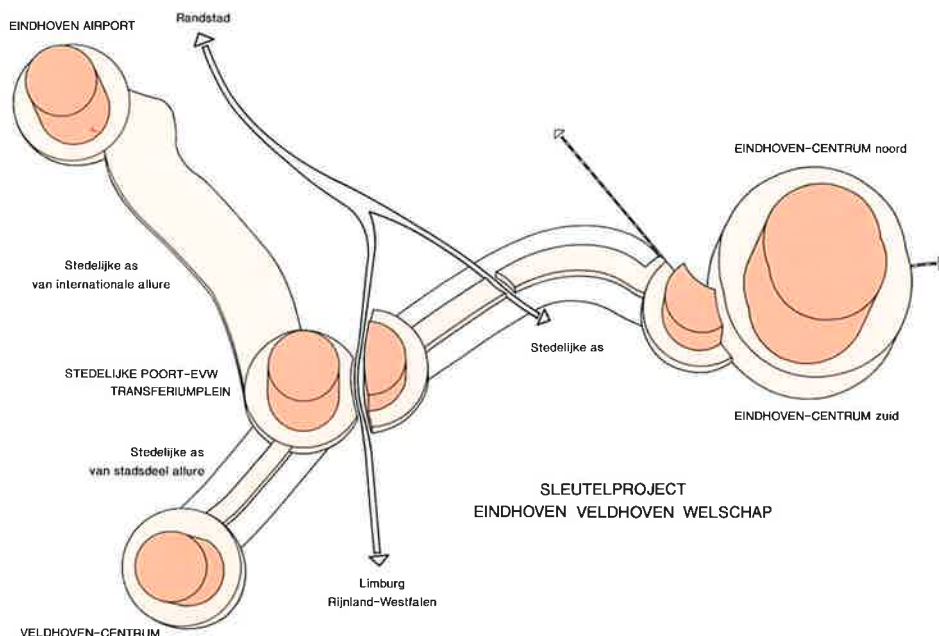
Het sleutelproject is zowel op revitalisering van de bestaande stad als op nieuwe stedelijke ontwikkelingen gericht, waarbij geen prioriteit is aangegeven. De structurele samenhang binnen het project en de positie van het project in het stadsregionale kader vragen terecht een integraal samengaan van intensivering, herstructurering, beheer en stadsuitleg. Gelet op het primaire doel van de strategie - revitaliseren van de stad - zal grote zorg besteed moeten worden aan ontwikkelingen in het bestaande stedelijke gebied, gelet op te verwachten problematiek en onzekerheden in verhouding tot stadsuitleg. Ontwikkelingen in het bestaand stedelijk gebied zullen zoveel mogelijk prioriteit moeten krijgen.

De regiovisie besteedt onvoldoende aandacht aan de huidige en toekomstige positie van de luchthaven in relatie tot de (internationale) knooppuntpositie. Daarbij is niet alleen het functioneren van de luchthaven in het geding, maar ook de relatie met het toekomstige woongebied Meerhoven (dat buiten de binnenkort vast te stellen geluidszone Eindhoven Airport moet blijven) en het werkgebied Welschap (ontwikkeling werkgelegenheid in relatie tot de luchthaven). De luchthaven vormt een belangrijke voorziening in het kader van de nationale en internationale bereikbaarheid van de stadsregio. Voor de economische ontwikkeling van de regio heeft de luchthaven een wervende betekenis. De ontwikkelingsmogelijkheden van de luchthaven zijn gebonden aan het convenant, dat gebaseerd is op groei binnen de vast te stellen 35 Kosten-Eenheden contour.

De ontwikkelingen in de deelgebieden in het bestaande stedelijke gebied vragen om een afweging, in welke mate herstructurering ten dienste van wonen mogelijk is in relatie tot de in gebruik blijvende bedrijventerreinen, en welk deel inzetbaar is voor nieuwe bedrijfsontwikkelingen.

Voor het welslagen van het Sleutelproject is de ontwikkeling van de Hoogwaardige Openbaar Vervoerslijn Eindhoven C.S. - Eindhoven Airport - Veldhoven Citycentrum van essentieel belang. Dit deel van de stadsregionale hoogwaardige openbaar vervoersstructuur zal in de periode tot 2005 tot uitvoering gebracht moeten worden.

De ruimtelijke ontwikkelingen in het Sleutelproject moeten gelijktijdig gestalte krijgen met de ontwikkeling van de HOV-structuur. Daarnaast moet de ruimtelijke inrichting worden afgestemd op optimaal fietsgebruik.



Beleidsstandpunt

Het sleutelproject Westkorridor is van groot strategisch belang voor de ontwikkeling van de stedelijke structuur en samenhang van de stadsregio, waarbij de betekenis voor de ontwikkeling van de positie het (internationaal) knooppunt Eindhoven en de regio in groter verband onmiskenbaar is. Bij de ontwikkelingen in het sleutelproject zal het bestaande stedelijke gebied zoveel mogelijk prioriteit moeten krijgen.

De ontwikkeling van een optimale ontsluiting voor hoogwaardig openbaar vervoer en fietsverkeer vormt integraal onderdeel van het sleutelproject.

Voor het welslagen van het Sleutelproject is het noodzakelijk, dat de ruimtelijke ontwikkelingen in de tijd samengaan met de ontwikkeling van het hoogwaardig openbaar vervoer.

Herstructurering stedelijke zone

Het gebied van de Philips-complexen aan de Emmasingel, de omgeving van het stadion, Strijp en de Zwaanstraat leveren een structurele bijdrage aan de revitalisering van de stad. Deze gebieden herbergen goede mogelijkheden voor hergebruik voor bedrijven en omzetting in woonbestemmingen. Deze ontwikkelingen verdienen hoge prioriteit binnen het sleutelproject.

Eindhoven Airport vormt een belangrijke voorziening in het kader van de nationale en internationale bereikbaarheid van de stadsregio en is daarom van belang voor de gewenste ontwikkeling van het knooppunt Eindhoven en van werkgebieden in het Sleutelproject. In het gebied Meerhoven zal rekening moeten worden gehouden met de ontwikkelingsmogelijkheden van de luchthaven.

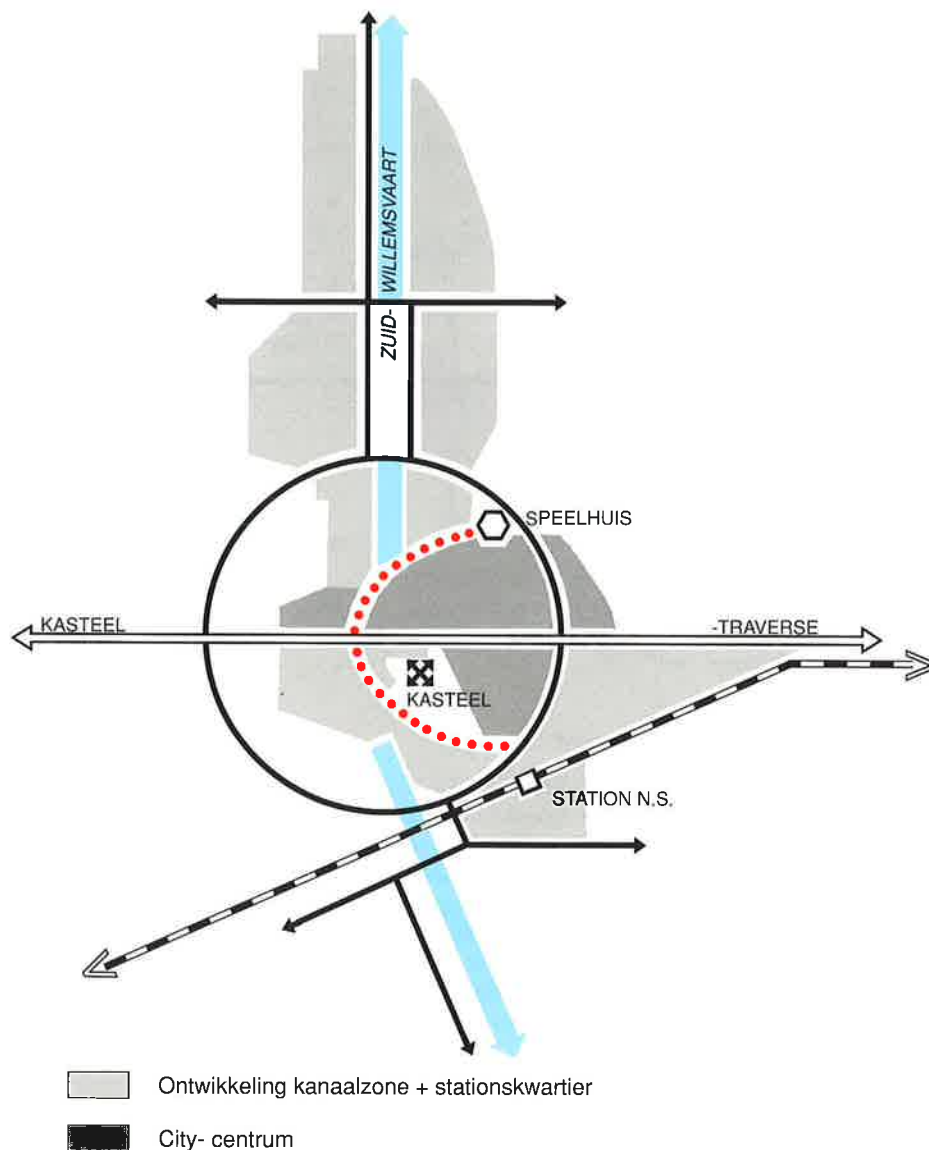
3.2.1.2 Het project Kanaalzone Helmond

De regiovisie

In de huidige situatie vormt de Zuid-Willemsvaart tezamen met de doorgaande verkeersfunctie van de noord-zuid route langs het kanaal een scheiding tussen het oosten en westen van Helmond. In 1993 komt de omleiding van het kanaal gereed; vóór 2000 zal het doorgaande verkeer om de stad heen geleid worden. Er ontstaan mogelijkheden voor nieuwe stedelijke invullingen.

Overweging

De gemeente Helmond heeft op 8 juni 1993 haar visie op de ontwikkelingen in de Kanaalzone vastgesteld in de Structuurvisie Centrum Helmond. De functie die daarin wordt toegedend aan de Kanaalzone is voor een essentieel deel primair centrumgebied.



De Kanaalzone, waartoe ook een belangrijk deel van het Helmondse stationsgebied gerekend moet worden, zal een substantiële bijdrage kunnen leveren aan vestigingsmogelijkheden voor kantoren, instellingen en stedelijke voorzieningen. De betekenis van woningbouw in de Kanaalzone voor de centrumontwikkelingen en de revitalisering van de stad wordt in de regiovisie wel onderkend, maar niet gekwantificeerd.

Een belangrijke opgave is het tot stand brengen van een grotere samenhang tussen westelijk en oostelijk Helmond. De omlegging van de Zuid-Willemsvaart (1993) en de aanleg van de PW 210 (1995-2000) bieden gunstige voorwaarden om dit te bereiken. Teneinde de gewenste integratie tot stand te brengen kiest de gemeente Helmond voor onderbreking van het kanaal, voltooiing van de centrumring en toevoeging van een boogvormige ruimtelijke binding.

Beleidsstandpunt

Het project Kanaalzone levert een belangrijke bijdrage aan de revitalisering van de stad Helmond en verdient uit dat oogpunt prioriteit boven nieuwe stedelijke uitbreiding.

De primaire doelstelling van het project Kanaalzone Helmond is terecht gericht op het tot stand brengen van een optimale ruimtelijke en functionele relatie tussen de oostelijke en westelijke stadsdelen van Helmond.

De ontwikkelingsmogelijkheden in de Kanaalzone worden op de plankaart aangegeven als:

Herstructurering stedelijke zone

Zone, waarin een substantiële bijdrage geleverd zal moeten worden aan de stedelijke woonfunctie en waarin herwaardering van bestaande bedrijvenlocaties kan plaatsvinden. Waar de Kanaalzone binnen de invloedssfeer van het stedelijke centrum valt, zijn centrumontwikkelingen mogelijk c.q. gewenst. In het stationsgebied is het beleid met name gericht op kantorenontwikkeling. Een optimale ontsluiting, met name voor openbaar vervoer en fietsverkeer, is noodzakelijk.

3.2.1.3 Het project Kadezone Eindhoven

De regiovisie

De Kadezone betreft de bedrijvenzone langs het Eindhovens Kanaal. Het kanaal heeft zijn functie voor scheepvaart ten behoeve van de bedrijvigheid alhier verloren. Nieuwe ontwikkelingen in de Kadezone vragen om een strategische aanpak. Daartoe zal een plan ontwikkeld moeten worden, waarin wordt aangegeven hoe het gebied wordt aangepakt en ingericht.

Overweging

De Kadezone vormt een belangrijke schakel tussen het centrum van Eindhoven en de stedelijk Dommelzone enerzijds, en de stadsperiferie met aansluitend het Middengebied anderzijds. Met de doelstelling te komen tot herstructurering, functieverandering en revitalisering, wordt ingestemd. Verbetering van de ontsluiting van het gebied, met name voor fietsverkeer en openbaar vervoer is nodig. De bijdrage die geleverd kan worden aan de stedelijke woonfuncties en herwaardering van bedrijvenfuncties doet recht aan het centrale thema van revitalisering van de stad.

Beleidsstandpunt

Het project Kadezone levert een belangrijke bijdrage aan de revitalisering van de stad Eindhoven, en verdient uit dat oogpunt prioriteit boven nieuwe stedelijke uitbreidingen. Het project wordt op de plankaart aangegeven als:

Herstructurering stedelijke zone

Zone, waarin een substantiële bijdrage moet worden geleverd aan de stedelijke woonfunctie en waarin herwaardering van bestaande bedrijvenlocaties kan plaatsvinden. Waar de Kadezone binnen de invloedssfeer van het stedelijk centrum valt, zijn centrumontwikkelingen mogelijk c.q. gewenst. Een optimale ontsluiting, met name voor fietsverkeer en openbaar vervoer, is noodzakelijk.

3.2.2 Revitalisering van het landschap

De regiovisie

De realisering van de groene hoofdstructuur, zoals aangegeven in het streekplan, moet plaatsvinden in het kader van het provinciaal natuurbeleidsplan, en haar uitwerking krijgen in gemeentelijke bestemmingsplannen.

De groene hoofdstructuur is vooral gestoeld op ecologische overwegingen. De regiovisie beoogt samenspel tussen stad en landschap, beide als gelijkwaardige onderdelen voor de ruimtelijke structuur. Dit vraagt om inzicht in:

- * waar mogelijkheden liggen voor duurzame natuur- en landschapontwikkeling en derhalve geen verstedelijking aan de orde is.*
- * waar verweving tussen verstedelijking, landschap en natuur mogelijk is. Dit betreft de zogenaamde multifunctionele gebieden.*
- * waar geen conflicten te verwachten zijn tussen natuur en landschap enerzijds en verstedelijking anderzijds.*

De ideevorming over de revitalisering van het landschap is onder andere gebaseerd op een landschapsstudie voor de regio Eindhoven-Helmond, opgesteld in het kader van de "Nota Landschap" in opdracht van het Ministerie van L.N.V..

Met betrekking tot revitalisering zijn ecologische, recreatieve en agrarische aspecten van belang. Daarnaast onderkent de regiovisie zogenaamde multifunctionele gebieden waar stedelijke en landschapselementen kunnen samengaan. Daartoe moet landschapontwikkeling metterdaad plaatsvinden. Deze verweving wordt beschouwd als een vernieuwend element in de regiovisie.

Overweging

Met de uitgangspunten van de regiovisie, gericht op ontwikkeling van ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid van de groene hoofdstructuur wordt ingestemd.

In het provinciale beleid wordt onderscheid gemaakt tussen hoog-dynamische functies en laag-dynamische functies. Natuur wordt gezien als een laag-dynamische functie met een grote behoefte aan rust, continuïteit en stabiliteit. In het streekplan is daarom gekozen voor de mal-contramalmethode, waarbij de laag-dynamische natuurfunctie een sturende ruimtelijke mal vormt voor de hoog-dynamische functies in de contramal.

In de regiovisie wordt de provinciale groene hoofdstructuur aangevuld met een aantal landschappelijk te ontwikkelen gebieden. Tezamen vormen zij de stadsregionale groenstructuur.

Een duurzame kwaliteit van de stadsregio Eindhoven-Helmond wordt gevormd door de radiale ruimtelijke opbouw van het stedelijk gebied met korte afstanden tot het landelijke gebied. Deze structuur bestaat uit de samenhang tussen de beekdalen, de grote aaneengesloten bossen en natuurgebieden, de radiale geleedende landelijke gebieden nabij Eindhoven en Helmond en de regionale noord-zuid gerichte samenhangende ontwikkeling van het landelijk gebied tussen Eindhoven en Helmond. Deze landschappelijke hoofdstructuur moet behouden, en waar mogelijk versterkt worden.

De landschappelijke hoofdstructuur van het landelijk gebied valt voor een belangrijk deel samen met de functioneel-ruimtelijke groene hoofdstructuur van het streekplan. Delen van de groene hoofdstructuur hebben echter geen betekenis voor de visueel-ruimtelijke samenhang in de stadsregio.

De samenhangende visueel-ruimtelijke structuur, die op de plankaart de aanduiding "ontwikkeling samenhang landelijk gebied" heeft gekregen, vormt tezamen met de functioneel-ruimtelijke groene hoofdstructuur van het streekplan een expliciete mal voor de stadsregionale stedelijke ontwikkelingsmogelijkheden, zowel tijdens als na de planperiode. Een duurzame begrenzing tussen stad en land is daar aanwezig, waar de groene hoofdstructuur en/of de ontwikkeling samenhang landelijk gebied grenzen aan het bestaande of te ontwikkelen stedelijk gebied.

Het overige landelijke gebied in de stadsregio, geen deel uitmakend van de samenhangende visueel-ruimtelijke structuur heeft geen directe betekenis voor de geleiding van de stadsregio. In deze gebieden zal het beleid meer gericht zijn op het beheer van de bestaande functies en kwaliteiten. Op plaatsen waar het stedelijk gebied grenst aan het landelijk gebied buiten de groene hoofdstructuur en de ontwikkeling samenhang landelijk gebied is een nadere afweging van uitbreiding van het stedelijk gebied mogelijk. Dit zijn gebieden, waar aansluitend aan het stedelijk gebied mogelijkheden zijn voor beperkte stedelijke ontwikkelingen voor woningbouw en bedrijvenlocaties ten behoeve van lokale behoefte en afronding van het stedelijk gebied. Binnen het Centraal Stedelijk Gebied zijn dit ook de situaties waar voor de lange termijn nieuwe grote stadsregionale bouwlocaties in overweging kunnen worden genomen. Met mogelijke stedelijke ontwikkelingen in deze gebieden na de planperiode kan rekening gehouden worden door aldaar de ontwikkeling van kapitaalintensieve landbouw niet te stimuleren.

Wanneer het gaat om lokale behoefte zal een ruimtelijke afweging van lokale waarden en kwaliteiten van het landelijk gebied in samenhang met de gewenste stedebouwkundige kwaliteiten moeten plaatsvinden.

Volgens het streekplan is verstedelijking in de groene hoofdstructuur uitgesloten. De ideeën uit de regiovisie omtrent verweving van stad en landschap zijn derhalve slechts buiten de groene hoofdstructuur mogelijk. Extensieve bebouwing is overigens uit een oogpunt van zuinig en doelmatig ruimtegebruik ongewenst en levert bovendien geen positieve bijdrage aan het terugdringen van het autogebruik.

In de regiovisie worden als nieuwe elementen de zogenaamde multi-functionele gebieden geïntroduceerd. In deze gebieden wordt structurele verweving tussen stedelijke ontwikkelingen en natuur- en landschap mogelijk geacht. Verweving dient plaats te vinden buiten de groene hoofdstructuur en de gebieden die zijn aangeduid als "ontwikkeling samenhang landelijk gebied", en in aansluiting op bestaand of te ontwikkelen stedelijk gebied. Hierbij zal sprake moeten zijn van een gelijktijdige en elkaar versterkende ontwikkeling van stad en land. Deze locaties vormen primair een mogelijkheid voor een kwalitatieve bijdrage in de stadsregionale woningbehoefte, de kwantitatieve bijdrage is ondergeschikt.



legenda

- | | |
|---|---|
| bebouwing (buiten de stadsregio) | landelijk gebied |
| groene hoofdstructuur (nota ecologische bouwstenen) | ontwikkeling samenhang landelijk gebied |
| rundveehouderij | ontwikkeling ecologische verbinding |
| boomteelt | regionaal natuurontwikkelingsgebied |
| 1e orde wegen | water |
| overige wegen | in studie |
| spoorlijn met station | recreatief medegebruik |
| ecologische verbingszone | rundveehouderij |
| grens centraal stedelijk gebied | boomteelt |
| stadsregiogrens | volleggrondsgronteteelt |
| openbare drinkwatervoorziening | zoekruimte regionaal multifunctioneel bos |

Beleidsstandpunt

Met betrekking tot het buitengebied van de stadsregio kan op provinciaal niveau onderscheid gemaakt worden in gebieden die vanuit hun betekenis voor de ruimtelijke geleding sturend zijn voor de verstedelijking. Dit zijn de elementen van de landschappelijke structuur:

- * de beekdalen;
- * de grote aaneengesloten bossen en natuurgebieden;
- * de radiale geleedende landelijke gebieden nabij Eindhoven en Helmond;
- * de noord-zuid gerichte samenhangende ontwikkeling van het landelijke gebied tussen Eindhoven en Helmond.

Daarnaast zijn er ook gebieden, die niet structuurbepalend zijn voor de geleding van de stadsregio. Dit onderscheid op structuurniveau leidt tot gebieden waarvan de landschappelijke samenhang en actieve ontwikkeling daarvan van belang is voor de ruimtelijke hoofdstructuur van de stadsregio, en tot gebieden, waarvoor het beleid meer gericht zal kunnen zijn op beheer van bestaande kwaliteiten.

Landschaps-structuur

Ontwikkeling samenhang landelijk gebied

Voor het behoud en de ontwikkeling van de gewenste ruimtelijke hoofdstructuur van de stadsregio is het van belang om die delen van het buitengebied te onderscheiden, die een betekenis hebben voor de visueel-ruimtelijke geleding van de stadsregio. In deze gebieden zal, waar nodig, door actieve ontwikkeling van buitengebied-functies (zoals landbouw, bosbouw, recreatie en natuur) een sterke landschapsstructuur ontwikkeld moeten worden, die de duurzame mal kan vormen voor de stedelijke ontwikkelingen. Met duurzaam wordt bedoeld, dat in deze gebieden zowel in als na de planperiode geen verstedelijking mag plaatsvinden, maar dat gekozen is voor de ontwikkeling van buitengebiedfuncties.

Landelijk gebied

Bestaand landelijk gebied gericht op het beheer van bestaande kwaliteiten. Verstedelijking van dit gebied, voor zover het gaat om gebieden gelegen buiten de groene hoofdstructuur, is niet uitgesloten, maar zal afgewogen moeten worden ten opzichte van de in het landelijk gebied aanwezige waarden (zie ook paragraaf 3.4: Ontwikkelingsperspectief voor de lange termijn).

De "ontwikkeling samenhang landelijk gebied" vormt tezamen met de groene hoofdstructuur van het streekplan een expliciete mal voor stadsregionale stedelijke ontwikkelingen.

3.2.2.1 Strategische groenprojecten

De regiovisie

In het kader van de revitalisering van het landschap wordt uitgegaan van de concrete begrenzing van de ecologische hoofdstructuur, zoals aangegeven door Rijk en Provincie als uitwerking van het Natuurbeleidsplan.

De actiepunten vormen tezamen één pakket, dat dezelfde zwaarte heeft als de strategische projecten voor het stedelijke gebied; zij vormen de groene component van het stedelijk knooppunt en de basis voor een duurzaam perspectief voor de stadsregionale groenstructuur.

De groenprojecten worden samengebracht onder de noemer van "stadsregionale groenstructuur" met als doel coördinatie en afstemming van de verschillende projecten.

De aandacht voor het landschap leidt tot de volgende strategische groenprojecten:

- * versterking van de Dommelzone.
- * het ontwikkelen van een substantiële groene zone in het Middengebied tussen Eindhoven en Helmond, welke een verbinding legt tussen de noordelijke en de zuidelijke groene hoofdstructuur zoals die in het streekplan is opgenomen. In deze ontwikkeling moet Gulbergen als toekomstig landschaps- en recreatiegebied, alsmede het Eindhovens Kanaal worden geïntegreerd.
- * versterking van de Goorloopzone.
- * verweving van stad en landschap, gericht op een goed samenspel tussen landschap en stedelijk gebied met interessante perspectieven voor landelijke en stedelijke ontwikkelingen, die elkaar versterken. Concreet wordt verweving voorgesteld in

het Middengebied en op een aantal plaatsen aan de randen van het stedelijke gebied.

- * *versterking van de groene corridor tussen Eindhoven en Oirschot (Strijpsche Kampen).*
- * *verkennen van de mogelijkheden van de land- en tuinbouw in de stadsregio.*

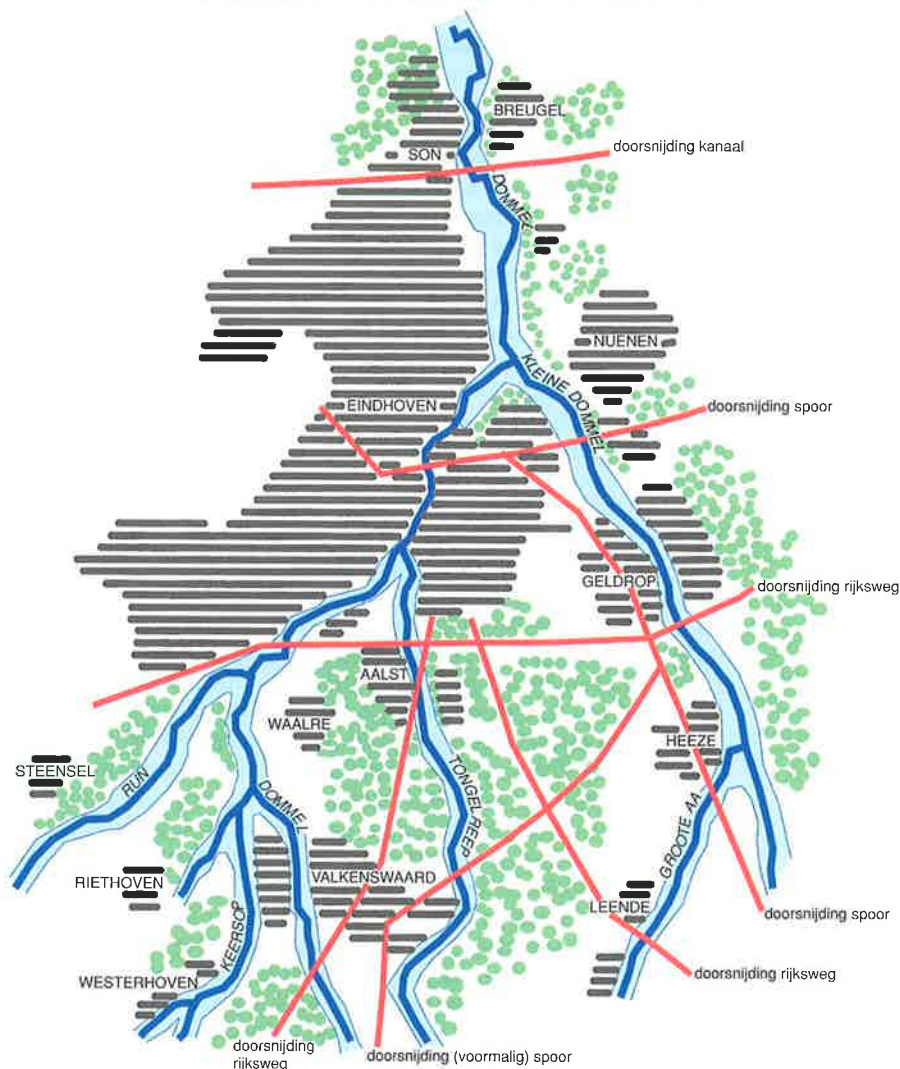
Overweging

De in de regiovisie genoemde projecten geven aanleiding voor de volgende overwegingen:

- * Voor de versterking van de Dommelzone is een integrale benadering een goed uitgangspunt. Daarbij kunnen zowel de bestaande als de potentiële ecologische en landschappelijke kwaliteiten benut worden. Van belang zijn daarbij de groene hoofdstructuur, de inpassing van bestaande landschappelijke waarden en het vastleggen van een duurzame rood-groen begrenzing.
Herstel en versterking van de natuurlijke en ecologische betekenis van de Dommel omvat meer dan een beter beheer van de oevers en een aangepaste landbouw. Ook verwerving en inrichting van landbouwgronden, en het stimuleren van aangepaste landbouw in de groene en ecologische hoofdstructuur zijn gewenst.
De relatie van de Dommel in het stedelijke gebied met het buitengebied loopt niet alleen via het Eindhovens Kanaal, maar ook via de overgangen tussen stedelijk en buitengebied aan de noord-oostzijde en zuidzijde van Eindhoven. Het Eindhovens Kanaal vormt een ecologische verbindingzone.
Het regionale strategisch project Dommelzone valt in belangrijke mate samen met de groene hoofdstructuur van het streekplan. Delen van het project vallen buiten de ecologische hoofdstructuur zoals die is voorgesteld door de Werkgroep Ecologische Begrenzing (WEB). Voor die delen wordt een actieve rol verwacht van de lokale overheden, gericht op natuurontwikkeling.
- * De keuze van de regiovisie voor een strategisch groenproject voor de ruimtelijke en functionele ontwikkeling van het Middengebied is juist, maar een integrale verwezenlijking binnen de planperiode staat nog niet vast. Het MER voor mogelijke vuilstortplaatsen in de regio Zuid-oost-Brabant heeft geresulteerd in de keuze voor uitbreiding van de bestaande vuilstortplaats Vaarle.
Bij ontwikkelingen in het Middengebied, al dan niet op termijn, heeft de landelijke component een belangrijke betekenis. Uitgangspunt voor keuzes in de overwegend landelijke zone dienen gestoeld te zijn op de ruimtelijk-functionele opbouw van het gebied en doelmatig en zuinig ruimtegebruik. Naast verbinding van de groene hoofdstructuur wordt gekozen voor ontwikkeling van de samenhang van het landschap tussen Eindhoven en Helmond. Hierdoor is een ontwikkeling in het Middengebied mogelijk met recreatief medegebruik in samenhang met landbouw en natuur. Voor de landbouwontwikkeling zal voldoende ruimte gereserveerd moeten worden, waarbij een passende landschappelijke ontwikkeling wordt beoogd.
Bij de ontwikkelingen in het Middengebied moeten bestaande onderdelen van de groene hoofdstructuur gerespecteerd worden. Verstedelijking is derhalve in dit kader volgend, vraagt om een zorgvuldige inpassing ten opzichte van het landschap en krijgt primair vorm door geconcentreerde ontwikkeling.
Het streekplan geeft aan, dat het beleid van het Meerjarenplan Bosbouw (Bosbeleidsplan) doorvertaald moet worden in het uitwerkingsplan. Een exacte locatie is nog niet aan te geven, wel de zoekruimte voor de plaats van een grote boslocatie in het Middengebied.
Uitbreiding van bosgebied en natuurelementen als aanvulling op de kwaliteiten van het Middengebied, en het leggen van verbindingen tussen de verschillende elementen van de groene hoofdstructuur, met name tussen de Papenvoortsche Heide en de Molenheide, kunnen de ontwikkeling van het Middengebied ondersteunen. De ecologische betekenis kan worden uitgebouwd. Ook kan in bescheiden mate ruimte gevonden worden voor dagrecreatieve elementen en versterking van de infrastructuur voor langzaam verkeer in het kader van de recreatieve uitloof functie.
- * De Goorloopzone omvat grote landschappelijke en natuurwaarden, welke behouden en versterkt moeten worden. Omdat de Goorloop in zowel het stedelijk gebied als in het landelijk gebied als beekdal herkenbaar is, zal de voorgenomen versterking van de Goorloopzone ook het landelijk gebied moeten betreffen.
Voor het regionaal strategisch groenproject Goorloop wordt aansluiting op het beleid voor de groene hoofdstructuur en de ecologische hoofdstructuur beoogd.
- * De versterking van de groene corridor tussen Eindhoven en Oirschot (Strijpsche Kampen) draagt bij aan de ruimtelijke kwaliteit en geleiding van dit deel van de stadsregio. Met name de zone tussen Beatrixkanaal en de A 2 vormt een goede aanvulling op de groene hoofdstructuur.

- * Naast de hiervoor genoemde projecten wordt de ontwikkeling van een ecologische verbindingszone tussen de Oirschotse Heide en het Dommeldal van belang geacht. Deze verbinding kan vorm krijgen door natuurontwikkeling langs de Ekkersrijt en het Wilhelminakanaal.
- * De keuze voor de ontwikkeling van gebieden, gericht op een natuurfunctie legt een druk op de bestaande agrarische structuur. Hierbij past een zeer zorgvuldige planontwikkeling, waarin aankoop van bedrijven, tegengaan van versnippering van areaal binnen bedrijven en het streven naar blijvende kansen voor levensvatbare bedrijven afgewogen dienen te worden.

RUIMTELIJKE HOOFDSTRUCTUUR DOMMELDAL



Beleidsstandpunt

Voor de realisering van de gewenste landschapsstructuur in de stadsregio Eindhoven-Helmond zullen belangrijke onderdelen van de stadsregionale landelijke structuur actief en in samenhang ontwikkeld worden. Hiermee worden op regionaal niveau waardevolle schakels gelegd tussen delen van de bestaande groene hoofdstructuur. Daarnaast zijn deze schakels belangrijk voor het behoud en de ontwikkeling van de landschappelijke hoofdstructuur in de stadsregio.

Regionaal natuurontwikkelingsgebied

Dommelzone

Het regionaal strategisch project Dommelzone valt in belangrijke mate samen met de groene hoofdstructuur van het streekplan en vormt een gewenste aanvulling op de ecologische begrenzing. Het project betekent een versterking van de beekdalstructuur in de stadsregio.

Middengebied

Het strategische landelijke project in het Middengebied levert een essentiële bijdrage aan de noord-zuid gerichte samenhangende ontwikkeling van het landelijk gebied tussen Eindhoven en Helmond. Ontwikkelingen zullen primair gericht moeten zijn op de landelijke structuur met natuur- en landbouwfuncties, en een functie als regionaal recreatief uitloopgebied voor de stadsregio. Tevens bevat dit gebied zoekruimte voor de ontwikkeling van bosgebied.

Goorloopzone

Het project voor de Goorloopzone vormt eveneens een gewenste aanvulling op het beleid voor de groene hoofdstructuur en de ecologische hoofdstructuur, en draagt bij aan de versterking van de beekdalstructuur in de stadsregio.

Groene corridor Eindhoven/Strijpsche Kampen

Versterking van de groene corridor tussen Eindhoven en Strijpsche Kampen draagt structureel bij in de ontwikkeling van de stadsregionale landelijke structuur en geleiding. Voor deze ontwikkeling buiten de groene hoofdstructuur past ten aanzien van agrarische belangen een zeer zorgvuldige planontwikkeling tot op bedrijfsniveau, waarbij behoud van de agrarische structuur uitgangspunt is.

Ontwikkeling ecologische verbinding

Natuurontwikkeling langs de Ekkersrijt en het Wilhelminakanaal, als ecologische verbinding tussen de Oirschotse Heide en de Nieuwe Heide.

Zoekruimte regionaal multifunctioneel bos

Zoekgebied voor de ontwikkeling van een bosgebied in samenhang met en als onderdeel van het strategisch landelijk project in het Middengebied.

Stedelijke ontwikkelingen in zeer lage dichtheden ten koste van het landelijk gebied zijn in het algemeen ongewenst en binnen de groene hoofdstructuur niet aanvaardbaar. Stedelijke ontwikkelingen moeten aansluitend aan het bestaand stedelijke gebied plaatsvinden in dichtheden, die recht doen aan het beginsel van zuinig en doelmatig ruimtegebruik, maar ook rekening houden met karakteristiek en kwaliteit van de locatie en het aangrenzende stedelijke en landelijke gebied. Ontwikkeling van stad en landschap moeten in dat kader gelijktijdig plaatsvinden.

3.2.2.2 Begrenzing en verweving van stad en landschap

De regiovisie

De regiovisie constateert met betrekking tot de randen van kernen, dat er veelal sprake is van het ontbreken van samenspel tussen stad en landschap. Afbakening en verweving zijn onvoldoende. De kwaliteit van het landschap is te gering om de stedelijke druk te weerstaan.

De regiovisie beoogt met zorg gesitueerde afrondingen in combinatie met landschapsbouw en versterking van het landschap in de directe omgeving. De afrondingen kunnen vooral ingezet worden voor woningbouw.

De bijzondere situering van stedelijke ontwikkeling op deze locaties rechtvaardigt een hogere grondprijs, teneinde middelen te verkrijgen voor de kwaliteitsverbetering van het aangrenzende landschap.

Het benutten van de ruimtelijke mogelijkheden in de regio wordt aan de gemeenten overgelaten.

Overweging

Verweving mag geen legitimatie worden voor incidentele en onsamenhangende ontwikkelingen. Het in het streekplan neergelegde beleid is gebaseerd op scheiding van hoog- en laag-dynamische functies. Dit wil niet zeggen, dat vormen van verweving uitgesloten zijn. Bij verweving van stedelijk en landelijk gebied gaat het niet om losstaande stedelijke elementen in het buitengebied ten behoeve van wonen en werken, evenmin gaat het om losstaande landschappelijke ontwikkelingen. Het doel moet zijn met gebruikmaking van een aantal instrumenten door gerichte gronduitgifte en inrichting de overgang van stedelijk naar landelijk gebied een definitieve eindvorm te geven: een duurzame begrenzing stad-land. Deze duurzame begrenzing krijgt vorm in het raakvlak tussen stedelijke ontwikkeling en versterking van de stadsregionale groenstructuur. Met name bij de begrenzing tussen stedelijk gebied en de te ontwikkelen samenhang van het landelijk gebied,

buiten de groene hoofdstructuur, past een landschappelijke inrichting. Stedelijke ontwikkeling wordt in dat geval ingezet om de groene hoofdstructuur te versterken en de ontwikkeling van de samenhang van het landelijk gebied in de stadsregio te bewerkstelligen. Verweving betekent het combineren van stadsuitleg met landschapsbouw.

Verweving van stad en landschap kan op verschillende schaalniveau's plaatsvinden: van stadsregionaal tot lokaal. De filosofie van het revitaliseren van stad en landschap heeft als onderdeel het beginsel van verweving van stad en landschap in zich. In het uitwerkingsplan krijgt dit op stadsregionaal niveau vorm door de gewenste ruimtelijke hoofdstructuur, zoals weergegeven op laag 2 van de plankaart.

Bij de lokale ontwikkeling voor wonen en landschap vormt lokale scheiding van stad en land één van de ontwerp-uitgangspunten.

De landschappelijke structuur is te versterken door de lokale opbouw van het beekdal-landschap met lagere gedeelten en samenhangende hogere delen als basis te nemen. De ontwikkeling richt zich in de lagere delen op kleinschalige elementen (bosjes, houtwallen, afwisselend grasland en moeras, beekbegeleidende beplanting). Op de hogere delen past een robuuster structuur met afwisselend grotere boscomplexen.

Voor de realisering van daarmee verband houdende groenstructuren en eventuele recreatieve voorzieningen kan een en ander in de exploitatie worden verrekend. Ook de specifieke keuze voor situering van groene elementen en functies (bijvoorbeeld sportparken, wandelbossen, heemtuinen en dergelijke) kan in de afweging betrokken worden. Daarbij dient zuinig en efficiënt met de beschikbare ruimte omgegaan te worden door een versterkte samenhang met de bestaande stedelijke functies te creëren, met ontwikkeling van de groene hoofdstructuur en aangrenzende landschappelijke kwaliteiten.

Beleidsstandpunt

Primair uitgangspunt bij de ruimtelijke inrichting van de stadsregio is scheiding van hoog- en laag-dynamische functies. Dit neemt niet weg, dat vormen van verweving, met name in het kader van uitbouw van het stedelijk gebied in samenhang met versterking van de groene hoofdstructuur en ontwikkeling van de samenhang van het landelijk gebied mogelijk en gewenst is. Bij deze vormen van woningbouw in combinatie met landschapsbouw zal steeds bij het bestaand stedelijk gebied moeten worden aangesloten. Stedelijke ontwikkelingen in de groene hoofdstructuur zijn uitgesloten. Landschappelijke waarden zullen ingepast en versterkt moeten worden. Dichtheden moeten worden afgestemd op het principe van zuinig en doelmatig ruimtegebruik, maar ook op de karakteristiek en de kwaliteit van het betreffende gebied. Ontwikkeling van stad en land zal steeds gelijktijdig moeten plaatsvinden. Dit dient gestalte te krijgen in integrale bestemmingsplannen voor de betreffende gebieden.

3.2.3 Openbaar vervoer als ruimtelijk structurerend element

De regiovisie

De regiovisie opteert primair voor openbaar vervoer als structurerend element in het verstedelijkingsproces, zowel bij revitaliseren van bestaand stedelijk gebied als bij het vinden van nieuwe woon- en werklocaties.

De Vervoerregio Eindhoven heeft daartoe een netwerk van hoogwaardig openbaar vervoer (H.O.V.-net) ontworpen, waarin zowel bestaande als nieuwe buslijnen een rol spelen naast het regionale spoornet.

Door gunstige regelingen voor het openbaar vervoer - vrije banen, voorrangregelingen, verkorting wachttijden - zal het openbaar vervoer een reëel alternatief kunnen zijn voor de auto. Dit heeft weer tot gevolg, dat het wegennet in de regio minder uitbreiding behoeft.

Om de bereikbaarheid van en in de regio te garanderen zal uitvoering van het H.O.V.-net met voortvarendheid moeten plaatsvinden. Een sleutelrol is weggelegd voor het rijk, vanwege de noodzakelijke investeringen.

Bij de ontwikkeling van het H.O.V.-net wordt rekening gehouden met een licht railsysteem in de toekomst.

Overweging

De regiovisie gaat uit van het hoogwaardig openbaar vervoer als structurerend element voor de ruimtelijke ontwikkelingen in de stadsregio. De regionale spoorlijnen en het te ontwikkelen hoogwaardige openbare vervoersnet zullen de dragers moeten gaan vormen van de bestaande en nog te ontwikkelen ruimtelijke structuur. Dit hoogwaardige openbare vervoersnet bestaat minimaal uit buslijnen met eigen rijstroken en voorrang op

kruisingen. Op deze lijnen worden gelede bussen ingezet, die een grotere capaciteit hebben en meer comfort bieden. Betere, maar duurdere oplossingen zijn de G.L.T., de Guided Light Transit, of de tram. De G.L.T. wordt aangedreven door een elektromotor, geleid door middel van een middenrail en gevoed door een bovenleiding. De G.L.T. kan als bus ook zonder rail en bovenleiding rijden en is daardoor flexibel in gebruik.

Voor de terugdringing van vermijdbaar autogebruik is het nodig het openbaar vervoer en de fietsbereikbaarheid te bevorderen naast het actief tegengaan van (de groei van) het vermijdbaar autogebruik. Bij dit streven speelt de economische positie en potentie van de stadsregio een aanzienlijke rol; de bereikbaarheid voor auto-afhankelijke bedrijvigheid, met name het vrachtverkeer, moet voldoende gewaarborgd blijven.

Bij de locatiekeuzes voor woongebieden, bedrijventerreinen en voorzieningen in de stadsregio Eindhoven-Helmond is de bereikbaarheid met het openbaar vervoer en het langzame verkeer een voorwaarde. Dit betekent dat maximale inspanningen verricht moeten worden ten aanzien van ontwikkelingsmogelijkheden binnen het bestaande stedelijke gebied (eerste prioriteit). Dit betekent ook, dat stedelijke vernieuwings- en verdichtingsprojecten zo veel mogelijk aangehaakt zullen moeten worden op het te ontwikkelen hoogwaardig openbaar vervoersnet, teneinde het draagvlak voor en de uitvoerbaarheid van dit net te verzekeren. In deze verbindingssassen zal menging van functies en bundeling van infrastructuur voor fiets, openbaar vervoer, voetganger en auto uitgangspunt moeten zijn. Van het in de regiovisie aangegeven te ontwikkelen hoogwaardige openbaar vervoersnet dat samenvalt met de belangrijke radiale structuren in de stadsregio, worden de verbindingen tussen de belangrijke activiteitscentra (met name de stads- en dorpscentra) tot de verstedelijkingsassen gerekend. De wegverbinding Eindhoven-Helmond wordt toegevoegd als verstedelijkingsas vanwege de belangrijke functionele en ruimtelijke betekenis van deze wegverbinding voor de stedelijke relatie tussen Eindhoven en Helmond in de stadsregio. Voor de ontwikkeling van de samenhang van het stedelijk gebied heeft dit betekenis voor zover deze as is gelegen binnen het stedelijk gebied van Helmond.

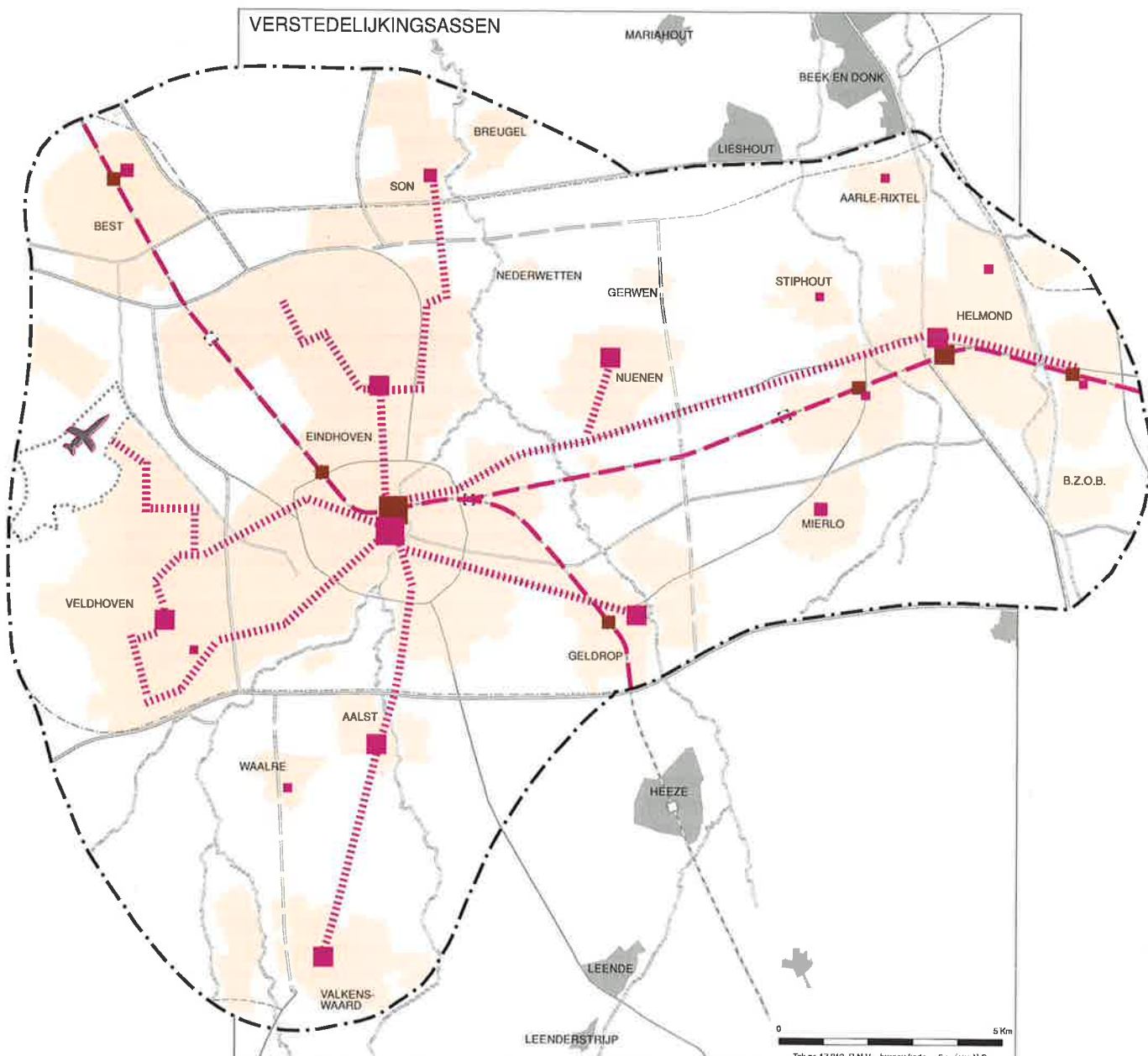
De vervolgens nog noodzakelijke uitbreidingen moeten niet alleen ruimtelijk aansluiting hebben op het bestaande stedelijke gebied, maar ook optimaal kunnen bijdragen aan én profiteren van bestaande en voorziene openbaar vervoers- en langzaam verkeersvoorzieningen (tweede prioriteit). Voor het fietsgebruik is het nabijheids criterium (fietsbare afstand) doorslaggevend bij de keuze voor dit vervoermiddel.

Het hoogwaardig openbaar vervoersnet is evenals het voorziene fietsnetwerk van groot belang voor de kwaliteit van de stadsregio.

De uitvoering is echter nog niet verzekerd. Van het voorziene net van hoogwaardige buslijnen met eigen rijstroken en voorrang op kruisingen, dan wel toepassing van de G.L.T. of de tram kan naar verwachting vanwege de kosten slechts een deel binnen de planperiode verwezenlijkt worden. Daarom is een realistische benadering gewenst. Dit betekent dat ontwikkelingen in hoge mate afgestemd moeten worden op bestaande verkeers- en vervoersstructuren en de reëel te verwachten evolutie van het verkeers- en vervoerssysteem. Ontwikkelingen gericht op kwaliteitsverbetering van het huidige openbaar vervoersstelsel via het optimaliseren van doorstroming, regelmaat en stiptheid (DRS) vormen de eerste fase van het HOV-project, waarbij op termijn gestreefd wordt naar de kwaliteit van een HOV-systeem. Deze ontwikkeling zal bijdragen in de structurerende betekenis van het openbaar vervoer in de ruimtelijke ontwikkeling van de stadsregio. Daarnaast bieden fietsverkeer en het nabijheidsprincipe op dit moment de grootste zekerheid als het gaat om de uitvoerbaarheid. Ontwikkeling van nieuwe woon- en werkgebieden zal daar prioritair op afgestemd moeten worden.














Beleidsstandpunt

Bij de stedelijke ontwikkeling moet vanuit mobiliteitsdoelstellingen gezien prioriteit gegeven worden aan intensivering, herstructurering en revitalisering van het bestaande stedelijke gebied. Nieuwe stedelijke uitbreidingen moeten aansluitend aan het bestaande stedelijke gebied gerealiseerd worden, gekoppeld aan het hoogwaardige systeem van openbaar vervoer. Daarbij zal zorg gedragen moeten worden voor een gelijktijdige ontwikkeling van het hoogwaardig systeem van openbaar vervoer en de totstandkoming van woningbouw in verdichtingslocaties in het bestaande stedelijk gebied en in nieuwe bouwlocaties. Ook moet gezorgd worden voor een adequaat fietsnetwerk.



Tek.nr. 17.213 R.M.V. bureau kartografie prov. N-Br.

legenda

- | | | | |
|---|----------------------------------|--|---|
|  | bebouwing (buiten de stadsregio) |  | stedelijk gebied |
|  | water |  | stads-, stadsdeel- of dorpscentrum |
|  | 1e orde wegen |  | stationslocatie |
|  | overige wegen |  | spoorverbinding met regionale betekenis |
|  | spoorlijn met station |  | reservering voorstadshalte |
|  | grens centraal stedelijk gebied |  | verstedelijkingsas |
|  | stadsregiogrens |  | ontwikkeling luchthaven |
|  | luchthaven | | |

Verstedelijkingsas

Concentratiezone voor stedelijkheid, waarvan de ontwikkeling is gericht op stedelijke vernieuwing en verdichting, menging van functies en bundeling van infrastructuur. De verstedelijkingsassen zijn de belangrijke radiale verbindingen in de stadsregio, die in de huidige situatie al een belangrijke functie vervullen voor het openbaar vervoer. Het beleid is gericht op kwaliteitsverbetering van het openbaar vervoer op de verstedelijkingsassen, waar mogelijk door het ontwikkelen van hoogwaardige openbaar vervoersvoorzieningen. Daarnaast moet in verstedelijkingsassen zorg gedragen worden voor optimale voorzieningen voor langzaam verkeer. In uitleggebieden worden verstedelijkingsassen structurend ingebracht voor de stedelijke ontwikkeling. Daarbij moet aandacht besteed worden aan het draagvlak voor de te ontwikkelen hoogwaardige openbaar vervoersstructuur door uit te gaan van hoge stedelijke dichtheden in de nabijheid van deze structuur.

3.2.4 Verkeer en vervoer

3.2.4.1 Openbaar Vervoer

De regiovisie

In het openbaar vervoer op regionaal niveau spelen de spoorwegen en de hoogwaardige buslijnen een rol. In paragraaf 3.2.3. "Openbaar vervoer als ruimtelijk structurend element" is al ingegaan op de ruimtelijk structurende betekenis voor de ontwikkelingen in de regio.

Bij de ontwikkeling van het Hoogwaardig Openbaar Vervoersnet wordt rekening gehouden met mogelijkheden voor een licht railsysteem in de toekomst.

Naast de hoogwaardige buslijnen gaan de spoorwegen in de regio een grotere rol spelen voor het regionale personenvervoer bij hogere frequenties en mogelijk meer voorstads-halte's. Dit betekent dat de bestaande lijnen intensiever benut moeten worden.

De H.O.V.-lijnen in de regio Eindhoven-Helmond zijn:

- * de N.S.-lijn Best - Eindhoven - Helmond - Deurne.*
- * de N.S.-lijn Eindhoven - Geldrop - Heeze.*
- * de H.O.V.-lijn Valkenswaard - Achtse Barrier.*
- * de H.O.V.-lijn Veldhoven-zuid - Son en Breugel.*
- * de H.O.V.-lijn Eindhoven Airport - Geldrop.*
- * de H.O.V.-lijn Veldhoven-centrum - Nuenen.*

Naast het H.O.V.-net is een aanvullend busnet ontwikkeld voor de gebieden, waar het H.O.V.-net niet komt.

Voor het spoorwegennet wordt op nationaal niveau uitgegaan van vier sporen tussen Boxtel en Eindhoven. Dit heeft aanzienlijke positieve gevolgen voor de kwaliteit van het treinverkeer. Geschatte jaar van gereedkomen is 2002.

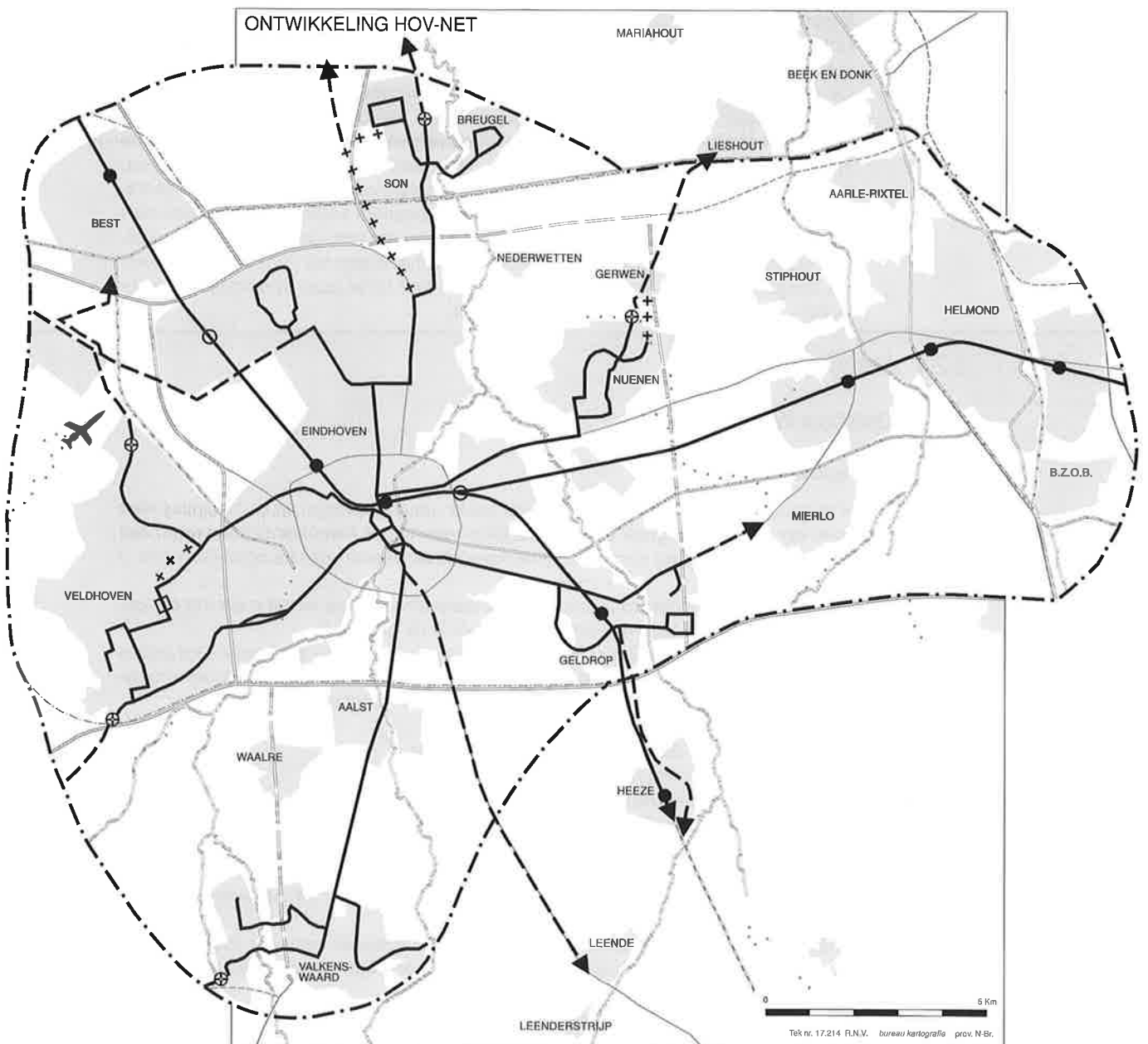
Het belang van het internationaal knooppunt Eindhoven komt tot uitdrukking in de intercity- en Eurocity-status van het centraal station. De spoorweg-infrastructuur is echter nog onvoldoende afgestemd op het toenemende belang van de internationale verbindingen. Een rechtstreekse verbinding met Antwerpen en Brussel ontbreekt, evenals een gestrekte verbinding met het Ruhrgebied.

In de regiovisie wordt uitgegaan van een tracé voor internationaal personenverkeer naar Antwerpen via Turnhout. Het accent dient te liggen op het personenvervoer omdat de ligging van de spoorlijnen in de stadsregio temidden van het stedelijke gebied uitgebreid goederenvervoer bezwaarlijk maken.

Overweging

De betekenis van het regionale hoogwaardig openbaar vervoersnet voor de ruimtelijke ontwikkelingen in de stadsregio wordt volledig onderschreven, evenals de betekenis van de ontwikkelingen van capaciteit van het spoorwegennet met hogere frequenties en meer voorstadshaltes. Rekening moet wel gehouden worden met onzekerheden ten aanzien van de uitvoering van het hoogwaardige openbaar vervoersnet, zoals aangegeven in paragraaf 3.2.3 "Openbaar vervoer als ruimtelijk structurend element".

Specifieke aandacht is nodig voor het goederenvervoer in relatie tot de bedrijvenlocatie de Rijttacker en het Bedrijventerrein Zuid-Oost-Brabant. Aanhaking van deze locaties voor distributie- en transportactiviteiten op het spoorwegennet is voorwaardenscheppend voor de economische ontwikkelingen in de regio.



legenda

- HOV-Infrastructuur
- - - Streeklijnen die doorrijden via HOV-Infrastructuur
- ⊕ Vervoerknooppunt
- + + + Alternatieve route (in onderzoek)
- Subbusstation
- NS-station
- Reservering voorstadhalte

De waarde van een verbinding van Eindhoven met Antwerpen en Brussel wordt onderschreven. De ontwikkeling van een rechtstreekse spoorverbinding met Antwerpen/Brussel kan een goed alternatief bieden voor vlieg- en autoverbindingen in zuidelijke richtingen. Studie naar de verbinding is zinvol, maar realisering binnen de planperiode is niet waarschijnlijk.

Het bestaande spoornet in de regio biedt mogelijkheden voor uitbreiding van het aantal voorstadshaltes. In Eindhoven zijn zowel in het stadsdeel Noord (Acht en omgeving) als in het stadsdeel Oost (Tongelre en omgeving) zodanige bestaande c.q. toekomstige concentraties van wonen en werken, dat de vestiging van een voorstadshalte gewenst is, en in principe haalbaar wordt geacht. Een voorstadshalte in Brandevoort wordt gelet op het draagvlak niet waarschijnlijk geacht binnen de planperiode.

Vanuit mobiliteitsoogpunt is het wenselijk dat nieuwe stadsregionale woningbouwlocaties gunstig zijn gelegen ten opzichte van centrale voorzieningen en bedrijvenlocaties. De bereikbaarheid met openbaar vervoer en fiets is daarbij van groot belang. Het is gunstig wanneer een nieuwe woningbouwlocatie kan beschikken over een knooppunt van openbaar vervoer, bijvoorbeeld een voorstadshalte.

De betekenis van het spoornet voor het openbaar vervoer is gebaat bij zo hoog mogelijke frequenties van de regionale stoptreinen. De Vervoerregio heeft samen met de Nederlandse Spoorwegen plannen ontwikkeld voor frequentie-verhoging van het treinvervoer. Inmiddels zijn de Nederlandse Spoorwegen echter ook gestart met onderzoek naar frequentie-verlaging. Frequentie-verlaging is uit oogpunt van mobiliteitsgeleiding niet gewenst. De vervoerregio heeft een onderzoek gestart naar mogelijkheden van regionaal vervoer per spoor, waarbij de exploitatie voor rekening van de regio komt.

Bij de ontwikkeling van de stadsregionale hoogwaardige openbaar vervoersstructuur zal aandacht besteed moeten worden aan geluidshinderaspecten, zowel preventief als bestrijdend.

Beleidsstandpunt

Het te ontwikkelen netwerk van hoogwaardig openbaar vervoer is van groot belang voor de ruimtelijke ontwikkelingen in de stadsregio. Uitvoering van dit netwerk zal vóór 2005 gedeeltelijk kunnen plaatsvinden. Voor het overige deel zal volstaan moeten worden met kwaliteitsverbetering van het bestaande openbaar vervoer.

Voor het personenvervoer per spoor moet de capaciteit van bestaande lijnen worden vergroot, waarvoor afstemming met de vervoerregio noodzakelijk is. Aansluiting van de locaties voor distributie- en transportactiviteiten de Rijtacker en Bedrijventerrein Zuid-Oost-Brabant op de bestaande spoorlijn is mogelijk en gewenst.

Ontwikkeling van een rechtstreekse spoorverbinding met Antwerpen/Brussel kan een goed alternatief bieden voor vlieg- en autoverbindingen in zuidelijke richtingen.

Spoorverbinding met stadsregionale betekenis

Spoorlijn, essentieel onderdeel uitmakend van de stadsregionale hoogwaardige openbaar vervoersstructuur en van betekenis op stadsregionaal niveau als verbindingsas voor de structuurbepalende ontwikkelingen van de stations- en centrumlocaties.

Reservering voorstadshalte

De ligging van de omvangrijke stadsdelen Eindhoven-Noord en -Oost aan de bestaande spoorlijn maakt de ontwikkeling van voorstadshaltes gewenst en mogelijk. Ontwikkeling van een voorstadshalte in Brandevoort is niet uitgesloten. Aangezien realisering binnen de planperiode niet vast staat, wordt voor de voorstadshaltes uitgegaan van een reservering.

3.2.4.2 Fietsverkeer

De regiovisie

In de regio zijn de verplaatsingen per fiets belangrijker dan het openbaar vervoer. De Vervoerregio Eindhoven heeft een uitgebreid net van fietspaden ontworpen. Het net van hoofdroutes is onderdeel van de regiovisie.

Overweging

Het fietsverkeer verdient als alternatieve vervoerwijze voor het autoverkeer, maar ook voor het openbaar vervoer veel aandacht. In de stadsregio Eindhoven-Helmond zijn de meeste verplaatsingen per fiets over een afstand van minder dan 5 kilometer. Fietsver-

keer is dus een reëel alternatief, gelet op het feit dat de meeste verplaatsingen per auto ook over een afstand van minder dan 5 kilometer plaatsvinden. Bovendien is fietsverkeer in vergelijking tot het openbaar vervoer flexibeler en goedkoper. Het te ontwikkelen fietspadennet moet de gehele stedelijke hoofdstructuur van de stadsregio omvatten, zowel het bestaande stedelijke gebied als de nieuwe uitbreidingslocaties, maar ook voorzien in relaties met het aangrenzende buitengebied. Bij de keuze en inrichting van locaties voor wonen, werken en voorzieningen (waaronder intensieve recreatieve voorzieningen) moet uitgegaan worden van stimulering van het fietsgebruik. Fietsvoorzieningen moeten hierop afgestemd worden.

Beleidsstandpunt

Bij de ontwikkeling van nieuwe woon-, werk- en recreatiegebieden is het nabijheids-criterium vanwege de inzetbaarheid van het fietsverkeer een belangrijke voorwaarde voor geschiktheidsbeoordeling, naast de ontwikkeling van een volwaardig stadsregionaal fietsnetwerk. Het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan van de vervoerregio voorziet in dit stadsregionaal fietsnetwerk.

Het fietspadennetwerk moet de gehele stedelijk structuur van de stadsregio omvatten, maar ook relaties met het aangrenzende buitengebied.

3.2.4.3 Wegverbindingen

De regiovisie

Het bestaande hoofdwegennet wordt in de periode tot 2005 aangevuld met:

- * westelijke omleiding Son (A50).*
- * doortrekking S210 vanaf Helmond in noordelijke richting.*
- * ombouw rijkswegennet rond Eindhoven tussen Batadorp en knooppunt Leenderheide (2x3 of 2x4 rijstroken).*

Wat de A50 betreft hebben provinciaal bestuur en regionale raden zich in het kader van de Tracénota/Milieu-Effect-Rapportage uitgesproken voor reservering van ruimte in het gebied tussen Eindhoven en Helmond, teneinde over voltooiing van een rijkswegenruit rond Eindhoven in een later stadium te kunnen beslissen. Dit hangt samen met de uiteindelijke verwerkingscapaciteit van de verbrede westtangent. De regiovisie reserveert ruimte in het gebied ten oosten van Nuenen en Geldrop, door hier geen ontwikkelingen te plannen, die aanleg van de weg in de toekomst onmogelijk maken. Daarbij wordt echter uitdrukkelijk de relatie met de ontwikkeling van ecologische en landschappelijke kwaliteiten in dit gebied betrokken, alsmede recreatieve mogelijkheden van Gulbergen en het Eindhovens Kanaal. Uit dat oogpunt is de aanleg van de oosttangent niet aan te bevelen. Verder mag de stedelijke ontwikkeling in het gebied tussen Eindhoven en Helmond niet leiden tot de noodzaak van aanleg van een oosttangent.

Naast een oosttangent van Eindhoven noemt de regiovisie een noordelijke oost-westverbinding voor regionaal verkeer. In de huidige situatie wordt de regionale verkeersafwikkeling tussen de polen Eindhoven en omgeving en Helmond en omgeving afgewikkeld via de autoweg Eindhoven-Helmond en de zuidelijk gelegen autosnelweg A67. Het toevoegen van een noordelijk verbinding kan leiden tot een betere regionale verkeersafwikkeling waardoor elders in de regio knelpunten worden opgelost. Een probleem bij een noordelijke verbinding vormt de kruising met de beekdalen. Nader studie ter zake is noodzakelijk.

De regiovisie veronderstelt de aanleg van de A69 Eindhoven - Belgische grens in de vorm van een autosnelweg, maar over een tracé wordt geen uitspraak gedaan. Binnen enkele jaren zal in België de nieuwe autoweg Hasselt-Belgische grens in gebruik zijn. In verband met internationale aspecten wordt daardoor de druk op verbetering van de situatie aan de Nederlandse zijde vergroot. Het Rijk zal daartoe op korte termijn de tracéstudie opnieuw moeten oppakken.

Overweging

Ondanks de inspanningen om de groei van de automobiliteit te reduceren, zal er groei van het autoverkeer plaatsvinden. Deze groei moet primair opgevangen worden op het bestaande hoofdwegennet. De aanleg van nieuwe wegen roept uit mobiliteitsoogpunt en vanwege natuur- en landschapsbelangen negatieve effecten op. Verruiming van de wegcapaciteit roept toenemend autogebruik op en stimuleert het gebruik van andere vervoerswijzen niet. Nieuwe doorsnijdingen van waardevolle gebieden zijn aanslagen op het functioneren van waardevolle eco-systemen en tasten de kwaliteit van het landschap aan.

Rijkswegen hebben primair een functie voor het bovenregionale en (inter-)nationale verkeer, maar kunnen ook een rol vervullen voor het stadsregionale verkeer. Deze rol is onder meer afhankelijk van de capaciteit. Dit aspect speelt een rol bij verbreding en/of aanleg van rijkswegen, wanneer daardoor de aanleg van nieuwe regionale wegen kan worden voorkomen. Het provinciaal beleid is gericht op bundeling van verkeersstromen op de hoofdinfrastructuur. Over de noodzaak van aanleg van nieuwe stadsregionale wegen zal meer duidelijkheid ontstaan bij de uitvoering van studies naar de rijkswegenstructuur in de stadsregio.

Voorgaande leidt tot de volgende stellingname met betrekking tot voorgenomen nieuwe weg-infrastructuur:

- * A 50 omleiding Son (1e orde wegverbinding) heeft in het licht van de komproblematiek in Son de hoogste prioriteit. Het tracé is vastgesteld.
- * Uitvoering doortrekking PW 205 (2e orde wegverbinding, in de regiovisie nog aangegeven als S210) is al in voorbereiding en heeft eveneens prioriteit.
- * De ruit om Eindhoven en de verbinding tussen de ruit en PW 205 is als studieproject opgenomen in het streekplan. Bij nadere studie naar de noodzaak van deze verbindingen zullen aspecten van ruimtelijke ordening en landschap nadrukkelijk betrokken worden. In de uiteindelijke besluitvorming is een evenwichtige belangenafweging aan de orde met een extra accent op bescherming van de groene hoofdstructuur.
- * De ontwikkelingen ten aanzien van de A 69 hebben nog niet tot een oplossing geleid. Een nieuwe trajectstudie wordt (inclusief MER) momenteel uitgevoerd conform de nieuwe Tracéwet.

Bij ontwikkelingen in het wegennet zal rekening gehouden moeten worden met geluidshinderaspecten.

Beleidsstandpunt

De groei van het autoverkeer moet primair opgevangen worden op het bestaande wegennet. Een beperkte aanvulling op het wegennet is aanvaardbaar.

Wegverbindingen

Dit betreft de aanvulling op de bestaande hoofdwegenstructuur van de stadsregio, welke noodzakelijk is uit oogpunt van verkeersproblemen in bestaand stedelijk gebied, c.q. vergroting van de capaciteit van bestaande infrastructuur. In dat kader hebben de aanleg van de 1e orde wegverbinding A 50 omlegging Son en de doortrekking van de 2e orde wegverbinding PW 205 prioriteit.

Naar de noodzaak van aanleg van een oosttangent en een noordelijke oost-west verbinding vindt nadere studie plaats, waarbij aspecten van ruimtelijke ordening en natuur en landschap nadrukkelijk betrokken worden. Daarnaast is er de trajectstudie A 69. In beide studies komt het functioneren van de stadsregionale wegenstructuur aan de orde. Dit kan leiden tot de noodzaak van aanleg van nieuwe stadsregionale wegen.

In afwachting van de resultaten van deze nadere studie blijven deze verbindingen op de plankaart op laag 1 (Algemeen) aangeduid als verbindingen in studie conform het streekplan.

3.2.4.4 Luchtvaart

De regiovisie

Eindhoven Airport kan zonder uitbreiding blijven voldoen aan de luchtvaartbehoeften. Voor de planning van nieuwe woon- en werkgebieden wordt uitgegaan van de bestaande regels ten aanzien van geluidshinder: voor de ontwikkeling van het woongebied Meerhoven wordt uitgegaan van de 20 K.E.-grens.

Overweging

Eindhoven Airport is een militair vliegveld dat mede gebruikt wordt voor burgerluchtvaart. Het militaire gebruik zal ook in de toekomst worden voortgezet.

De luchthaven vormt een belangrijke voorziening in het kader van de nationale en internationale bereikbaarheid van de stadsregio. De kracht van Eindhoven Airport is gelegen in het zakelijke luchtverkeer, wat onder andere tot uitdrukking komt in een functioneel net van geregelde lijnvuchten op een fors aantal internationale luchthavens. Op basis van

deze kwaliteit vormt Eindhoven Airport de tweede luchthaven van Nederland. Voor de economische ontwikkeling van de regio heeft de luchthaven een wervende betekenis. De aanwezigheid van het goederendistributiecentrum Acht-Rijtacker in de directe nabijheid zal, gelet op de te verwachten ontwikkeling van het luchtvrachtvervoer, een versterking betekenen van de logistieke betekenis van de stadsregio. Een toekomstige ontwikkeling van de spoorlijn Eindhoven-Antwerpen met een station op de luchthaven zal de positie van de luchthaven in nationaal en internationaal verband nog verder kunnen versterken. Hoewel realisering niet aan de orde is in de planperiode, is ook uit dit oogpunt nadere studie zinvol.

De benutting van het groeipotentieel van de luchthaven kent overigens zijn grenzen vanwege de geluidszonering en het militair gebruik.

Het ontwikkelingsperspectief van de burgerluchtvaart op Eindhoven Airport is in 1991 in een beleidsplan vastgelegd. Dit beleidsplan is gevolgd door de effectenstudie Eindhoven Airport 2000. Het provinciaal bestuur heeft in oktober 1992 een standpunt ingenomen ten aanzien van de effectenstudie, en dat standpunt definitief vastgesteld. De meest in het oog springende conclusies van de milieu-aspectenstudie en de economische rapportage zijn, dat ongeacht de keuze voor een nul-variant (stationaire variant) of een groei-variant (conform de keuze van Eindhoven Airport zelf), de geluidssituatie zal verbeteren ten opzichte van de huidige situatie. Beide ontwikkelingsscenario's passen binnen de 35 K.E.-zone, welke in procedure is. Economisch gezien leiden de ontwikkelingen bij de groei-variant tot een groeiende regiofunctie van Eindhoven-Airport. Het provinciaal bestuur heeft op deze gronden haar uitdrukkelijke voorkeur uitgesproken voor de groei-variant. Hierbij speelt het gegeven, dat verbeterde vliegtuigtechnologie zal leiden tot een geluidsreductie een belangrijke rol.

De gemaakte keuze blijft binnen de K.E.-norm en doet tegelijkertijd recht aan de ontwikkelingspositie van Eindhoven als internationaal knooppunt.

De ontwikkeling van Eindhoven Airport binnen de 35 K.E.-grens heeft geen invloed op de potentiële omvang van het woongebied Meerhoven. Conform het convenant worden geen ontwikkelingen op Eindhoven Airport beoogd die de vast te stellen 35 K.E.-contour aantasten.

De voorgenomen ontwikkeling van Meerhoven buiten de 20 K.E.-contour wordt onderschreven als uitgangspunt voor het tot stand brengen van een goed woonmilieu in de bouwlocatie.

Beleidsstandpunt

Eindhoven Airport heeft een groeiende betekenis voor de economische ontwikkeling van de stadsregio en bereikbaarheid op nationaal en internationaal niveau.

Ontwikkelingsmogelijkheden van Eindhoven Airport voor civiel medegebruik worden, zoals aangegeven bij de paragraaf over het Sleutelproject Westkorridor vastgelegd op de plankaart.

Luchthaven

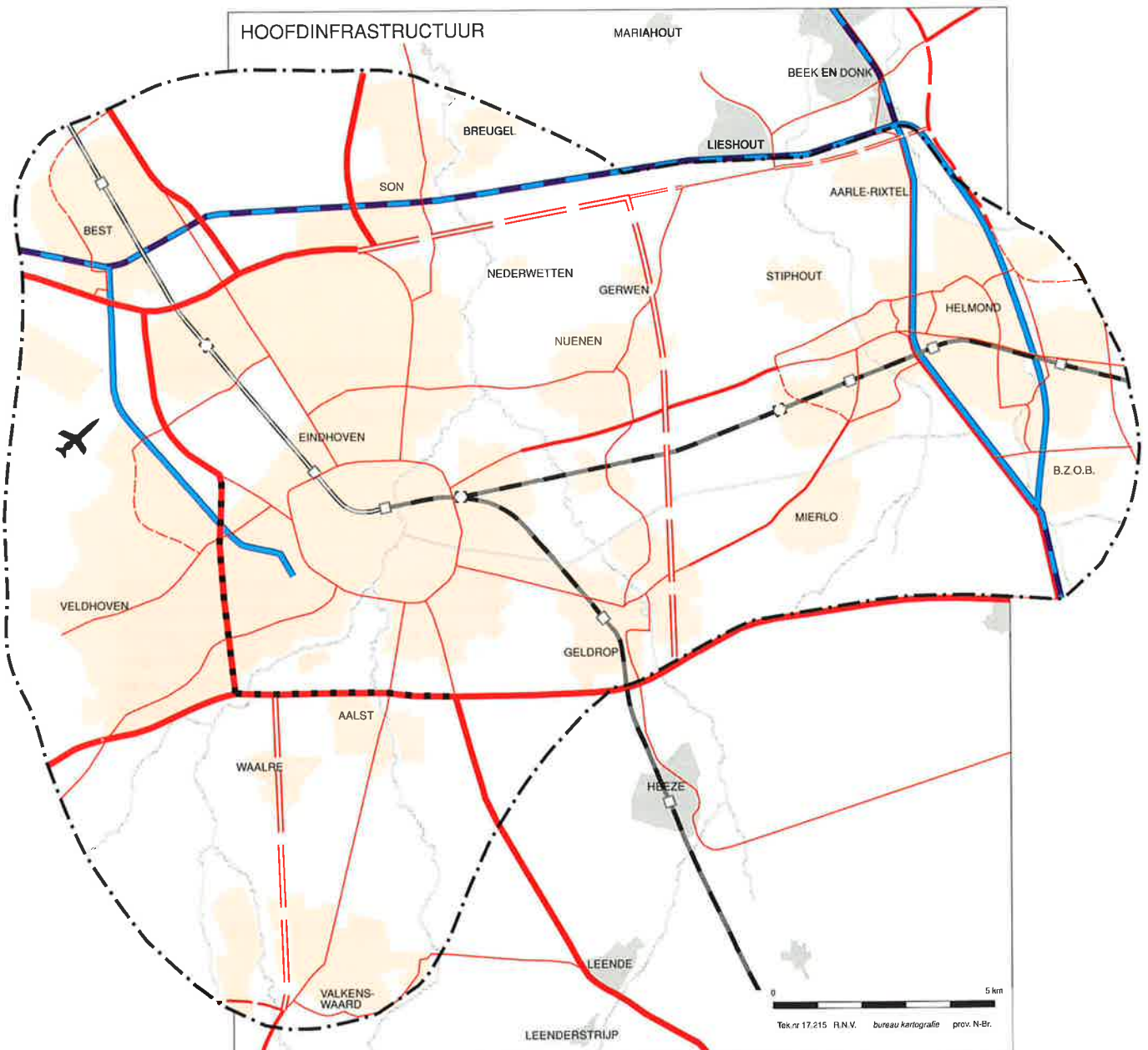
Versterking van de positie van de luchthaven draagt bij aan de nationale en internationale positie van de stadsregio en het knooppunt Eindhoven. Met de gevolgen van de groei van de luchthaven voor bedrijvigheid en logistiek in de regio in het algemeen en voor de relatie met het stadsregionale goederendistributiecentrum zal rekening gehouden moeten worden. De ontwikkelingsmogelijkheden van de luchthaven blijven binnen 35 K.E.-grens.

3.2.4.5 Vaarwegen

De regiovisie

Op grond van de economische betekenis van het transport over de Zuid-Willemsvaart en het Wilhelminakanaal, en de gunstige perspectieven in het kader van het mobiliteitsbeleid, pleit de regiovisie voor een volledige verruiming van beide kanalen voor schepen tot 1350 ton.

De ruimtelijke inpassing van deze verruimingen vraagt wel veel aandacht vanwege de landschappelijke betekenis van de kanalen.



Bestaand	Toekomstig
1e orde wegen 2e orde wegen 3e orde wegen overige wegen	ombouw + uitbouw verbinding 1e ordewegen in studie verbinding 2e ordewegen in studie tracé 2e ordewegen in studie tracé 3e ordewegen in studie tracé overige wegen in studie
spoorlijn met station annex openbaar vervoer knooppunt	reservering voorstadhalte ombouw + uitbouw
hoofdvaarweg	ombouw + uitbouw hoofdvaarweg
luchthaven	
stadsregiogrens	stedelijk gebied / buiten regiogrens

Overweging

Het gestelde in de regiovisie stemt overeen met de betreffende uitgangspunten van het streekplan. In het streekplan is de mogelijkheid opengehouden voor ombouw/uitbouw van het Wilhelminakanaal (traject van Dongen tot aan de Zuid-Willemsvaart) tot een klasse IV-vaarweg, geschikt voor schepen tot 1350 ton. Het Wilhelminakanaal is ook een ecologische verbindingzone. Compensatie van aantasting van natuurwaarden is een voorwaarde die is gekoppeld aan de (eventuele) maatregelen voor de scheepvaart. In combinatie met de gewenste verruiming van de Zuid-Willemsvaart en het Wilhelminakanaal kan verruiming van het Beatrixkanaal een bijdrage leveren aan de ontsluitingsmogelijkheden van de bedrijvenlocatie Welschap. Mogelijkheid tot verruiming van het Beatrixkanaal verdient nadere studie.

Beleidsstandpunt

Verruiming van de Zuid-Willemsvaart en het Wilhelminakanaal zijn van belang voor de economische positie van de stadsregio.

Verruiming van het Beatrixkanaal kan bijdragen aan de ontsluitingsmogelijkheden van de bedrijvenlocatie Welschap.

3.2.5 Wonen

De regiovisie

Voor de periode 1990-2005 zijn 40.000 nieuwe woningen nodig. Uitgaande van circa 25.000 al geplande woningen moet voor 15.000 woningen nog ruimte gevonden worden. De ruimtelijke strategie is onder meer gericht op revitaliseren van het stedelijk gebied, waarbij de relatie met veranderingen ten aanzien van grote bedrijfsgebieden in Eindhoven en Helmond een belangrijke rol kunnen spelen. De eerste prioriteit dient te bestaan uit het zoeken naar aanvullende capaciteit voor woningbouw in bestaand stedelijk gebied door middel van herstructurering en intensivering.

In de geplande 25.000 woningen is al een aanzienlijk deel intensivering opgenomen.

De regiovisie stelt, dat gewaakt moet worden voor een te krap woningbouwaanbod. Evenwel wordt geen extra ruimte gereserveerd voor tegenvallers.

Bij het kiezen van nieuwe woongebieden spelen de volgende factoren een rol:

- * *ligging aan hoofdnet openbaar vervoer.*
- * *korte fietsafstand tot werkgebieden en voorzieningen.*
- * *het onvermijdelijke autoverkeer moet voornamelijk door het bestaande wegennet verwerkt kunnen worden.*
- * *gebruik maken van bestaande voorzieningen.*
- * *vanwege afnemende bouwsubsidies moet een aanzienlijk deel van de woningen in de particuliere sector gebouwd worden.*
- * *de woningvraag komt voor een aanzienlijk deel van mensen, die al in de stadsregio wonen, met een voorkeur voor blijven wonen in de eigen gemeente of directe omgeving.*
- * *zoveel mogelijk in of dicht bij de steden.*

Eindhoven kan haar eigen behoefte niet meer binnen de gemeentegrenzen opvangen. In het verleden hebben omliggende gemeenten, maar ook Helmond in het kader van haar groeitaak, een deel van de Eindhovense behoefte opgevangen. De woningmarkt bestaat steeds meer de totale stadsregio Eindhoven-Helmond.

Op grond van de factoren bij plaatskeuze van nieuwe woongebieden en de ontwikkeling tot één regionale woningmarkt wordt geconcludeerd, dat een zekere spreiding van nieuwe woongebieden over de stadsregio, aansluitend aan de steden en kernen, het beste voldoet. De regiovisie bevat voldoende nieuwe locaties om in de bouw van de geraamde 15.000 woningen te kunnen voorzien. De regiovisie spreekt zich niet uit over de fasering, maar verwijst naar een op te stellen vervolgstudie.

Niet alleen om een doorkijk te geven ná 2005, maar ook omdat al eerder alternatieve bouwplaatsen nodig kunnen zijn als de voorziene om wat voor reden dan ook (nog) niet uitvoerbaar blijken te zijn, noemt de regiovisie nog de volgende mogelijkheden: een groter Brandevoort, een verdere uitbreiding van Best-West, een ontwikkeling Helmond-Zuid. De regiovisie loopt hierop echter niet vooruit.

Overweging

Wezenlijk voor het slagen van het bundelingsbeleid is de versterking van het stedelijk milieu in de stadsregio's, ondermeer door een wervend woonmilieu in zowel nieuwe als bestaande wijken. De regiovisie bevat een aantal uitbreidingsopties, waarbinnen diverse wervende woonmilieus tot ontwikkeling kunnen worden gebracht. De regio-specifieke uitwerkingsregels gaan uit van 38.000 woningen taakstellend te realiseren in de periode 1990-2005, waarmee de woningvoorraad per 1-1-2005 op 214.000 woningen komt. Op grond van de restcapaciteit per 1-1-1990 moet nog voor 12.500 woningen nieuwe ruimte gezocht worden.

In de periode 1-1-1990 tot 1-1-1993 is de woningvoorraad toegenomen met ongeveer 7.750 woningen. De harde restcapaciteit woningbouw per 1-1-1993 bedraagt ongeveer 20.750 woningen. Dit betekent, dat per saldo nog aanvullende ruimte gezocht zou moeten worden voor 9.500 woningen. Hierbij moeten echter de nodige kanttekeningen geplaatst worden:

- * De berekende toename van de woningvoorraad is taakstellend, een minimaal uit te voeren omvang.
- * Realisering van de volledige restcapaciteit in de planperiode is theoretisch. In de praktijk blijkt steeds, dat een (beperkt) deel niet, of pas op de langere termijn uitvoerbaar is.
- * Anderzijds is nog geen rekening gehouden met mogelijke nieuwe capaciteiten in bestaand stedelijk gebied, met name in de zogenaamde strategische projecten.
- * De regio moet over voldoende capaciteit beschikken teneinde alternatieven te hebben om te kunnen inspelen op mogelijke problemen bij het realiseren van bouwlocaties.
- * De recente afspraak tussen Rijk en provincie over het "Trendrapport Volkshuisvesting" kan op termijn leiden tot een hogere woningproductie dan in het Streekplan is voorzien. Dat vereist een ruimere capaciteit dan strikt genomen voor de streekplan-uitwerking nodig is.

Voor het wonen in de stadsregio zullen de grootschalige uitbreidingslocaties van groot belang zijn, naast de ontwikkelingsmogelijkheden in het bestaand stedelijke gebied en eventueel te ontwikkelen kleinere nieuwe locaties in of aansluitend aan het stedelijk gebied. De mogelijkheden die deze drie opties bieden zullen goed op elkaar afgestemd moeten worden, opdat vanuit het streven naar een differentiatie in woonmilieus en doelmatig ruimtegebruik, op evenwichtige en verantwoorde wijze invulling wordt gegeven aan de woningbehoefte in de stadsregio.

1. *Het bestaand stedelijk gebied*

Ontwikkeling van nieuwe mogelijkheden binnen het bestaand stedelijk gebied heeft hoge prioriteit vanuit het streven naar differentiatie in woonmilieus, maar vooral vanuit het streven naar een duurzame ontwikkeling van de stadsregio en zuinig ruimtegebruik. Om de belangen van natuur, landschap, recreatie en landbouw daadwerkelijk mee te nemen in de ontwikkeling van de stadsregio, is het van belang dat het bestaand stedelijk gebied meer dan voorheen een taak krijgt in de opvang van de woningbehoefte. In het bestaand stedelijk gebied liggen mogelijkheden voor inbreiding, herstructurering, voorraadoptimalisatie en dergelijke. De ruimtelijke strategie van de regiovisie legt terecht prioriteit bij het zoeken naar aanvullende capaciteit voor woningbouw in het bestaand stedelijke gebied door middel van herstructurering en intensivering. De regiovisie komt echter niet tot het aangeven van de mogelijkheden in kwantitatieve en kwalitatieve zin en kiest in belangrijke mate voor het onderbrengen van de noodzakelijke aanvullende bouwcapaciteit in uitbreidingslocaties. Er is echter ook aanvullende bouwcapaciteit te verwachten in het bestaand stedelijke gebied, onder andere in het sleutelproject Westkorridor en de Kadezone in Eindhoven, en in de Kanaalzone in Helmond. Een nauwkeuriger beschouwing van de potentiële capaciteit van het gehele bestaand stedelijke gebied in de stadsregio is op zijn plaats.

Inbreiding en herstructurering zijn met name belangrijke instrumenten voor die delen van het bestaand stedelijk gebied die op de plankaart zijn aangeduid als "ontwikkeling samenhang van het stedelijk gebied". Het gaat met name om de verstedelijkingsassen, de te herstructureren stedelijke zones en de stationslocaties.

Voorraadoptimalisatie kan, met name in die gebieden waar relatief grote huizen staan en waar gezinsverdunding (bijvoorbeeld door vergrijzing) een belangrijke factor is, een waardevol instrument zijn om een kwalitatief hoogwaardig woningaanbod mogelijk te maken (woningsplitsing, woningbank, doorstromingsbeleid etcetera). Ook vrijkomende kloosters, kazernes, bedrijven, scholen etcetera verdienen aandacht.

De mogelijkheden die binnen het bestaand stedelijk gebied liggen moeten bij de afstemming en planning van de uitbreidingslocaties betrokken worden. Actieve betrokkenheid van gemeenten bij de bestaande voorraad kan leiden tot belangrijke ruimtewinsten in het buitengebied.

2. De stadsregionale uitbreidingslocaties

Binnen het centraal stedelijk gebied zijn een aantal stadsregionale woningbouwlocaties aangegeven. De uitbreidingslocaties in het uitwerkingsplan bieden ruimte aan circa 10.800 woningen op stadsregionale locaties. Vanuit het streven naar een hoogwaardig en gedifferentieerd woonmilieu is het van belang om meerdere locaties tegelijk te ontwikkelen. Gelijktijdig met de ontwikkeling van deze bouwlocaties, bij voorkeur voordat de stedelijke ontwikkeling start, moet de ontwikkeling van het landschap plaatsvinden.

Met het oog op de toekomstige samenstelling van de bevolking zal met name in die segmenten van de woningmarkt gebouwd moeten worden waar structurele tekorten te verwachten zijn. De behoeften van de samenleving dienen daarbij op strategische wijze benaderd te worden. Dit betekent dat de mogelijkheden die binnen het stedelijk gebied liggen en de mogelijkheden die het woonruimteverdelingsbeleid bieden nadrukkelijk de aandacht verdienen alvorens kan blijken hoeveel woningen en welk type nieuwbouw noodzakelijk is.

3. Kleinschalige uitbreidingslocaties

Naast het bestaand stedelijk gebied en de grote stadsregionale uitbreidingslocaties zal er behoefte bestaan om aanvullend hierop, aansluitend aan de kernen, kleinschalige locaties te ontwikkelen. Deze locaties zijn van belang voor de opvang van de stadsregionale behoefte in kwalitatieve zin. Ontwikkeling van deze locaties kan zowel binnen als buiten het centraal stedelijk gebied plaatsvinden, binnen de aanduiding op de plankaart "landelijk gebied" (buiten de groene hoofdstructuur).

Ondanks de verwachting, dat de capaciteit van de inbreidingsmogelijkheden in bestaand stedelijk gebied, én de uitbreidingsmogelijkheden zoals neergelegd in de regiovisie ruimschoots voldoende zullen zijn om te voorzien in de behoefte, is stellingname ten aanzien van in de ruimtelijke ontwikkelingsgedachte voor de regiovisie passende locaties zinvol. Daarmee kan in onverwachte situaties, waarbij stagnatie in de woningbouw optreedt, sneller een alternatief geboden worden.

Bij de planning van nieuwe woongebieden zijn, zoals de regiovisie stelt, de gevolgen voor mobiliteit een belangrijk aspect van afweging. De verschillende ruimtelijke opties voor de realisering van de woningbouw worden, in overeenstemming met de regiovisie getoetst aan de volgende criteria:

- * Het streven naar een geconcentreerde ruimtelijke ontwikkeling door middel van inbreiding en aanhaking op het bestaande stedelijke gebied, en door middel van het verkleinen van de afstand tussen wonen en werken.
- * Het aanhaken van stedelijke ontwikkelingen op bestaande en te ontwikkelen lijnen en netwerken van openbaar vervoer en langzaam verkeer.

Het is van belang een prioriteitenvolgorde aan te geven in de uitvoering van projecten, uitgaande van zekerheden met betrekking tot nieuwe infrastructuur.

Met de op basis van de woningmarkt in heden en verleden gedane keuze voor spreiding van de woningbouw over de stadsregio kan worden ingestemd. Deze keuze biedt de beste garanties voor continuïteit in de uitvoering en doet recht aan het provinciale locatiebeleid.

Beleidsstandpunt

Gestreefd dient te worden naar differentiatie in woonmilieus en doelmatig ruimtegebruik opdat op evenwichtige en verantwoorde wijze invulling wordt gegeven aan de woningbehoefte in de stadsregio.

- * Mogelijkheden binnen bestaand stedelijk gebied verdienen hoge prioriteit. Daarbij verdienen inbreiding, herstructurering en voorraadoptimalisatie binnen de aanduiding "ontwikkeling samenhang stedelijk gebied" expliciete aandacht.
- * Binnen de stadsregionale bouwlocaties dient gestreefd te worden naar een gedifferentieerd aanbod van woonmilieus. Er zal met name in die segmenten gebouwd moeten worden waar structurele tekorten te verwachten zijn. Ontwikkeling van de bouwlocaties zal tegelijk met de ontwikkeling van het landschap moeten plaatsvinden.

- * Binnen de aanduiding "landelijk gebied" kunnen aansluitend aan de kernen kleinschalige woningbouwlocaties ontwikkeld worden.
Hoewel de voorgestelde nieuwe woningbouwlocaties uit de regiovisie tezamen met inbreidingsmogelijkheden in bestaand stedelijk gebied meer dan voldoende capaciteit opleveren voor de planperiode, wordt aandacht gevraagd voor ontwikkelingsmogelijkheden op de langere termijn. Daarbij spelen de ontwikkelingsmogelijkheden in het Middengebied een belangrijke rol, waarbij ook het belang van de ontwikkeling van de duurzame stadsregionale groenstructuur in het geding is.
De regiovisie streeft op juiste wijze naar ontwikkeling van nieuwe woongebieden op basis van mobiliteitsaspecten. Bij de uitwerking en uitvoering van de verschillende plannen zal echter duidelijk gemaakt moeten worden of de randvoorwaarden vanuit mobiliteitsoogpunt ook daadwerkelijk ingevuld zullen worden.

3.2.5.1 De nieuwe woongebieden

De regiovisie

De volgende nieuwe woongebieden worden voorgesteld:

- * **Meerhoven.**
*Volgens het Sleutelproject Westkorridor en de structuurschets Eindhoven-Veldhoven-Welschap is in Meerhoven ruimte voor 5.000 à 6.000 woningen, aansluitend op de al bestaande en in ontwikkeling zijnde woongebieden in Meerhoven.
De ligging van Meerhoven ten opzichte van werkgebieden en voorzieningen is goed, de voorziene ontwikkelingen voor hoogwaardig openbaar vervoer en fietsroutes zorgen voor gunstige voorwaarden in het kader van het mobiliteitsbeleid.
Verkeersdruk in het westelijke deel van de stadsregio neemt door de voorgestelde ontwikkelingen fors toe. Uitgangspunt is, dat de ombouw van de Poot van Metz ook de regionale verkeersafwikkeling kan verwerken.*
- * **Helmond.**
*In Helmond moet, aanvullend aan bestaande bouw mogelijkheden in bestaand stedelijk gebied en de bouwlocatie Dierdonk voor de periode tot 2005 ruimte gevonden worden voor 3.000 woningen. Het Algemeen Structuurplan Helmond 1991 gaat uit van de ontwikkeling van de locatie Brandevoort.
De ligging ten opzichte van zowel Helmond als Eindhoven, met de aanwezigheid van de autoweg en de spoorlijn tussen beide steden, is gunstig. Om de mogelijkheden van de spoorlijn optimaal te benutten is een vrij omvangrijke en intensieve woonbebouwing dienstig, maar wonen in het groen staat hier voorop.
De precieze plaats van het nieuwe woongebied moet nog in een aparte studie ("Middengebied") worden bepaald.
Ondanks de aanwezigheid van goed renderende land- en tuinbouwbedrijven in dit gebied heeft de verstedelijking prioriteit. De overgang en het samenspel tussen stedelijke en landschappelijke elementen vragen nadere studie. Dit geldt uitdrukkelijk ook voor de verkeers- en vervoersaspecten, welke in de verdere planvorming een bijzondere rol spelen.
De regiovisie gaat uit van 3.000 woningen in Brandevoort tot 2005. De studie Middengebied zal moeten uitwijzen of een groter aantal mogelijk en wenselijk is.*
- * **Best.**
*Het in ontwikkeling zijnde woongebied Heuveleind I (1200 woningen) wordt uitgebreid met 2300 woningen.
Dit woongebied, Best-West, kan gebruik maken van de hoofdvoorzieningen van Best. De ligging ten opzichte van werkgebieden is goed. Het station van Best, aan de te verdubbelen spoorlijn, biedt een goed perspectief voor openbaar vervoer. Dit maakt tevens Best als woon- en werkgemeente extra aantrekkelijk. Ook de afwikkeling van het autoverkeer (ombouw autosnelweg 's-Hertogenbosch - Eindhoven en verbetering regionale verbinding Best - Eindhoven) is goed mogelijk.*
- * **Nuenen.**
In het vorige streekplan werd Nuenen-Oost aangewezen als bouwplaats voor circa 1.000 woningen. De locatie wordt qua bereikbaarheid met openbaar vervoer en fiets positief beoordeeld, en is aangewezen op de hoofdvoorzieningen van Nuenen.

- * *Overige kernen.*
De kernen Valkenswaard, Waalre, Son en Breugel, Aarle-Rixtel, Geldrop en Mierlo stemmen hun woningbouw vooral af op de lokale behoefte. Daartoe maken zij gebruik van bestaande, maar in het algemeen beperkte uitbreidingsmogelijkheden. In beginsel wordt niet uitgegaan van opvang van extra groei van de stadsregio in het kader van de verstedelijking.
De aanvullende bouwcapaciteit van genoemde kernen zal in de periode tot 2005 tussen de 2.000 en 3.000 woningen bedragen.
- * *Woningbouw in combinatie met landschapsbouw.*
Zoals aangegeven in paragraaf 3.2.2.3. streeft de regiovisie op een aantal plaatsen naar mogelijkheden voor met zorg gesitueerde afrondingen van bebouwing in combinatie met verbetering van het landschap in de directe omgeving.
De omvang van deze capaciteit en de termijn waarop uitgevoerd kan worden zijn niet aangegeven.

Overweging

De strategie van het uitwerkingsplan is onder ander gericht op het revitaliseren van de stad. Uit dat oogpunt dient prioriteit gelegd te worden bij inbreiding en intensivering van het stedelijke gebied. Deze inbreiding en intensivering leveren een aantal nieuwe locaties voor woongebieden in bestaand stedelijk gebied op. Dit uitwerkingsplan begint dan ook met het noemen van de bekende inbreidingslocaties. Het betreft de locaties, genoemd bij de strategische projecten in de paragraaf "Revitaliseren van de stad". Daarnaast zal rekening gehouden moeten worden met potentiële capaciteiten elders in bestaand stedelijk gebied.

De strategische projecten maken in de milieu-effectrapportage deel uit van alle drie varianten van het meest milieuvriendelijk alternatief en scoren ook positief bij de beoordeling van alle locaties afzonderlijk.

- * *Sleutelproject Westkorridor.*
In het Sleutelproject zijn ontwikkelingsmogelijkheden aangegeven in bestaand stedelijk gebied. Met name het deelgebied Strijp kan een substantiële bijdrage leveren in de toekomstige woningbehoefte. De omvang van deze extra capaciteit wordt geschat op minimaal 1000 woningen. Nadere beschouwing van de mogelijkheden in het Sleutelproject moet klaarheid brengen over de werkelijke omvang.
- * *Kanaalzone.*
In het project Kanaalzone in Helmond zal naar verwachting extra ruimte gevonden kunnen worden voor minimaal 500 woningen, uitgaande van sanering van op verscheidene plaatsen voorkomende bodemverontreiniging. Bij bebouwing dient ook rekening gehouden te worden met geluidshinder als gevolg van wegverkeer en bedrijvigheid. Verder dient aandacht besteed te worden aan mogelijke verdrogings-effecten op het gebied rond de Goorloop, tussen Stiphout en Aarle-Rixtel.
- * *Kadezone.*
In het project Kadezone in Eindhoven ontstaat bij herstructurering een extra capaciteit van minimaal 500 woningen. Ook hier zal nader onderzoek inzicht moeten verschaffen in de werkelijke omvang. Er dient rekening gehouden te worden met geluidshinder vanwege industrie, weg- en railverkeer, alsmede een aantal gevallen van bodemverontreiniging.

De ontwikkeling van de nieuwe woongebieden dient qua omvang en in de tijd gezien afhankelijk te zijn van de ontwikkelingen in het bestaande stedelijke gebied. Ook als ontwikkelingsmogelijkheden in bestaand stedelijk gebied optimaal zijn, blijven uitbreidingslocaties noodzakelijk. In het navolgende wordt aangegeven, welke uitbreidingslocaties in beeld zijn, en welke prioriteit deze hebben.

- * *Meerhoven.*
Vanwege de betekenis voor de opvang van de woningbehoefte van Eindhoven wordt met de ontwikkeling van Meerhoven ingestemd. De locatie Meerhoven scoort in het Milieu-Effectrapport positief in het meest milieuvriendelijke alternatief voor de varianten "natuurlijk milieu" en "mobiliteit". Meerhoven scoort ook relatief positief bij de beoordeling van alle locaties afzonderlijk. Bij de ontwikkeling van de bouwlocatie zal rekening gehouden moeten worden met de ecologische kwaliteit van het Beatrixkanaal, en met de effecten op woon- en leefmilieu vanwege de weinig aantrek-

kelijke omgeving en enkele geluidshinderbronnen. Ook dient rekening gehouden te worden met bodemverontreinigingen en moet de boringsvrije zone rondom de waterwinning Welschap worden gerespecteerd. Gelet op de betekenis van deze locatie, zoals in het kader van het sleutelproject Westkorridor aangegeven, heeft de ontwikkeling van Meerhoven evenzeer prioriteit als de ontwikkelingen in bestaand stedelijk gebied. Bij de uitvoering van dit woongebied moeten de verkeersafwikkeling en de kwaliteit van openbaar vervoer en fietsnetwerk in voldoende mate verzekerd zijn. Dit vormt ook uitgangspunt voor de positieve beoordeling van de locatie in het MER. Daarnaast moet veel aandacht besteed worden aan bouwen in hoge en compacte dichtheden binnen de invloedssfeer van de verstedelijkingsas/HOV-lijn. Meerhoven is met verstedelijkingsassen verbonden met de centra van Eindhoven en Veldhoven. De ontwikkeling van de HOV-verbinding is een essentieel onderdeel van het Sleutelproject. De uitvoering van de bouwlocatie moet gelijk opgaan met de uitvoering van goed openbaar vervoer, zodat voldoende concurrerende kwaliteit geboden kan worden ten opzichte van autoverkeer.

Bij de ontwikkeling van Meerhoven wordt verder aandacht gevraagd voor een goede begrenzing tussen de stedelijke ontwikkeling en het buitengebied.

Over de verplaatsing van het militaire rij-opleidingscentrum bestaat nog geen overeenstemming. Er wordt nog onderhandeld en gestudeerd op alternatieven. Eén alternatief is het verplaatsen van het militaire rij-opleidingscentrum binnen het gebied Meerhoven/Welschap. Vanwege het ruimtebeslag en de hinderaspecten zal dit echter leiden tot een aanzienlijke vermindering van de mogelijke omvang van de woningbouwlocatie Meerhoven. Het uitwerkingsplan biedt in geval van een verkleining van de omvang van Meerhoven vooralsnog voldoende woningbouwcapaciteit elders in de stadsregio voor de opvang van de woningbouwtaakstelling tot 2005.

Het voornemen voor woningbouw buiten de 20 K.E.-contour vormt een goed uitgangspunt voor het bereiken van een hoogwaardig woonmilieu in de bouwlocatie Meerhoven.

* *Brandevoort*

In het kader van het Algemeen Structuurplan Helmond 1991 heeft de provincie in 1992 ingestemd met een stedelijke ontwikkeling aan de westzijde van Helmond, gesitueerd tussen de verbindingsweg Eindhoven-Helmond en het Eindhovens Kanaal. De ligging van deze bouwlocatie is gunstig voor de versterking van de regionale stedelijke structuur. De ontwikkeling van Brandevoort kan een spanningsveld opleveren met de landelijke ontwikkeling van het Middengebied, het gebied tussen Helmond en Nuenen-Geldrop. Daarbij kan de aanwezigheid van goed renderende agrarische bedrijven een complicerende factor vormen voor de realisering van de bouwlocatie.

In de studie "Middengebied Eindhoven-Helmond" zijn ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden voor het stedelijk en het landelijk gebied nader uitgewerkt. De studie komt voor wat de stedelijke ontwikkeling betreft tot een mogelijke capaciteit van 6.000 à 7.000 woningen. Deze grotere capaciteit ten opzichte van de regiovisie en het ontwerp-uitwerkingsplan wordt niet veroorzaakt door groter ruimtebeslag, maar door uit te gaan van hogere dichtheden in de woningbouwlocatie Brandevoort en door de aangegeven locatie voor woningbouw in combinatie met landschapsbouw substantiëler in te vullen met woningbouw. Uit oogpunt van zuinig en doelmatig ruimtegebruik is een keuze voor een grotere capaciteit te prefereren, maar betekent ook een toenemende druk op de belangen van natuur en landschap in het Middengebied. Aangezien tot 2005 slechts een deel van de totale omvang van 6.000 à 7.000 woningen nodig is, wordt in het uitwerkingsplan de omvang van Brandevoort vooralsnog beperkt tot de oorspronkelijke omvang van ongeveer 3.000 woningen. De rest van het gebied, gelegen tussen de woningbouwlocatie Brandevoort en de "ontwikkeling samenhang landelijk gebied" in het Middengebied, wordt aangeduid als "landelijk gebied" en vormt daarmee zoekruimte voor verstedelijking na 2005.

Een omvang van Brandevoort van 3.000 woningen maakt de haalbaarheid van een voorstadshalte niet waarschijnlijk. Opening van een voorstadshalte is (op termijn) echter niet uitgesloten. Op de plankaart is de voorstadshalte als reservering aangegeven. De ligging is indicatief. Bij de uitvoering van Brandevoort is, mede vanwege de onzekerheden over de ontwikkelingsmogelijkheden van een voorstadshalte, veel aandacht nodig voor de bereikbaarheid met openbaar vervoer en fiets.

Bij de ontwikkeling van Brandevoort zal zo zorgvuldig mogelijk met de belangen van natuur en landschap moeten worden omgegaan, waarbij de overgang tussen stad en land veel aandacht vraagt.

Uit de milieu-effectrapportage blijkt, dat de locatie Brandevoort geen onderdeel is

van de varianten van het meest milieuvriendelijk alternatief. Ontwikkeling van de bouwlocatie Brandevoort leidt onder andere tot verlies van schaalustersten in het landschap.

Brandevoort is echter de enige grote beschikbare bouwlocatie in het Helmondse deel van de stadsregio. De twee andere in het MER onderzochte grote locaties, Lungendonk en Stiphout-Noord, zijn uit oogpunt van milieu-effecten minder gunstig dan Brandevoort.

Het gebied rond Brandevoort is een relatief besloten en complex landschap, waarin een bosgebiedje en een lokale verbindingszone uit de groene hoofdstructuur zijn gelegen. Aan de westzijde grenst het gebied aan de Papenvoortsche Heide.

Bij bebouwing van het gebied Brandevoort zal bijzondere aandacht geschonken moeten worden aan de hydrologische effecten op het Coovels Bosch. Ook dient rekening gehouden te worden met geluidshinder als gevolg van rail- en wegverkeer. Daarnaast kent het gebied op een aantal plaatsen bodemverontreinigingen.

* *Best-West.*

Met een ruimtelijke ontwikkeling Best-West wordt ingestemd, rekening houdend met een noodzakelijk landschappelijke zoneringsplan ten opzichte van "de Mortelen", minimalisering van de hydrologische effecten van bebouwing op "de Mortelen" en het aanbrengen van een duurzame begrenzing tussen stad en land. Deze maatregelen kunnen gevolgen hebben voor de uiteindelijke omvang. Prioriteit voor woningbouw in bestaand stedelijk gebied en de noodzaak van de ontwikkeling van Meerhoven voor Eindhoven blijft voorop staan, maar de realisering daarvan zal nog enige jaren op zich laten wachten. Daarom zal de locatie Best-West de komende jaren in belangrijke mate moeten voorzien in de opvang van de Eindhovense woningbehoefte.

Best-West is in de milieu-effectrapportage onderdeel van de varianten "natuurlijk milieu" en "mobiliteit" van het meest milieuvriendelijk alternatief, en behoort tot de meest gunstige locaties bij afzonderlijke beoordeling per locatie.

De eerste fase van Best-West (Heuveleind I) betreft vigerend beleid in uitvoering.

* *Nuenen-Oost.*

De locatie Nuenen-Oost is al in het vorige streekplan (1985) aangewezen tot bouwplaats voor circa 1.000 woningen. De door de provincie goedgekeurde plannen zijn in uitvoering. Er hebben zich sindsdien geen ontwikkelingen voorgedaan die tot een heroverweging nopen. Met deze locatie wordt ingestemd.

* *Overige kernen.*

Ontwikkelingsmogelijkheden voor de kernen Valkenswaard, Waalre, Son en Breugel, Aarle-Rixtel, Geldrop en Mierlo zijn in ruimtelijk opzicht beperkt en worden daarom niet op de plankaart aangegeven. Deze bouwlocaties, die met name bedoeld zijn om te voorzien in de eigen behoefte, kunnen tot stand komen via lokale afweging. Stedelijke ontwikkelingen in de groene hoofdstructuur en daar waar ontwikkeling van de samenhang van het landelijk gebied wordt voorgestaan, zijn daarbij niet toegestaan.

* *Woningbouw in combinatie met landschapsbouw.*

Op een aantal locaties in de stadsregio is sprake van een bijzondere ruimtelijke situatie, die aanleiding vormt te komen tot een gelijktijdige stedelijke en landschappelijke ontwikkeling. Deze bijzondere ruimtelijke situaties kenmerken zich door een spanningsveld tussen de bestaande stadsrand, de aanwezigheid van landschappelijke waarden en de nabijheid van de groene hoofdstructuur. Voor zover deze locaties gericht zijn op het voorzien in de lokale woningbehoefte blijft de combinatie met landschapsbouw van essentieel belang, maar is een aparte aanduiding op de plankaart niet aan de orde. Het MER geeft aan dat op de meeste verwevingslocaties, zoals die aangegeven zijn in de regiovisie, aandacht nodig is voor de mobiliteitseffecten en voor bodem en water. Met name locaties in het Dommeldal liggen ecologisch gevoelig en moeten daarom zoveel mogelijk in omvang beperkt worden. Op het abstractieniveau van het uitwerkingsplan zijn alleen ontwikkelingsmogelijkheden voor woningbouw in combinatie met landschapsbouw van belang waar een bijdrage geleverd kan worden aan de kwalitatieve stadsregionale woningbehoefte, en waar sprake is van een ruimtelijke relatie met de ontwikkeling van de samenhang van het landelijk gebied op stadsregionaal niveau en/of met de groene hoofdstructuur.

Voor de locatie Veldhoven-West is deze ruimtelijke relatie niet zodanig dat een woningbouwlocatie in combinatie met landschapsbouw uit stadsregionaal oogpunt nodig is. Het gebied wordt gekenmerkt door akkercomplexen met te behouden cultuurhistorische waarden en geomorfologische en visueel-ruimtelijke kwaliteiten. Uit het MER is naar voren gekomen dat de locatie een infiltratiegebied omvat nabij een verdrogingsgevoelige omgeving, en dat ligging ten opzichte van voorzieningen en openbaar vervoer niet gunstig is. Niettemin biedt de locatie Veldhoven-West mogelijkheden voor de ontwikkeling van een stadsregionale bouwlocatie ná 2005 (zie ook paragraaf 3.4 Lange termijn perspectief). Afweging in stadsregionaal verband met andere locaties is dan aan de orde. Teneinde een mogelijke ontwikkeling ná 2005 niet te blokkeren of frustreren zullen lokale ontwikkelingen tot 2005 vermeden, of in ieder geval zorgvuldig en beperkt van aard moeten zijn.

De regiovisie geeft voor de westzijde van Brandevoort een verwevingslocatie aan. Met name voor dit gebied lijken substantiëlere invullingen mogelijk. De woningbouwtaakstelling tot 2005 maakt het niet noodzakelijk dit gebied in het uitwerkingsplan op te nemen als bouwlocatie. In een stadsregionale afweging over woningbouwlocaties ná 2005 speelt de locatie Brandevoort-West wel een rol. Uit het MER zijn al een aantal kwaliteiten naar voren gekomen, waarmee dan rekening gehouden zal moeten worden. Het betreft de kwaliteit van het besloten en complexe landschap met onderdelen van de groene hoofdstructuur, de invloeden van rail- en wegverkeer en het (vooral) ontbreken van adequaat openbaar vervoer.

Ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden rond Nuenen zijn onderzocht in de studie "Verkenning woningbouwcapaciteiten Nuenen en omgeving". De studie komt voor de verwevingslocatie Nuenen-West tot ruimtelijke mogelijkheden en capaciteiten, die de oorspronkelijke ideeën over kwantitatieve mogelijkheden in het kader van woningbouw in combinatie met landschapsbouw aanzienlijk overstijgen. Hoewel de resultaten van de studie voor een deel op gespannen voet staan met de kwaliteiten van het gebied Nuenen-West en omgeving, behoort een substantiële woningbouwcapaciteit tot de mogelijkheden. Deze mogelijkheden zullen vanwege de gevoeligheid van het gebied echter afgewogen moeten worden tegen mogelijkheden elders in de stadsregio. Aangezien het uitgangspunt voor de omvang van de oorspronkelijke verwevingslocatie kwantitatief beperkt was, en het uitwerkingsplan voldoende woningbouwcapaciteit elders bevat, wordt er in het uitwerkingsplan geen woningbouwlocatie aan de westzijde van Nuenen opgenomen. Ook het MER geeft de landschappelijke en ecologische gevoeligheid van het gebied Nuenen-West aan. Daarnaast is de locatie uit oogpunt van mobiliteit niet gunstig gelegen. De locatie is wel gunstig uit oogpunt van woon- en leefmilieu.

Op grond van een negatieve beoordeling in de milieu-effectrapportage wordt de locatie Nuenen-Noord-Oost niet in dit uitwerkingsplan opgenomen. Deze locatie ligt slecht qua mobiliteit, leidt tot verlies van landschappelijke samenhang, heeft ecologische waarden en is niet gunstig gelegen uit oogpunt van woon- en leefmilieu. Daarnaast is de fysieke ruimte voor uitbreiding beperkt.

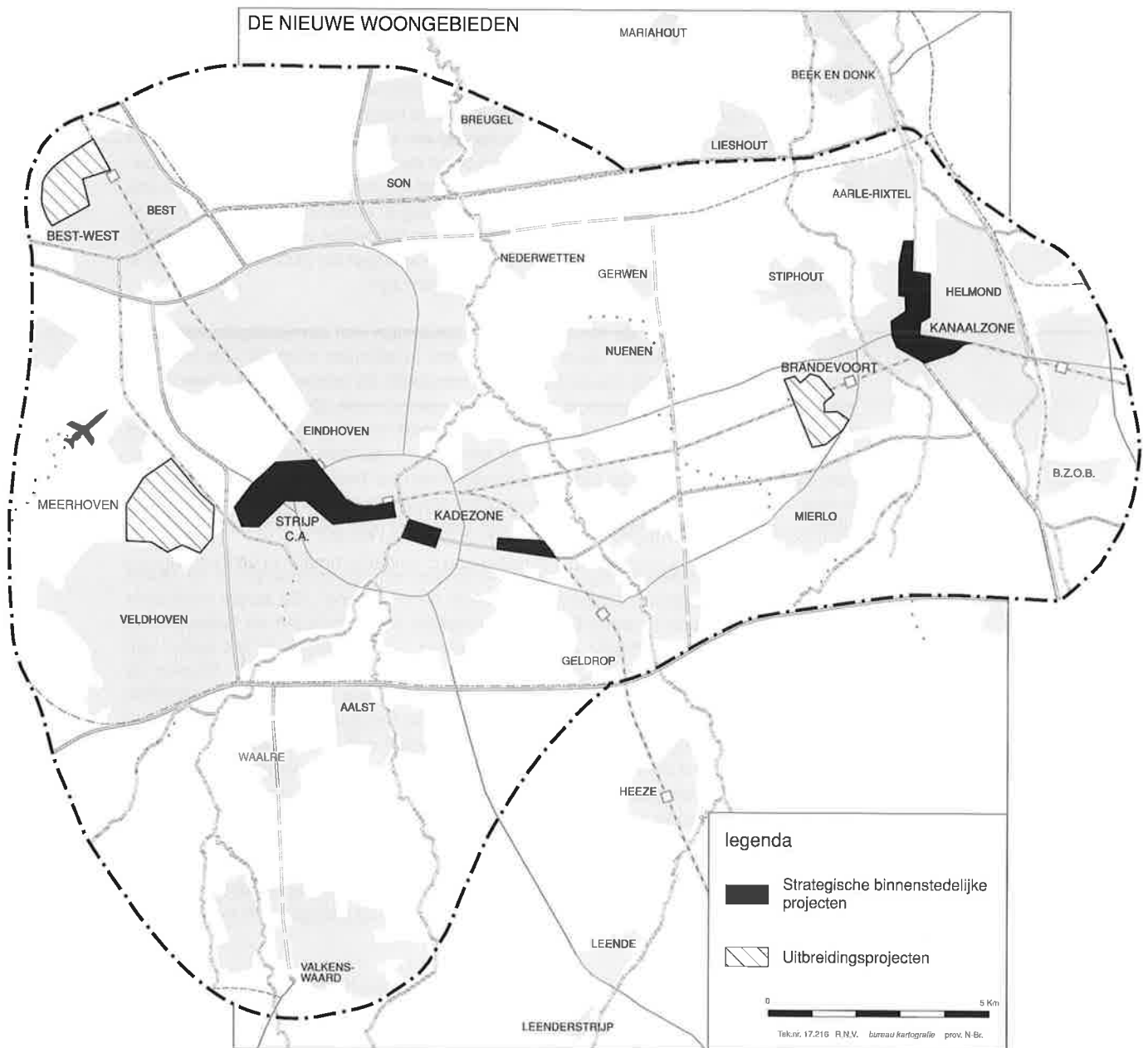
Beleidsstandpunt

De ontwikkeling van nieuwe woonlocaties in bestaand stedelijk gebied dient prioriteit te krijgen. In het hoofdstuk over de "revitalisering van de stad" zijn de belangrijkste locaties in de stadsregio aangegeven met de aanduiding "Herstructurering stedelijke zone". Daarnaast zijn nieuwe woningbouwlocaties in uitbreidingen noodzakelijk, die op de plankaart worden aangegeven.

Woningbouwlocatie

De realisering van een belangrijk deel van de woningbouw wordt noodzakelijk geacht op uitbreidingslocaties, waarbij de prioriteit en de fasering echter afhangt van de ontwikkelingsmogelijkheden in bestaand stedelijk gebied. Ook de samenhang met de realisering van het netwerk van hoogwaardig openbaar vervoer en fietsverbindingen speelt hierbij een rol. Bestaande locaties welke in uitvoering zijn worden niet meer als nieuwe locaties aangegeven. Dit zijn de eerste fase van Best-West (Heuveleind I) en Nuenen-Oost. Ontwikkelingen voor de overige stadsregionale kernen leiden niet tot grootschalige nieuwe bouwlocaties en worden daarom niet op de plankaart vermeld. Bij deze ontwikkelingen mag geen strijdigheid met de groene hoofdstructuur en de ontwikkeling samenhang landelijk gebied ontstaan.

De stadsregionale locaties zijn:



- * Woningbouwlocatie Meerhoven met een omvang van ongeveer 5.500 woningen.
- * Woningbouwlocatie Brandevoort met een omvang van ongeveer 3.000 woningen. Bij de ontwikkeling van Brandevoort is vooral aandacht nodig voor de aspecten natuur- en landschap, ecologie en mobiliteit. De aanwezige goed renderende agrarische bedrijven kunnen een complicerende factor vormen voor realisering.
- * Woningbouwlocatie Best-West met een omvang van ongeveer 2.300 woningen. De omvang van Best-West is gebonden aan een landschappelijke zonerings- en duurzame begrenzing ten opzichte van "De Mortelen".

Woningbouw in combinatie met landschapsbouw mag niet leiden tot aantasting van de groene hoofdstructuur en moet, waar mogelijk, bijdragen aan versterking van de groene hoofdstructuur en de ontwikkeling van de samenhang van het landelijk gebied. Woningbouwlocaties in combinatie met landschapsbouw voor zover zij van betekenis (kunnen) zijn voor de opvang van de kwantitatieve en kwalitatieve stads-regionale woningbehoefte, komen in dit uitwerkingsplan niet voor. Verwevingslocaties ten behoeve van de eigen behoefte van kernen in de stadsregio kunnen met inachtneming van de gestelde uitgangspunten voor woningbouw in combinatie met landschapsbouw tot stand komen via lokale afweging.

Bij de ontwikkeling van woningbouwlocaties zal rekening gehouden moeten worden met de voorkomende milieu-aspecten.

3.2.6 Bedrijvigheid

De regiovisie

De structuur van de bedrijvigheid in de stadsregio verandert:

- * *verbreding van de productiestructuur en meer gespecialiseerde dienstverlening.*
- * *meer accent op kwaliteit en service, dan op massaproductie.*
- * *als regio deels complementair, deels in competitie met andere regio's.*
- * *veel vormen van bedrijvigheid zitten door sneller transport en moderne informatie-overdracht niet meer zo sterk aan een bepaalde vestigingsplaats vast.*
- * *bedrijvigheid zal nog meer dan voorheen inspelen op de kwaliteit van het productie-milieu.*

Dit alles wijst op hoogwaardiger productieprocessen en meer dienstverlenende functies. Dit vraagt om nog meer kwaliteit van de vestigingslocatie, de ontsluiting, bereikbaarheid, communicatie, aantrekkelijke omgevingsfactoren etcetera.

Overweging

Het imago van de stadsregio wordt in sterke mate bepaald door de stad Eindhoven, stedelijk knooppunt en onderdeel van de Stedenring Centraal Nederland.

De elektro-technische industrie neemt nog altijd een dominante positie in de bedrijvigheid van de regio in. Deze industrie heeft in samenhang met de technische universiteit een netwerk van hoogwaardige bedrijvigheid voortgebracht, waardoor de productiestructuur in de regio in de afgelopen jaren een gedifferentieerder karakter dan voorheen heeft gekregen. De inkrimping van de werkgelegenheid bij Philips is samengegaan met zelfstandiging van enkele bedrijfsonderdelen en uitbesteding van werkzaamheden aan andere bedrijven, wat een positieve invloed heeft gehad op de werkgelegenheidsgroei in het midden- en kleinbedrijf in de regio Eindhoven. De regio is een van de hoogst geïndustrialiseerde gebieden in Nederland (in 1990 35 % in de regio ten opzichte van 21 % landelijk), en is met haar internationaal georiënteerde bedrijvigheid complementair aan de internationale zakelijke dienstverlening van de Randstad.

Naast de industriële ontwikkeling is er ook sprake van een sterke ontwikkeling in de dienstverlenende sector. De aanwezigheid van de hoofdzetel van Philips en het Natuurkundig Laboratorium levert naast groei van het technisch georiënteerde onderwijs en kennisinstellingen veel werkgelegenheid op in de administratieve, research- en ontwikkelingssectoren. Dit kan vertaald worden in een relatief grote behoefte aan bedrijventerreinen in de lichtere milieucategorieën.

De tendens tot aantrekken van schone hoogwaardige bedrijvigheid laat de behoefte voor traditionele, minder hoogwaardige bedrijvigheid onverlet; zij vormen een belangrijke schakel voor een evenwichtige economische structuur.

Een belangrijke bijdrage in de ontwikkeling van de bedrijvigheid in de stadsregio wordt gevormd door de distributie-sector.

In de stadsregionale bedrijvigheid speelt de complementariteit van Eindhoven en Helmond een belangrijke rol, vooral door de mogelijkheden die geboden worden op de groot-schalige bedrijventerreinen in Helmond. Samenwerking tussen beide polen van de stadsregio is essentieel voor de verdere economische ontwikkeling van de stadsregio.

Beleidsstandpunt

De stadsregionale behoefte aan bedrijventerreinen betreft alle segmenten. Relatief is daarbij de behoefte in de lichtere milieucategorieën het grootst. Daarnaast blijft specifieke behoefte bestaan aan terreinen voor de traditionele, minder hoogwaardige bedrijvigheid. Bij de afstemming en de invulling van de bedrijventerreinen naar segment speelt de complementariteit van Eindhoven en Helmond een belangrijke rol.

3.2.6.1 De bestaande werkgebieden

De regiovisie

In de regiovisie wordt geen specifieke aandacht besteed aan de bestaande werkgebieden.

Overweging

Bestaande bedrijventerreinen kunnen een substantiële bijdrage leveren in de behoefte aan huisvesting voor bedrijven in de regio. Het gaat daarbij veelal om de oudere bedrijventerreinen en -complexen. In de regio Eindhoven zijn de herstructureringen bij Philips van belang vanwege de omvang van de vrijkomende complexen, welke inzetbaar kunnen zijn voor de actuele vraag naar bedrijfshuisvesting.

Het Sleutelproject Westkorridor besteedt expliciet aandacht aan deze mogelijkheden, niet alleen uit oogpunt van optimalisering van het gebruik van dit bedrijfsareaal, maar vooral om een structurele bijdrage te kunnen leveren aan de kwaliteit van de stedelijke ontwikkelingsas in het Sleutelproject, welke een nauwe ruimtelijke en functionele relatie heeft met de betreffende complexen.

In Helmond biedt met name de Kanaalzone mogelijkheden voor de ontwikkeling van lichte bedrijvigheid binnen het bestaande stedelijke gebied. Er dient rekening te worden gehouden met bodemverontreinigingen. Verder dienen maatregelen te worden getroffen om negatieve hydrologische effecten op het gebied rond de Goorloop, tussen Stiphout en Aarle-Rixtel, te minimaliseren.

In Eindhoven is voor de Kadefzone, het gebied ter weerszijden van het Eindhovens Kanaal, een revitaliseringsproject in gang. Hierbij dient rekening te worden gehouden met bodemverontreinigingen.

In algemene zin is het belangrijk de kwaliteit van de bestaande voorraad op peil te houden en waar mogelijk te verbeteren, zodat de bestaande voorraad concurrerend kan blijven met nieuw te ontwikkelen bedrijventerreinen. Bestaande terreinen, die in dat licht aandacht verdienen, zijn onder andere De Hurk in Eindhoven en Hoogeind in Helmond. In het MER scoren de inzet van zowel de strategische stedelijke projecten als de bestaande bedrijvenlocaties De Hurk en Hoogeind bijzonder goed.

Beleidsstandpunt

Ontwikkelingen binnen het bestaande areaal van bedrijventerreinen zullen nauwgezet gevolgd moeten worden teneinde greep te kunnen houden op de kwaliteit van de bedrijventerreinen. Door middel van adequate beheersplannen en stimulerend beleid kunnen de representativiteit en de kwaliteit van het productiemilieu gewaarborgd worden. In geval van reeds ingezette kwaliteitsvermindering kan revitalisering en herinrichting een middel zijn om tot herwaardering te komen.

3.2.6.2 Mobiliteit en het locatiebeleid voor bedrijventerreinen

De regiovisie

Bereikbaarheid is voor bedrijvigheid een levensvoorwaarde. Op de goed bereikbare plaatsen ontstaat concentratie van bedrijvigheid: aan stadsranden, maar ook in centrumgebieden. Dit roept steeds meer verplaatsingen in het woon-werkverkeer op.

Op landelijk, provinciaal en regionaal niveau is het beleid voor vestigingslocaties van bedrijven en voorzieningen afhankelijk gesteld van:

- * *het mobiliteitsprofiel van de activiteit, onder andere bepaald door de werknemersintensiteit per oppervlakte-eenheid, de bezoekersintensiteit en het goederentransport.*
- * *het bereikbaarheidsprofiel van de locaties:*
- * *locaties met een A-profiel, optimaal met openbaar vervoer bereikbaar.*
- * *locaties met een B-profiel, bij een knooppunt van openbaar vervoer op stedelijk en stadsgewestelijk niveau, tevens aan een stedelijke hoofdweg of afslag van een autosnelweg.*
- * *locaties met een C-profiel, optimaal ontsloten over de weg.*

Het stelsel van spoorlijnen en het H.O.V.-net zijn in de regio basis voor het situeren van bedrijven of voorzieningen met een hoge arbeids- en/of bezoekersintensiteit.

Door afstemming van beide profielen wordt gezorgd, dat de juiste activiteit op de juiste plaats komt. Dit afstemmen houdt in:

- * *opvoeren van de kwaliteit van het openbaar vervoer op bepaalde plaatsen.*
- * *bij verbetering openbaar vervoer parkeervoorzieningen beperken.*
- * *locaties met goede bereikbaarheid met openbaar vervoer reserveren voor bedrijvigheid, die veel werknemers en/of bezoekers genereert.*
- * *locaties bij snelwegen reserveren voor bedrijven, die daar qua mobiliteitsprofiel op aangewezen zijn.*

De regiovisie acht het huidige stadsregionale openbaar vervoer nog niet goed genoeg om een realistisch model van locaties met A-, B- en C-profielen te hanteren. Het gebied rond het hoofdstation van Eindhoven heeft kenmerken, die een aanwijzing als locatie met een A-profiel op termijn mogelijk maken; op dit moment is het dus een potentiële A-locatie. Het gebied rondom het hoofdstation van Helmond heeft de kenmerken van een locatie met een B-profiel. Kantoren en voorzieningen met een mobiliteitsprofiel van het A- of B-type mogen in beginsel alleen in de directe omgeving van de hoofdstations worden gesitueerd. In het kader van de realisering van het H.O.V.-net zullen meer mogelijkheden komen om locaties met een B-profiel aan te wijzen, onder andere in het Sleutelproject, waarin belangrijke openbaar-vervoersknooppunten gecombineerd worden met intensieve stedelijke ontwikkelingen.

Overweging

Met de algemene uitgangspunten van de regiovisie ten aanzien van mobiliteit en locatiebeleid wordt ingestemd, met de kanttekening dat de specifieke aandacht voor fietsverkeer ontbreekt.

De uitgangspunten met betrekking tot de verschillende bedrijvenlocaties en de benoeming van de bereikbaarheidsprofielen is als volgt.

Locaties met A-profiel

De centrale stations van Eindhoven en Helmond worden aangemerkt als locaties met een A-profiel, omdat zij ontsloten worden door het EC/IC/IR-netwerk van de Nederlandse Spoorwegen. Daarbij dient opgemerkt te worden, dat Eindhoven naast een regionale betekenis een (inter)nationale positie heeft en dat de positie van Helmond vooral regionaal is.

Bij het vestigingsbeleid voor regionale en (inter)nationale kantoren dient met de verschillen in betekenis rekening gehouden te worden. Beide locaties hebben in de stadsregio de hoogste prioriteit voor de vestiging van kantoren, echter in overeenstemming met hun verschil in positie.

Locaties met B-profiel

Op grond van de ontsluitingskarakteristieken heeft de stadsregio een verscheidenheid aan locaties met een B-profiel. Deze locaties met B-profiel zijn verschillend van kwaliteit op grond van ruimtelijke capaciteit en gebruiksmogelijkheden voor openbaar vervoer en langzaam verkeer. De ontwikkeling van het Hoogwaardig Openbaar Vervoersnet maakt op termijn meer locaties met een B-profiel mogelijk, met name op belangrijke knooppunten. Het accent ligt daarbij op openbaar vervoersknooppunten binnen bestaand stedelijk gebied. De locaties met een B-profiel hebben een lagere prioriteit voor kantorenontwikkeling dan locaties met een A-profiel.

Voor kantoorachtige bedrijvigheid geldt de eerste prioriteit op locaties met een B-profiel. Deze prioriteit is groter naarmate het (potentiële) gebruik van de locatie voor openbaar vervoer en fietsverkeer toeneemt. Kantoorachtige bedrijvigheid met lagere arbeids- en bezoekersintensiteiten en grotere afhankelijkheid van zakelijk autoverkeer en goederenvervoer over de weg kan gevestigd worden op locaties met een B-profiel met beperkter openbaar vervoersvoorzieningen en fietsbereikbaarheid. Vestiging op een locatie met een C-profiel is alleen aan de orde wanneer vestigingsmogelijkheden op locaties met een B-profiel in de stadsregio ontbreken. In dat geval zal sprake moeten zijn van strikte voorwaarden op het terrein van vervoersmanagement en aanvullende verkeers- en vervoersvoorzieningen.

De locaties met een B-profiel in de stadsregio zijn:

- * De gebieden rond de locaties met een A-profiel van de centrale stations van Eindhoven en Helmond;
- * De gebieden rond de voorstadshaltes Eindhoven-Beukenlaan, Helmond-'t Hout, Helmond-Brouwhuis, Best en Geldrop;
- * In potentie de knooppunten in het Sleutelproject en knooppunten in het regionaal (hoogwaardig) openbaar vervoersnet, wanneer daadwerkelijk concurrerend hoogwaardig openbaar vervoer en fietsontsluiting gerealiseerd worden.

Locaties met een C-profiel

Locaties in de nabijheid van een op- of afrit van een rijksweg of andere autosnelweg zijn locaties met een C-profiel. Deze locaties moeten voorbehouden blijven aan bedrijfsactiviteiten, die een lage bezoekers- en arbeidsintensiteit hebben en sterk aangewezen zijn op goederenvervoer over de weg. De locaties met een C-profiel zijn:

- * Bedrijventerrein Welschap (gemeente Eindhoven) als onderdeel van het Sleutelproject is op dit moment goed ontsloten voor de auto, matig voor de fiets en even-

LOCATIEBELEID EN TE ONTWIKKELEN BEDRIJVENTERREINEN



legenda

bereikbaarheidsprofielen:

- A** Locaties met A- profiel
- B** Locaties met B- profiel
- C** Locaties met C- profiel
- B** Locaties met B-profiel rond de A- locaties
- C (B)** Locaties met C- profiel met potentie voor B-profiel



Tek nr 17.217 R.N.V. bureau kartografie prov. NB.

eens matig voor het openbaar vervoer. Het terrein is vooralsnog geschikt voor ruimte-extensieve bedrijvigheid. Bij uitvoering van het Sleutelproject zal met de aanleg van een hoogwaardige openbaar vervoerlijn in de knooppunten een B-profiel kunnen ontstaan. Dan ontstaat ruimte voor onder andere handelsdoeleinden en kantoren met extensieve arbeids- en bezoekersintensiteiten en grote auto-afhankelijkheid. In dat kader is ook aangepast parkeerbeleid aan de orde.

- * Bokt D (gemeente Eindhoven) is goed bereikbaar met de auto, matig met de fiets en slecht met het openbaar vervoer. Deze locatie is geschikt voor arbeids- en ruimte-extensieve industriële bedrijvigheid.
- * De Rijtacker (gemeente Eindhoven) kan gekenmerkt worden als een locatie met een C-profiel. De locatie is vanwege zijn ligging nabij de hoofdwegenstructuur en de spoorlijn met name geschikt voor het segment transport en distributie.
- * Bedrijventerrein Zuid-Oost-Brabant (gemeente Helmond) heeft een C-bereikbaarheidsprofiel, hetgeen overeenkomt met de doelstelling ten aanzien van dit terrein: alle vormen van ruimte-extensieve industriële bedrijvigheid.
- * De Weijer-Oost (gemeente Helmond) is slecht ontsloten voor openbaar vervoer en redelijk goed ontsloten voor het autoverkeer. De locatie heeft kenmerken van een locatie met een C-profiel en is geschikt voor alle vormen van industriële bedrijvigheid.

De locatie Eindhoven Airport heeft een bijzonder karakter waar het luchthavengebonden activiteiten betreft. Dit betekent, dat arbeids- en/of bezoekersintensieve activiteiten, mits luchtvaartgebonden, toelaatbaar zijn.

Parkeernormering vormt een afgeleide van het locatiebeleid. Aan het verbeteren van alternatieve vervoerssystemen in combinatie met flankerende maatregelen zoals een sturend parkeerbeleid wordt veel waarde gehecht. Het voeren van een sturend parkeerbeleid kan een belangrijke bijdrage leveren aan de terugdringing van het vermijdbare autogebruik. Een stringente parkeernormering mag gewenste ruimtelijke ontwikkelingen niet frustreren, maar vooral op locaties, die de grootste potenties hebben voor het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets, is sturend parkeerbeleid noodzaak.

Het invoeren van parkeernormering kan gebeuren via zogenaamde ingroeimodellen. Deze modellen zijn er op gericht om gelijktijdig met de verbetering van de bereikbaarheid voor fietsverkeer en openbaar vervoer de parkeernormering aan te scherpen.

Bij doorwerking van het locatiebeleid dienen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in hoge mate afgestemd te worden op de bestaande verkeers- en vervoersstructuren en op de reëel te verwachten nieuwe ontwikkelingen in de verkeers- en vervoersstructuur van de stadsregio.

Beleidsstandpunt

Bij het vestigingsbeleid voor bedrijvigheid in de stadsregio Eindhoven-Helmond moet rekening gehouden worden met de verschillende bereikbaarheidsprofielen voor ontwikkeling van bedrijvenlocaties. In het bereikbaarheidsprofiel speelt, naast autovervoer en openbaar vervoer, fietsverkeer een rol van betekenis. Daarnaast is aandacht nodig voor de bereikbaarheidsaspecten van bestaande bedrijvigheid. Bij het invoeren van parkeernormeringen kan gebruik gemaakt worden van ingroeimodellen.

3.2.6.3 De stadsregionale bedrijventerreinen

De regiovisie

Het stadsregionale programma voorziet in ongeveer 200 hectare nieuw bedrijventerrein tot 2005, en een reserve van ongeveer 140 hectare. Bij de locatiekeuze wordt gekeken naar de economische potentie van de locatie - bereikbaarheid en herkenbaarheid - waarbij vooral de arbeidsintensieve bedrijvigheid moet aanhaken op het hoofdnet van openbaar vervoer.

Het Sleutelproject Westkorridor voldoet aan de gestelde eisen en voorziet wellicht in 200 hectare. Differentiatie is voorzien door koppeling aan de knooppunten van het openbaar vervoer. De omgeving van Airport Eindhoven en de omgeving van de Poot van Metz vormen daarbij concentratiepunten.

De locatie Rijtacker is aangewezen voor bedrijvigheid welke te maken heeft met distributie en transport.

Het Bedrijventerrein Zuid-Oost-Brabant heeft vooral een complementaire betekenis voor de gehele stadsregio. Dit terrein kan uitgebreid worden tot 180 hectare.

De uitbreiding van Groot-Schooten met 17 hectare benadrukt de betekenis van Helmond in de stadsregio.

Vornoemde nieuwe locaties voorzien samen met de aanwezige en in ontwikkeling zijnde bedrijventerreinen ruimschoots in de behoefte tot 2005, ook qua differentiatie. Na de geplande uitbreiding van B.Z.O.B. tot 180 hectare moet een verdere ontwikkeling in overweging genomen worden, vanwege de kwaliteiten die B.Z.O.B. heeft voor grootschalige bedrijvigheid. Dit vraagt echter nadrukkelijke afweging ten aanzien van de belangen van natuur en landschap in dit gebied. Aan de westzijde van Helmond is in het kader van het Algemeen Structuurplan 1991 een nieuw bedrijventerrein van 20 à 30 hectare voorzien, te ontwikkelen na 2000. In het kader van de noodzakelijke studie voor de westelijke ontwikkeling van Helmond moet nagegaan worden welke ontwikkeling mogelijk is. Deze ontwikkeling, qua segment te vergelijken met Groot-Schooten, is nog niet opgenomen in het ontwerp-Structuurschema bedrijventerreinen.

De regiovisie beoogt verder:

- * segmentering van nieuwe bedrijventerreinen.*
- * bestaande bedrijvigheid bij de tijd houden.*
- * ruimte en mogelijkheden voor plaatselijke bedrijvigheid.*
- * verplaatsing van bedrijven naar stadsregionale terreinen is niet bij voorbaat de enige en beste oplossing.*
- * kleinere terreinen, zoals Valkenswaard-zuid en Best tussen de oude en nieuwe rijks-weg, completeren de diversiteit en kwaliteit.*

Ontwikkelingen, zoals recent bij Philips, Nedcar en Daf maken het noodzakelijk regelmatig planning, segmentering en fasering van bedrijventerreinen opnieuw te bekijken. Deze activiteit zal een van de vervolgstudies zijn van de regiovisie.

Overweging

De regiospecifieke uitwerkingsregels gaan uit van een behoefte van 850 hectare nieuwe bedrijventerreinen voor de periode 1990-2005. De uitgifte aan bedrijventerreinen in de periode 1990-1993 bedroeg 130 hectare. Dit betekent dat de behoefte voor de periode 1993-2005 720 hectare bedraagt. Hiervan is circa 150 hectare voor categorie A-terreinen. Ruimte voor categorie A-activiteiten (kantoren, scholen, winkels en overige voorzieningen) moet gevonden worden in bestaand stedelijk gebied en binnen te ontwikkelen woonlocaties. Het gaat daarbij met name om de stationslocaties (kantoren), stads-, stadsdeel- en dorpscentra en de verstedelijkingsassen.

Voor categorie B- en C-terreinen resteert na aftrek van de categorie A-terreinen een behoefte van 570 hectare tot 2005. Deze ruimtebehoefte zal invulling moeten krijgen door benutting van bestaande restcapaciteiten en door nieuwe locaties in het stedelijke gebied te ontwikkelen.

De harde restcapaciteit in de stadsregio bedroeg op 1-1-1993 circa 340 hectare. Binnen de planperiode zal aanvullend nog voor 230 hectare ruimte gezocht moeten worden voor categorie B- en C-terreinen. Met de in de regiovisie genoemde locaties wordt in kwantitatief opzicht ruim voldaan aan de behoefte. Het betreft:

- * **Bedrijventerrein Welschap (Sleutelproject) met een omvang van 200 hectare.**
De ontwikkeling van dit bedrijventerrein zal een periode van 15 á 20 jaar beslaan. Bedrijventerrein Welschap maakt deel uit van het meest milieuvriendelijk alternatief van de milieu-effectrapportage. Bij uitvoering van Welschap is gelijktijdige ontwikkeling van de hoogwaardige openbaar vervoerslijn Eindhoven C.S.-Citycentrum Veldhoven-Eindhoven Airport randvoorwaarde uit mobiliteitsoogpunt.*
- * **De Rijtacker met een omvang van 50 hectare.**
De Rijtacker wordt in het MER positief beoordeeld uit oogpunt van natuurlijk milieu en woon- en leefmilieu. Uit mobiliteitsoogpunt scoort deze locatie niet hoog, maar dat is gelet op het specifieke doel van deze locatie, distributie en transport, minder relevant.*
- * **De uitbreiding van Bedrijventerrein Zuid-Oost-Brabant met 90 hectare.**
De uitbreiding van Bedrijventerrein Zuid-Oost-Brabant komt in geen van de varianten van het meest milieuvriendelijk alternatief voor. De locatie scoort met name negatief op de aspecten landschap en ecologie en wordt daarnaast als zettingsgevoelig aangemerkt. Voor de overige aspecten is sprake van een matige geschiktheid. Over het geheel genomen is de geschiktheid van Bedrijventerrein Zuid-Oost-Brabant vergelijkbaar met de in het MER onderzochte alternatieve bedrijvenlocaties Vaarle en Lungendonk. Deze locaties zijn niet in de regiovisie opgenomen. Bedrijventerrein Zuid-Oost-Brabant is de enige bedrijvenlocatie in de stadsregio die aansluit op een bestaande stedelijke ontwikkeling én geschikt is voor zware bedrijvigheid en afvalbe- en verwerkende bedrijvigheid. De locatie is daarom onmisbaar voor de stadsregio.*

* *Een nieuw te ontwikkelen locatie aan de westzijde van Helmond met een omvang van 20 à 30 hectare.*

Deze locatie wordt in de milieu-effectrapportage redelijk positief beoordeeld. De locatie maakt deel uit van de variant "natuurlijk milieu" van het meest milieuvriendelijk alternatief.

Naast de in de regiovisie genoemde locaties is een potentiële ontwikkeling van 30 hectare bedrijventerrein, over te nemen van DAF, van belang. Aangezien er nog geen zekerheid bestaat over de ontwikkeling wordt de locatie niet opgenomen op de plankaart.

De totale omvang van deze bedrijvenlocaties bedraagt ongeveer 365 hectare, waarbij rekening moet worden gehouden met uitvoering van bij benadering de helft van Welschap ná 2005.

Het aanbod van stadsregionale bedrijventerreinen dient te voorzien in terreinen voor bedrijvigheid in de lichtere milieucategorieën, voor de afvalbe- en verwerking, voor transport en distributie, en voor de zwaardere bedrijvigheid (milieucategorie 5). De regiovisie biedt een oplossing voor het segment distributie en transport. Voor de andere segmenten worden nadere studies voorgesteld, maar duidelijke locatievoorstellen ontbreken. Het maatschappelijke en economische belang maakt het naar mening van de provincie noodzakelijk voor deze segmenten in het uitwerkingsplan plaats in te ruimen. Bedrijventerrein Zuid-Oost-Brabant wordt geschikt geacht voor afvalbe- en verwerkende bedrijvigheid en zwaardere bedrijvigheid. Voornoemde door de regio uit te voeren nadere studie zal echter moeten aangeven of andere locaties voor afvalbe- en verwerking in de stadsregio mogelijk zijn.

Zowel de locatie de Rijtacker als B.Z.O.B. kunnen voorzien in de behoefte voor het segment distributie en transport. In het oostelijke deel van B.Z.O.B. is al sprake van enige concentratie van transport- en distributie-activiteiten.

Voor beide bedrijventerreinen zou gestreefd moeten worden naar een railverbinding met het bestaande spoorwegnet. Verder kan de Rijtacker een toenemende logistieke betekenis vervullen in relatie tot Eindhoven Airport.

Naast de reguliere bedrijventerreinen voorziet het uitwerkingsplan in een bijzondere bedrijvenlocatie voor de verplaatsing van het militaire rij-opleidingscentrum uit de locatie Meerhoven. Dit betreft de locatie Strijpse Kampen.

De gemeente Valkenswaard heeft, hoewel niet gelegen binnen het Centraal Stedelijk Gebied, een industriële functie in de regio. Valkenswaard vervult bovendien een centrumfunctie voor het oostelijke deel van de Kempen. De positie van Valkenswaard rechtvaardigt de aanleg van 20 hectare nieuw bedrijventerrein. Op grond van de bestaande bedrijvenstructuur bestaat onder andere behoefte aan ruimte voor de zwaardere en grootschaligere sector. Door de excentrische ligging binnen de regio is Valkenswaard aangewezen op ontwikkelingsmogelijkheden aansluitend aan het eigen stedelijke gebied. Het is daarbij van belang de productiestructuur en het productiemilieu van de bedrijvigheid zo veel mogelijk om te buigen naar schonere, hoogwaardiger en arbeidsintensiever werkgelegenheid, teneinde de druk op de groene hoofdstructuur qua milieutypering zo beperkt mogelijk te houden. Voor een bedrijventerrein van de gewenste omvang is in Valkenswaard maar één potentiële mogelijkheid, namelijk het gebied ten zuiden van Dommelen. Op grond van de hoge landschappelijke waarde van het gebied met een beekdalstructuur en kenmerkende hoge akkers, die deel uitmaken van dit beekdalsysteem, is het de vraag of een bedrijventerrein van de gewenste omvang mogelijk is. Het te ontwikkelen terrein vraagt om een zeer zorgvuldige inpassing ten aanzien van het landschap, wat betekent dat de uiteindelijke omvang volgend zal moeten zijn aan de landschappelijke belangen. De ontwikkeling van een bedrijventerrein wordt met een goede landschappelijke inpassing en een goede overgang naar en voldoende afstand tot de Dommel mogelijk geacht. Daarnaast heeft het bedrijventerrein een functioneel-ruimtelijke relatie met de door te trekken provinciale weg Eersel-Valkenswaard. Daarbij kan overigens geen sprake zijn van ontwikkelingen "op afstand". Nieuwe stedelijke ontwikkelingen dienen aan te sluiten op bestaand stedelijk gebied. De bedrijvenlocatie kan evenmin rechtstreeks aansluiten op het woongebied Dommelen. Dit betekent, dat de ontwikkeling van het bedrijventerrein zal moeten samengaan met een beperkte zuidelijke uitbreiding van Dommelen.

Te ontwikkelen bedrijventerreinen voor de overige kernen in de stadsregio zullen met name afgestemd moeten worden op de eigen behoefte en komen via lokale afweging tot stand. De situering en omvang van deze lokale terreinen zijn onder andere afhankelijk van de groene hoofdstructuur, de ontwikkeling van de samenhang van het landelijk

gebied en de aard, schaal en functie van de bedrijvigheid. Zij worden niet op de plankaart aangegeven.

Beleidsstandpunt

Locaties voor categorie A-terreinen zullen gevonden moeten worden in de stationslocaties, de stads-, stadsdeel- en dorpscentra en de verstedelijkingsassen.

De te ontwikkelen stadsregionale bedrijventerreinen in de categorie B en C worden op de plankaart aangegeven.

Bedrijventerrein

Dit betreft bedrijventerreinen Welschap, de Rijtacker, uitbreiding Bedrijventerrein Zuid-Oost-Brabant, Brandevoort en Dommelen-Zuid, aangevuld met de volgende randvoorwaarden.

Het Bedrijventerrein Zuid-Oost-Brabant zal moeten voorzien in vestigingsmogelijkheden voor bedrijvigheid in de milieucategorie 5 en voor afvalbe- en verwerking. Bij de uitwerking van Bedrijventerrein Zuid-Oost Brabant zal rekening gehouden moeten worden met bestaande hindergevoelige activiteiten en met het omringende landschap. Een locatie voor afvalbe- en verwerking elders in de stadsregio wordt niet uitgesloten; nadere studie zal daarover duidelijkheid moeten verschaffen.

Naast de locatie de Rijtacker kan Bedrijventerrein Zuid-Oost Brabant voorzien in de behoefte van het segment distributie en transport, waarbij de aanleg van een spoorverbinding met het bestaande net zinvol is.

De bijzondere bedrijvenlocatie Strijpsche Kampen kan ingezet worden voor de vestiging van het militaire rij-opleidingscentrum PIROC.

De uiteindelijke omvang van een bedrijventerrein ten zuiden van Dommelen is afhankelijk van de landschappelijke randvoorwaarden.

Bij de ontwikkeling van bedrijventerreinen zal met water- en milieu-aspecten rekening gehouden moeten worden.

3.2.6.4 Kantoren

De regiovisie

Rekening houdend met schommelingen in de kantorenmarkt wordt een behoefte verwacht van gemiddeld 30.000 m2 per jaar. Gewaakt moet worden voor een in ruimtelijk opzicht min of meer ongebreidelde kantoorontwikkeling met verdringing van andere functies, met name in delen van Eindhoven en Helmond. Dit kan negatieve gevolgen hebben voor het woon- en leefklimaat en voor de mobiliteit.

De regiovisie opteert voor concentratie van kantoren in bepaalde zones, waarbij gestreefd wordt naar ruimtelijke kwaliteit, om te laten zien dat de zakelijke dienstverlening een belangrijke plaats inneemt in de stadsregio. Kantorenontwikkeling wordt met name geconcentreerd in het gebied van centraal station Eindhoven - P.S.V.-stadion, en in de omgeving van het centraal station in Helmond. Het gaat dan om stadsregionale voorzieningen met veel arbeidsplaatsen en veel bezoekers. Kleinere kantoren kunnen elders in het stedelijke gebied bij knooppunten van het geprojecteerde hoofdnet voor openbaar vervoer ontwikkeld worden. Elders past grote terughoudendheid, niet alleen uit mobiliteitsoogpunt, maar ook om de gewenste ontwikkeling te stimuleren door een zekere schaarste te stimuleren.

Overweging

Het in de regiovisie opgenomen beleid ten aanzien van kantorenontwikkelingen getuigt van enige terughoudendheid en voorzichtigheid bij het ontwikkelen van nieuw aanbod. Deze terughoudendheid en voorzichtigheid worden onderschreven.

Voor kantorenontwikkeling worden met name de centrale stationslocaties van Eindhoven en Helmond aangewezen. Deze stellingname past uitstekend in het beleid, dat gericht is op het terugdringen van de groei van de automobiliteit. Daarnaast zijn stationslocaties bij uitstek geschikt voor de vestiging van voorzieningen met een hoge arbeids- en bezoekersintensiteit.

Over aard en mate van kantorenontwikkelingen in het Sleutelproject en bedrijvenlocatie Schooten in Helmond is de regiovisie niet duidelijk. De provincie stelt vast, dat ontwikkelingen in het Sleutelproject, niet gelegen bij het Centraal Station, en ontwikkelingen op bedrijventerrein Schooten ondergeschikt dienen te zijn aan de kantorenontwikkeling op de centrale stationslocaties.

Kantorenontwikkeling met een zuiver lokale betekenis moet bij voorkeur plaatsvinden op locaties die bijdragen in beperking van automobiliteit. In het algemeen zal het daarbij

gaan om ontwikkelingen in de stadsdeel- en dorpscentra en in de (knooppunten van de) verstedelijkingsassen.

Beleidsstandpunt

Stationslocatie

De centrale stationslocaties van Eindhoven en Helmond hebben naast een algemene functie voor ruimte-intensieve functies de hoogste prioriteit voor het ontwikkelen van nieuwe kantoren met hoge arbeids- en bezoekersintensiteiten. Kantorenontwikkeling elders en voorzover passend binnen het provinciale mobiliteitsbeleid moet afgestemd worden op de ontwikkeling van de stationslocaties. Kantorenfuncties in het (nieuw te ontwikkelen deel van het) Sleutelproject en op de bedrijvenlocatie Schooten moeten voorbehouden worden aan auto-afhankelijke bedrijven met lage arbeids- en bezoekersintensiteiten.

3.2.6.5 Land- en tuinbouw

De regiovisie

Binnen de stadsregio neemt de agrarische sector ruimtelijk en functioneel een belangrijke plaats in. De sector heeft in het kader van de regionale ontwikkelingen de volgende belangen:

- * voorkomen moet worden, dat de ligging in de stadsregio leidt tot extra beperkingen in bedrijfsvoering en ontwikkelingsmogelijkheden.*
- * bedrijven, welke gelegen zijn in de groene hoofdstructuur moeten op agrarisch-economische verantwoorde wijze kunnen blijven voortbestaan, tenzij een geschikt alternatief en/of financiële compensatie wordt geboden.*
- * ruimtelijke ontwikkelingen mogen niet leiden tot jarenlange bevrozing en ontwaarding van agrarische bedrijven.*
- * aangeven van een agrarische hoofdstructuur, waaruit duidelijk wordt welke gebieden blijvend agrarisch gebruikt zullen worden.*

De regiovisie wil met de belangen van de agrarische sector zorgvuldig omgaan. De ontwikkelingen in de stadsregio maken het echter niet mogelijk de agrarische sector overal blijvend in de ruimtelijke structuur in te passen, met alle mogelijkheden voor intensivering en/of vergroting. De stadsregio, die zich kenmerkt als een regio van wonen en werken in het groen, vraagt prioriteit voor de belangen van verstedelijking en de waarden van natuur- en landschap. De belangen van de agrarische sector zijn hieraan in beginsel ondergeschikt. Dit betekent dat de huidige agrarische bedrijvigheid de beoogde ontwikkelingen met betrekking tot nieuwe woon- en bedrijvenlocaties, verweving van stad en landschap, en de voorgestelde landschapsontwikkeling niet mag belemmeren. Waar conflictsituaties ontstaan zal sprake zijn van aanpassing van de agrarische bedrijfsvoering dan wel verwerving van de betreffende bedrijven.

In gebieden met een blijvend agrarisch gebruik is de land- en tuinbouw van substantieel belang voor de revitalisering van het landschap. Een goede agrarische structuur moet bijdragen in de duurzame groene inrichting. De positie van de agrarische bedrijvigheid in de regio moet in een afzonderlijk studieproject in het kader van de "Stadsregionale Groenstructuur" aan de orde komen. Daarbij zal het agrarische bedrijfsleven betrokken worden. In het kader van het stadsregionale uitwerkingsplan kan deze studie een bijdrage leveren ten aanzien van de positie van de land- en tuinbouw in de stadsregio.

Overweging

De provincie heeft in het streekplan gekozen voor concentratie van stedelijke functies binnen de stadsregio, om verdergaande verstedelijking van het buitengebied en aantasting van de groene ruimte (inclusief de agrarische hoofdstructuur) tegen te gaan. Voor gebieden buiten de stadsregio met een specialisatie in, en concentratie van bepaalde agrarische activiteiten dient een duurzaam perspectief voor een economische ontwikkeling geboden te worden.

Daarnaast zal ook de agrarische sector in het buitengebied van de stadsregio belangrijk blijven voor de ruimtelijke verscheidenheid en kwaliteit van de landschappelijke structuur binnen de stadsregio.

In de stadsregio zijn agrarische ontwikkelingsgebieden aanwezig voor de rundveehouderij, de vollegrondsgroenteteelt, de boomteelt en de intensieve veehouderij. Uitgangspunt is, dat met name arbeidsintensieve en kapitaalintensieve kerngebieden, zoals glastuin-

bouw en vollegronds tuinbouw, duurzaam ontwikkeld kunnen worden bij een duidelijke begrenzing tussen stad en land.

De ontwikkeling van Brandevoort als stedelijk gebied betekent een occupatie van een groot deel van het bestaande gebied met een concentratie van vollegronds groenteteelt-bedrijven. Bij de verdere planvorming in het Middengebied zal aandacht besteed moeten worden aan duurzame ontwikkelingsmogelijkheden van het resterende agrarische ontwikkelingsgebied voor de vollegronds groenteteelt. Uitgangspunt moet zijn, dat te saneren bedrijven op de locatie Brandevoort verplaatst kunnen worden naar het Middengebied, in of aansluitend aan het resterende agrarische ontwikkelingsgebied. Verplaatsing naar een ander ontwikkelingsgebied voor vollegronds groenteteelt behoort ook tot de mogelijkheden.

Een kerngebied voor de vollegronds groenteteelt in het Middengebied is in overeenstemming met de nota "regionale ontwikkelingen in de Noordbrabantse sector". Daarnaast is er een dienstenpakket in het agrarisch kerngebied (loonwerkbedrijven, bedrijfsbenodigdheden, dienstverlening) en in de stadsregio (veiling, groente- en fruitverwerkende industrie) aanwezig. Investerings in landbouw hebben hier een perspectief bij de randvoorwaarde, dat een voldoende groot kerngebied behouden blijft. Agrarische bedrijven, die vanwege de ontwikkeling van Brandevoort verplaatst moeten worden hebben baat bij aansluiting aan de al bestaande concentratie.

De landelijke structuur in het Middengebied kan door middel van een sterke buitengebiedfunctie vorm gegeven worden, waarbij geen sprake is van aantasting van de groene hoofdstructuur. Deze buitengebiedfunctie kan ook waarde hebben voor recreatief medegebruik. Hierbij kan het instrument van landinrichting een zorgvuldige uitvoering mogelijk maken. Een ontwikkeling van intensieve vollegronds groenteteelt naar glastuinbouw is in het Middengebied niet gewenst.

De onderscheiden agrarische kerngebieden voor intensieve veehouderij uit het rapport "Regionale ontwikkelingen in de Noordbrabantse sector" worden niet vertaald in een te ontwikkelen functie op de plankaart. Dit spoort met de streekplannuitspraak om in de stadsregio's terughoudendheid te betrachten ten aanzien van intensieve veehouderij. Overigens zijn er in het Middengebied ten zuid-westen van Helmond enige zeer grote varkensfokkerij-bedrijven, die een zorgvuldige inpassing of verplaatsing bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen vergen (visueel-ruimtelijk en qua milieu-zonering).

Voor glastuinbouw is in principe binnen de stadsregio geen ruimte beschikbaar, aangezien duurzame garanties voor begrenzing, voortbestaan en langdurige continuïteit op gespannen voet staan met stedelijke en landelijke ontwikkelingen. Beperkte lokale ontwikkeling van (bestaande) glastuinbouw wordt echter, vanwege het kapitaalintensieve en arbeidsintensieve karakter niet uitgesloten geacht. In dat geval zal de duurzaamheid van deze ontwikkelingen moeten vaststaan.

Concreet is in de stadsregio een voornemen tot ontwikkeling aanwezig in het gebied Varenschut bij Helmond. Het betreffende gebied heeft een begrensde omvang van ongeveer 20 hectare. In dit gebied, dat direct aansluit op het stedelijk gebied (bedrijventerrein) van Helmond is al enige glastuinbouw aanwezig. Glastuinbouw kan daarbij optimaal gebruik maken van de restwarmte van de stadsverwarming. Het is echter nog de vraag, of hier sprake kan zijn van een duurzame ontwikkeling. Daarbij zal rekening gehouden moeten worden met mogelijke toekomstige stedelijke ontwikkelingen aan de zuidzijde van Helmond.

Beleidsstandpunt

De keuze voor concentratie van stedelijke ontwikkelingen in de stadsregio's trekt een zware wissel op de landbouw in de stadsregio. De stadsregionale stedelijke ontwikkeling heeft een zodanige hoge prioriteit, dat ontwikkeling hiervan ten koste gaat van een deel van de landbouwfunctie. De beoogde duurzame samenhang van stad en land in de stadsregio biedt duidelijkheid over de toekomstige ruimtelijke positie van de agrarische sector.

Gedurende de planperiode zijn er ontwikkelingsmogelijkheden voor de rundveehouderij, de boomteelt en de vollegronds groenteteelt. De ontwikkelingsgebieden voor rundveehouderij en boomteelt vormen elementen van de agrarische hoofdstructuur, zoals deze in de stadsregio volgens het streekplan is aangeduid. Het ontwikkelingsgebied voor de vollegronds groenteteelt vormt een nadere aanduiding in het centraal stedelijk gebied.

Rundveehouderij

Ontwikkelingsgebied voor de rundveehouderij.

Boomteelt

Ontwikkelingsgebied voor de boomteelt.

Vollegronds groenteteelt

Ontwikkelingsgebied voor de vollegronds groenteteelt.

3.2.6.6 Bijzondere projecten

De regiovisie

Strijpsche Kampen

Deze locatie is gekozen als bijzondere locatie voor een vorm van bedrijvigheid, welke moeilijk inpasbaar is op een regulier bedrijventerrein. Dit betreft het militaire rij-opleidings-centrum, dat ten behoeve van de ontwikkeling van het nieuwe woongebied Meerhoven verplaatst moet worden.

De locatie ligt in een deel van de stadsregio, dat gekenmerkt wordt door concentratie van infrastructuur en bedrijvigheid. Randvoorwaarden zijn:

- * instandhouding groene verbinding Eindhoven-Oirschot.*
- * geen aanzienlijke verzwaring infrastructuur; als dit toch nodig blijkt, dan moeten ook andere mogelijkheden onderzocht worden.*
- * de Oirschotsedijk moet rustig en veilig blijven.*

Vuilstortplaats

Vanaf 1997 is een nieuwe vuilstortplaats voor de regio nodig; een milieu-effectrapportage voor geschikte locaties is gestart. De regiovisie loopt niet vooruit op de resultaten van de m.e.r. en de bestuurlijke afweging.

De potentiële vuilstort Vaarle moet na eindafwerking ingepast worden als onderdeel van de groenstructuur tussen Eindhoven en Helmond. Deze locatie wordt na realisering niet strijdig geacht met de regiovisie, mits duidelijk wordt vastgesteld dat er geen spanning ontstaat ten aanzien van de realisering van de groene hoofdstructuur.

Zandwinning

Op vrij korte termijn is aanvulling van zandwinlocaties voor ophoogzand nodig. Voor nieuwe zandwinlocaties moet een goede eindbestemming verzekerd zijn. Aan grote nieuwe recreatieplaatsen is geen behoefte.

In het gebied van de structuurschets Veldhoven (Meerhoven) kan een daar gedachte plas als onderdeel van het te ontwikkelen woon- en werkgebied zand opleveren. Daarnaast lijken de bestaande zandwinmogelijkheden bij het E-3-strand nog niet uitgeput; koppeling met het bestaande recreatieproject is denkbaar. Zandwinning met landschapsbouw als eindresultaat verdient daarbij nadere overweging.

Indien er behoefte blijkt te bestaan voor regionale zandwinning komt ook het gebied tussen Eindhoven en Helmond hiervoor in aanmerking. De landschappelijke mogelijkheden worden in de uitwerking voor het Middengebied meegenomen.

Overweging

Strijpsche Kampen

Met het inrichten van het gebied Strijpsche Kampen voor de vestiging van het militaire rij-opleidingscentrum wordt onder de genoemde voorwaarden ingestemd. Er is echter nog geen overeenstemming met het ministerie van Defensie over de verplaatsing uit het gebied Meerhoven naar Strijpsche Kampen. Een alternatieve optie is handhaving van PIROC binnen het gebied Meerhoven/Welschap, echter op een andere plaats.

Uit het MER is naar voren gekomen, dat de locatie Strijpsche Kampen uit oogpunt van natuur en landschap, leidt tot verstoring van fauna en vegetatie, wordt verstoord door vliegverkeer en leidt tot verlies van agrarisch kerngebied. Een alternatieve locatie voor het rij-opleidingscentrum is in de stadsregio, anders dan handhaving nabij de luchthaven, echter niet aanwezig. Ten aanzien van de bodem- en hydrologische aspecten scoort de locatie Strijpsche Kampen relatief gunstig. Bij de inrichting van Strijpsche Kampen zal daarom zorg gedragen moeten worden voor een goede landschappelijke inpassing, en zal noodzakelijke bebouwing zoveel mogelijk geclusterd moeten worden.

Het versterken van de groene corridor tussen Eindhoven en Oirschot is een voorwaarde bij de planontwikkeling.

Vuilstortplaats

De milieu-effectrapportage voor de locatiekeuze afvalberging, opgesteld in opdracht van het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven, heeft geresulteerd in keuze voor de locatie Vaarle. Met deze keuze wordt ingestemd. In het kader van de vergunningverlening ingevolge de Wet Milieubeheer wordt een m.e.r. voor de inrichting opgesteld. Daarbij komt de exacte situering, mede naar aanleiding van de resultaten van de studie Middengebied, aan de orde. Op de plankaart wordt de potentiële locatie voor vuilstortplaats in studie aangegeven.

Overslagstation

Om een goede invulling te geven aan de hoofdinfrastructuur voor de eindverwerking van afvalstoffen is een regionaal overslagstation geprojecteerd in de stadsregio. De aanwijzing voor een locatie moet nog plaatsvinden. De provincie heeft zich op bestuurlijk niveau uitgesproken dat de locatie Vaarle daarvoor, in verband met strijdigheden met het Streekplan, niet in aanmerking komt. De provincie heeft voorkeur voor de locatie De Rijtacker. Bij de keuze van een locatie voor een overslagstation spelen de planologische en milieuhygiënische inpassing een belangrijke rol.

Zandwinning

De provincie onderschrijft de noodzaak om op korte termijn aanvulling op de zandwinlocaties te bewerkstelligen, en dat voor deze nieuwe zandwinlocaties een goede eindbestemming verzekerd moet zijn. Bij zandwinning staat naast het belang van speciewinning een goede bijdrage aan de ruimtelijke structuur voorop. Waar mogelijk zullen de voordelen voor natuur en landschap benut moeten worden.

De regio Eindhoven en de provincie willen gezamenlijk onderzoek doen naar zandwinningsmogelijkheden voor de korte en middellange termijn, aansluitend op het in 1989 door de provincie en het Samenwerkingsverband Eindhoven-Kempenland uitgevoerde onderzoek. De in de regiovisie genoemde (mogelijke) locaties zullen in dit onderzoek betrokken worden. Bij de ontwikkeling van zandwinlocaties moeten in de eerste plaats de mogelijkheden worden onderzocht voor secundaire ontgrondingen, zo mogelijk binnen de regio, waarbij ook een bijdrage geleverd kan worden aan het woon- en leefmilieu. Recreatieve aspecten spelen daarbij een belangrijke rol. Ontwikkelingen in samenhang met de nieuwe grote bouwlocaties verdienen voorkeur.

Beleidsstandpunt

Strijpsche Kampen

Op de locatie Strijpsche Kampen kan het bijzondere project militair rij-opleidingscentrum gevestigd worden onder de in de regiovisie genoemde voorwaarden.

Potentiële vuilstortplaats (In studie)

Het bevoegde gezag, in casu het Algemeen Bestuur van het Samenwerkingsverband, heeft gekozen voor uitbreiding van de regionale vuilstortplaats Vaarle. Met deze keuze wordt ingestemd. De exacte situering en inrichting is onderwerp van nadere uitwerking.

Overslagstation

Binnen de stadsregio moet een overslagstation worden gerealiseerd. Daarvoor moet nog een concrete locatie worden aangewezen, waarbij de planologische en milieuhygiënische inpassing een belangrijke rol spelen.

Zandwinning

De provincie zal samen met de regio Eindhoven een locatiestudie uitvoeren, waarbij voorkeur bestaat voor samenhang met de stedelijke ontwikkelingen in de regio.

3.2.7 Recreatie en toerisme

De regiovisie

De regiovisie besteedt in dit kader aandacht aan de recreatieve kerngebieden en de bereikbaarheid van recreatieve uitloopgebieden.

Recreatieve kerngebieden zijn gebieden, die goed bereikbaar zijn met auto en openbaar vervoer en die een variatie aan recreatieve mogelijkheden bieden. Versterking van deze gebieden voorkomt versnippering van het landschap en zorgt voor zonering van het recreatiebezoek in de stadsregio. Ook in recreatieve kerngebieden is extensieve recrea-

tie, ingepast in natuur en landschap, uitgangspunt. Bij het aanwijzen van recreatieve kerngebieden spelen de volgende factoren een rol:

- * diverse vormen van extensieve recreatie mogelijk of aanwezig.*
- * landschappelijke aantrekkelijkheid voor recreatie ten opzichte van de omgeving.*
- * mogelijkheid om één of meer concentratiepunten te ontwikkelen.*

In het regionale beleid is geformuleerd, dat gestreefd moet worden naar een optimale bereikbaarheid per fiets van de recreatieve uitloopgebieden. Dit betreft gebieden, die waarde hebben voor de openluchtrecreatie. Voorzien wordt in het ontwikkelen van fietsroutes, fietspaden en fietsverbindingen, wandelmogelijkheden, ruteroutes etcetera.

Overweging

Dagrecreatieve voorzieningen voor de stadsregionale bevolking moeten bij voorkeur binnen de stadsregio gesitueerd zijn. Dit geldt zeker voor de intensieve, grootschalige en verkeersaantrekkende voorzieningen, waarbij het centraal stedelijk gebied het primaat heeft.

Het streven is gericht op ontwikkeling van dagrecreatieve en toeristische voorzieningen met een intensief tot zeer intensief karakter en grondgebruik binnen de stadsregio Eindhoven-Helmond. De stedelijke gebieden, met name de stads- en dorpscentra, spelen daarbij een belangrijke rol.

Ook voor verblijfsrecreatie moet primair ruimte gezocht worden in en aansluitend op het stedelijke gebied.

Recreatieve voorzieningen in de directe nabijheid van de woonomgeving zijn van groot belang voor de kwaliteit van het woon- en leefmilieu, en vanuit mobiliteitsoverwegingen. Het stedelijk uitloopgebied moet goed bereikbaar zijn voor fietsers. Dit stelt eisen aan de kwaliteit van het fietsnetwerk.

In de gebieden, die deel uitmaken van de ecologische hoofdstructuur is het provinciale beleid gericht op behoud van de bestaande situatie voor recreatief medegebruik. In deze gebieden wordt natuur- en landschapsontwikkeling nadrukkelijk nagestreefd. Openstelling van bos- en natuurgebieden wordt gestimuleerd, tenzij de kwetsbaarheid dit niet toelaat. Plaatselijk kunnen mogelijkheden aanwezig zijn voor aanvullende vormen van recreatief medegebruik. Incidenteel wordt de vestiging van bijzondere vormen van verblijfsrecreatie, zoals een natuurkampeerterrein mogelijk geacht.

In gebieden met een overwegend agrarisch karakter behoort recreatief medegebruik tot de mogelijkheden.

In recreatieve kern- en uitloopgebieden kan extensieve recreatie zorgvuldig ingepast worden in natuur en landschap. Zonering is daarbij een belangrijk beheersinstrument voor een duurzaam recreatief medegebruik. Met name de landschappelijke ontwikkeling in agrarische gebieden is van belang voor de stimulering van het recreatieve medegebruik.

Waar sprake is van overlap van beide gebiedstypen is de ontwikkeling van één of meer concentratiepunten afhankelijk van lokale vestigingsmogelijkheden, waarbij afweging ten aanzien van de draagkracht van het gebied aan de orde is. Daarbij wordt nieuwvestiging van kleinschalige en bijzondere vormen van verblijfsrecreatie mogelijk geacht evenals uitbreiding van verblijfsaccommodatie.

Concrete locaties voor intensieve recreatieve voorzieningen worden in dit uitwerkingsplan niet aangegeven. Uitgangspunt is, dat deze primair aansluitend op het stedelijke gebied vorm zullen moeten krijgen, en niet gesitueerd mogen worden in de groene hoofdstructuur. De recreatieve kerngebieden vormen hierbij een leidraad.

De ontwikkeling van recreatieve verbindingen vormt een belangrijke schakel tussen woongebieden en voorzieningen voor openluchtrecreatie en toerisme. Het ruimtelijk beleid is gericht op uitbreiding van de bestaande infrastructuur voor langzaam verkeer en de daarbij behorende voorzieningen, het weren van de toename van het recreatieve autoverkeer en het stimuleren van openbaar vervoerlijnen.

Beleidsstandpunt

Ten behoeve van de ontwikkeling van recreatie en toerisme is een gevarieerd aanbod van intensieve recreatieve en toeristische voorzieningen, met name in het centraal stedelijk gebied, gewenst. De vestiging van intensieve recreatieve voorzieningen zal bij voorkeur in de stadsrandzones moeten plaatsvinden. Aanwezigheid van groene hoofdstructuur vormt een beperkende factor voor de vestiging van intensieve recreatieve voorzieningen.

Recreatief medegebruik

Het ontwikkelen van recreatieve kern- en uitloopgebieden draagt bij aan het stimuleren van recreatief medegebruik van natuur en landschap. Naast het streven naar een optimale bereikbaarheid van recreatieve uitloopgebieden voor openbaar vervoer en langzaam verkeer vormt instandhouding van natuurwaarden een voorwaarde voor een duurzaam recreatief medegebruik. De landschappelijke ontwikkeling van agrarische gebieden voor recreatief medegebruik is daarbij van belang. De groene hoofdstructuur kan beperkingen inhouden voor het recreatief medegebruik. De mate van medegebruik zal gebaseerd moeten worden op de draagkracht van de verschillende gebieden, waarbij inrichtings- en beheersmaatregelen van belang zijn.

3.2.8 Overige voorzieningen

De regiovisie

Op stadsregionaal niveau is de onderlinge verhouding van winkelcentra van belang. Omvangrijke uitbreiding van het detailhandelsapparaat is niet nodig. Herschikking en/of herstructurering zijn wel wenselijk: concentratie in en kwaliteitsverbetering van de grotere centra met een sterk accent op de binnenstad van Eindhoven en het centrum van Helmond.

Andere voorzieningen, zoals maatschappelijke dienstverlening, onderwijsinstellingen, sport en horeca behoeven geen ruimtereservering op stadsregionaal niveau.

Overweging

Het is belangrijk, dat de stadsregio een goed functionerende voorzieningenstructuur heeft. Vanuit het provinciale beleid ten aanzien van bundeling van activiteiten ter beperking van de automobiliteit en versterking van de centrale steden, wordt met de opvatting van de regiovisie, dat herschikking en herstructurering ten goede moet komen aan de grotere centra, met name de binnenstad van Eindhoven en het centrum van Helmond, ingestemd. Met name in de stedelijke centra Eindhoven en Helmond moet de ontwikkeling daarbij gericht worden op het versterken van het hoogwaardige niveau. Wat betreft de grotere centra in de stadsregio is uitbouw van de kernwinkelcentra tot volwaardige centra op lokaal c.q. bovenlokaal niveau gewenst, om onnodige automobiliteit met de stedelijk centra Eindhoven en Helmond te voorkomen.

De provinciale beleidsnota Detailhandel (PDV/GDV) geeft richtlijnen voor de vestiging van perifere en grootschalige detailhandel in de stadsregio.

Voor niet-economische voorzieningen (scholen, zorginstellingen, onderwijsinstellingen) gelden dezelfde uitgangspunten voor een goed functionerende stadsregionale structuur. Voor de locatiekeuzes ten behoeve van de (niet-)commerciële voorzieningen moet rekening gehouden worden met de uitgangspunten van het locatiebeleid.

Beleidsstandpunt

Stads-, stadsdeel- of dorpscentrum

Met betrekking tot de situering van voorzieningen wordt versterking van de centrumsteden van de stadsregio nagestreefd door herschikking en/of herstructurering met een accent op de verdere ontwikkeling van het hoogwaardig niveau. De binnenstad van Eindhoven heeft een bovenregionale functie, de functie van Helmond is meer afgestemd op het oostelijke deel van de stadsregio. Beide centra bieden ruimte aan centrumvoorzieningen met een intensief ruimtegebruik. Centrumondersteunende voorzieningen kunnen onder andere een plaats krijgen in de aangrenzende stationslocaties en de aangrenzende gebieden voor stedelijke vernieuwing.

De centra in de grote stadsdelen en de grotere kernen in de stadsregio worden uitgebouwd tot volwaardige centra met een lokaal tot bovenlokaal niveau.

Voor locatiekeuzes voor commerciële en niet-commerciële voorzieningen gelden de uitgangspunten van het locatiebeleid.

3.3 Milieu

3.3.1 Inleiding: milieu-effectrapportage

Voor de grote woningbouwlocaties en bedrijventerreinen die in dit uitwerkingsplan zijn opgenomen dient volgens de Wet milieubeheer en het Besluit milieu-effectrapportage 1994 een Milieu-EffectRapport (MER) worden opgesteld. Het betreft hier de woningbouwlocaties Meerhoven, Brandevoort en Best-West en de bedrijventerreinen Welschap

en (uitbreiding) Bedrijventerrein Zuid-Oost-Brabant. De provincie heeft echter gemeend de milieu-effectrapportage niet te moeten beperken tot deze grote locaties, maar ook kleinere locaties in het onderzoek opgenomen. Aldus zijn in de startnotitie voor de milieu-effectrapportage in totaal 25 locaties aangewezen voor onderzoek. Deze locaties bevinden zich alle binnen het centraal stedelijk gebied, maar buiten de groene hoofdstructuur van het Streekplan, en zijn nog niet vastgelegd in bestaande ruimtelijke plannen (structuur- of bestemmingsplannen). Van de aangewezen locaties komen er 19 in aanmerking als woongebied en 15 als bedrijvenlocatie. Dit betekent dat een aantal locaties op hun geschiktheid voor beide functies diende te worden beoordeeld. In de startnotitie is verder aangegeven dat in de eerste plaats de milieu-effecten van de in de regiovisie opgenomen locaties dienen te worden bepaald. Daarnaast schrijft de startnotitie onderzoek voor naar de milieu-effecten van twee andere verstedelijkingsmodellen te weten de modellen intensivering en corridor. Tenslotte dient het MER volgens de wettelijke voorschriften het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) te beschrijven.

In maart 1994 is met inachtneming van de zojuist beschreven eisen het MER stadsregio Eindhoven-Helmond uitgebracht. In dit MER is de huidige milieusituatie van de locaties en de autonome ontwikkeling daarvan beschreven aan de hand van vier thema's: natuurlijk milieu, woon- en leefmilieu, mobiliteit en ruimtegebruik. Vervolgens zijn per locatie de milieu-effecten in beeld gebracht van het gebruik voor woningbouw of bedrijvigheid. Hierbij zijn dezelfde vier thema's aangehouden, zij het dat het thema natuurlijk milieu - in het MER soms ook natuur en landschap genoemd - is gesplitst in drie milieu-aspecten. Aldus zijn zes milieu-aspecten in beschouwing genomen: landschap (waaronder cultuurhistorie en archeologie), bodem en water, ecologie, woon- en leefmilieu, mobiliteit en ruimtegebruik. Voor elk van deze milieu-aspecten zijn in het MER toetsingscriteria opgesteld, aan de hand waarvan is bepaald of en in hoeverre woningbouw dan wel bedrijvigheid op een locatie nadelige gevolgen heeft voor het milieu. Verder is voor elke set van criteria een onderlinge gewichtsverdeling bepaald.

De effectbeschrijving per locatie is in de eerste plaats de basis geweest voor de ontwikkeling van het Meest Milieuvriendelijke Alternatief in drie varianten, te weten het MMA natuurlijk milieu, het MMA woon- en leefmilieu en het MMA mobiliteit. Elk van deze varianten voldoet aan de in het MER aangenomen taakstelling (ca. 11.500 woningen en ca. 380 ha bedrijventerrein) en is samengesteld uit de locaties die het meeste recht doen aan het betreffende milieu-aspect. Verder heeft de effectbeschrijving per locatie een belangrijke rol gespeeld bij de beschrijving van de milieu-effecten van elk van de drie onderzochte verstedelijkingsmodellen en elke MMA-variant. Op grond van de effectbeschrijving per model/variant is een vergelijking gemaakt van de milieu-effecten van alle zes onderzochte alternatieven. Tenslotte heeft de effectbeschrijving per locatie geleid tot het opstellen van een overzicht van de meest gunstige locaties.

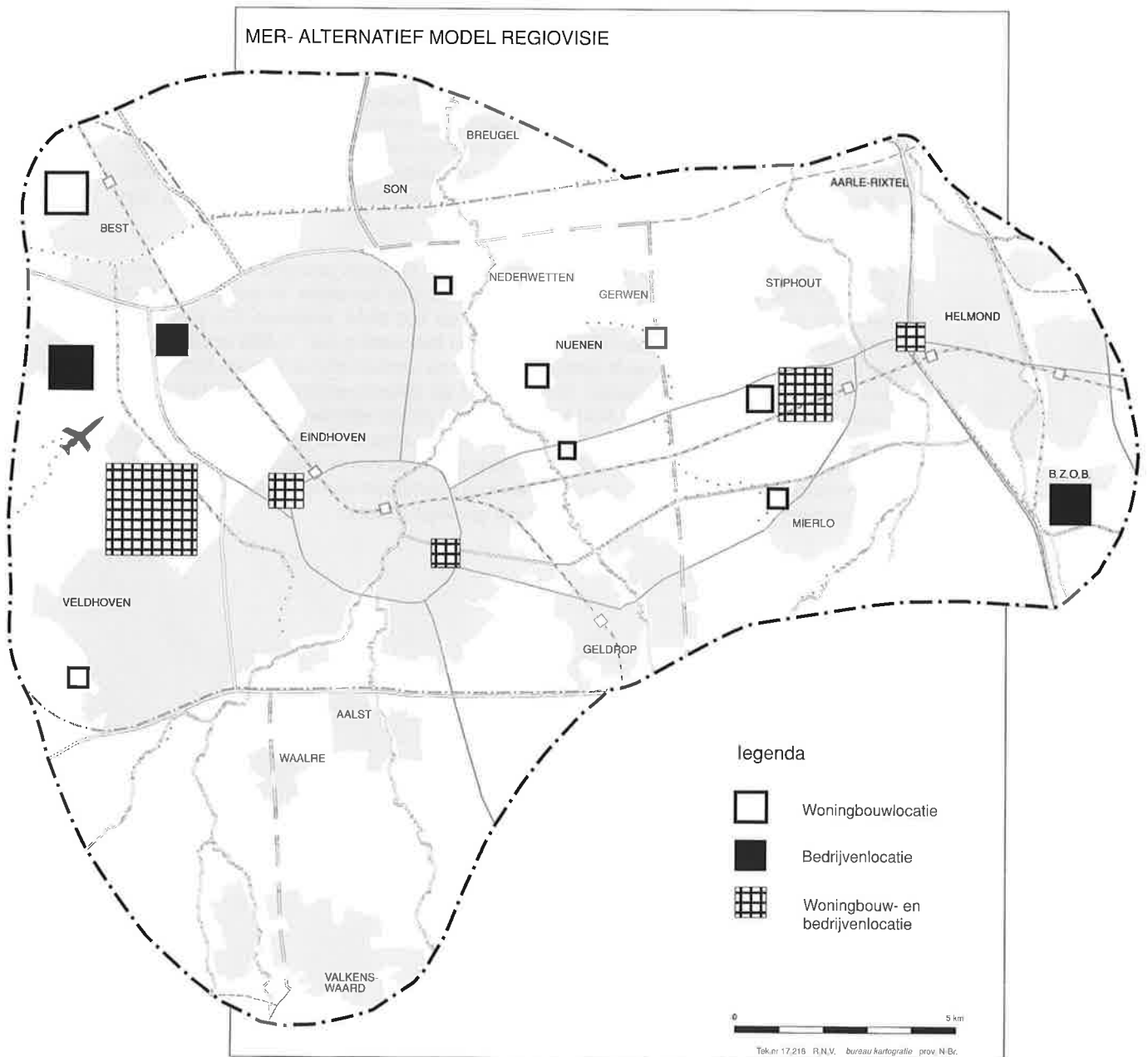
3.3.2 De drie verstedelijkingsmodellen en de drie MMA-varianten

Hierna volgt een korte beschrijving van de drie verstedelijkingsmodellen en de drie MMA-varianten, die in het MER zijn onderzocht.

* **Model regiovisie**

Een integraal afgewogen verstedelijkingsmodel op basis van drie principes: revitaliseren van de stad, revitaliseren van het landschap en het ontwikkelen van het openbaar vervoer en dit gebruiken als structurerend element. Als grote woonlocaties bevat de regiovisie Meerhoven (5500 woningen), Best-West (2300 woningen) en Brandevoort (3000 woningen). Daarnaast biedt het regiomodel ruimte voor de bouw van in totaal 2500 woningen in de overige kernen. Ook in het bestaand stedelijk gebied en in een aantal verwevingslocaties is een niet nader bepaald aantal nieuwe woningen te realiseren.

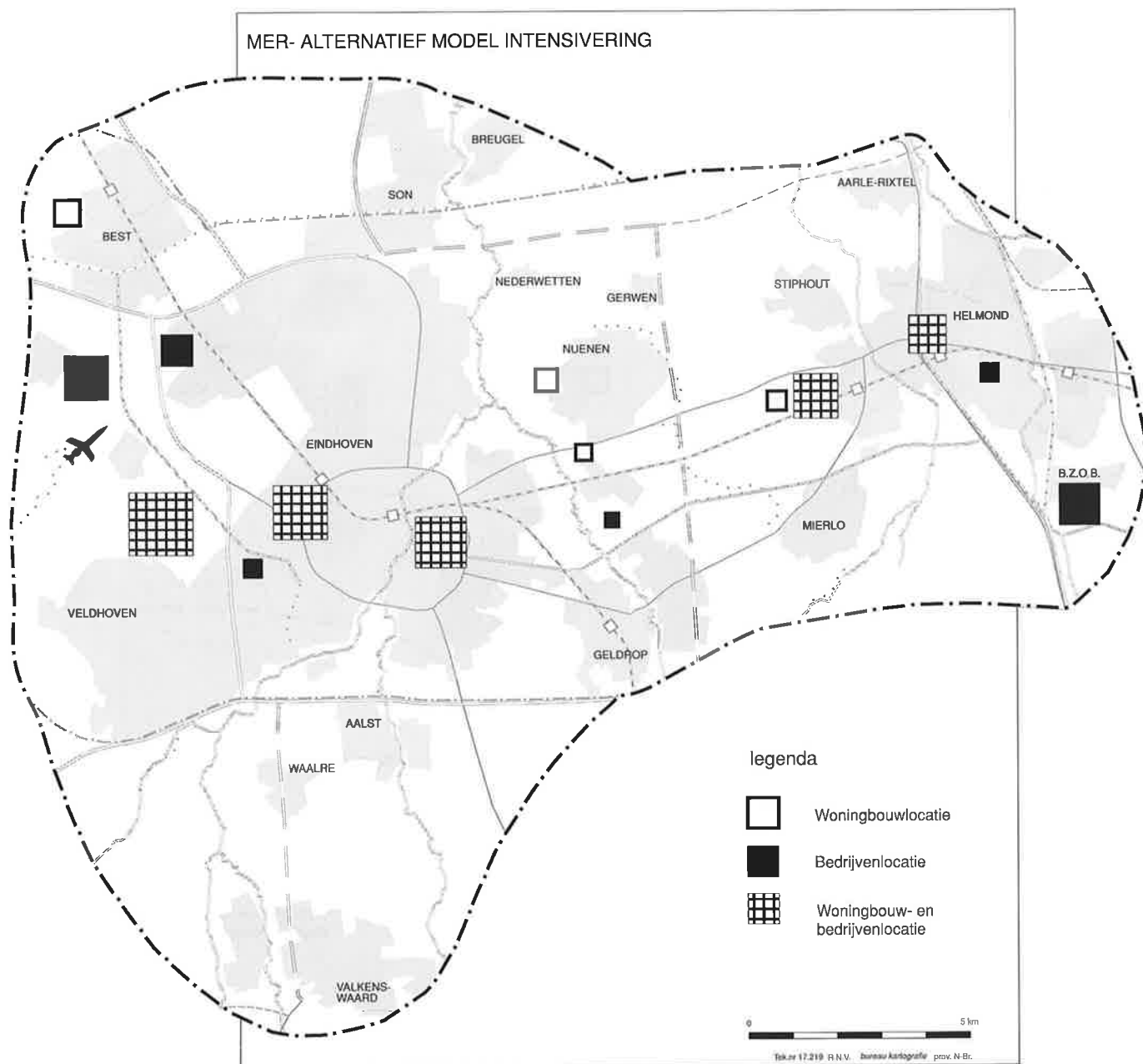
Grote bedrijvenlocaties zijn Welschap, uitbreiding bedrijventerrein Zuid-Oost-Brabant, Brandevoort, Rijtacker en Strijpsche Kampen (voor verplaatsing PIROC-terrein). Door revitalisering in Strijp, Kanaalzone Helmond en Kadezone Eindhoven komt ruimte beschikbaar voor nieuwe bedrijvigheid.



* **Model intensivering**

Een model gericht op versterking van het bestaand stedelijk gebied. Dit model gaat uit van extra mogelijkheden (5500 woningen) voor woningbouw in bestaand stedelijk gebied (Strijp en Kadezone in Eindhoven, en de Kanaalzone in Helmond). Hierdoor is minder ruimte nodig in Meerhoven (2750 woningen) en Brandevoort (1500 woningen).

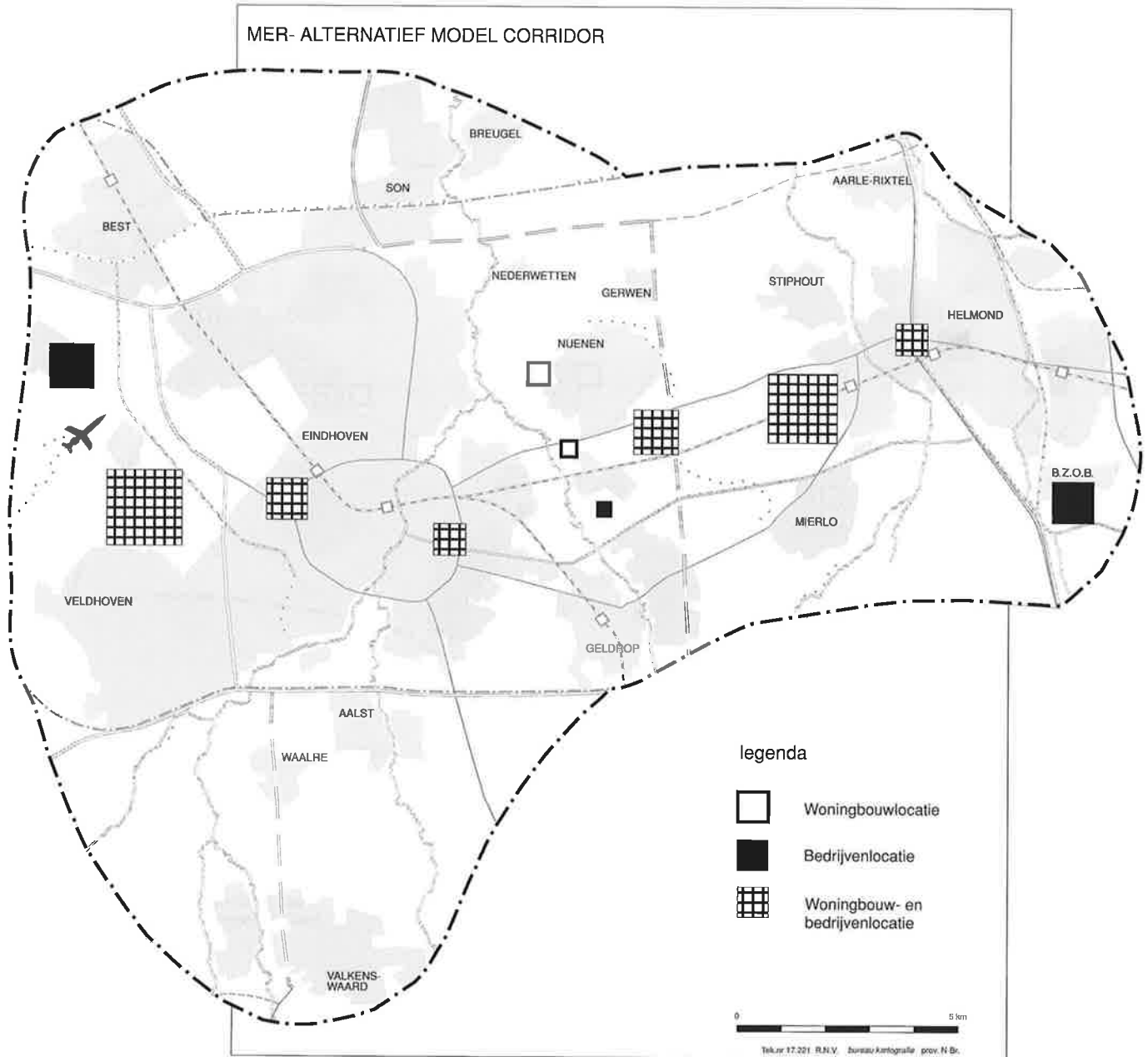
Door revitalisering is ca 100 ha bedrijventerrein beschikbaar, waardoor voor de bedrijvenlocaties Welschap, uitbreiding Bedrijventerrein Zuid-Oost-Brabant en Brandevoort minder oppervlakte nodig is.



* **Model corridor**

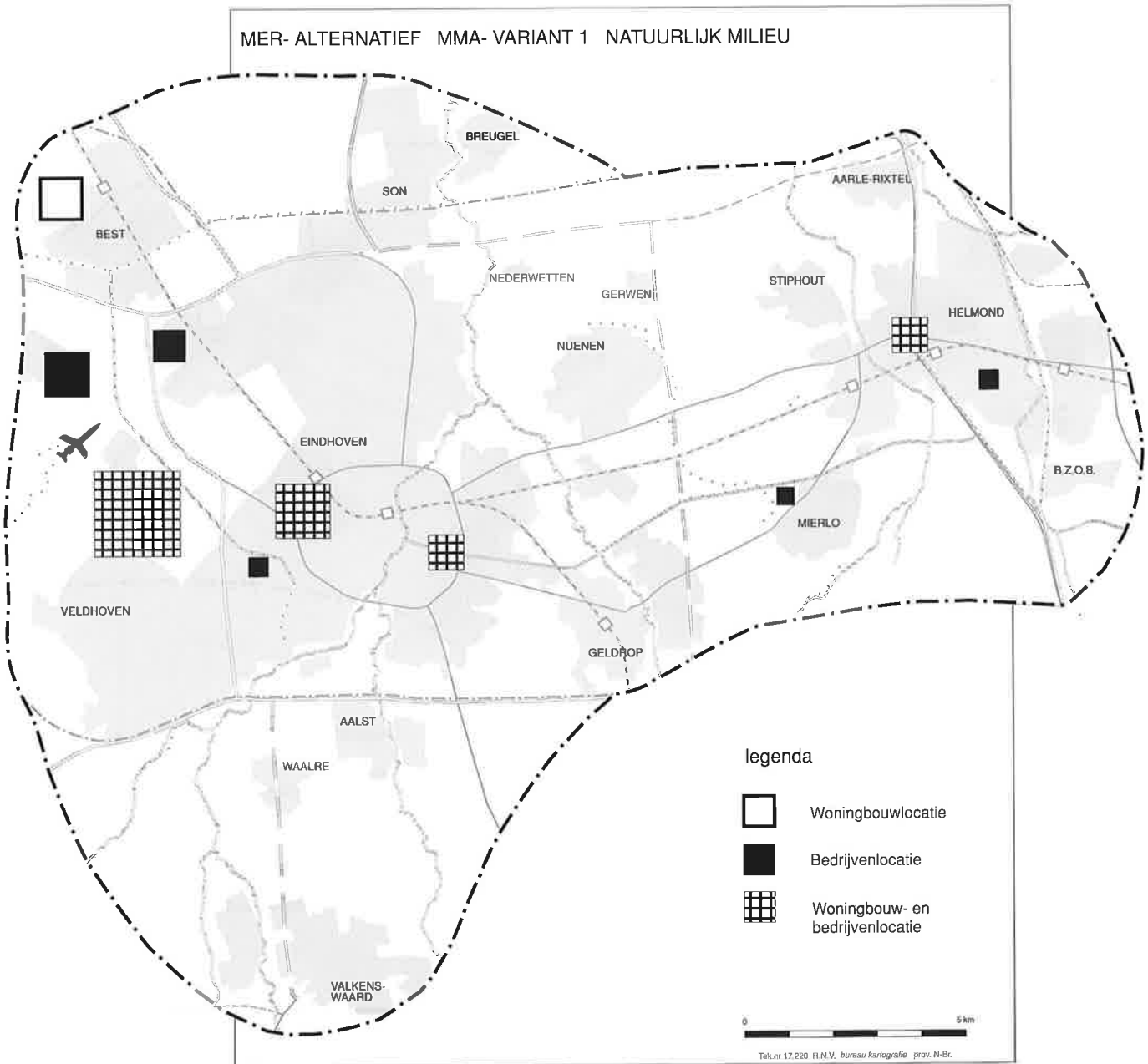
Een model gericht op de ontwikkeling en versterking van de west-oost-as Welschap-Strijp-Kadezone-Vaarle-Brandevoort-Kanaalzone.

De belangrijkste nieuwe woonlocaties zijn Meerhoven (3750 woningen), Vaarle (1500 woningen) en Brandevoort (3750 woningen). In bestaand stedelijk gebied (Strijp en Kadezone in Eindhoven, en Kanaalzone in Helmond) kan volgens dit model nog ruimte gevonden worden voor 2000 woningen. Belangrijke bedrijvenlocaties zijn Welschap, uitbreiding Bedrijventerrein Zuid-Oost-Brabant, Brandevoort en Vaarle.



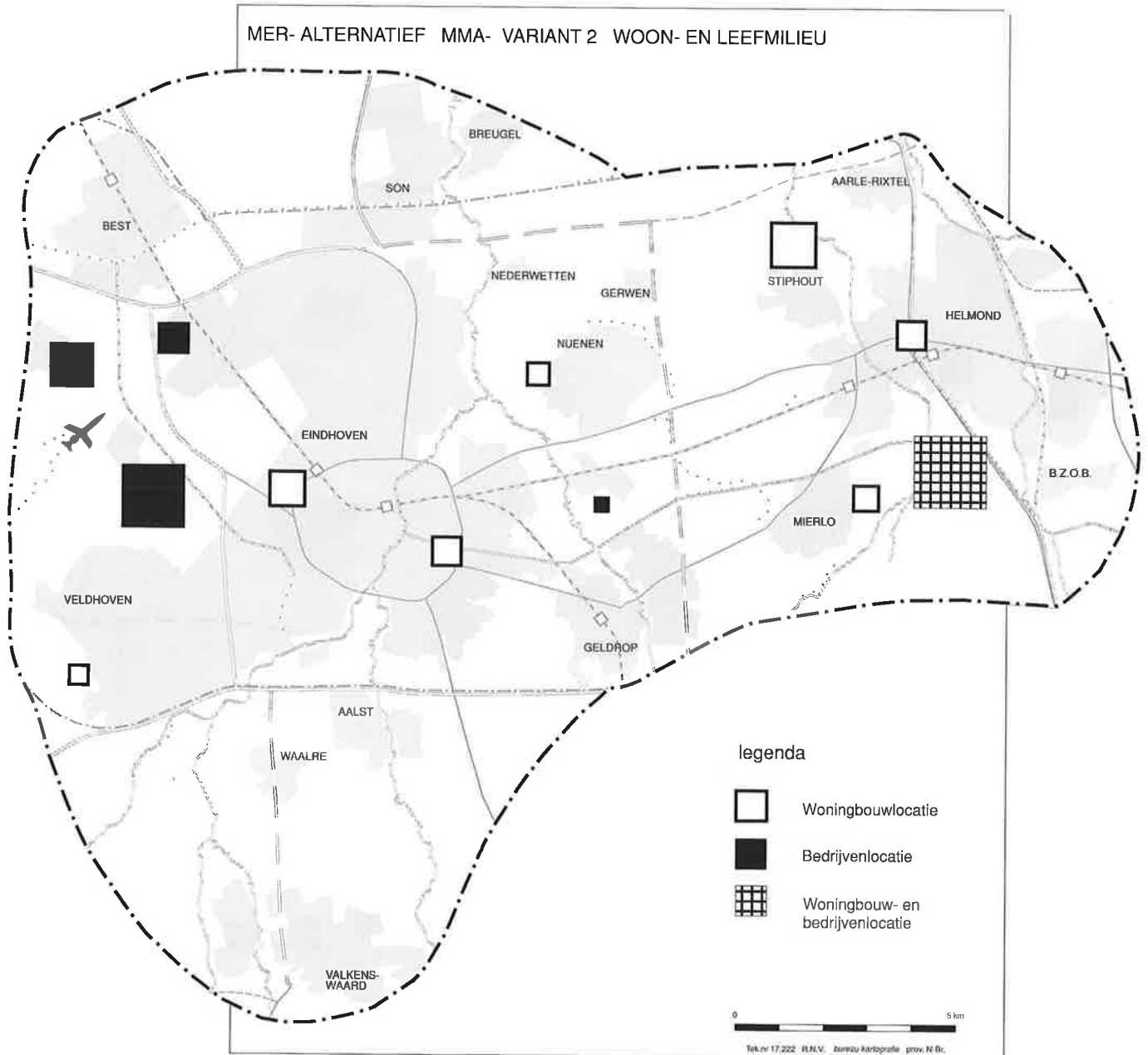
* **MMA-Natuurlijk milieu**

De variant "natuurlijk milieu" is samengesteld uit locaties met de minste negatieve gevolgen voor het natuurlijk milieu. Hierbij zijn in aanmerking genomen de aspecten landschap (waaronder cultuurhistorie en archeologie), bodem en water alsmede ecologie. Hierbij blijkt dat de locaties in het bestaand stedelijk gebied de minste gevolgen hebben voor het natuurlijk milieu. Daarnaast scoren ook de locaties aan de westkant (Best-West en Meerhoven voor woningbouw, Welschap en Rijtacker voor bedrijven) relatief gunstig. De bedrijvenlocatie Brandevoort maakt deel uit van deze variant.



* **MMA-Woon-en leefmilieu**

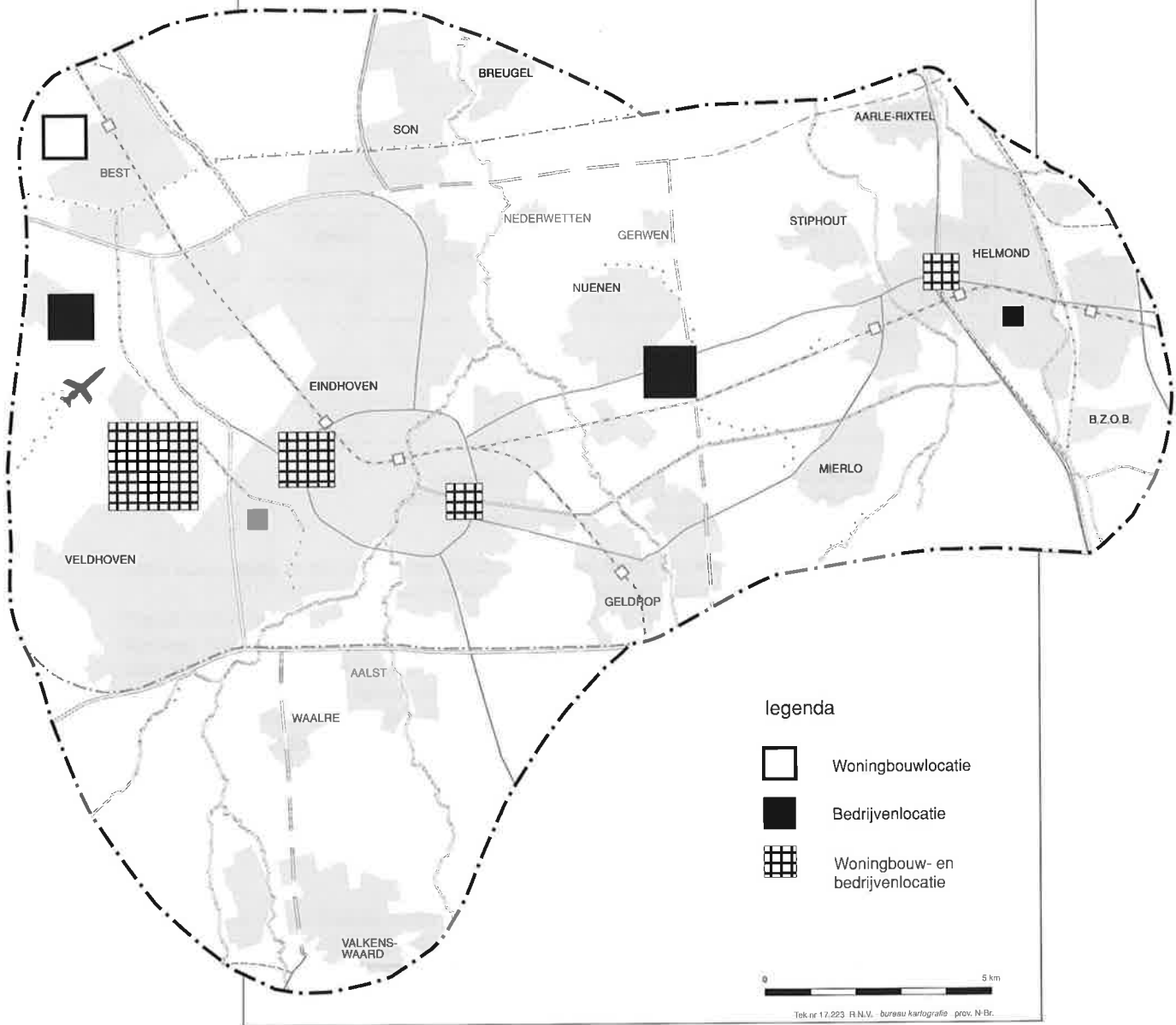
De variant "woon- en leefmilieu" is samengesteld uit de locaties die de geringste nadelige gevolgen hebben voor het woon- en leefmilieu. Locaties in het landelijk gebied en in het centrum van het stedelijk gebied blijken gunstig te liggen uit oogpunt van woon- en leefmilieu. Grote woonlocaties in deze variant zijn Lungendonk (4000 woningen), Kanaalzone Helmond (1000 woningen), Stiphout-Noord (2000 woningen), Kadezone Eindhoven (1000 woningen) en Strijp (1500 woningen). Grote bedrijvenlocaties zijn Lungendonk (125 ha) en Welschap (200 ha).



* **MMA-mobiliteit**

De variant "mobiliteit" is samengesteld uit de locaties die de geringste negatieve gevolgen hebben voor de (auto)mobiliteit. Ook hiervoor geldt dat locaties in het bestaand stedelijk gebied het gunstigst zijn, zowel voor woningbouw als bedrijvigheid. Grote binnenstedelijke woonlocaties zijn Strijp (3000 woningen), Kanaalzone Helmond (1000 woningen) en Kadezone Eindhoven (1000 woningen). Grote nieuwe locaties voor woningbouw zijn Meerhoven (4500 woningen) en Best-West (2000 woningen). Grote bedrijvenlocaties zijn Welschap en Vaarle. Daarnaast komt door revitalisering ca 100 ha beschikbaar.

MER- ALTERNATIEF MMA- VARIANT 3 MOBILITEIT



3.3.3 Vergelijking van de milieu-effecten van de zes alternatieven

Onderstaande tabel is overgenomen uit het MER. Zij geeft de vergelijking tussen de drie verstedelijkingsmodellen en de drie MMA-varianten weer aan de hand van de vier eerdergenoemde thema's: natuurlijk milieu, woon- en leefmilieu, mobiliteit en ruimtegebruik.

	regio- visie	intensivering	corridor	MMA-nat	MMA-wole	MMA-mob
natuurlijk milieu						
geschiktheid	matig	redelijk	zeer matig	gunstig	matig	redelijk gunstig
rangorde	4	3	6	1	5	2
woon- en leefmilieu						
geschiktheid	matig	redelijk	matig	matig	gunstig	matig
rangorde	3-4	2	3-4	5-6	1	5-6
mobiliteit						
geschiktheid	matig	redelijk	redelijk	redelijk gunstig	matig	gunstig
rangorde	5	3	4	2	6	1
ruimtegebruik						
effect	matig	redelijk	matig	gunstig	matig	redelijk
rangorde	5-6	2-3	5-6	1	4	2-3

MMA-nat= Meest Milieuvriendelijk Alternatief- Variant natuurlijk milieu
MMA-wole= Meest Milieuvriendelijk Alternatief- Variant woon- en leefmilieu
MMA-mob= Meest Milieuvriendelijk Alternatief- Variant mobiliteit

Een belangrijke conclusie op grond van bovenstaand schema is dat er geen enkel alternatief is dat ten aanzien van alle aspecten de meeste voorkeur geniet.

Wat het natuurlijk milieu betreft (aspecten landschap, ecologie, bodem en water) scoort de MMA-variant natuurlijk milieu (vanzelfsprekend) het gunstigst, op de voet gevolgd door de MMA-variant mobiliteit en het Intensiveringsmodel. Modellen die relatief veel locaties in de "groene" delen van de stadsregio bevatten, model Corridor en MMA-variant woon- en leefmilieu, scoren relatief slecht. Hier treedt relatief veel verlies van schaal- uitersten, aantasting van aardkundig waardevolle gebieden en van de landschappelijke samenhang op. Het model Corridor is ongunstig vanuit het aspect ecologie. Ten aanzien van bodem en water scoren met name de modellen Regiovisie en Intensivering relatief slecht. Beide modellen bevatten een aanzienlijk aantal verontreinigde locaties en locaties die mogelijk een negatieve invloed hebben op nabijgelegen verdrogingsgevoelige gebieden.

Vanuit het woon- en leefmilieu bezien scoort juist de MMA-variant woon- en leefmilieu, die veel locaties in het Middengebied bevat, relatief gunstig. Voor de overige alternatieven is er duidelijk onderscheid tussen de voorkeur voor woningbouw of bedrijvenlocaties. Voor woningbouw zijn het Intensiveringsmodel, de MMA-variant natuurlijk milieu en de MMA-variant mobiliteit relatief gunstig. Versturende werking van locaties op de omgeving is gering. Er is sprake van een redelijk voorzieningenniveau en de externe veiligheid (transportgevaarlijke routes, aanvliegroutes Eindhoven Airport) is relatief gunstig. Voor bedrijvigheid zijn de regiovisie en het Corridormodel relatief gunstig. Verstoring van de bedrijvenlocaties op de omgeving is als redelijk beoordeeld en de verstoring van de omgeving op het werkmilieu matig.

Vanuit mobiliteit scoren de MMA-varianten mobiliteit en natuurlijk milieu redelijk tot gunstig omdat deze met name locaties bevatten, waar sprake is van bestaande voorzieningen en infrastructuur.

Met name de locaties Meerhoven en Best-West scoren binnen deze varianten relatief gunstig vanwege de ligging ten opzichte van bedrijvigheid en openbaar vervoer. De MMA-variant woon- en leefmilieu scoort, onder andere als gevolg van het ongunstige

bereikbaarheidsprofiel van de locaties Lungendonk en Stiphout-Noord slecht. De regiovisie scoort met name minder gunstig door de verwevingslocaties die een relatief grote automobilititeit zullen oproepen.

Voor ruimtegebruik is het gunstig om de bebouwing zoveel mogelijk te concentreren in het bestaand stedelijk gebied. De MMA-varianten natuurlijk milieu en mobiliteit komen hier het meest aan tegemoet.

De bovenstaande vergelijking laat vanuit milieu-optiek een tegenstelling zien binnen de stadsregio Eindhoven-Helmond: uit oogpunt van behoud van het natuurlijk milieu, mobiliteit en beperking van het ruimtegebruik verdienen die modellen die uitgaan van zoveel mogelijk bouwen binnen het bestaande stedelijk gebied duidelijke voorkeur. Uit oogpunt van een aantrekkelijk en rustig woon- en leefmilieu en de versterking van een bedrijvenlocatie op zijn omgeving is het gunstiger het nog niet verstedelijkte Middengebied te benutten. Het model regiovisie, dat in feite een poging heeft gedaan om tot een optimale mix van beide invalshoeken te komen, komt juist relatief slecht uit de vergelijking, vanwege het grote aantal locaties in dit model en tevens de grotere taakstelling met betrekking tot woningbouw. In het model regiovisie is uitgegaan van in totaal 10.800 woningen plus een nader vast te stellen aantal door verweving van stad en landschap en in bestaand stedelijk gebied. De MMA-varianten zijn gebaseerd op 11.500 woningen totaal.

Een aantal locaties is vanuit milieu-oogpunt min of meer onomstreden; deze scoren gunstig vanuit een groot aantal milieu-aspecten. Het MER bevat een overzicht van deze gunstige locaties. De meest gunstige woonlocaties zijn de locaties binnen het bestaand stedelijk gebied: Strijp (3000 woningen), Kanaalzone Helmond (1000 woningen), Kadezone Eindhoven (1000 woningen), en in het westen van de stadsregio: Best-West (2300 woningen) en Meerhoven (5500 woningen). De meest gunstige bedrijvenlocaties zijn de revitaliseringslocaties Strijp (60 ha), Kanaalzone Helmond (60 ha), Kadezone Eindhoven (60 ha) en de nieuwe locaties Welschap (200 ha) en Rijtacker (50 ha). Ongunstige milieu-aspecten van deze locaties (zoals verdroging van een kwetsbaar gebied nabij Best-West en Kanaalzone Helmond, verontreinigingen in Kanaalzone Helmond, Kadezone Eindhoven en Meerhoven, woon- en leefmilieu-aspecten in Meerhoven, Best-West, Strijp en Welschap, mobiliteitsaspecten bij Rijtacker) zijn voor een groot deel te compenseren of te mitigeren door de wijze waarop een locatie wordt ingericht dan wel ingevuld.

3.3.4 De milieu-effecten van de verstedelijking volgens het uitwerkingsplan

Ter vergelijking met de zes in het MER onderzochte modellen volgt eerst een korte beschrijving van de verstedelijking volgens het uitwerkingsplan. Daarna wordt een overzicht gegeven van de belangrijkste milieu-effecten bij verstedelijking volgens het uitwerkingsplan. Voor dit overzicht is aangehaakt bij de effectbeschrijving voor de Regiovisie in het MER.

Verstedelijking volgens het uitwerkingsplan

Het uitwerkingsplan is evenals de regiovisie gebaseerd op de principes van de revitalisering van stad en landschap en het gebruik van het - deels nog te ontwikkelen - openbaar vervoersysteem als ruimtelijk structurerend element. Het uitbreidingsplan kent prioriteit toe aan stedelijke inbreidingslocaties en geeft daarnaast een aantal nieuwe woningbouw- en bedrijvenlocaties aan. De binnenstedelijke herstructureringslocaties Strijp, Kadezone en Kanaalzone zullen minimaal ruimte kunnen bieden voor 2000 woningen naast mogelijkheden voor bedrijven. Nieuwe woningbouwlocaties zijn Meerhoven (5500 woningen), Best-West (2300 woningen) en Brandevoort (3000 woningen). Nieuwe bedrijvenlocaties zijn Welschap (200 ha), Rijtacker (50 ha), uitbreiding Bedrijventerrein Zuid-Oost-Brabant (90 ha) en Brandevoort (20 à 30 ha). Daarnaast voorziet het uitwerkingsplan in een nieuw bedrijventerrein bij Valkenswaard (Dommelen-Zuid, 20 ha). Aangezien deze locatie buiten het centraal stedelijk gebied ligt is zij niet onderzocht in het MER en maakt zij geen deel uit van de zes alternatieven van het MER.

Milieu-effecten van de verstedelijking volgens het uitwerkingsplan

landschap, cultuurhistorie en archeologie:

Met name het bedrijventerrein Zuid-Oost-Brabant heeft een groot effect op de aantasting van aardkundige waarden. De locaties Brandevoort, BZOB en Strijpsche Kampen leiden tot verlies van schaaluisersten in het landschap.

bodem en water:

In twee binnenstedelijke locaties (Kadezone Eindhoven en Kanaalzone Helmond) en twee grote uitbreidingslocaties (Meerhoven en Brandevoort) komen op verscheidene plaatsen bodemverontreinigingen voor. Voor drie locaties (Best-West, Brandevoort, Kanaalzone Helmond) geldt dat bebouwing kan leiden tot verdroging van een nabijgelegen verdrogingsgevoelig gebied. In het MER wordt echter gesteld dat nadelige verdrogingsmaatregelen sterk kunnen worden gereduceerd of voorkomen door het treffen van inrichtingsmaatregelen op de bouwlocatie, en infiltratiebevorderende maatregelen bij nabij het gevoelige gebied.

ecologie:

Verlies van waardevolle flora en vegetatie treedt nagenoeg alleen op bij Brandevoort. Bebouwing volgens dit uitwerkingsplan heeft een groot verstorend effect op fauna en waardevolle vegetaties langs het Beatrixkanaal bij de locatie Meerhoven/Welschap.

woon- en leefmilieu:

Een groot deel van de woonlocaties valt (gedeeltelijk) binnen een zone met een geluidsbelasting (door verkeer en/of industrie) van meer dan 50 dB(A). De locatie Meerhoven/Welschap, zoals onderzocht in het MER, valt voor een belangrijk deel binnen de 35 K.E.- en 20 K.E.-contouren van Airport Eindhoven. Het uitgangspunt van bouwen buiten de 20 K.E.-contour, zoals opgenomen in de regiovisie, zal er voor moeten zorgen, dat de woningbouwlocatie Meerhoven geen geluidshinder vanwege vliegverkeer ondervindt. De aantrekkelijkheid van de woonlocaties en de ligging ten opzichte van voorzieningen is minder gunstig. Een relatief groot deel van de woonlocaties ligt langs transportgevaarlijke routes. Hier zal een veiligheidszone in acht moeten worden genomen. De bedrijvenlocaties liggen vrij gunstig; invloed op aangrenzende woonwijken is gering. Wel treedt naar verwachting verstoring van het werkmilieu op, met name bij de bedrijvenlocaties Welschap, Strijpsche Kampen en Rijtacker vanwege de ligging in de aanvliegroutes van Eindhoven-Airport.

mobiliteit:

De woonlocaties in het bestaand stedelijk gebied liggen het meest gunstig met betrekking tot mobiliteit. Van de nieuwe woonlocaties ligt Best-West het gunstigst, gevolgd door Meerhoven. Brandevoort ligt minder gunstig vanwege het ontbreken van buslijnen. Een belangrijk deel van de bouwlocatie ligt op relatief grote afstand van een NS-station en het hoofdwegennet. Weliswaar geeft het uitwerkingsplan voor Brandevoort een voorstads halte aan, maar de verwezenlijking daarvan binnen de planperiode is onzeker.

ruimtegebruik:

Bebouwing van enkele locaties, met name Best-West en Brandevoort, leidt tot verlies van agrarisch kerngebied. Met name in Meerhoven, Best-West en Brandevoort is sprake van bestaande gasleidingen, hoogspanningskabels en brandstof-hoofdleidingen. Hier zal bij de inrichting rekening mee moeten worden gehouden. Brandevoort ligt in een recreatief uitloopgebied.

3.3.5 Conclusies voor het uitwerkingsplan

Stadsregionaal niveau

De regiovisie vormt uitgangspunt voor het uitwerkingsplan. In het uitwerkingsplan is aangegeven dat prioriteit gelegd moet worden bij de ontwikkeling van binnenstedelijke locaties. De regiovisie geeft, naast de binnenstedelijke ontwikkelingsmogelijkheden en de nieuwe grote bouwlocaties bij Eindhoven, Helmond en Best, een flink aantal verwevingslocaties aan. Mede op grond van de resultaten van het MER zijn in het uitwerkingsplan geen verwevingslocaties meer opgenomen. In verband hiermee is de woningbouwcapaciteit van de binnenstedelijke en de nieuwe grote bouwlocaties in het uitwerkingsplan (12.800 woningen) goed vergelijkbaar met de woningbouwcapaciteit van de MMA-varianten (11.500 woningen), hetgeen niet geldt voor de woningbouwcapaciteit van de regiovisie.

Bij vergelijking van het verstedelijkingsmodel van het uitwerkingsplan met de MMA-varianten valt op, dat er sprake is van volledige overeenstemming over de binnenstedelijke bouwlocaties. Wat de grote nieuwe bouwlocaties betreft vormen de woningbouwlocaties Meerhoven en Best-West onderdeel van twee van de drie MMA's. De grote bedrijvenlocatie Welschap vormt zelfs onderdeel van alle MMA's.

Het belangrijkste verschil tussen het uitwerkingsplan en de MMA's is te vinden in het Helmondse deel van de stadsregio. De grote woningbouwlocatie Brandevoort maakt van

geen enkel MMA deel uit, de uitbreiding van het Bedrijventerrein Zuid-Oost-Brabant alleen van MMA-variant Natuurlijk Milieu. De centrale stad Helmond dient echter evenzeer als de centrale stad Eindhoven te kunnen beschikken over uitbreidingsmogelijkheden voor wonen en werken. Voor de uitbreiding van het Bedrijventerrein Zuid-Oost-Brabant geldt bovendien dat dit bedrijventerrein als enige in de stadsregio zware bedrijvigheid (milieucategorie 5) kan opnemen. Overigens moet worden vastgesteld dat alternatieve mogelijkheden in de omgeving van Helmond, zoals in het MER onderzocht, in het algemeen nog slechter scoren dan Brandevoort en de uitbreiding van Bedrijventerrein Zuid-Oost-Brabant.

Locatieniveau

Bij de effectbeschrijving in het MER is uitgegaan van de beschikbaarheid van basisgegevens omtrent de huidige situatie van het milieu. Geconcludeerd wordt dat de beschikbare informatie over het studiegebied voldoende is voor het in het uitwerkingsplan gehanteerde detailleringniveau ten behoeve van een verantwoorde locatiekeuze. Dit laat echter onverlet dat bij de verdere uitwerking van locaties nog een aantal aspecten nader onderzocht dient te worden. Het is daarbij denkbaar dat gedetailleerd onderzoek op een bepaalde locatie tot nuanceringen ten aanzien van de milieu-effecten in het MER zal leiden.

Bij de effectbeschrijving in het MER is een aantal maatregelen opgenomen die de milieu-effecten van de bouwlocaties kunnen mitigeren of gedeeltelijk compenseren. Dit zijn met name maatregelen die bij de verdere uitwerking op inrichtingsniveau gestalte moeten krijgen. Het MER maakt daarbij een onderscheid in algemene (zoals het toepassen van de cunettenmethode bij het bouwrijp maken en het toepassen van een verbeterd gescheiden rioleringssysteem) en locatie-specifieke maatregelen (zoals het beperken van de toegankelijkheid van kwetsbare natuurgebieden in de omgeving van locaties, aanpassingen aan de infrastructuur en inpassing van locaties in de groene structuur in het Middengebied).

In de evaluatie, welke onderdeel uitmaakt van de m.e.r.-procedure, dient op bovengenoemde aspecten in te worden gegaan. Een belangrijk evaluatiemoment is de provinciale toetsing van de bestemmingsplannen.

3.3.6 Verstedelijking en waterhuishouding

In het Streekplan is gesteld dat de verbetering van de kwaliteit van water, en van de waterkwantiteit in de groene hoofdstructuur wordt bevorderd via de uitwerking van het milieu- en waterbeleid. Dit kan, afhankelijk van de hydrologische samenhang, ook ingrepen betreffen buiten gebieden met een planologische basisbescherming. Om verdrogingseffecten en verspreidingseffecten via (grond)water tegen te gaan, zijn in het provinciaal Waterhuishoudingsplan beleidsregels opgenomen, waaraan ruimtelijke ontwikkelingen moeten worden getoetst. Deze hydrologische toets moet worden verwoord in een "waterparagraaf" in de bestemmingsplannen.

Het oppervlaktewater- en grondwatersysteem wordt zowel kwantitatief als kwalitatief negatief beïnvloed door bebouwde gebieden. Kwantitatieve beïnvloeding vindt vooral plaats als gevolg van wijzigingen in de ont- en afwatering en verminderde infiltratie door toenemend verhard oppervlak. Kwalitatieve beïnvloeding vindt vooral plaats als gevolg van vervuilde (water)bodems, gebruik van uitlogende materialen en woonactiviteiten. Beïnvloeding vindt vooral op de locatie zelf plaats (inclusief de directe omgeving), maar daarnaast zijn ook in de bredere omgeving de invloeden merkbaar. De mate van beïnvloeding is afhankelijk van de locatiekeuze (kwel- of infiltratiegebieden), de afstand tot de effectgevoelige gebieden (natte delen van de groene hoofdstructuur) en de wijze van bouwen.

Beleidsstandpunt

De resultaten van het MER ondersteunen de keuzes van het uitwerkingsplan op hoofdlijnen. Het MER heeft verder geleid tot een betere onderbouwing van de keuzes. Op grond van het MER zijn bovendien mitigerende en compenserende maatregelen per locatie opgenomen in het uitwerkingsplan (zie de paragrafen 3.2.5. en 3.2.6.).

De stadsregionale bouwlocaties zullen op een milieuvriendelijke wijze moeten worden ontwikkeld. Hierbij zijn zowel algemene als locatiespecifieke maatregelen van belang. Deze worden aangegeven in paragraaf 4.3.

Het is van belang dat de hydrologische toestand van een locatie op een actieve wijze wordt betrokken als vormgevend element in de verdere planvorming. Er ontstaan dan betere mogelijkheden voor het tegengaan van onnodige verdroging van natte natuur in de omgeving en vervuiling van het grond- en oppervlaktewater.

3.4 Ontwikkelingsperspectief voor de lange termijn - flexibiliteit uitwerkingsplan

In de voorafgaande paragrafen is de ruimtelijke ontwikkeling van de stadsregio beschreven vanuit de in de regiovisie gehanteerde strategische benadering. Deze ruimtelijke strategie heeft geleid tot het aangeven van een aantal gebieden die van belang zijn voor de geleiding van de stadsregio, en daarmee voor de gewenste ruimtelijke kwaliteit. Deze gebieden bepalen de duurzame grenzen tussen stedelijk en landelijk gebied.

Met duurzaam wordt een definitieve afbakening van het landelijk en stedelijk gebied bedoeld. Uitgangspunt is dat ook plannen volgend op dit uitwerkingsplan deze grenzen moeten respecteren. Hiermee wordt richting gegeven aan het lange termijn perspectief voor de stadsregio. Om de duurzaamheid te waarborgen is actieve ontwikkeling van de functionele en ruimtelijke kwaliteit van deze gebieden nodig. Deze gebieden staan op de plankaart aangegeven als "ontwikkeling samenhang landelijk gebied". In deze gebieden zal, waar nodig, door actieve ontwikkeling van buitengebiedfuncties een sterke landschapsstructuur ontwikkeld worden die een duurzame mal vormt voor de verstedelijking. De "zoekruimte" voor verstedelijking op de lange termijn is te vinden in het gebied dat ligt buiten de aanduiding "ontwikkeling samenhang landelijk gebied" en buiten de reeds in het streekplan aangegeven groene hoofdstructuur. Deze gebieden geven tevens de flexibiliteit van het plan aan: zijn er ten gevolge van stagnatie van de ontwikkeling van de aangewezen bouwlocaties of tengevolge van een verhoogde taakstelling nieuwe gebieden voor verstedelijking in de stadsregio nodig, dan kan die ruimte in deze gebieden gezocht worden. De gebieden zijn echter niet vogelvrij. In veel gevallen is sprake van een directe of indirecte confrontatie met de te ontwikkelen samenhang van het landelijk gebied en/of (delen van) de groene hoofdstructuur. Daarnaast kennen de gebieden hun eigen kwaliteiten uit oogpunt van natuur en landschap, ecologie en cultuurhistorie, en is in een aantal gevallen sprake van belangrijke geohydrologische relaties. Met al deze kwaliteiten zal bij verdere planvorming in de toekomst ernstig rekening gehouden moeten worden. Dit betekent, dat een zorgvuldige afweging op stadsregionaal niveau gemaakt zal moeten worden om te kunnen komen tot een keuze voor de lange termijn (nieuwe te ontwikkelen stadsregionale bouwlocaties ná 2005). Deze keuze is in het kader van dit uitwerkingsplan niet aan de orde. Wel kunnen, mede op grond van de resultaten van het MER, een aantal aandachtspunten en randvoorwaarden aangegeven worden.

Vanuit een oogpunt van efficiënt ruimtegebruik is het belangrijk mogelijkheden te vinden binnen bestaand stedelijk gebied. Te denken valt aan actief beheer door sanering en inbreiding, maar ook aan de organisatie van woningbouw, volks- en bedrijfshuisvesting. Ook na de planperiode moet gestreefd worden naar realisering van een substantieel deel van de benodigde ruimte in het bestaand stedelijk gebied van de stadsregio.

Het uitwerkingsplan bevat meer capaciteit voor woningbouw en bedrijfsvestigingen dan strikt genomen voor de streekplantaakstelling nodig is. Deze capaciteit kan uiteindelijk ten goede komen aan de behoefte ná 2005.

Voor de kernen in de stadsregio Eindhoven-Helmond worden de volgende ontwikkelingsmogelijkheden gesignaleerd, waarbij in het kader van dit uitwerkingsplan géén bindende keuzes gemaakt worden.

Eindhoven

Eindhoven zal ook na de planperiode sterk moeten inzetten op het ontwikkelen van nieuwe binnenstedelijke bouwlocaties en het revitaliseren van bestaande bedrijventerreinen. De ontwikkeling van de woonlocatie Meerhoven vindt op grond van de huidige inzichten met betrekking tot de behoefte gedeeltelijk plaats na 2005. De bedrijvenlocatie Welschap wordt voor een belangrijk deel pas na 2005 ontwikkeld. Aansluitend op het stedelijk gebied van Eindhoven zijn er geen andere substantiële uitbreidingslocaties voorhanden.

Veldhoven

Ten westen van Veldhoven is stedelijke uitbreiding in principe mogelijk. De afstand tot het stadsdeelcentrum van Veldhoven is redelijk. Uit de milieu-effectrapportage is gebleken,

dat een grote locatie Veldhoven-West op een aantal punten positief scoort. Belangrijk is echter de kwetsbaarheid van het grondwater en de geringe bijdrage aan geleiding van de mobiliteit. Rekening houdend met mitigerende maatregelen wordt substantiële uitbreiding van Veldhoven naar het westen niet onmogelijk geacht.

Best

Best heeft mogelijkheden voor uitbreiding aan de noordzijde, waarbij echter rekening moet worden gehouden met de aanwezige boomteeltbedrijven en het samenspel met de groene hoofdstructuur. Een toekomstige ontwikkeling Best-Noord zal daarom moeten bestaan uit woningbouw in combinatie met landschapsbouw. Het woon- en leefmilieu (nabijheid spoorlijn en rijksweg, nabijheid voorzieningen) en de mobiliteitsaspecten (beschikbaarheid openbaar vervoer) vragen bij een ontwikkeling aan de noordzijde van Best aandacht.

Nuenen

Uit het onderzoek "Verkenning Woningbouwcapaciteit Nuenen en omgeving" is gebleken, dat aan de westkant van Nuenen substantiële stedelijke ontwikkelingen mogelijk zijn in combinatie met landschapsbouw. De precieze voorwaarden voor ontwikkelingen aan de westkant van Nuenen, waaronder kwantificering, vergen verdere uitwerking van het vorenbedoelde onderzoek.

Een stedelijke ontwikkeling van betekenis aan de noord-oostzijde van Nuenen is niet aan te bevelen vanwege de gevoeligheid van het gebied wat het natuurlijk milieu betreft. De fysieke ruimte is vanwege de nabijheid van de groene hoofdstructuur en de te ontwikkelen samenhang van het landelijk gebied gering.

Geldrop

Ontwikkelingsmogelijkheden aansluitend aan Geldrop zijn beperkt.

Helmond

Helmond zal, net als Eindhoven zo goed mogelijk moeten inzetten op het ontwikkelen en revitaliseren van locaties in bestaand stedelijk gebied.

Zowel de woningbouwlocatie Brandevoort als de bedrijvenlocatie Bedrijventerrein Zuid-Oost-Brabant bieden in principe voldoende ruimte om ook ná 2005 in de behoefte te voorzien. Brandevoort biedt in principe mogelijkheden voor een verder uitbouw in westelijke richting, waarbij de te ontwikkelen samenhang van het landelijk gebied tussen Eindhoven en Helmond de uiterste grens vormt. De uiteindelijke eindsituatie zal bepaald moeten worden door een gewenste afronding van Brandevoort met woningbouw in combinatie met landschapsbouw en de mogelijkheden om een draagvlak te creëren voor een voorstadshalte. De aangegeven omvang van Bedrijventerrein Zuid-Oost Brabant moet echter beschouwd worden als eindsituatie.

Ontwikkelingsmogelijkheden ten noorden van Stiphout zijn zeer ongewenst. Het MER onderstreept de hoge landschappelijke en ecologische waarde. Bovendien scoort de locatie minimaal uit mobiliteitsoogpunt.

Resteert een ontwikkelingsmogelijkheid ten zuiden van Helmond in het gebied Lungendonk. De aanhaking van dit gebied aan de stad is niet eenvoudig. De Goorloopzone en de zone Varenschut vormen beiden een groene geleiding, die onderdeel uitmaakt van de te ontwikkelen samenhang van het landelijke gebied van de stadsregio. In het MER scoort Lungendonk redelijk. De locatie maakt als bedrijvenlocatie deel uit van de meest milieuvriendelijk alternatief-variant "woon- en leefmilieu". Lungendonk scoort matig tot slecht voor het aspect "natuurlijk milieu" (natuur en landschap, bodem en water, ecologie), en ook uit mobiliteitsoogpunt laat de locatie te wensen over.

Mierlo

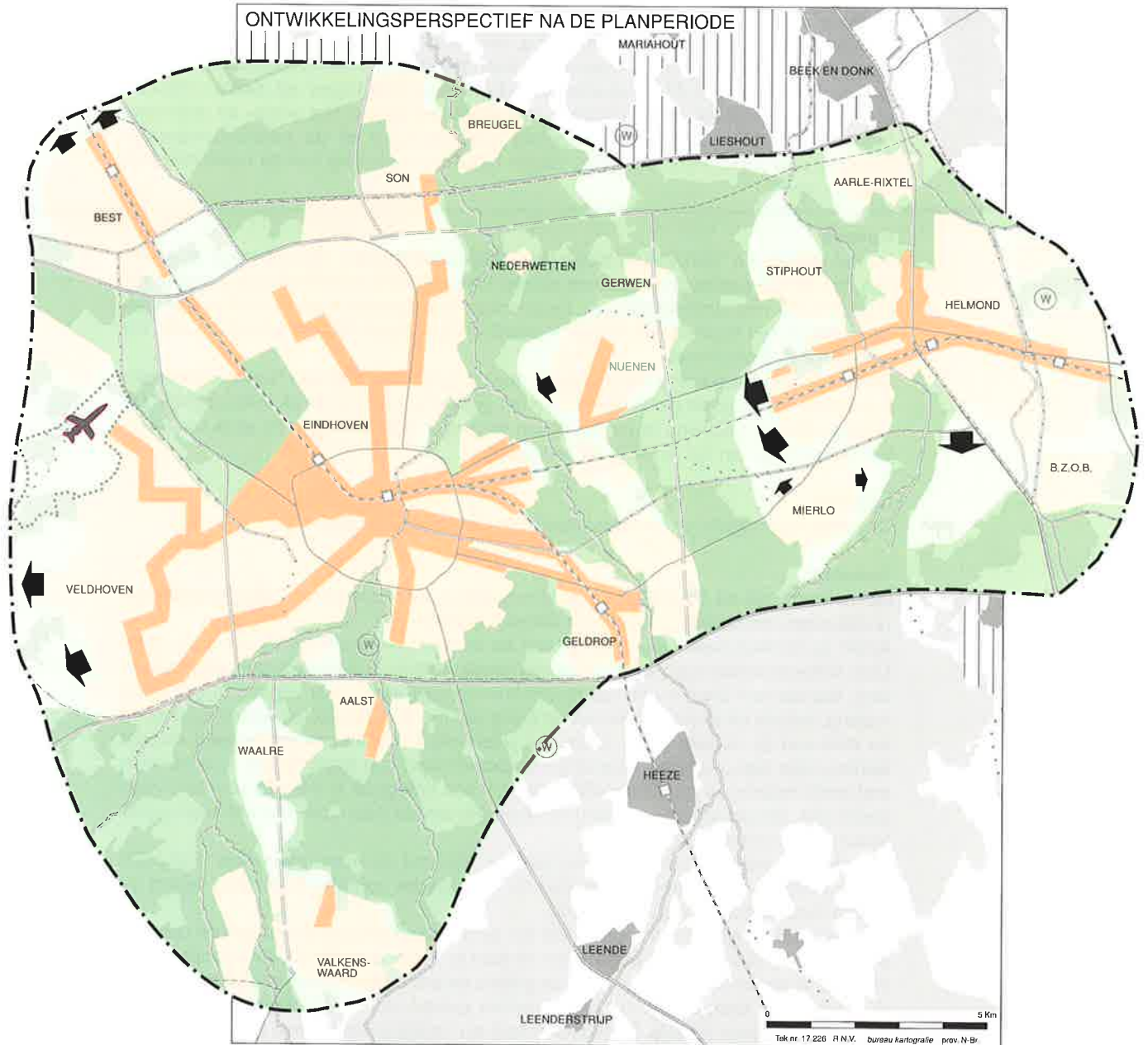
Bij Mierlo zijn in principe ontwikkelingsmogelijkheden aan de noord-westzijde en de oostzijde. In het MER zijn beide locaties onderzocht voor zowel wonen als werken. Net als Lungendonk bij Helmond scoren beide locaties matig tot slecht op het aspect "natuurlijk milieu". Ook uit oogpunt van mobiliteit is geen sprake van een ideale situatie. Grootschalige ontwikkelingen bij Mierlo liggen niet voor de hand.

Aarle-Rixtel

Ontwikkelingsmogelijkheden bij Aarle-Rixtel zijn beperkt.

Overige kernen

De overige kernen in de stadsregio, te weten Son en Breugel, Valkenswaard, Aalst en Waalre zijn gelegen buiten het centraal stedelijk gebied. De (beperkte) ontwikkelingsmogelijkheden bij deze kernen zijn gericht op de lokale behoefte.



Beleidsstandpunt

Het uitwerkingsplan omvat aanzienlijk meer capaciteit voor woningbouw en bedrijfsvestigingen dan op grond van de streekplantaakstelling nodig is. Deze overcapaciteit is uit flexibiliteitsoverwegingen opgenomen. Het is daarom niet nodig nu al concreet aan te geven welke nieuwe locaties ná 2005 voor ontwikkeling in aanmerking komen. Nieuwe locaties ná 2005 kunnen gezocht worden buiten de aanduiding "ontwikkeling samenhang landelijk gebied" en buiten de groene hoofdstructuur.

De uiteindelijke keuze voor ruimtelijke ontwikkelingen in de stadsregio ná 2005 vraagt om een afweging van de verschillende mogelijke locaties in stadsregionaal verband.

4 Planuitvoering

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt aangegeven hoe van plan tot uitvoering gekomen kan worden. De structuur van het hoofdstuk sluit aan bij de opbouw van hoofdstuk 3. In paragraaf 4.2 worden de uitvoeringsaspecten van de ruimtelijke strategie belicht. Het gaat hier om de beschikbare instrumenten voor de ontwikkeling van zowel de stedelijke als de landschappelijke opgaven, die in het uitwerkingsplan worden gesteld. Vervolgens wordt globaal op prioriteiten in de ontwikkeling van de verschillende projecten ingegaan. Verder wordt ingegaan op het overleg en de samenwerking die nodig zijn om tot uitvoering van de verschillende onderdelen van het uitwerkingsplan te komen.

Onder elke paragraaf worden de opdrachten ter uitvoering van het betreffende deel van het uitwerkingsplan kort samengevat. Vervolgens wordt een initiatiefnemer genoemd. De initiatiefnemer is de gemeente of instantie, die is aangewezen voor het nemen van het initiatief voor het starten van de planuitvoering van de betreffende opdracht. In de praktijk zal dit neerkomen op het bij elkaar brengen en houden van de verschillende partijen, die nodig zijn voor de uitvoering van het betreffende planonderdeel: de andere betrokken instanties.

Paragraaf 4.3 gaat in op de uitvoeringsaspecten uit milieu-oogpunt. Het gaat daarbij om zowel algemene voorwaarden en aandachtspunten bij de uitvoering van bouwlocaties als specifieke uitvoeringsaspecten voor de concrete bouwlocaties.

In paragraaf 4.4 wordt een uitvoeringsopdracht geformuleerd voor het lange termijn perspectief.

Paragraaf 4.5 geeft een overzicht van de prioritair uitvoeringsacties.

4.2 De ruimtelijke strategie

De ruimtelijke strategie beoogt een ontwikkeling, welke is gebaseerd op de bestaande kwaliteiten van de stadsregio en verbetering van de bestaande stedelijke en landschappelijke structuur. Daarbij wordt de basis van de strategie in de tijd verbreed door duidelijkheid te bieden over de ruimtelijke mogelijkheden voor expansie van het stedelijke gebied in relatie tot de ontwikkeling van een duurzame groenstructuur. De duurzame groenstructuur is in hoge mate bepalend voor de beoogde kwaliteit van de ontwikkelingen in de stadsregio. Uitvoering van de ruimtelijke strategie en met name de duurzame stadsregionale groenstructuur kan plaatsvinden door middel van de volgende instrumenten:

1 *Ecologische hoofdstructuur*

In het kader van het rijks- en provinciale natuurbeleidsplan wordt instrumentarium ingezet voor de realisering van de ecologisch hoofdstructuur:

- * voortzetting subsidiëring van de aankoop van natuurgebieden zoals heide en vennen, bossen en landgoederen;
- * regeling beheersovereenkomsten 1993;
- * regeling begrenzing natuurontwikkelingsprojecten.

Voor dit uitwerkingsplan zijn de onderstaande begrenzings van de ecologische hoofdstructuur in voorbereiding:

- * Dommeldal Oost;
- * Oost-Brabant.

2 *Bijdrageregeling natuur- en landschapsbeheer*

Op 27 april is door Gedeputeerde Staten de Nota Landschapsbeheer vastgesteld. In deze nota is een bijdrageregeling natuur- en landschapsbeheer opgenomen. Hierin wordt (financiële) ondersteuning voorgesteld voor de ontwikkeling van landschapsbeleidsplannen. De nota geeft inzicht in de beschikbare en gewenste instrumenten voor landschap en landschapsbeheer en de wijze waarop dit op efficiënte wijze kan worden ingezet.

Op 9 juli werd het ontwerp-besluit "Bijdrageregeling natuur- en landschapsbeheer" door Provinciale Staten vastgesteld.

De regeling komt in de plaats van de bestaande (niet formele) "Bijdrageregeling instandhouding kleine landschapselementen" en omvat zes componenten, waarvoor bijdragen gereserveerd zullen worden:

- * bijdrage herstel en aanleg kleine landschapselementen;
- * bijdrage instandhouding kleine landschapselementen;
- * bijdrage natuurbouw en verbindingszones langs waterlopen;
- * bijdrage vrijwilligersgroepen;

- * bijdrage biotoopverbetering;
- * bijdrage planvorming ((inter-)gemeentelijke landschapsbeleidsplannen);

3 *Bosaanleg*

In het kader van het Meerjarenplan Bosbouw van het rijk zijn er (incidenteel) projectsubsidies voorhanden voor aanleg/uitbreiding van bos. Van belang is dat het een publiek-private samenwerking is, waarin het rijk participeert.

Op rijksniveau is een subsidiebijdrage bosaanleg en -uitbreiding in voorbereiding.

De Commissie Bosuitbreiding heeft suggesties gedaan de aanleg van bos te koppelen aan de uitgifte van grond voor woningbouw.

4 *Structuurschema Groene Ruimte (Kabinetsstandpunt)*

In het nog in de Tweede Kamer te behandelen kabinetsstandpunt "Structuurschema Groene Ruimte" is de planvorm "waardevol cultuurlandschap" geïntroduceerd voor het gebied Midden-Brabant. Het noord-westelijke deel van de stadsregio vormt hier onderdeel van.

In het gebied van de stadsregio wordt een toeristisch-recreatief gebied aangegeven met een boslocatie, eveneens in een te ontwikkelen nationaal landschapspatroom.

Tussen Eindhoven en Helmond is een gebied aangegeven dat voor herinrichting of ruilverkaveling in aanmerking komt, naast een gebied met een administratief karakter (beleidskaart landinrichting).

Voor uitbreiding van het bosareaal door bosaanleg is het Rijk bereid bij te dragen voor de aanleg van bos met een totale omvang van meer dan 100 hectare.

Het ammoniakbeleid voor de Ecologische Hoofdstructuur is weergegeven in de Interimwet Ammoniak en Veehouderij. Deze wet biedt aan gemeenten de mogelijkheid gemeentelijke ammoniak-reductieplannen op te stellen. Deze plannen worden daarna getoetst aan het provinciale milieubeleid, dat is opgenomen in het Provinciale Milieu Beleidsplan en de Provinciale Milieu Verordening. Een aanvullend beleid is hiermee in het R.O.-kader niet meer aan de orde.

Overigens is de benutting van de mogelijkheden van de plannen van aanpak in het kader van de Nadere Uitwerking Brabant Limburg van belang. Met name betreft dit landschapsontwikkeling in het agrarisch gebied (waarbij behoud van de agrarische functie voorop staat) ten behoeve van het recreatief medegebruik.

5 *Bestemmingsplannen*

Om de realisering van de duurzame stadsregionale groenstructuur haalbaar te maken moet er naar worden gestreefd stedelijke uitbreiding te koppelen aan ontwikkeling van het landschap. Dit streven kan in bestemmingsplannen tot uitdrukking gebracht worden door de landschappelijke ontwikkeling op te nemen binnen de grenzen van het bestemmingsplan voor de stedelijke uitbreiding. Een gelijktijdige ontwikkeling, alsmede financiering, wordt zo gewaarborgd.

In enkele gebieden waar geen sectorinstrumentarium voorhanden is, wordt een planologische basisbescherming gevraagd met een landschapsbeleidsplan, waarvan een groenstructuurplan onderdeel uitmaakt.

6 *Handleiding buitengebied.*

In september 1991 is het Actieplan Actualisering Bestemmingsplannen Buitengebied voor de jaren 1992-1995 vastgesteld. In dit actieplan is een reeks activiteiten opgenomen, welke een versnelde doorwerking van het aangescherpte ruimtelijke en milieubeleid in actuele bestemmingsplannen buitengebied beoogt. Een belangrijk actiepunt is het uitbrengen van de Handleiding voor de inrichting van de bestemmingsplannen buitengebied, een Voorbeeldplan en de studienota "Ecologische bouwstenen voor de groene hoofdstructuur".

Behalve het ontwikkelen van ruimtelijk beleid hoort hier ook het daadwerkelijk inzetten van beschikbare instrumenten bij om een gewenst inrichtings- en kwaliteitsbeleid in het buitengebied te realiseren. Een goede interactie tussen de verschillende overheden (rijk, provincie en gemeente) over de inzet van instrumentarium uit de overige beleidsvelden zal een versterkend effect op de beleidsuitvoering kunnen hebben. De provincie wil hierbij graag bemiddelen.

Voor de ondersteuning van de gemeenten zal een provinciale landschapvisie worden opgesteld, waarin onder andere een lokaal landschappelijk raamwerk zal worden voorgesteld met bestaande en nieuw toe te voegen elementen.

Om te illustreren hoe het instrumentarium in de Wet op de Ruimtelijke Ordening kan worden toegepast, is door de provincie een Voorbeeldplan uitgebracht.

Ook de studienota "Ecologische bouwstenen voor de groene hoofdstructuur" is een hulpmiddel. Dit geldt met name voor instanties die betrokken zijn bij bestemming, inrichting en beheer van het buitengebied zoals gemeenten, landinrichtingscommissies en waterschappen. De nota geeft uitleg en achtergrondinformatie over natuurwaarden in de groene hoofdstructuur. Het vormt daarmee een hulpmiddel bij het opstellen van bestemmingsplannen voor het buitengebied, landinrichtingsplannen, (water-)beheersplannen en landschapsbeleidsplannen.

7 Landinrichtingsplannen

De volgende ruilverkavelingen, geheel of gedeeltelijk gelegen binnen de stadsregio, zijn de afgelopen 30 jaar gereed gekomen: Welschap (1963), Mierlo (1977), Zaligheden-Oost (1977), Oirschot-Best (1983) en Lieshout (1983).

De omgeving van Son en Breugel is gelegen binnen de ruilverkaveling in uitvoering "Sint-Oedenrode". In dit ruilverkavelingsplan ligt voor het gebied ten zuid-oosten van Breugel (Dommeldal, Breugels Broek) het accent op natuurontwikkeling. De landinrichting ontwikkelt hier dus de groene hoofdstructuur. Deze ontwikkeling is in het uitwerkingsplan opgenomen.

In 1992 is het herinrichtingsgebied Heeze op het voorbereidingsschema landinrichting geplaatst. Voor de stadsregio gaat het daarbij om het gebied tussen Eindhoven en Geldrop.

Voor de gebieden "Nuenen-Stiphout" en "Wintelre-Oerle" zijn op de verzoeken om landinrichting positieve zienswijzen uitgebracht. Het gebied "Nuenen-Stiphout" heeft vanwege de beoogde functionele ontwikkelingen een hogere prioriteit voor plaatsing op het voorbereidingsschema landinrichting.

8 Handleiding Mobiliteit Ruimtelijke Plannen.

In oktober 1993 is de Handleiding Mobiliteit Ruimtelijke Plannen door Gedeputeerde Staten vastgesteld. De handleiding geeft uitwerking aan het locatiebeleid, zoals dat in het Streekplan is opgenomen. Het locatiebeleid is gericht op sturing van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen op een wijze die onnodige groei van de automobilititeit voorkomt. Met name nieuwe ontwikkelingen die leiden tot intensief gebruik en bezoek moeten plaatsvinden op locaties, die goed ontsloten zijn of worden voor openbaar vervoer en fietsverkeer.

De handleiding verduidelijkt de uitgangspunten van het streekplan, dat het toetsingskader van de provincie vormt voor het aspect mobiliteit in ruimtelijke plannen. Daarnaast beoogt de handleiding advisering over en stimulering van de integratie van het mobiliteitsaspect in de ruimtelijke planvorming.

Mobiliteitsaspecten spelen een essentiële rol in de ruimtelijke ontwikkelingen van de Brabantse stadsregio's. De uitgangspunten voor het provinciale locatiebeleid, zoals neergelegd in de handleiding, vormen integraal onderdeel van de stadsregionale uitwerkingsplannen.

9 Vorming regiofondsen

Door fondsvorming van financiële bronnen kunnen delen van de stadsregionale groenstructuur gefinancierd worden, welke niet onder de hiervoor genoemde mogelijkheden vallen. Bij de opstelling van een fonds hoort een procedure, een fasering en een prioriteitenstelling voor de uitvoering.

Het ontwikkelen van een duurzame stadsregionale groenstructuur gaat op een aantal plaatsen gepaard met het aangeven van een duurzame grens van het stedelijk gebied. Dit betekent dat eisen gesteld moeten worden aan de vormgeving van de stedelijke rand op die plekken. Voor de randen zal gestreefd moeten worden naar ruimtelijke vormgeving van hoge kwaliteit, welke een duidelijke afronding vormen van het stedelijke gebied.

Voor de uitvoering van de duurzame stadsregionale groenstructuur, maar meer nog de ontwikkeling van de stedelijke samenhang wordt het volgende instrument ingezet:

Vinex-uitwerking stadsregio Eindhoven-Helmond

Met betrekking tot de financiële haalbaarheid van de uitvoering van het verstedelijkingsbeleid voor de stadsregio Eindhoven-Helmond, dat zijn neerslag vindt in revitalisering van stad en landschap met inbegrip van de voorziene uitbreidingslocaties, is in het kader van de Vinex een nota financiële verkenningen opgesteld. De besluitvorming over de verstedelijkingsrichtingen in de regio Eindhoven-Helmond en de daarmee gepaard inzet van rijksmiddelen vindt plaats aan de hand van het in voorbereiding zijnde Vinex-akkoord voor de regio Eindhoven-Helmond. In dit akkoord worden afspraken vastgelegd over de ontwikkelingen op het gebied van wonen, werken, vervoer en de te realiseren duurzame

stadsregionale groenstructuur, zowel wat betreft de planning als de uitvoering. In het akkoord zijn het met name de strategische projecten, die voortvloeien uit de ruimtelijke strategie van de regiovisie, die optimale mogelijkheden bieden voor de uitvoering van het mobiliteits- en milieubeleid, en waarvoor in het kader van het rijksbeleid ruimtelijke investeringen geconcentreerd kunnen worden. Deze projecten worden dus voorgedragen voor extra rijksmiddelen. Het benodigde geïntegreerde rijksbod heeft betrekking op:

- * excessieve grondkosten in verband met de woningbouw;
- * kosten, welke samenhangen met het realiseren van het stadsgewestelijke openbaar vervoer;
- * bodemsaneringskosten.

De stuurgroep Vinex-uitwerking Eindhoven-Helmond heeft aanvulling gevraagd voor:

- * investeringen in infrastructuur voor auto's en fietsen;
- * het realiseren van een duurzame groenstructuur.

Er wordt vanuit gegaan, dat conform het Vinexbeleid door middel van het voeren van een regionaal grondbeleid en met behulp van een in te stellen regiofonds, aangevuld met rijks-bijdragen tot realisatie van de gezamenlijke bouwlocaties kan worden gekomen.

De provincie verwacht en stimuleert acties van de betrokken initiatiefnemers en wil daarover afspraken vastleggen. Daarbij is een prioriteitsstelling in samenhang met een regiofonds en/of Vinex-traject van belang.

10 Overig instrumentarium

Middelen voortkomend uit winstgevende projecten in de stadsregio, zoals bijvoorbeeld zandwinning, kunnen aangewend worden voor het verkrijgen van sluitende exploitaties van bestemmingsplannen.

Daarnaast zal binnen het bestaand stedelijk gebied in bepaalde gevallen voorlopig nog een beroep gedaan kunnen worden op het stads- en dorpsvernieuwingsfonds. In bijzondere situaties, waarbij bodemsanering of herstructurering aan de orde is, zal ontwikkeling tevens afhangen van de beschikbaarheid van rijksmiddelen en middelen uit gemeentelijke investeringsprogramma's.

In november 1994 heeft het College van Gedeputeerde Staten een intentieverklaring vastgesteld inzake de overdracht van provinciale taken, waaronder ruimtelijke ordening en volkshuisvesting, van de provincie naar het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven. Dit betekent dat de uitvoering van het uitwerkingsplan in toenemende mate onder de verantwoordelijkheid van het Samenwerkingsverband tot stand kan komen.

Opdracht planuitvoering

Instellen regiofonds ter realisatie van de strategische projecten, zonodig aangevuld met infrastructuur.

Initiatiefnemers: Samenwerkingsverband Regio Eindhoven, gemeenten Eindhoven en Helmond

Betrokkenen: overige gemeenten

Uitwerking geven aan een duurzame afbakening tussen stedelijk en landelijk gebied voor die plaatsen, waarvoor op de plankaart sprake is van confrontatie tussen stedelijk gebied en de te ontwikkelen landelijke samenhang.

Initiatiefnemer: betreffende gemeente

Toepassing geven aan het locatiebeleid met gebruikmaking van de Handleiding Mobiliteit Ruimtelijke Plannen.

Initiatiefnemers: Samenwerkingsverband Regio Eindhoven, Vervoerregio, gemeenten

Betrokkene: provincie

4.2.1 Revitaliseren van de stad

Voor de ontwikkeling van de gewenste ruimtelijke hoofdstructuur voor het stedelijke gebied van de stadsregio wordt in het uitwerkingsplan onderscheid gemaakt in het **stedelijk gebied** en in gebieden, waarvoor een actieve **ontwikkeling van stedelijke samenhang** wordt voorgestaan. Ontwikkeling van deze gebieden (stedelijke centra, corridors, stationslocaties) betreft met name gebieden binnen het bestaande stedelijke gebied. Het benutten van locaties voor woningbouw, bedrijventerreinen en voorzieningen binnen de zone welke is aangegeven voor ontwikkeling van de stedelijke samenhang,

krijgt prioriteit. Voor het daadwerkelijk realiseren van de stedelijke samenhang is het van belang het benutten van deze locaties te blijven stimuleren.

Daarnaast is het van belang de mogelijkheden voor stedelijke verdichting, met name langs de corridors in samenhang met de ontwikkeling van het hoogwaardig openbaar vervoersnet c.q. kwaliteitsverbetering van het bestaande openbaar vervoer én het fietsnetwerk, nader te onderzoeken. Aandacht voor de kwaliteit van de openbare ruimte speelt daarbij een belangrijke rol in het kader van het behalen van de gewenste stedelijke kwaliteit.

In de ontwikkeling van de stedelijke structuur en samenhang van de stadsregio spelen de strategische projecten een structuurbepalende rol.

Opdracht planuitvoering

Afstemming planning en uitvoering van de strategische projecten voor woningbouw en bedrijventerreinen.

Initiatiefnemer: Samenwerkingsverband Regio Eindhoven

Betrokkenen: gemeenten

De mogelijkheden voor stedelijke verdichting langs de corridors in samenhang met de ontwikkeling van de hoogwaardige openbaar vervoersstructuur c.q. kwaliteitsverbetering van het bestaande openbaar vervoer, en het fietsnetwerk, alsmede de kwaliteit van de openbare ruimte, nader uitwerken.

Initiatiefnemer: betrokken gemeenten

Nadere uitwerking van het net van de hoogwaardige openbaar vervoersstructuur c.q. kwaliteitsverbetering van het bestaande openbaar vervoer, en in samenhang daarmee het fietsnetwerk.

Initiatiefnemer: Samenwerkingsverband Regio Eindhoven

Betrokkenen: gemeenten

Nadere uitwerking van de strategische stedelijke projecten.

Initiatiefnemer: Eindhoven, Helmond en Veldhoven in samenspraak met het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven

4.2.1.1 Het Sleutelproject Westkorridor

Het Sleutelproject heeft een structuurbepalende positie bij de ontwikkeling van de stedelijke structuur en samenhang van de stadsregio en is van strategische betekenis in het beleid voor het beheersen van de groei van de automobilititeit. De betekenis voor de ontwikkeling van de positie van de regio in groter verband en het (inter)nationaal knooppunt is daarbij van groot belang. Bij de ontwikkelingen in het Sleutelproject is prioriteit voor het bestaande stedelijke gebied noodzakelijk, gelet op de bijdrage die geleverd kan worden aan de revitalisering van de stad. Het betreft met name de deelgebieden van de Philipscomplexen aan de Emmasingel, de omgeving van het stadion, Strijp en de Zwaanstraat. Daarbij spelen hergebruik van bedrijventerreinen en mogelijkheden voor woningbouw een belangrijke rol.

Een optimale ontsluitingsstructuur voor (hoogwaardig) openbaar vervoer en fietsverkeer zal gelijktijdig met de ruimtelijke ontwikkelingen in het Sleutelproject tot stand moeten komen.

De ontwikkelingsmogelijkheden van de luchthaven zijn in het bijzonder van belang voor de gewenste ontwikkeling van het knooppunt Eindhoven en in verband daarmee de ontwikkeling van werkgebieden in het Sleutelproject. Daarnaast is er de logistieke betekenis van Eindhoven Airport in relatie tot het goederendistributiecentrum Acht/Rijtacker.

Opdracht planuitvoering

Kwalitatieve en kwantitatieve mogelijkheden voor revitalisering van bedrijventerreinen en nieuwe woningbouwmogelijkheden in bestaand stedelijk gebied in beeld brengen en prioritair inzetten.

Initiatiefnemer: Eindhoven

Gevolgen van de ontwikkelingsmogelijkheden van de luchthaven voor de ontwikkeling van bedrijventerreinen onderzoeken.

Initiatiefnemers: Eindhoven, Veldhoven

Betrokkene: Eindhoven Airport

4.2.1.2 Het project Kanaalzone Helmond

Het project Kanaalzone in Helmond levert eveneens een belangrijke bijdrage aan de revitalisering van de stad. In Helmond speelt deze zone bovendien een leidende rol in de integratie van de verschillende stadsdelen. In de Kanaalzone moet een substantiële bijdrage geleverd worden aan de stedelijk woonfunctie. Daarnaast is aandacht nodig voor herwaardering van bestaande bedrijvenlocaties. De directe aanhaking op het centrum maakt het noodzakelijk de mogelijkheden voor centrumontwikkelingen in de verdere planvorming te betrekken. Ook hier is optimale aandacht voor ontsluiting voor openbaar vervoer en fietsverkeer een randvoorwaarde. In het stationsgebied van Helmond, dat gerekend wordt tot de strategische ontwikkelingszone, zal de nadruk moeten liggen op de ontwikkeling van kantoren.

Opdracht planuitvoering

Ontwikkelingsmogelijkheden voor wonen en centrumvoorzieningen in de Kanaalzone uitwerken en inzetten voor de revitalisering van de stad. Mogelijkheden voor en met bestaande bedrijvigheid onderzoeken. Kantorenontwikkeling prioritair in het stationsgebied inzetten.

Initiatiefnemer: Helmond

4.2.1.3 Het project Kadezone Eindhoven

Ook het project Kadezone levert een belangrijke bijdrage aan de revitalisering van de stad, en verdient uit dat oogpunt eveneens prioriteit boven nieuwe stedelijke uitbreidingen. In de Kadezone kan een substantiële bijdrage geleverd worden aan de stedelijke woonfunctie en ontstaan mogelijkheden voor hernieuwd gebruik van bedrijventerreinen. De ligging nabij het centrum biedt mogelijkheden voor centrum-verbante ontwikkelingen. Een optimale ontsluiting, met name voor openbaar vervoer en fietsverkeer, is een randvoorwaarde bij de herstructurering.

Opdracht planuitvoering

Ontwikkelingsmogelijkheden in kwalitatieve en kwantitatieve zin voor wonen, bedrijven en centrum-verbante voorzieningen in de Kadezone uitwerken en inzetten voor revitalisering van de stad.

Initiatiefnemer: Eindhoven

4.2.2 Revitaliseren van het landschap

Voor het ontwikkelen van de gewenste ruimtelijke hoofdstructuur van de stadsregio wordt in het uitwerkingsplan onderscheid gemaakt in het **landelijk gebied** en in gebieden, waarvoor een actieve **ontwikkeling samenhang landelijk gebied** wordt voorgestaan vanuit hun betekenis voor de ruimtelijk-functionele opbouw van het buitengebied binnen de stadsregio.

Het gaat in de stadsregio Eindhoven-Helmond met name om de beekdalen en samenhangende bos- en natuurgebieden. Prioriteit zal gegeven moeten worden aan gebieden, die bijdragen aan de ontwikkeling van de samenhang van het landelijk gebied.

Opdracht planuitvoering

Prioriteit geven aan ontwikkeling van het landelijk gebied in die onderdelen van de stadsregionale structuur die zijn aangewezen voor de actieve ontwikkeling van het landschap. Ontwikkeling zal plaats moeten hebben vanuit een samenhangende visie op de ruimtelijke karakteristiek van het gebied ten behoeve van met name ontwikkeling van natuur, landbouw en recreatie.

Initiatiefnemer: Samenwerkingsverband Regio Eindhoven

Betrokkenen: gemeenten, provincie, ministerie L.N.V.

4.2.2.1 Strategische groenprojecten

De gewenste landschapsstructuur in de stadsregio Eindhoven-Helmond zal tot stand moeten komen door onderdelen van de stadsregionale groenstructuur actief te ontwikkelen. In de stadsregionale groenstructuur gaat het daarbij met name om de beekdalen. Herstel en versterking van de natuurlijke en ecologische betekenis zal plaats moeten vinden in zowel het buitengebied als het stedelijke gebied. Daardoor kan een blijvend structurerende werking in de ruimtelijke geleiding en samenhang van de stadsregio ontstaan. De belangrijkste beekdalen zijn die van de Grote en Kleine Dommel en de Goorloop.

Naast de beekdalen is ontwikkeling van bossen en natuurgebieden aan de orde. Het gaat daarbij vooral om het tot stand brengen van verbindingen tussen de verschillende onderdelen van de groene hoofdstructuur. De belangrijkste ontwikkelingen in dat kader zijn gelegen in het Middengebied. Daarnaast is de ontwikkeling van een groene corridor tussen Eindhoven en Strijpsche Kampen structureel van belang.

Een deel van de te ontwikkelen strategische groenprojecten in de stadsregio valt niet onder het instrumentarium, dat in het kader van het rijks- en provinciaal beleid wordt ingezet voor realisering van de ecologische hoofdstructuur. Hier ligt een taak voor het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven en/of de betreffende gemeenten.

De visie, welke door de Werkgroep Ecologische Begrenzing wordt opgesteld, is nog niet afgerond. Dit betekent, dat begrenzingen nog kunnen veranderen.

Opdracht planuitvoering:

Versterking van de ecologische structuur van de stadsregio voor de gebieden van de ecologische hoofdstructuur, die binnen de groene hoofdstructuur vallen door inzetten van het provinciaal instrumentarium voor natuurbeleid.

Initiatiefnemer: provincie

Versterking van de ecologische structuur voor gebieden buiten de groene hoofdstructuur door inzetten van de overige in paragraaf 4.2 genoemde instrumenten. Ontwikkeling zal niet plaatsvinden middels het provinciaal instrumentarium, als het gebieden betreft buiten de ecologische hoofdstructuur. Wel zal meegewerkt worden aan het tot stand brengen van de planologische basisbescherming, waarbij een zorgvuldige afweging van agrarische belangen aan de orde zal moeten zijn.

Initiatiefnemer: betreffende gemeente

Streven naar samenhangende landelijke en ecologische ontwikkelingen in de Dommelzone, het Middengebied, de Goorloopzone, de corridor tussen Eindhoven en Strijpsche Kampen en de verbinding tussen de Oirschotse Heide en de Nieuwe Heide.

Initiatiefnemer: Samenwerkingsverband Regio Eindhoven

Betrokkenen: provincie, waterschap, betrokken gemeenten

Versterking van de samenhangende en ecologische ontwikkelingen in het Middengebied door middel van de ontwikkeling van een grote boslocatie, zoals bedoeld in het (rijks)bosbeleidsplan.

Initiatiefnemer: Samenwerkingsverband Regio Eindhoven

Betrokkenen: betreffende gemeenten, waterschap, provincie

4.2.2.2 Begrenzing en verweving stad en landschap

Bij de inrichting van de stadsregio is scheiding van hoog- en laagdynamische functies uitgangspunt. Vormen van verweving van stad en land zijn, met name in het kader van afronding van bestaand en nieuw te ontwikkelen stedelijk gebied in samenhang met versterking van de groene hoofdstructuur en ontwikkeling van de samenhang van het landelijk gebied mogelijk. Voorwaarden bij verweving zijn efficiënt grondgebruik en het houden van stedelijke ontwikkelingen buiten de stadsregionale groenstructuur.

Bij woningbouw in combinatie met landschapsbouw zijn in de stadsregio verschillende gebiedstypen te onderscheiden. Bij de inrichting van deze gebieden zijn de volgende aanbevelingen van belang:

* *Beekdalen.*

Langs de wegen op de dekzandruggen kan uitgegaan worden van laanbeplanting, met percelering loodrecht op de beek. Het is gewenst visueel-ruimtelijk afstand te houden tot de beekdalen.

* *Open akkers:*

Het nastreven van kleinschalige beslotenheid en het toepassen van kleine landschapselementen (houtwallen, wegbeplantingen, bosjes, erfbeplantingen) met behoud van de openheid van de akkercomplexen is eveneens gewenst. In kwantitatief opzicht zal daarbij uitgegaan moeten worden van kleinschalige bebouwingsmogelijkheden.

* *Bossen:*

Aanbevolen wordt de beslotenheid van het bos over te laten gaan in een half open/half besloten landschap, en vervolgens aan te haken op de bebouwing.

Opdracht planuitvoering

Bij de ontwikkeling van (bestemmings)plannen voor nieuwe stedelijke uitleg en afronding van bestaand stedelijk gebied bij gewenste verweving de stedelijke en landelijke belangen in samenhang ontwikkelen om de voorwaarde van gelijktijdige uitvoering van woningbouw in combinatie met landschapsbouw te waarborgen, uitgaande van het maken van duurzame overgangen in relatie tot de groene hoofdstructuur en de ontwikkeling samenhang landelijk gebied.

Initiatiefnemer: betreffende gemeenten

4.2.3 Openbaar vervoer als ruimtelijk structurerend element

Vanuit mobiliteitsdoelstellingen gezien moet bij stedelijke ontwikkeling prioriteit gegeven worden aan intensivering, herstructurering en revitalisering van bestaand stedelijk gebied. Nieuwe stedelijke ontwikkelingen moeten niet alleen aansluitend op bestaand stedelijk gebied gerealiseerd worden, maar bovendien zo optimaal mogelijk ontsloten worden door (hoogwaardig) openbaar vervoer en een fietsnetwerk.

Het te ontwikkelen net van hoogwaardig openbaar vervoer c.q. de kwaliteitsverbetering van het bestaande openbaar vervoer is daarom in hoge mate bepalend voor prioriteitenstelling en fasering van stedelijke ontwikkelingen. Het voorgestelde net van hoogwaardig openbaar vervoer valt veelal samen met de verstedelijkingsassen.

Opdracht planuitvoering

Mogelijkheden voor de ontwikkeling van het hoogwaardig openbaar vervoer en het fietsnetwerk in de tijd gezien onderzoeken, vastleggen en inbrengen als randvoorwaarde bij de ontwikkeling en fasering van stedelijke ontwikkelingen.

Initiatiefnemer: Samenwerkingsverband Regio Eindhoven

Betrokkenen: betreffende gemeenten

4.2.4 Verkeer en vervoer

Uit de milieu-effectrapportage voor de grootschalige woon- en werklocaties in de stadsregio Eindhoven-Helmond is het ontbreken van een bruikbaar verkeersmodel als leemte in kennis aangegeven. Dit verkeersmodel is zinvol om aan te kunnen geven wat de modal-split per potentiële bouwlocatie is. Deze kennis kan aangewend worden bij de verdere planvorming voor de woon- en werklocaties.

Opdracht planuitvoering

Ontwikkeling van een verkeersmodel waarmee kan worden aangegeven wat de modal-split per bouwlocatie is en in welke mate het verstedelijkingsmodel van het uitwerkingsplan invloed heeft op de automobilititeit (absoluut aantal kilometers) en de modal-split (relatieve verdeling van het gebruik van verschillende vervoerswijzen binnen het totaal aantal verplaatsingen of reizigerskilometers). Het verkeersmodel kan aanleiding vormen voor aanvullende ruimtelijke, vervoers- en infrastructurele maatregelen.

Initiatiefnemer: Samenwerkingsverband Regio Eindhoven

Betrokkenen: gemeenten, provincie

4.2.4.1 Openbaar vervoer

Naast de opdracht planuitvoering voor ontwikkeling hoogwaardig openbaar vervoer en fietsnetwerk is de belangrijkste ontwikkeling ten aanzien van het vervoer per spoor de capaciteitsvergroting van bestaande spoorlijnen voor personenvervoer door realisering van het Rail 21-project, en verhoging van de frequenties door uitvoering van het HOV-netwerk. Daarnaast is ontsluiting per spoor van de locatie voor distributie- en transportactiviteiten de Rijtacker en van Bedrijventerrein Zuid-Oost-Brabant van belang. Een rechtstreekse spoorverbinding met Antwerpen/Brussel kan bijdragen aan vermindering van de groei van het vlieg- en autoverkeer.

Opdracht planuitvoering

Afstemming met de vervoerregio in verband met de coördinatie van de uitvoering van maatregelen in het kader van de capaciteitsvergroting van het spoornet voor personenvervoer, en verhoging van de frequenties.

Initiatiefnemer: Samenwerkingsverband Regio Eindhoven

Betrokkenen: Nederlandse Spoorwegen, betreffende gemeenten

Aansluiting en inpassing van een goederenspoor vanaf de bestaande spoorlijn Best-Eindhoven naar het distributie- en transportcentrum de Rijtacker en vanaf de bestaande spoorlijn Helmond-Deurne naar Bedrijventerrein Zuid-Oost-Brabant bewerkstelligen.

Initiatiefnemers: Eindhoven, Helmond

Onderzoek plegen naar en bevorderen van de ontwikkeling van de nieuwe voorstadshaltes Eindhoven-Noord, Eindhoven-Oost en Brandevoort aan de bestaande spoorlijn Best-Eindhoven-Helmond, waarbij de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden rond de potentiële voorstadshaltes worden betrokken.

Initiatiefnemers: Samenwerkingsverband Regio Eindhoven

Betrokkenen: Nederlandse Spoorwegen, Eindhoven, Helmond

Studie naar mogelijkheden voor het ontwikkelen van een rechtstreekse spoorverbinding van Eindhoven met Antwerpen/Brussel.

Initiatiefnemer: Samenwerkingsverband Regio Eindhoven, Nederlandse Spoorwegen

Betrokkenen: provincie, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, gemeenten

4.2.4.2 Fietsverkeer

Vanwege de noodzakelijke inzet van het fietsverkeer voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen is het nabijheidscriterium voorwaarde. Daarnaast wordt de ontwikkeling van een volwaardig stadsregionaal fietsnetwerk ten behoeve van bestaand stedelijk gebied en de nieuwe bouwlocaties, maar ook ten behoeve van de relaties met het buitengebied voorgestaan.

Opracht planuitvoering

Ontwikkeling en uitvoering van een stadsregionaal fietsnetwerk, waarbij de fasering wordt afgestemd op de fasering van de stedelijke ontwikkelingen binnen het bestaande stedelijke gebied en in uitlegebieden, alsmede op recreatieve ontwikkelingen.

Initiatiefnemer: Samenwerkingsverband Regio Eindhoven

Betrokkenen: betreffende gemeenten

4.2.4.3 Wegverbindingen

De groei van het autoverkeer in de stadsregio zal primair opgevangen worden op het bestaande wegennet, naast een beperkte aanvulling, welke noodzakelijk is uit oogpunt van verkeersproblemen in bestaand stedelijk gebied. Van deze aanvulling zal de noodzaak door nadere studie moeten worden aangetoond. Daarnaast wordt capaciteitsvergroting van bestaande infrastructuur beoogd, teneinde de noodzaak van nieuwe infrastructuur te voorkomen.

Ontwikkelingen in België nopen tot het oppakken van een nieuwe traject-studie voor de A 69. Deze studie is inmiddels in maart 1994 gestart.

De noodzaak van een oosttangente van Eindhoven en een noordelijk oost-west verbinding in de stadsregio zal in een nadere studie aan de orde moeten komen, waarbij aspecten van ruimtelijke ordening en natuur en landschap nadrukkelijk betrokken moeten worden, naast de effecten van de ombouw van de A2. Deze studie is in mei 1994 gestart.

In de studies naar de rijkswegenstructuur in de stadsregio wordt ook aandacht besteed aan de stadsregionale wegenstructuur.

Opracht planuitvoering

Uitvoeren van studie naar de noodzaak van aanvulling op de stadsregionale wegenstructuur, naar aanleiding van en afhankelijk van de resultaten van de studies naar de rijkswegen in de stadsregio Eindhoven-Helmond.

Initiatiefnemer: Samenwerkingsverband Regio Eindhoven

Betrokkenen: Rijkswaterstaat, provincie, gemeenten

4.2.4.4 Luchtvaart

In het uitwerkingsplan wordt uitgegaan van de groei-variant van Eindhoven Airport waarbij rekening gehouden zal worden met de ruimte die Defensie biedt. De versterking van de positie van de luchthaven draagt bij aan de nationale en internationale positie van de stadsregio en het knooppunt Eindhoven. Dit zal gevolgen kunnen hebben voor bedrijfs-

ontwikkelingen in het algemeen en voor luchtvaartgebonden en logistieke activiteiten in het bijzonder. Bij de uitgroeimogelijkheden van het vliegveld is de vast te stellen zonering van 35 K.E. uitgangspunt.

Opdracht planuitvoering

Aangeven welke specifieke ontwikkelingsmogelijkheden voor civiel medegebruik in de vorm van luchtvaartgebonden en logistieke activiteiten ontstaan bij de uitgroei van het vliegveld.

Initiatiefnemers: Eindhoven, Veldhoven

Onderzoek doen naar een adequate verbinding tussen het regionaal goederendistributiecentrum en het vliegveld, waarbij mogelijkheid van aansluiting op het railnetwerk wordt betrokken.

Initiatiefnemer: Eindhoven

Betrokkenen: Samenwerkingsverband Regio Eindhoven

4.2.4.5 Vaarwegen

De transportfunctie van de Zuid-Willemsvaart en het Wilhelminakanaal zijn van belang voor de economische positie van de stadsregio. Het Beatrixkanaal kan bijdragen in de ontsluitingsmogelijkheden voor de bedrijvenlocatie Welschap. Het belang van de kanalen als ecologische verbindingszone geeft aanleiding tot ontwikkeling van de ecologische waarden in het kader van de groene hoofdstructuur.

Opdracht planuitvoering

Bij het rijk blijven aandringen op verruiming van de capaciteit van de vaarwegen.

Initiatiefnemer: provincie

Betrokkenen: gemeenten, Samenwerkingsverband Regio Eindhoven

Onderzoek doen naar mogelijkheden van verruiming van het Beatrixkanaal (in combinatie met verruiming van de Zuid-Willemsvaart en het Wilhelminakanaal).

Initiatiefnemer: Samenwerkingsverband Regio Eindhoven

Betrokkenen: gemeenten

Voor vaarwegen die aangeduid zijn als ecologische verbindingszone moet gestreefd worden naar natuurontwikkeling als onderdeel van de groene hoofdstructuur.

Initiatiefnemers: gemeenten, Rijkswaterstaat

4.2.5 Wonen

Het streekplan geeft aan, dat in de periode 1990-2005 ruimte gevonden moet worden voor 38.000 woningen. In dit uitwerkingsplan wordt het beleid geformuleerd voor de ontwikkeling van de woningbouwlocaties die van stadsregionale betekenis zijn. Dit zijn de strategische projecten in het bestaand stedelijke gebied en de grote uitbreidingslocaties in het centraal stedelijk gebied. Geldrop, Nuenen, Aarle-Rixtel en Mierlo hebben geen taakstelling voor het opnemen van grote bouwlocaties uit kwalitatieve overwegingen of uit ruimtegebrek. Son en Breugel, Valkenswaard, en Aalst en Waalre liggen buiten het centraal stedelijk gebied en hebben geen kwantitatieve taak voor de opvang van de stadsregionale woningbehoefte. Kwalitatief kunnen zij wel een taak vervullen voor bijzondere segmenten met een beperkt ruimtebeslag in de regionale woningbehoefte en voor het ontwikkelen van voldoende typen woonmilieu's in de stadsregio.

Inmiddels zijn in de periode 1-1-1990 tot 1-1-1993 7.750 woningen gerealiseerd. Het aantal toe te voegen woningen in de periode 1993-2005 bedraagt nog 30.250 woningen.

Naast de nieuw te ontwikkelen locaties is er een bestaande capaciteit in bestemmingsplannen, die vastgesteld of goedgekeurd zijn, dan wel in ontwerp instemming hebben gekregen van de Provinciale Planologische Commissie. Dit is de zogenaamde "harde" restcapaciteit. De overige plannen en planvoornemens worden geschaard onder de "zachte" restcapaciteit. Op grond van de harde capaciteit is de volgende aanvullende capaciteit nodig:

Toename aantal woningen 1-1-1993 tot 1-1-2005	30.250
"Harde" restcapaciteit per 1-1-1993	20.750
	<hr/>
noodzakelijke aanvullende capaciteit	9.500

Het uitwerkingsplan geeft de volgende stadsregionale locaties aan:	
a. binnenstedelijke strategische projecten	2.000
b. Best-West	2.300
c. Meerhoven	5.500
d. Brandevoort	3.000
e. overige kernen tezamen	2.000
	<hr/>
Totaal locaties uitwerkingsplan	14.800

Kwantitatief biedt het uitwerkingsplan aanzienlijk meer ruimte dan taakstellend noodzakelijk is. Daarbij moet nog aangetekend worden, dat de capaciteiten van de binnenstedelijke strategische projecten in minimale omvang zijn meegenomen. Verwacht mag worden dat de uitvoerbare capaciteit aanzienlijk hoger ligt dan het aangegeven minimum van 2.000 woningen. Verder zijn bij de capaciteitsbepaling voor de gehele stadsregio alle "harde" restcapaciteiten (in plannen die vastgesteld of goedgekeurd zijn, dan wel in ontwerp instemming hebben gekregen van de Provinciale Planologische Commissie) meegenomen, terwijl er ook sprake is van zogenaamde "zachte" restcapaciteit c.q. te verwachten nieuwe plancapaciteiten in bestaand stedelijk gebied ten gevolge van inbreiding en herstructurering. Daarnaast moet uit oogpunt van zuinig en doelmatig ruimtegebruik en vanuit de verstedelijkingsoptiek gestreefd worden naar hogere dichtheden, echter in overeenstemming met de karakteristiek van de betreffende bouwlocaties en hun omgeving. Met name in bestaand stedelijk gebied en in de nieuwe bouwlocaties (in relatie tot centrumontwikkeling en/of ontwikkeling van de verstedelijkingsassen) zullen hogere dichtheden mogelijk zijn. Verwacht wordt dat ook hierdoor de capaciteit van het uitwerkingsplan nog verder zal toenemen.

Vanwege de aanzienlijke capaciteit van de plannen is naast prioriteit ook een fasering nodig. Deze fasering houdt in, dat uitbreidingslocaties voor een belangrijk deel pas na 2005 uitgevoerd zullen worden, tenzij een verhoogde taakstelling aanleiding vormt voor eerdere uitvoering.

De regiovisie geeft aan, dat gewaakt moet worden voor een te krap woningbouwaanbod en gestreefd wordt naar verscheidenheid. De stadsregio fungeert steeds meer als één woningmarkt. Dit betekent, dat fasering en aanbod van locaties goed op de kwalitatieve woningbehoefte moeten zijn afgestemd. Het is daarom van groot belang op stadsregionaal niveau tot een programmering te komen van gewenste woonmilieus aan de hand van een aantal globale streefbeelden en woonmilieutypen. Deze programmering van woonmilieutypen dient de basis te zijn voor afspraken over de verdeling van de woonmilieus over de verschillende in- en uitbreidingslocaties in de stadsregio. Vanuit dit totaalbeeld voor de stadsregio kunnen vervolgens de gewenste woonmilieutypen per in- en uitbreidingslocatie bepaald worden.

Bij de prioriteitenstelling ten aanzien van de verschillende woongebieden spelen ontwikkeling van de stadsregionale samenhang, mobiliteitsaspecten én belangen van natuur en landschap een belangrijke rol.

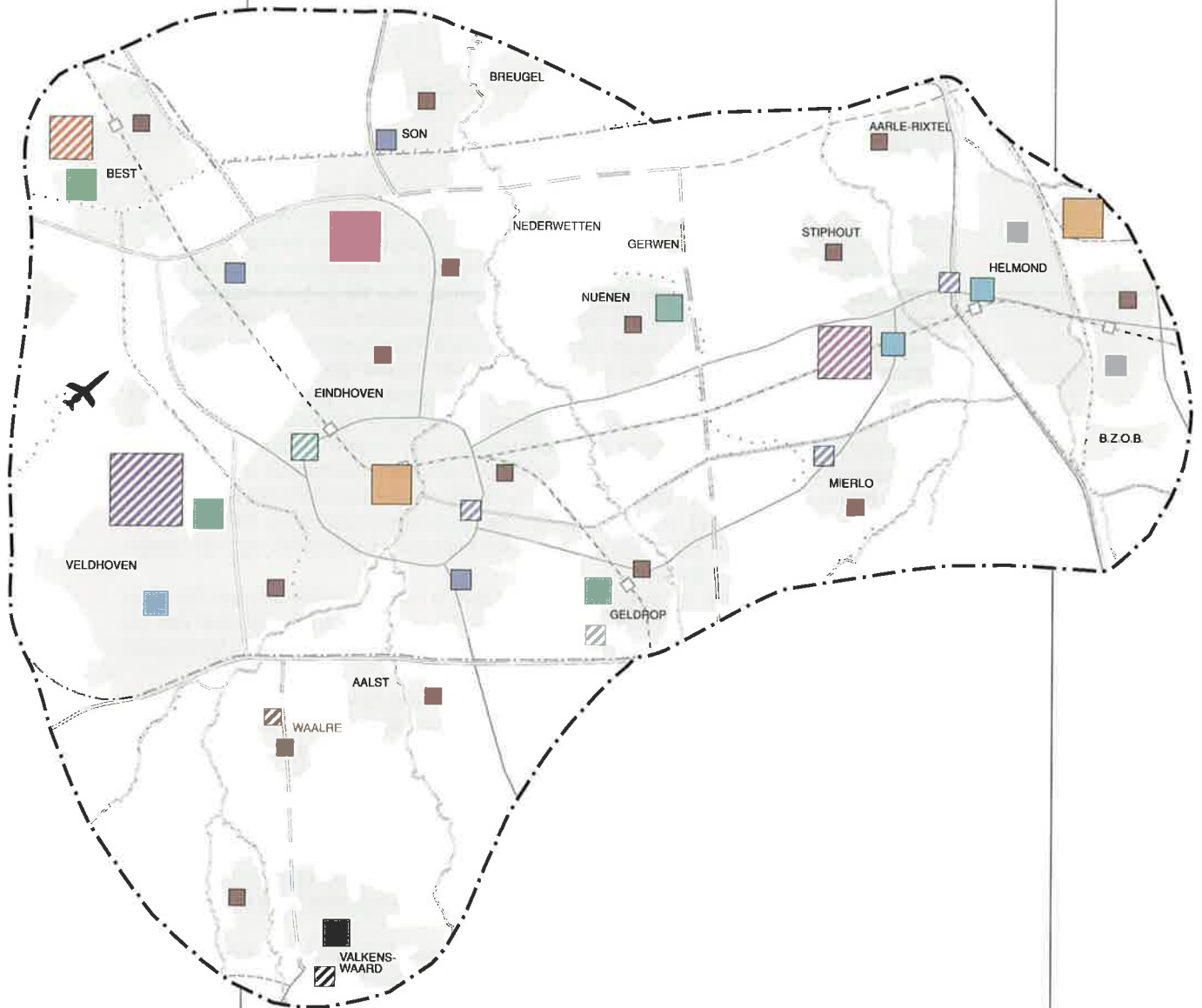
Opdracht planuitvoering

De fasering en het aanbod van woonlocaties moeten goed afgestemd zijn op de kwantitatieve en kwalitatieve woningbehoefte in de stadsregio. In het kader van de woningbouwprogrammering zal hieraan nadere uitwerking gegeven moeten worden. Daarbij zullen tevens de resultaten van de provinciale bevolkings- en woningbehoefteprognose, welke thans wordt herzien, worden betrokken. Bij de verdere uitwerking zal ook de uiteindelijke capaciteit voor de verschillende locaties worden bepaald. Op stadsregionaal niveau moet een programmering opgesteld worden van gewenste woonmilieus aan de hand van een aantal globale streefbeelden en woonmilieutypen. Deze programmering van woonmilieutypen dient de basis te zijn voor afspraken over de verdeling van de woonmilieus over de verschillende in- en uitbreidingslocaties in de stadsregio. Vanuit dit totaalbeeld voor de stadsregio kunnen vervolgens de gewenste woonmilieutypen per in- en uitbreidingslocatie bepaald worden.

Initiatiefnemer: Samenwerkingsverband Regio Eindhoven

Betrokkenen: provincie, gemeenten

TE ONTWIKKELEN WONINGBOUW (-LOCATIES) IN DE STADSREGIO



legenda

- bestaande capaciteit (01-01-'93)
- nieuwe locaties

orde van grootte/omvang:

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> 250 won. 500 won. 750 won. 1000 won. 1250 won. 1500 won. 1750 won. 2000 won. 2250 won. | <ul style="list-style-type: none"> 2500 won. 2750 won. 3000 won. 5500 won. |
|---|--|



Tek nr 17.224 R.N.V. bureau kartografie prov. N Br.

4.2.5.1 De nieuwe woongebieden

Bij de ontwikkeling van de nieuwe woongebieden zal in de eerste plaats rekening gehouden moeten worden met een voortvarende aanpak van de uitvoering van de restcapaciteiten, die immers het merendeel uitmaken van het te realiseren volume in de periode tot 2005. Uitvoering van de restcapaciteiten heeft daarom een hoge prioriteit.

Omdat bij de uitvoering van woningbouwlocaties, al dan niet binnenstedelijk, vertraging kan ontstaan, zullen steeds voldoende uitvoerbare plannen beschikbaar moeten zijn. Door tijdig nieuwe locaties te ontwikkelen zal steeds voldoende restcapaciteit beschikbaar kunnen zijn om aan de kwantitatieve en kwalitatieve taakstellingen te kunnen blijven voldoen. Dit vraagt om een flexibele planning. De beschikbaarheid van tenminste één grote nieuwe woningbouwlocatie per centrale stad is wenselijk om voldoende woningbouw te kunnen garanderen. Zeker op dit moment vormen de verschillende inbreidingslocaties daarvoor geen garantie, gelet op de te verwachten problemen rond de realisatie ervan. In het uitwerkingsplan zijn drie grote woningbouwlocaties opgenomen, te weten Meerhoven, Best-West en Brandevoort.

De in dit uitwerkingsplan aangegeven woningbouwmogelijkheden in bestaand stedelijk gebied, in de grote uitbreidingslocaties en in de locaties voor de overige kernen omvatten bijna 15.000 woningen. De benodigde aanvullende capaciteit in de planperiode bedraagt 9.500 woningen. Een belangrijke deel van de aangegeven woningbouwmogelijkheden zal daarom naar verwachting pas na 2005 in uitvoering kunnen worden genomen.

Bij de ontwikkeling van nieuwe woongebieden dient rekening te worden gehouden met de realisering van de inbreidingslocaties, die bovendien op grond van strategische overwegingen prioriteit hebben. Deze inbreidingslocaties zijn:

- * het binnenstedelijke deel van het Sleutelproject met een capaciteit van minimaal 1.000 woningen;
- * de Kanaalzone in Helmond met een capaciteit van minimaal 500 woningen;
- * de Kadefzone in Eindhoven met een capaciteit van minimaal 500 woningen.

De werkelijke omvang van deze inbreidingslocaties zal nog nader vastgesteld moeten worden. Daartoe zijn in paragraaf 4.2.1.1 tot en met 4.2.1.3 al opdrachten geformuleerd. Uitgaande van een taakstellende behoefte van 9.500 nieuwe woningen en een geschatte capaciteit van tenminste 2.000 woningen in binnenstedelijke strategische projecten, dienen er nog nieuwe woongebieden te worden ontwikkeld voor circa 7.500 woningen tot het jaar 2005. In verband met de gewenste continuïteit en flexibiliteit is het wenselijk daarboven nog extra bouwmogelijkheden aan te geven.

Voor de Eindhovense behoefte is realisering van Best-West op korte termijn noodzakelijk. Daarnaast zal met voortvarendheid ingezet moeten worden op de binnenstedelijk projecten. Tegelijkertijd zal de ontwikkeling van Meerhoven ter hand genomen worden. De ontwikkeling en uitvoering van plannen voor Meerhoven is urgent, maar gelet op het overige aanbod is fasering van Meerhoven gewenst. Een deel van Meerhoven zal pas na 2005 uitgevoerd behoeven te worden. Het is niet uitgesloten, dat de uiteindelijke omvang van Meerhoven minder wordt vanwege het handhaven van het militaire rij-opleidingscentrum, zij het op een andere locatie binnen het gebied Meerhoven/Welschap. De flexibiliteitsmarge in het uitwerkingsplan biedt in principe voldoende ruimte om een geringere omvang van Meerhoven op te vangen. Vooralsnog wordt uitgegaan van realisering van Meerhoven met een omvang van 5.500 woningen.

De woningbehoefte van het Helmondse deel van de stadsregio rechtvaardigt de ontwikkeling van de bouwlocatie Brandevoort binnen de planperiode voor een belangrijk deel. Brandevoort levert een belangrijke bijdrage in de stadsregionale samenhang. De ontwikkeling van Brandevoort is, gelet op de restcapaciteit in Helmond en omgeving, pas in de tweede helft van de planperiode aan de orde. Brandevoort zal net als Meerhoven gefaseerd moeten worden, hetgeen betekent, dat een deel van de bouwlocatie eveneens pas na 2005 in uitvoering wordt genomen.

Opdracht planuitvoering

Vaststellen wat de concrete ontwikkelingsmogelijkheden zijn voor woningbouw op grond van de restcapaciteiten, nieuwe ontwikkelingsmogelijkheden in bestaand stedelijk gebied en de nieuwe bouwlocaties. Aangeven welke prioriteit de verschillende woningbouwlocaties hebben bij de uitvoering van de stadsregionale woningbehoefte.

Initiatiefnemer: Samenwerkingsverband Regio Eindhoven

Betrokkenen: gemeenten, provincie

4.2.6 Bedrijvigheid

De regiospecifieke uitwerkingsregels geven een behoefte aan nieuwe bedrijventerreinen aan van 850 hectare in de periode 1990-2005. In de periode 1-1-1990 tot 1-1-1993 is 130 hectare bedrijventerrein uitgegeven. Op 1-1-1993 bedroeg de harde restcapaciteit bedrijventerreinen 340 hectare. Er is dus nog 380 hectare aanvullend nodig.

De stadsregionale behoefte aan bedrijventerreinen betreft alle segmenten, specifiek de lichtere hindercategorieën en de traditionele, minder hoogwaardige werkgelegenheid. Voor A-terreinen bestaat in de periode 1993-2005 een behoefte van 150 hectare. Voor B- en C- terreinen resteert een behoefte van 570 hectare tot 2005, waarvoor per 1-1-1993 een harde restcapaciteit van 340 hectare aanwezig was. De in dit uitwerkingsplan genoemde bedrijvenlocaties voorzien in ruime mate in deze behoefte en garanderen voldoende flexibiliteit.

Bij zowel de bestaande als de nieuwe bedrijvigheid zal rekening gehouden moeten worden met het mobiliteits- en locatiebeleid.

Bedrijvigheid, welke zich vestigt op locaties met een bereikbaarheidsprofiel A vallen veelal in de laagste milieucategorieën. Het gaat daarbij met name om kantoren en instellingen. De hoogste milieucategorieën komen overwegend terecht op locaties met een bereikbaarheidsprofiel C. Problemen kunnen aan de orde komen op B-locaties, waar een spanningsveld tussen lichtere en zwaardere milieucategorieën kan ontstaan. Dit vraagt om nadere afstemming van de verschillende B-locaties, waarbij de potentiële omvang en invulling aan de orde zijn. Deze problematiek vormt ook onderwerp van studie in het kader van de eerstvolgende herziening van het Structuurschema Bedrijventerreinen voor de stadsregio Eindhoven-Helmond. Eindhoven en Helmond zullen moeten samenwerken bij de kwalitatieve invulling van de behoefte, gelet op de verschillende segmenten en de complementariteit van beide centrale steden.

Opdracht planuitvoering

Opstarten van overleg tussen Eindhoven en Helmond over de invulling en de ruimtelijke verdeling van de verschillende segmenten van de bedrijvigheid over de stadsregionale bedrijventerreinen.

Initiatiefnemer: Samenwerkingsverband Regio Eindhoven

Betrokkenen: N.V. REDE, gemeenten

Afstemmen van behoefte aan ruimte voor zwaardere en lichtere bedrijvigheid voor de B-locaties in de stadsregio.

Initiatiefnemer: Samenwerkingsverband Regio Eindhoven

Betrokkenen: gemeenten, provincie

Nadere prioriteitsstelling voor de ontwikkeling van met name de locaties met een bereikbaarheidsprofiel B en voorstellen uitwerken ten behoeve van de verbetering van de bereikbaarheid voor openbaar vervoer en fiets.

Initiatiefnemer: Samenwerkingsverband Regio Eindhoven

Betrokkenen: gemeenten, provincie

4.2.6.1 De bestaande bedrijventerreinen

Bestaande bedrijventerreinen kunnen een belangrijke bijdrage leveren in de kwalitatieve behoefte. Ontwikkelingen binnen het bestaande areaal moeten daarom zorgvuldig gevolgd worden. Dit geldt overigens niet alleen voor bestaande terreinen, maar ook voor nieuwe terreinen. Segmentering en een goed beheersplan kunnen kwaliteitsvermindering voorkomen. Beheersplannen en een stimulerend beleid kunnen representativiteit en kwaliteit van het productiemilieu waarborgen. Wanneer al sprake is van vermindering van kwaliteit, zal actief gewerkt moeten worden aan revitalisering en herinrichting.

Opdracht planuitvoering

Op stadsgewestelijk niveau structureel aandacht besteden aan de kwaliteit en de mogelijkheden van bestaande bedrijventerreinen voor de instandhouding en verbetering van de stadsregionale productiestructuur.

Initiatiefnemer: Samenwerkingsverband Regio Eindhoven

Betrokkenen: N.V. REDE, gemeenten

4.2.6.2 Mobiliteit en het locatiebeleid voor de bedrijventerreinen

Bij de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen, maar ook bij het vestigingsbeleid van bedrijven in de stadsregio in het algemeen, moet rekening gehouden worden met de verschillende bereikbaarheidsprofielen van de bestaande en nieuwe bedrijventerreinen. Voor een aantal locaties is uit oogpunt van locatiebeleid de doelgroep van bedrijvigheid concreet te benoemen.

De invoering van parkeernormeringen kan via zogenaamde ingroeimodellen plaatsvinden, waarvoor op stadsregionaal niveau afstemming nodig is.

Opdracht planuitvoering

Nieuwe bedrijvigheid vestigen op een locatie, waarvan het bereikbaarheidsprofiel strookt met de aard van de bedrijvigheid. Voor bestaande bedrijvenlocaties randvoorwaarden scheppen, waardoor het bereikbaarheidsprofiel beter strookt met de aard van de bedrijvigheid.

Initiatiefnemers: betrokken gemeenten

Betrokkene: Samenwerkingsverband Regio Eindhoven

De grotere nieuwe bedrijvenlocaties ontwikkelen overeenkomstig hun bereikbaarheidsprofiel en de daarbij behorende soort bedrijvigheid conform het gestelde bij de overweging in paragraaf 3.2.6.2.

Initiatiefnemers: betrokken gemeenten

Afspraken maken over planning en uitvoering van parkeernormeringen.

Initiatiefnemer: Samenwerkingsverband Regio Eindhoven

Betrokkenen: Kamer van Koophandel, provincie

4.2.6.3 De stadsregionale bedrijventerreinen

Naast de bestaande bedrijventerreinen en in plannen vastgelegde bedrijventerreinen zijn in de stadsregio nieuwe bedrijventerreinen nodig. Bij ontwikkelingen voor bedrijvigheid moeten in de eerste plaats de mogelijkheden in het bestaande stedelijke gebied benut worden.

De aanvullende behoefte aan stadsregionale bedrijventerreinen bedraagt per 1-1-1993 ongeveer 380 hectare, hetgeen overeenkomt met de omvang van de nieuw te ontwikkelen bedrijventerreinen volgens de regiovisie. In de regiovisie is echter geen rekening gehouden met het gegeven, dat de behoefte aan A-terreinen in belangrijke mate kan worden opgevangen in bestaand stedelijk gebied en in de nieuwe woonwijken. Daar hoeven dus geen nieuwe bedrijvenlocaties voor worden aangewezen. Daardoor staat tegenover een aanvullende behoefte van 230 hectare in de categorieën B en C een aanbod van maximaal 370 hectare voor B- en C-terreinen. Hierbij is overigens het deel van Welschap, dat naar verwachting pas ná 2005 zal worden uitgevoerd, meegeteld. Dit aanbod staat garant voor voldoende flexibiliteit, maar vraagt ook om fasering. Deze fasering is afhankelijk van het moment, waarop voor de verschillende segmenten in de stadsregio geen ruimte meer beschikbaar is op bestaande en al in ontwikkeling zijnde bedrijventerreinen.

Bij de ontwikkeling van de verschillende bedrijventerreinen gelden randvoorwaarden:

- * het Bedrijventerrein Zuid-Oost-Brabant zal in principe kunnen voorzien in vestigingsmogelijkheden voor bedrijven in de hindercategorie 5 en voor afvalbe- en verwerking;
- * Rijtacker wordt aangemerkt als een specifieke locatie voor distributie en transport;

Opdracht planuitvoering

Prioriteit geven aan ontwikkeling van bedrijvenlocaties binnen bestaand stedelijk gebied. De ontwikkeling van nieuwe locaties afstemmen op het de resultaten van het overleg, als bedoeld in de opdracht planuitvoering in paragraaf 4.2.6 Bedrijvigheid.

Initiatiefnemer: Samenwerkingsverband Regio Eindhoven

Betrokkenen: N.V. REDE, gemeenten

Mogelijkheden voor de vestiging van hindercategorie-5 bedrijvigheid en afvalbe- en verwerkingsbedrijven in de regio Zuid-Oost-Brabant benutten.


Initiatiefnemer: Samenwerkingsverband Regio Eindhoven


Betrokkene: Helmond

TE ONTWIKKELEN CATEGORIE B- EN C- BEDRIJVENLOCATIES IN DE STADSREGIO



legenda

 bestaande capaciteit (01-01-'93)

 nieuwe locaties

orde van grootte:

 10 ha.

 20 ha.

 30 ha.

 50 ha.

 100 ha.

 150 ha.

 200 ha.

0 5 km

Tek. nr 17.225 F.N.V. Bureau Kartografie prov. N-Br.

Bij de ontwikkeling van Rijtacker zorg dragen voor de juiste voorwaarden voor de ontwikkeling tot transport- en distributiecentrum.

Initiatiefnemer: Eindhoven

4.2.6.4 Kantoren

Ten aanzien van de toekomstige ontwikkeling van kantoren in de stadsregio wordt in de regiovisie een terughoudend standpunt ingenomen. De nadruk wordt terecht gelegd op ontwikkelingsmogelijkheden voor de stationslocaties, als het gaat om arbeids- en bezoekersintensieve bedrijven en instellingen. Kantorenontwikkeling elders zal volgend zijn. De ontwikkeling van kantorenfuncties buiten de stationslocaties op locaties met een bereikbaarheidsprofiel B zal moeten worden voorbehouden aan kantoorachtige bedrijvigheid met een zekere afhankelijkheid van autoverkeer over de weg, op voorwaarde dat de stationslocaties geen ruimte (meer) bieden.

Opdracht planuitvoering

Prioriteit voor te ontwikkelen kantoren geven aan de stationslocaties. Arbeids- en bezoekersintensieve kantoren niet buiten de stationslocaties vestigen, tenzij de ruimte aldaar ontbreekt.

Initiatiefnemers: betrokken gemeenten

4.2.6.5 Land- en tuinbouw

De stedelijke ontwikkelingen in de stadsregio zullen zorgen voor een toenemende druk op het functioneren van agrarische bedrijvigheid. Daarbij zullen echter de agrarische ontwikkelingsgebieden in de stadsregio ontzien moeten worden. De in het uitwerkingsplan aangegeven stedelijke structuur en ontwikkeling van de landelijke samenhang geven duidelijkheid over de toekomstige ruimtelijke positie van de agrarische sector in de stadsregio in de planperiode.

Opdracht planuitvoering

Behoud en ontwikkeling van de agrarische ontwikkelingsgebieden vraagt extra aandacht bij de dynamische groei in de stadsregio voor wonen en werken. Met name is duidelijkheid van belang voor de ontwikkelingsmogelijkheden na de planperiode. Een stadsregionale studie naar de ontwikkelingsmogelijkheden voor land- en tuinbouw kan de noodzakelijke duidelijkheid bieden.

Initiatiefnemer: Samenwerkingsverband Regio Eindhoven

Onderzoek doen naar duurzame mogelijkheden voor glastuinbouw in het gebied Varendschut.

Initiatiefnemer: Helmond

Onderzoek doen naar mogelijkheden voor verplaatsing van intensieve veehouderij-bedrijven naar locaties buiten het centraal stedelijk gebied, waarbij zowel met het ruimtelijke ordeningsbeleid als met het milieubeleid rekening wordt gehouden.

Initiatiefnemer: Samenwerkingsverband Regio Eindhoven

Betrokkenen: betreffende gemeenten, landbouwschap, provincie

4.2.6.6 Bijzondere projecten

Strijpsche Kampen:

Vestiging van het militaire rij-opleidingscentrum op deze locatie staat nog niet vast. De randvoorwaarde met betrekking tot de ontwikkeling van een groene corridor tussen Strijpsche Kampen en Eindhoven is al als planopdracht genoemd in paragraaf 4.2.2.1 Strategische groenprojecten.

Opdracht planuitvoering

Komen tot besluitvorming over verplaatsing van PIROC naar Strijpsche Kampen.

Initiatiefnemer: gemeente Eindhoven

Betrokkenen: Ministerie van Defensie, gemeente Oirschot

Vuilstortplaats

De keuze voor uitbreiding van de regionale vuilstortplaats Vaarle ligt vast.

Opdracht planuitvoering

N.v.t.

Overslagstation:

Om een goede invulling te geven aan de hoofdinfrastructuur voor de eindverwerking van afvalstoffen is een regionaal overslagstation geprojecteerd in de stadsregio. De aanwijzing voor een locatie moet nog plaatsvinden, waarbij veel aandacht nodig is voor de planologische en milieu-hygiënische aspecten.

Opdracht planuitvoering

Aanwijzen van een locatie voor een overslagstation in de stadsregio, mede op grond van een planologische en milieu-hygiënische afweging.

Initiatiefnemer: Samenwerkingsverband Regio Eindhoven in overleg met de N.V. Sturing

Betrokkene: provincie

Zandwinning:

Rekening houdend met het in het streekplan geformuleerde beleid zal gezocht moeten worden naar nieuwe zandwinmogelijkheden in c.q. ten behoeve van de regio Zuid-Oost-Brabant, bij voorkeur in de stadsregio in samenhang met de te ontwikkelen nieuwe bouwlocaties.

Opdracht planuitvoering

Mogelijkheden voor zandwinning onderzoeken in de regio Zuid-Oost-Brabant, door middel van het opstellen van een ontgrondingsplan Regio Zuid-Oost Brabant. Daarbij de mogelijkheid voor uitbreiding van de bestaande zandwinmogelijkheden bij het E-3-strand onderzoeken.

Initiatiefnemers: Samenwerkingsverband Regio Eindhoven, gemeente Eindhoven (voor zandwinning Meerhoven), provincie

4.2.7 Recreatie en toerisme

De ontwikkeling van recreatie en toerisme in samenhang met behoud en ontwikkeling van de kwaliteiten van natuur en landschap vormt bij de uitvoering van het uitwerkingsplan uitgangspunt. Ontwikkelingsmogelijkheden voor recreatie aansluitend aan woongebieden moeten zoveel mogelijk benut worden.

Opdracht planuitvoering

Ontwikkeling van recreatieve kern- en uitloopgebieden door het realiseren van voorzieningen en het oplossen van knelpunten. In dat kader uitbreiding van fietspaden alsmede het uitzetten van fiets-, wandel-, kanovaaroutes en ruiterspaden bevorderen.

Initiatiefnemer: Samenwerkingsverband Regio Eindhoven

Betrokkenen: gemeenten, provincie

Ontwikkelingsmogelijkheden voor recreatie aansluitend aan stedelijk gebied benutten als recreatief uitloopgebied of als vestigingsplaats voor intensieve vormen van recreatie.

Initiatiefnemers: gemeenten

Ontwikkeling van het landschap ten behoeve van recreatief medegebruik stimuleren in samenhang met het te ontwikkelen landschapspatroon conform het Structuurschema Groene Ruimte en de beleidsontwikkeling in het kader van de Nadere Uitwerking Brabant-Limburg.

Initiatiefnemer: Samenwerkingsverband Regio Eindhoven

Betrokkenen: rijk, provincie

4.2.8 Overige voorzieningen

Het verzorgingsniveau van de centrumsteden moet versterkt worden door herschikking en/of herstructurering van de voorzieningen, waarbij het accent gelegd moet worden op de verdere ontwikkeling van het hoogwaardige niveau. Bij de ontwikkeling van de stationslocaties zal de beschikbare ruimte vooral ingezet moeten worden voor vestiging van

kantoren en andere voorzieningen met veel werknemers en bezoekers. Verder moet, waar mogelijk, gestreefd worden naar menging met woningbouw. Het niveau van de ontwikkelingen zal afgestemd moeten worden op de functies van de centrale steden. De voorzieningen in het city-centrum van Eindhoven hebben een regionale tot bovenregionale functie, die van Helmond een regionale. Versterkingsmogelijkheden van deze centra moeten met name gezocht worden in de aangrenzende stationslocaties en gebieden voor stedelijke vernieuwing. Stadsregionale centrumvoorzieningen moeten in de centrumsteden ondergebracht worden.

Opdracht planuitvoering

Zorgen voor een goede afstemming van de ontwikkeling van de voorzieningenstructuur binnen de stadsregio.

Initiatiefnemer: Samenwerkingsverband Regio Eindhoven

Betrokkenen: provincie, gemeenten

4.3 Milieu

In dit stadsregionale uitwerkingsplan hebben milieu-overwegingen meegewogen bij de uiteindelijk gemaakte ruimtelijke keuzes voor verstedelijking. Het gaat daarbij met name om milieu-overwegingen ten aanzien van lokaties voor woningbouw en bedrijvigheid. Duidelijk is echter dat de milieutaak daarmee niet is afgerond. Er kan nog veel winst voor het milieu geboekt worden bij de uitvoering van het uitwerkingsplan, door de wijze waarop de verstedelijking plaatsvindt. Het gaat daarbij om het inrichten, bouwrijp maken, bouwen en beheren van de bouwlocaties. Dit geldt behalve ten aanzien van woningbouw, ook voor het ontwikkelen van bedrijventerreinen. Gemeenten en de bouwsector vervullen in deze een belangrijke spilfunctie.

Doorvertaling duurzaam bouwen in ruimtelijke plannen

De mogelijkheden voor beïnvloeding door de provincie zijn onder andere gelegen in de toetsing van gemeentelijke ruimtelijke plannen. De provincie toetst bestemmingsplannen aan de uitgangspunten van het streekplan met betrekking tot het inrichtingsbeleid. Gemeenten dienen bij het opstellen van ruimtelijke plannen aandacht te besteden, zo stelt het Streekplan, aan een aantal punten en de resultaten daarvan in de toelichting op die plannen te verantwoorden (paragraaf 8.1 Streekplan), waaronder:

- * een mobiliteitstoets, alsmede de wijze waarop de negatieve aspecten van de groei op de mobiliteit verminderd kunnen worden (o.a. parkeermaatregelen);
- * de ruimtelijke inpasbaarheid van de gebouwde omgeving en openbare ruimte binnen de landelijke of stedelijke karakteristiek, alsmede het duurzaam veiligstellen van de openbare ruimte in bijvoorbeeld de vorm van een groenstructuurplan;
- * milieucomponenten en de te treffen maatregelen indien er sprake is van gevaar, schade of hinder, ten aanzien van bodem, lucht, geluid en externe veiligheid;
- * energetische aspecten; de mogelijkheden tot energie-extensivering door bijvoorbeeld het benutten van zonne- en windenergie, windbeschutting en warmtekoppeling;
- * het waterbeheer, weer te geven in een zogenaamde "waterparagraaf" van het bestemmingsplan.

De provincie kan daarnaast ook een stimulerend beleid voeren.

In het Provinciaal Milieubeleidsplan (PMP) heeft de provincie Noord-Brabant kenbaar gemaakt dat deze van de bouwsector een bijdrage aan milieuvriendelijk bouwen verwacht. Een van de acties uit het PMP is het opzetten van een proefproject Duurzaam Bouwen. Met behulp van subsidie van de provincie heeft het Stadsgewest 's-Hertogenbosch een proefproject uitgevoerd. Dit proefproject resulteert in een werkboek Duurzaam Bouwen, een praktijkgericht handboek met diverse mogelijkheden voor milieuvriendelijk en duurzaam bouwen. Het project dient tevens als voorbeeldproject voor andere stads- en streekgewesten in de provincie Noord-Brabant.

In het werkboek wordt een groot aantal maatregelen voorgesteld die vanuit milieu-oogpunt de voorkeur verdienen ten opzichte van gangbare bouwmethoden:

- * partieel of incidenteel ophogen in plaats van integraal (nivellerend) ophogen;
- * bestaande milieugradiënten (overgangen droog/nat, voedselrijk/voedselarm, etc.) intact laten en benutten voor ont- en afwatering en ontwikkeling van natuurwaarden in de bebouwde omgeving;

- * het creëren van een doorgaande groen- en waterstructuur (blauwe en groene doordering van het stedelijk gebied);
- * het aanleggen van voorzieningen voor piek- en seizoensbergingen bij hevige regenval en natte jaargetijden en toepassingen van waterzuivering door planten; aanleg van oevers met mogelijkheden voor natuurontwikkeling;
- * het creëren van voorzieningen ten behoeve van langzaam verkeer en openbaar vervoer en ter beperking van de automobiliteit;
- * energiebewust ontwerpen (oriëntatie op het zuiden, compact bouwen, compartimenteren, isolatie en toepassing van alternatieve en zuinige energiebronnen).

Alle maatregelen zijn in principe zowel van toepassing op woningbouw als bedrijvigheid. De provincie zal de gemeenten binnen de stadsregio stimuleren de ruimtelijk relevante aspecten van bovengenoemde maatregelen door te vertalen in bestemmings- en bouwplannen.

Het MER maakt een onderscheid in algemene en locatie-specifieke maatregelen. Algemene maatregelen zijn:

- * nader onderzoek en lokalisering van archeologische waarden voordat met het bouwrijp maken wordt gestart;
- * inpassen van cultuurhistorische relictten in de woon- of bedrijvenlocatie;
- * inpassen van kleine landschapselementen in bouwlocatie;
- * goede ruimtelijke inrichting van de overgangszones tussen stad en land;
- * met name in en nabij de verstedelijkingsassen, op stationslocaties en rond knooppunten van openbaar vervoer is het bouwen in hogere dichtheden gewenst;
- * voorkomen peilverlaging door bijv. retourbemaling en plaatsing van damwanden;
- * in plaats van draineren bij voorkeur partieel ophogen;
- * aanleggen van voorzieningen voor piek- en seizoensberging bij hevige regenval;
- * toepassing verbeterde gescheiden rioolstelsels;
- * natuurvriendelijke inrichting van de locatie, incl. natte natuur.

Naast de algemene maatregelen zijn een groot aantal locatie-specifieke maatregelen genoemd. Het MER noemt onder andere de volgende maatregelen voor de grote woningbouw- en bedrijvenlocaties:

- * *Meerhoven/Welschap*: versterking van de landschappelijke en recreatieve aantrekkelijkheid, zonering in verband met leidingen en/of kabels, verbetering van het voorzieningenniveau en verbetering van het openbaar vervoer en fietsvoorzieningen;
- * *Best-West*: verbeteren van het voorzieningenniveau en zonering in verband met leidingen en/of kabels en verbetering van fietsvoorzieningen;
- * *Brandevoort*: landschappelijke inpassing, behoud van schaalustersten in het landschap, versterken van de recreatieve uitlooppunt, behoud en ontwikkeling van ecologische waarden en beperking van verstoring door rail- en wegverkeer, verbetering van openbaar vervoer en fietsvoorzieningen, en onderzoek naar mogelijkheden voor de opening van een voorstadshalte op termijn;
- * *Bedrijventerrein Zuid-Oost-Brabant*: landschappelijke inpassing, beperking van verstoring van de omgeving en verbetering van het openbaar vervoer;
- * *Strijpsche Kampen*: landschappelijke inpassing en clustering van bebouwing ter beperking van het ruimtegebruik.

Daarnaast geldt met name voor alle woningbouwlocaties in combinatie met landschapsbouw dat maatregelen getroffen moeten worden om infiltratieverlies als gevolg van bebouwing en verharding te beperken.

Toetsingskader voor de provincie met betrekking tot ruimtelijke (gemeentelijke) plannen zijn de in het streekplan opgenomen uitgangspunten in hoofdstuk 8 (Inrichtingsbeleid).

Inrichting bedrijventerreinen

De wijze van inrichting van bedrijventerreinen is veelal gebaseerd op de mate van hinder die door omwonenden van het bedrijventerrein wordt ondervonden. Voor de bepaling van die hinder wordt gebruik gemaakt van een bepaalde hinderklasse-indeling.

Naast deze wijze van indeling zou de indeling van een bedrijventerrein vanuit milieu-oogpunt mede gebaseerd kunnen zijn op de "milieu-meerwaarde" die de op het terrein gevestigde/te vestigen bedrijven van elkaar zouden kunnen ondervinden. Gedoeld wordt hier op de meerwaarde vanuit afval (afval van het ene bedrijf kan dienen als grondstof voor het andere bedrijf op hetzelfde bedrijventerrein), energie, logistiek en dergelijke.

Waterparagraaf

Een belangrijk instrument voor gemeenten om bij de verstedelijking expliciet rekening te houden met hydrologische randvoorwaarden ten behoeve van natte groene hoofdstructuur, is de waterparagraaf in bestemmingsplannen.

In deze paragraaf dient voor stedelijke gebieden in elk geval uit te worden gegaan van een systeembenadering waarbij de componenten grondwater, oppervlaktewater en vuilwaterhuishouding (o.a. riolering) in onderlinge samenhang worden beschouwd. Doel daarbij is dat bebouwde gebieden niet verder bijdragen aan de verdroging, dat de waterhuishouding in het bebouwde gebied er op gericht is zo lang en zo veel mogelijk schoon (neerslag) water vast te houden en bovendien dat de bebouwde gebieden zo min mogelijk vervuilende stoffen toevoegen aan het grond- en oppervlaktewatersysteem.

In de waterparagraaf dient bovendien te worden aangegeven hoe waterhuishoudkundige functies ruimtelijk worden geïntegreerd in het stedenbouwkundig concept en welke wijze van bouwrijp maken, inrichten en bouwen een bijdrage kan geven aan het realiseren van waterhuishoudkundige doelstellingen.

Behalve ruimtelijk relevante maatregelen impliceert duurzaam bouwen ook diverse maatregelen, welke niet direct ruimtelijk relevant zijn, zoals materiaalgebruik, afvalinzameling en -verwerking, en waterbesparende maatregelen. De provincie onderschrijft de wenselijkheid van deze maatregelen, die echter vooral in het milieubeleid van gemeenten hun vertaling dienen te krijgen.

Opdracht planuitvoering

Doorvertaling van milieu- en wateraspecten in bestemmings- en bouwplannen met betrekking tot de in dit plan gereserveerde bouwlocaties, zoals aangegeven in de paragrafen 3.2.5.1. (De nieuwe woongebieden), 3.2.6.3 (De stadsregionale bedrijventerreinen) en 3.3.5 (Conclusies voor het uitwerkingsplan op basis van het MER).
Initiatiefnemers: gemeenten

Stimulering van de bouw van duurzame woonwijken/ bedrijventerreinen binnen de stadsregio, waarin diverse milieu- en wateraspecten expliciet betrokken zijn bij het ontwerp en uitvoering.

Initiatiefnemers: provincie, gemeenten

Doorvertaling van inrichtingseisen voor bedrijventerreinen vanuit het oogpunt van milieu-voordelen voor de bedrijven op het betreffende bedrijventerrein.

Initiatiefnemers: gemeenten

Betrokkene: provincie

Het opnemen van een waterparagraaf in bestemmingsplannen, waarin wordt verantwoord op welke wijze rekening wordt gehouden met waterkwaliteits- en kwantiteitsaspecten van het grond- en oppervlaktewatersysteem in het plangebied en de aangrenzende gebieden.

Initiatiefnemer: betreffende gemeenten

Betrokken: waterkwaliteits- en kwantiteitsbeheerders

4.4 Lange termijn perspectief

In het lange termijn perspectief is aangegeven welke randvoorwaarden het uitwerkingsplan aandraagt voor potentiële ontwikkelingsmogelijkheden na 2005 op het niveau van de gewenste ruimtelijke hoofdstructuur. Daarnaast is een opsomming gegeven van de verschillende zoekgebieden, met daarbij een globale aanduiding van aspecten, waarmee - mede op grond van de resultaten van het MER - bij verder onderzoek rekening moet worden gehouden. Hoewel het uitwerkingsplan voldoende capaciteit bevat om de woningbouwtaakstelling voor de stadsregio tot 2005 in te kunnen vullen, is het gewenst binnen afzienbare termijn te komen tot ruimtelijke uitgangspunten voor en afweging van de verschillende stedelijke ontwikkelingsmogelijkheden in de stadsregio op de lange termijn in nauwe samenhang met het landschappelijke en ecologische raamwerk. Daarbij speelt de mogelijkheid, dat al vóór 2005 nieuwe locaties nodig kunnen zijn vanwege onvoorzien oponthoud bij de realisatie van de bouwlocaties in het uitwerkingsplan, een belangrijke rol.

Opdracht planuitvoering

Onderzoek doen naar ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden in de stadsregio op lange termijn, waarbij een afweging gemaakt wordt tussen de verschillende potentiële locaties op grond van kwalitatieve overwegingen (natuur en landschap, mobiliteit en bereikbaarheid, woon- en leefmilieu).

Initiatiefnemer: Samenwerkingsverband Regio Eindhoven

Betrokkenen: gemeenten, provincie

4.5 Overzicht planuitvoering

In deze paragraaf wordt een overzicht gegeven van de belangrijkste uitwerkingstaakstellingen. Binnen de planperiode zal een breed scala aan acties uitwerking moeten krijgen. Van belang bij uitvoering van alle acties is dat:

- * de ontwikkelingslocaties ruimtelijk en functioneel verankerd worden in de voorgestelde ruimtelijke strategie zodat de beschreven stadsregionale hoofdstructuur daadwerkelijk ontwikkeld en versterkt wordt;
- * de stedelijke én de landelijke projecten en ontwikkelingslocaties gelijktijdig worden gerealiseerd;
- * regionale afstemming plaatsvindt, zowel op integraal als sectoraal niveau.

In navolgende tabel staan de belangrijkste prioritaire uitwerkingstaakstellingen weergegeven.

Prioritaire opdrachten planuitvoering	actie gemeenten										actie anderen							
	Eindhoven	Helmond	Best	Veldhoven	Nuenen c.a.	Geldrop	Aarle-Rixtel	Mierlo	Son en Breugel	Valkenswaard	Waalre	Samenwerkingsverband regio Eindhoven	Provincie	Ministerie LNV	NS	NV Rede	Lanbouwschap	waterschappen
Afstemming planning en uitvoering strategische projecten woningbouw en bedrijventerreinen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>						
Mogelijkheden Sleutelproject in bestaand stedelijk gebied uitwerken en inzetten	<input checked="" type="radio"/>																	
Mogelijkheden stedelijke ontwikkelingen Kanaalzone Helmond uitwerken en inzetten		<input checked="" type="radio"/>																
Mogelijkheden stedelijke ontwikkelingen Kadezone Eindhoven uitwerken en inzetten	<input checked="" type="radio"/>																	
Prioriteit ontwikkeling landelijk gebied onderdelen stadsregionale structuur	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>			<input type="radio"/>	<input type="radio"/>			<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				<input type="radio"/>
Zorgen voor samenhangende en gelijktijdige ontwikkeling woningbouw in combinatie met landschapsbouw	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>							
Ontwikkeling HOV en fietsnetwerk als onderdeel ontwikkeling en fasering stedelijke ontwikkelingen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>						
Ontwikkeling verkeersmodel t.b.v. inzicht modal split/invloed automobieliteit	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>					
Onderzoek en ontwikkeling voorstadshaltes	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>										<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				
Concrete woningbouw mogelijkheden op basis van restcapaciteiten, mogelijkheden bestaand stedelijk gebied en nieuwe bouwlocaties in beeld brengen; prioriteiten aangeven	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>					
Aangeven ontwikkelingsmogelijkheden bedrijvigheid in bestaand stedelijk gebied; prioriteiten aangeven	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>			<input type="radio"/>		
Mogelijkheden categorie 5 bedrijven en afvalbe- en verwerking op BZOB		<input type="radio"/>										<input checked="" type="radio"/>						
Ontwikkelingsmogelijkheden landbouw in de stadsregio uitwerken												<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>					
Verplaatsingsmogelijkheden intensieve veehouderij	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>										<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>				<input type="radio"/>	
Ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden voor de lange termijn onderzoeken	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>					

- = initiatiefnemer
○ = betrokkene

5 Bestuurlijke middelen

5.1 Inleiding

Provinciale staten hebben Gedeputeerde Staten verplicht binnen twee jaar na vaststelling van het streekplan uitwerkingsplannen voor de vier stadsregio's vast te stellen, als bedoeld in artikel 4a lid 8 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Deze uitwerkingsplannen moeten in overeenstemming zijn met de hoofdlijnen en uitgangspunten van het streekplan. Daarbij worden de inhoudelijke regels met betrekking tot het regionale ontwikkelingsperspectief, in casu de algemene uitwerkingsregels voor de regio's met accent op verstedelijking en de ontwikkelingperspectieven per regio, in acht genomen. Het stadsregionale uitwerkingsplan heeft dezelfde status als het streekplan.

5.2 Afwijkingsbevoegdheid

Het streekplan geeft uitgangspunten en hoofdlijnen van de gewenste ruimtelijke ontwikkeling. Het fungeert als kader voor toetsing van gemeentelijke bestemmingsplannen en andere ruimtelijk van belang zijnde maatregelen. Niet alle onderdelen van het streekplan wegen daarbij even zwaar. Het belang dat het provinciaal bestuur aan een bepaald onderdeel hecht, wordt uitgedrukt in twee hardheidscategorieën zoals omschreven in het streekplan.

De beleidsstandpunten zoals opgenomen in dit uitwerkingsplan vallen onder categorie II beleidsuitspraken. Gedeputeerde Staten kunnen van deze categorie gebruik maken van de afwijkingsbevoegdheid, bedoeld in artikel 4a, lid 8, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, volgens de in het Streekplan Noord-Brabant opgenomen procedureregels.

De beleidsuitspraken categorie I, welke betrekking hebben op de wezenlijke onderdelen zoals in het streekplan aangegeven, behoren daarbij te worden gehandhaafd.

5.3 Aanwijzingsbevoegdheid

Op grond van het bepaalde in artikel 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening kunnen Gedeputeerde Staten na overleg met de gemeenteraad, de Provinciale Planologische Commissie gehoord, de gemeenteraad verplichten binnen een door hen te bepalen termijn een bestemmingsplan vast te stellen. Daarbij kunnen Gedeputeerde Staten, voor zover bovengemeentelijke belangen dat vorderen, aanwijzingen geven omtrent de inhoud van een bestemmingsplan. Deze aanwijzingen moeten hun grondslag vinden in of redelijkerwijs voortvloeien uit het streekplan of ander provinciaal ruimtelijk beleid, voor zover dit is neergelegd in een besluit van Provinciale Staten, de Provinciale Planologische Commissie gehoord.

Gelet op de hiervoor vermelde status kan het uitwerkingsplan eveneens als grondslag voor aanwijzingen dienen.

5.4 Herwaardering / herziening

1. Gedeputeerde Staten betrekken bij de op grond van het Streekplan Noord-Brabant ten minste éénmaal per bestuursperiode vereiste selectie van de belangrijkste ruimtelijke vraagstukken die nopen tot een streekplanherziening, ook die ruimtelijke vraagstukken die nopen tot herziening van dit uitwerkingsplan. Over deze selectie winnen Gedeputeerde Staten het advies in van de Provinciale Planologische Commissie alsmede van de Commissie van advies en bijstand voor ruimtelijke ordening en land- en tuinbouw uit Provinciale Staten. De verslaglegging in een vraagstukkennota kan tevens dienen als basis voor de formele verslaglegging in het kader van de m.e.r.-evaluatie. De bekendmaking van het m.e.r.-evaluatie-verslag wordt gepubliceerd in de Staatscourant en de huis- aan huisbladen. Indien de evaluatie leidt tot een (partiële) herziening van het streekplan, dan kan de publicatie worden gecombineerd.
2. Gedeputeerde Staten dragen er zorg voor, dat de herziening van dit uitwerkingsplan tot stand komt volgens de in het Streekplan Noord-Brabant voorgeschreven procedure.
3. Gedeputeerde Staten besteden in het jaarlijks verslag van het door hen gevoerde beleid inzake de ruimtelijke ordening naast hetgeen het Streekplan Noord-Brabant vereist ook aandacht aan de voortgang van het onderdeel Planuitvoering van dit uitwerkingsplan. Deze verslaglegging vormt tevens bouwsteen voor de evaluatie in het kader van de m.e.r.-procedure.

5.5 Bestuurlijk overleg

Gedeputeerde Staten zullen de gedachtenwisseling met de besturen van de in het plangebied gelegen gemeenten Eindhoven, Helmond, Best, Veldhoven, Valkenswaard, Waalre, Geldrop, Nuenen, Son en Breugel, Mierlo en Aarle-Rixtel, en met het bestuur van het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven over de ruimtelijke ontwikkelingen in het plangebied ook na de vaststelling van het uitwerkingsplan voortzetten.

In het bijzonder zullen Gedeputeerde Staten het bestuurlijk overleg inzetten om dit uitwerkingsplan tot daadwerkelijke uitvoering te brengen op de wijze, zoals beschreven in het hoofdstuk Planuitvoering van dit uitwerkingsplan.

5.6 Goedkeuringsbeleid

Het behoort onder meer tot de taak van Gedeputeerde Staten te beoordelen of het provinciaal ruimtelijk beleid in voldoende mate doorwerkt in gemeentelijke of intergemeentelijke plannen.

Het goedkeuringsrecht van Gedeputeerde Staten ten aanzien van bestemmingsplannen vervult hierbij een belangrijke rol. Hierbij beoordelen Gedeputeerde Staten of het plan niet strijdig is met het ruimtelijke beleid op provinciaal niveau.

Het overleg over de structuur- en bestemmingsplannen, dat in het kader van de Provinciale Planologische Commissie plaatsvindt, is in dit verband van groot belang.

5.7 Beroepsmogelijkheden

Op het uitwerkingsplan is de algemene regeling van bezwaar en beroep van de Algemene Wet Bestuursrecht van toepassing. Dat betekent dat er eerst bezwaar kan worden gemaakt bij Gedeputeerde Staten, waarna vervolgens beroep kan worden ingesteld bij de rechtbank en daarna hoger beroep bij de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. De beroepsmogelijkheid heeft betrekking op de onderdelen van het uitwerkingsplan welke zijn aan te merken als een besluit in de zin van artikel 1.3 van de Algemene Wet Bestuursrecht. In het algemeen gaat het hier om onderdelen welke kunnen worden beschouwd als concrete beleidsbeslissingen. Met betrekking tot deze onderdelen kan tevens een verzoek van voorlopige voorziening worden ingediend.

Bijlagen

Bijlage 1: Toelichting op de plankaart

Algemeen

In het uitwerkingsplan is gekozen voor een directe koppeling tussen plankaart en plan-tekst: de plankaart vormt samen met de beschrijving van de legenda-eenheden in de beleidsstandpunten het formele deel van het plan. Daarnaast heeft deze koppeling heeft geleid tot de opbouw van de plankaart in drie verschillende lagen. De koppeling "toelichting legenda-eenheid - beleidsstandpunt" kan tot gevolg hebben dat eenzelfde legenda-eenheid meer dan één keer in de tekst voorkomt.

De toelichting op de legenda-eenheden, welke verwoord wordt in de legenda-eenheden (met andere woorden het beleidsstandpunt), staat in hoofdstuk 3 van dit uitwerkingsplan. De keuzes ten aanzien van de gewenste ruimtelijke hoofdstructuur staan in paragraaf 3.2.1 "Revitaliseren van de stad" en in paragraaf 3.2.2 "Revitaliseren van het landschap". De beleidsstandpunten, die in deze paragrafen worden ingenomen betreffen laag 2 van de plankaart. Het gaat daarbij om de hoofdstructuur voor zowel het stedelijk gebied als het landelijk gebied.

Het beleid op onderdelen wordt beschreven in de andere paragrafen. De beleidsstandpunten in deze paragrafen worden, wanneer zij leiden tot legenda-eenheden ingenomen op laag 3 van de plankaart. Deze projecten en ontwikkelingslocaties zullen moeten leiden tot versterking en uitvoering van de ruimtelijke hoofdstructuur. Buiten de aangegeven projecten en ontwikkelingslocaties van laag 3 van de plankaart zijn geen mogelijkheden voor ontwikkelingen van stadsregionaalniveau.

Laag 1 van de plankaart bevat geen beleidsuitspraken. Deze laag is toegevoegd ter informatie.

Begrenzing van het uitwerkingsplan

De begrenzing van het uitwerkingsplan vormt de grens van de stadsregio zoals aangegeven op de plankaart. De plankaart heeft een globaal karakter, dat betekent dat ook de stadsregiogrens en de grens van het centraal stedelijk gebied indicatief zijn (fictieve grenzen). De begrenzing is een uitwerking van de begrenzing zoals deze op de streekplankaart is aangegeven. Bij deze uitwerking is zorggedragen voor het veiligstellen van de hoofddoelstellingen van zowel het uitwerkingsplan (koppeling landschappelijke ontwikkelingen aan stedelijke ontwikkelingen) als het streekplan.

Laag 1: Algemeen

Op laag 1 worden in overeenstemming met plankaart 2 van het streekplan de grenzen van de stadsregio en van het Centraal Stedelijk Gebied binnen de stadsregio, de waterwingebieden en de agrarische hoofdstructuur weergegeven. Verder is op laag 1 de groene hoofdstructuur volgens de Ecologische Bouwstenen (Provincie Noord-Brabant, juni 1993), aangevuld met de multi-functionele bossen aangegeven. Deze aanduiding doet recht aan het detailleringniveau van het uitwerkingsplan. De groene hoofdstructuur van het streekplan blijft uitgangspunt voor het beleid. Laag 1 is informatief; de streekplankaart is het beleidskader.

Laag 2: Gewenste ruimtelijke hoofdstructuur

De aanduidingen voor de landelijke en de stedelijke hoofdstructuur komen overeen met de (vetgedrukte) legenda-eenheden in de beleidsstandpunten in paragraaf 3.2.1 en 3.2.2. in de tekst van het uitwerkingsplan. Het betreft een keuze voor een beleidsstrategie voor een ruimtelijk samenhangend gebied.

Laag 3: Projecten/ontwikkelingslocaties

Voor een beschrijving van de aanduidingen voor projecten en ontwikkelingslocaties wordt verwezen naar de beleidsstandpunten in paragraaf 3.2.1.1. t/m 3.2.1.3, 3.2.2.1, 3.2.3 en 3.2.4 t/m 3.2.8 van de tekst van het uitwerkingsplan. Het gaat om beleidsuitspraken met betrekking tot projecten en ontwikkelingslocaties welke zullen moeten leiden tot versterking en ontwikkeling van de betreffende ruimtelijke hoofdstructuur.

centraal stedelijk gebied	het gebied dat ruimte moet bieden aan de stedelijke expansie; het omvat de grote stad en één of meer nevenkernen
centrale winplaatsen	grootschalige wingebieden voor ophoogen/of beton- en metselzand
centrum ondersteunende voorzieningen	zakelijke dienstverlening met publieks-aantrekkende functie, gemeentelijke instellingen (bank, postkantoor, bibliotheek e.d.)
compacte stad	stad met een intensief stedelijk ruimtegebruik en stedelijke ontwikkeling binnen de bestaande stad of aansluitend op de bestaande stad
complementariteit	situatie waarin twee of meer gebieden dan wel kernen elkaar functioneel aanvullen; daarbij gaat het om de aanwezigheid en het functioneren van één of meer van de volgende functies: verzorging, wonen, werken en recreatie
concentratiegebied	gebied waar zich een aantal activiteiten verdichten
contramal	het leidend structurerend principe voor de ontwikkeling van de stadsregio: stad en land moeten als gelijkwaardige componenten voor de ruimtelijke toekomstvisie van de stadsregio worden beschouwd; het hanteren van de contramal leidt tot het aangeven van een aantal gebieden die van belang zijn voor de geleding van de stadsregio, en daarmee voor de ontwikkeling van de gewenste ruimtelijke kwaliteit
corridor	een zone (een strook) die dwars door een bepaald gebied gaat en een verbinding vormt tussen twee daaromheen liggende gebieden
ecologie	wetenschap die de betrekkingen bestudeert tussen dieren, planten, levensgemeenschappen en de omgeving waarin ze voorkomen
Ecologische Hoofdstructuur (EHS)	een netwerk van gebieden, beken, rivieren, biotopen en zones dat prioriteit krijgt in het natuur- en landschapsbeleid
ecologische verbindingzone	lineaire structuren van gegraven waterlopen, kreken, enkele beekdalen en oude rivierbeddingen met aansluitende oeverzones en bermen alsmede dijken en wegbermen welke een functie vervullen voor de uitwisseling van soorten tussen natuurkerngebieden
extensieve bedrijvigheid	meer dan 100 m ² bedrijfsvloeroppervlak per werknemer

gebiedsvreemd water	water afkomstig uit een gebied met een andere waterkwaliteit en waterhuishouding dan het betreffende gebied
gradiënt	geleidelijke overgang tussen uitersten, die ontstaan is als produkt van zelfordening, bijv. droog-nat, hoog-laag, zuurbasisch, zoet-zout
groeiklassebeleid	het streven naar concentratie van verstedelijking (op grond van de behoefte aan woningbouw, bedrijventerreinen, voorzieningen) door de steden sterk te laten groeien (hoge groeiklasse) en de dorpen minder (lage groeiklasse)
groeiklassenindeling	de indeling van de Brabantse kernen in 5 klassen afhankelijk van de mate waarin ze worden geacht te groeien (hoe hoger de groeiklasse hoe meer groei gewenst is)
Groene hoofdstructuur (GHS)	de groene hoofdstructuur bestaat uit natuurkerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden, ecologische verbindingszones en multifunctionele bossen
grondwaterbeschermingsgebied	een gebied dat is ingericht en bestemd voor de winning van grondwater, bestaand uit een putten- en/of infiltratieveld met daaromheen intrekzones en waar ten gevolge van deze functie beperkingen gelden voor het gebruik van de bodem
hoofdtransportassen	verbindingen die via rail en weg ter versterking van de internationale distributiefunctie, die de onderlinge relaties binnen de stedenring Centraal Nederland versterken en de samenhang tussen de stedelijke knooppunten (binnen en buiten de stedenring) ondersteunen; ook versterken deze verbindingen de samenhang met de belangrijkste stedelijke centra in België en Duitsland; verbindingen voor hoofdvaarwegen krijgen de status van hoofdtransportas als er per jaar nu en/of in de toekomst tenminste 5 miljoen ton grensoverschrijdende goederen van en naar de zeehavengebieden van Amsterdam, Rotterdam en het Westerscheldegebied wordt gevoerd
hoog-dynamische functie	hoofdzakelijk economische functies zoals intensieve landbouw en recreatie, verkeer en verstedelijking waarbij verandering de constante factor is
Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV)	rompnet van openbaar vervoerlijnen, gent op de bestaande en te ontwikkelen ruimtelijke structuur, met eigen rijstroken en voorrang op kruispunten

infiltratie	binnentreden van water in de bodem vanaf het maaiveld
instrumentarium	het geheel van middelen die ingezet worden ter realisering van een bepaald doel, bijvoorbeeld financiële middelen, wettelijke voorschriften en vergunningen
intensieve/extensieve landbouw	landbouw waarbij veel dan wel weinig eenheden arbeid, kapitaal en kennis per hectare worden ingezet
kernwinkelapparaat	hoofdwinkelapparaat van een gemeente
klankbord SBT	een ambtelijke werkgroep op gewestniveau t.b.v. de bedrijventerreinplanning
Kosten-eenheden (Ke)	meeteenheden voor maximaal toegestane geluidsbelasting door vliegtuigen in een gebied veroorzaakt, waarbij rekening wordt gehouden met het aantal vliegbewegingen, het maximale geluidsniveau en het tijdstip waarop gevlogen wordt (uit gedacht door de Commissie Kosten)
laag-dynamische functie	functies zoals natuur, bosbouw, drinkwaterwinning, extensieve landbouw en recreatie waarbij stabiliteit de constante factor is
landinrichting	het projectgewijs inrichten van delen van het buitengebied voor bestaande functies of het meer geschikt maken voor nieuwe functies
landschap	waarneembaar deel van het aardoppervlak dat wordt bepaald door de onderlinge samenhang en beïnvloeding van de niet-levende en levende natuur (met inbegrip van de mens)
landschapsbouw	activiteiten die ruimtelijke functies trachten vorm te geven in relatie met de bestaande of gewenste landschappelijke structuur
milieu-effectrapport (MER)	rapport dat de consequenties van bepaalde ruimtelijke ingrepen op het milieu beschrijft om het milieubelang een volwaardige plaats toe te kennen naast andere belangen
milieuhindercategorieën	categorisering van bedrijvigheid: indeling van bedrijven op basis van de milieubelasting voor de omgeving; op grond van de aspecten stank, stof, trilling, geluid, intensiteit van aan- en afvoer en gevaar, zijn bedrijven ingedeeld in 6 milieucategorieën; daarbij geldt: hoe hoger de milieucategorie, hoe groter de hinder van de bedrijvigheid; bedrijven uit milieucategorie 1 kunnen tussen de woonbebouwing gesitueerd worden terwijl bedrijven uit milieucategorie 6 op grote afstand van

	woongebieden of daarmee gelijk te stellen functies moeten blijven
mitigerende maatregelen	knelpuntenverzachtende maatregelen en voorzieningen in het kader van ruimtelijke ingrepen
mobiliteit (meerdere definities)	<ul style="list-style-type: none"> - totaal aantal afgelegde kilometers per persoon per vervoermiddel per jaar, respectievelijk voor de Nederlandse bevolking - aantal verplaatsingen per persoon per vervoermiddel per jaar, respectievelijk voor de Nederlandse bevolking - de mogelijkheid activiteiten te bereiken met een bepaald vervoermiddel vanaf de bron van de verplaatsing (herkomst: meestal de woning) in een bepaalde tijd - behoefte (of recht) of mogelijkheden van individuen of groepen om zich te verplaatsen met vervoermiddel naar keuze
mobilitateitsbeleid	verkeers- en vervoerbeleid van rijk, provincie en gemeenten gericht op het verkorten van de lengte van verplaatsingen en sturing in de keuze van individuele en groepen burgers in de richting van het gebruik van collectieve vervoermiddelen en het langzaam verkeersbeleid, gericht op de sturing in de keuze van transportondernemingen van alternatieve vervoermiddelen voor het goederenvervoer; doel is milieuhygiënische (terugdringing van luchtvervuiling, geluidshinder en verzuring) en economische (doorstroming van zakelijk- en goederenvervoer bevorderen) voordelen te behalen
nabijheidscriterium	fietsbare afstand
natuurbouw	het tot stand brengen van abiotische voorwaarden voor de ontwikkeling van gewenste levensgemeenschappen, door middel van actief ingrijpen
natuurkerngebied	gebieden die hun natuurwaarden ontleenen aan het vóórkomen van planten en/of diersoorten die (inter)nationaal zeldzaam of bedreigd zijn
natuurontwikkelingsgebied	gebieden die hun waarden ontleenen aan de bijzondere geschiktheid voor het ontwikkelen van nieuwe natuur, het verhogen van de kwaliteit van bestaande natuur en het verbinden van de natuurkerngebieden
ontwikkeling samenhang stedelijk gebied	een zone, waarvan een actieve functionele en ruimtelijke ontwikkeling van cruciaal belang is voor het bereiken van stedelijke samenhang op stadsregionaal niveau
planologische basisbescherming	om de aanwezige natuurwaarden of de te verwachten natuurwaarden te bescher-

	men moeten ook de daaraan ten grondslag gelegen milieu-omstandigheden worden beschermd; dat betekent dat er beperkingen kunnen worden opgelegd die verband houden met de landschappelijke structuur, geomorfologie, bodemopbouw, waterhuishouding en menselijke activiteiten; dit leidt tot beperkingen ten aanzien van inrichting en gebruik
prioritaire locaties	locatie welke vanuit de geformuleerde beleidsdoelstellingen het eerst 'aan snee' gebracht moeten worden
radiale structuur	een structuur die gevormd wordt door de radialen (stralen) van een (denkbeeldige) cirkel
regiofond	fondsvorming van financiële bronnen op stadsregionaal niveau ter realisatie van projecten van regionaal belang
restcapaciteit	de nog resterende gereserveerde ruimte (voor woningbouw of bedrijventerrein) in vigerende bestemmingsplannen
revitalisering	opwaardering van het bestaand stedelijk of landelijk gebied
ruilverkaveling	<p>vorm van landinrichting waarbij besluitvorming plaatsvindt door stemming onder grondeigenaren en gebruikers, altijd herverkaveling plaatsvindt in het hele gebied, geen onteigening van gronden mogelijk is en een algemene korting van maximaal 5% op het agrarisch eigendom kan worden toegepast voor wegen en waterlopen en doeleinden van openbaar nut zoals recreatie of natuurbescherming;</p> <p>- ruilverkaveling met administratief karakter: vereenvoudigde vorm van ruilverkaveling die zich vooral richt op herverkaveling en overigens dezelfde procedure volgt</p> <p>- ruilverkaveling bij overeenkomst, ook wel aangeduid als (vrijwillige) kavelruil van agrarische gronden tussen drie of meer eigenaren op basis van onderlinge overeenstemming</p>
ruimtelijke geleiding	scheiding in ruimtelijke eenheden
ruimtelijke strategie	weg waarlangs ruimtelijke beleidsdoelen bereik (moeten) worden
sleutelproject	integrale ruimtelijke ontwikkelingsstrategie voor een structureel samenhangend deel van het stedelijk gebied, gericht op versterking van de economische positie met als componenten volkshuisvesting, werkgelegenheid, verkeer en vervoer, verzorging en recreatie
stadsregio	gebied van functioneel en/of ruimtelijk samenhangende kernen rond één of

	meer centrale steden, welke als beleidsmatig uitgangspunt is gekozen bij de formulering van het verstedelijkingsbeleid; tussen de grote steden en de dorpen bestaat een verwevenheid, die zich zowel ruimtelijk als functioneel manifesteert
stedelijk gebied	bestaand of toekomstig stedelijk gebied waarvoor het beleid is gericht op beheer van kwaliteiten
streekplan	een door het provinciaal bestuur vastgesteld plan voor een periode van 15 jaar waarin in hoofdlijnen de meest gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de provincie Noord-Brabant beschreven wordt
suburbanisatie	verschijnsel dat in toenemende mate stedelijke activiteiten zich los maken van het eigenlijke stedelijke gebied en zich verspreiden over een groot, van oorsprong typisch landelijk gebied rondom de stad of agglomeratie
uitwerkingsplan	Gedeputeerde Staten kunnen in het streekplan verplicht worden plannen vast te stellen (o.m. ter uitwerking van de stadsregio's) als bedoeld in artikel 4a, lid 8, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening; een uitwerking als hier bedoeld zal in overeenstemming moeten zijn met de hoofdlijnen en uitgangspunten van het streekplan
uitwerkingsregels	algemene en regiospecifieke regels van het streekplan waar uitwerking aan moet voldoen
verstedelijking	een proces van toenemende bevolkingsconcentratie, dat zich ruimtelijk manifesteert door de vorming van stedelijke nederzettingen, waarvan de ingezetenen een als stedelijk beschouwde leefwijze vertonen
verstedelijkingsas	concentratiezone voor stedelijkheid waarvan de ontwikkeling is gericht op stedelijke vernieuwings- en verdichtingsobjecten, menging van functies en bundeling van infrastructuur voor fiets, bus, voetganger en auto
vervoerregio	een regionaal platform waarin rijk, provincie(s), gemeenten, vervoersbedrijven en bedrijfsleven samenwerken om te komen tot een goede afstemming van het regionaal te voeren mobiliteitsbeleid en een pakket van samenhangende maatregelen uit te voeren met het doel de regionale verkeers- en vervoersproblemen op te lossen (zowel in stadsgewesten als in landelijke gebieden)
voorstadshalte	NS-station in voorsteden/uitbreidingen van de centrale stad

voorzieningen - gewestelijk,
regionaal en lokaal

- gewestelijke voorzieningen: zeer specifieke verzorgingselementen die in het algemeen voorkomen binnen het verzorgingsapparaat van grote kernen;
- regionale voorzieningen: verzorgingselementen die in het algemeen voorkomen binnen het verzorgingsapparaat van middelgrote kernen;
- lokale voorzieningen die in het algemeen voorkomen binnen het verzorgingsapparaat van kleine kernen

zonering

het zodanig projecteren van voorzieningen en activiteiten, dat een mogelijk negatieve invloed op de omgeving tot een aanvaardbaar niveau wordt beperkt, dan wel om optimale ontwikkelingskansen te bieden aan betrokken functies

Bijlage 3: Literatuurlijst

Buitenhuis A., e.a.

Geomorfologische gesteldheid van Midden- en Oost-Noord-Brabant
Wageningen, Staring Centrum, 1991

De Hoog Ontwerp en Onderzoek/Grontmij Noord-Brabant
Verkenning woningbouwcapaciteit Nuenen en omgeving
Amsterdam, september 1994

Economisch-Technologisch Instituut voor Noord-Brabant
Actualisering behoefteeraming bedrijventerreinen provincie Noord-Brabant tot 2005
Rotterdam, Stichting Het Nederlands Economisch Instituut, 1991

Ferment, B., Fitio, H.J., Meijers, C., AB onderzoek
Trendrapport volkshuisvesting 1992 Noord-Brabant
Woningbehoefte-onderzoek in opdracht van de provincie Noord-Brabant
Delft, 1993

Ferment, B., Fitio, H.J., Meijers, C., AB onderzoek
Trendrapport volkshuisvesting 1992 Noord-Brabant
Tabellenboek (RVC-regio's). Onderzoek in opdracht van de provincie Noord-Brabant
Delft, 1993

Ferment, B., Fitio, H.J., Meijers, C., AB onderzoek
Trendrapport volkshuisvesting 1992 Noord-Brabant
Analyses. Onderzoek in opdracht van de provincie Noord-Brabant Delft, 1993

Gemeente Eindhoven
Project Dommelzone, plan van aanpak op regionaal niveau
Eindhoven, november 1992

Gemeente Eindhoven, Dienst Stadsontwikkeling
Strategienota Sleutelproject Westkorridor
Eindhoven, januari 1994

Gemeente Helmond
Algemeen Structuurplan 1991
Helmond, 1992

Gemeente Helmond/Buro voor Stadsontwerp Khandekar b.v.
Masterplan Kanaalzone
Helmond, juni 1993

Gemeente Helmond/Buro Zandvoort Ordening en Advies
Masterplan Stationskwartier Helmond
Helmond, juni 1993

Grontmij/Samenwerkingsverband Regio Eindhoven
Middengebied Eindhoven-Helmond, ruimtelijk structuurplan
Eindhoven, juni 1994

Hamhuis, van Nieuwenhuijze en Sijmons Adviesbureau voor Ruimtelijke Planning en
Ontwerp
Toekomstverkenning Eindhoven-Helmond, over de stads- en landschapontwikkeling in
het stedelijk knooppunt
Wageningen, Informatie en kenniscentrum/NBLF, 1993

Knegt, M. de, Verhoek, J.,
Natuurontwikkeling in Noord-Brabant: studierapport van de werkgroep Natuurontwikke-
lingsplan
's-Hertogenbosch, Provincie Noord-Brabant, 1990

Lörzing, Keijzers en van Riel
Regionale Planners en ontwerpers
Het Open Erf: een ruimtelijke visie (ontwikkelingsmogelijkheden voor de lange termijn in
het landelijk gebied tussen Eindhoven en Helmond)
Utrecht, 22 maart 1994

Ministerie van Landbouw en Visserij
Meerjarenplan bosbouw
Tweede Kamer der Staten-Generaal, vergaderjaar 1984-1985, 18630, nrs. 1-2.
's-Gravenhage, 1984

Ministerie van Landbouw en Visserij
Meerjarenplan Bosbouw: Regeringsbeslissing
Tweede Kamer der Staten Generaal, vergaderjaar 1985-1986, 18630, nrs. 5-6.
's-Gravenhage, 1986

Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij
Natuurbeleidsplan: regeringsbeslissing
Tweede Kamer der Staten Generaal, vergaderjaar 1989-1990, 21149, nrs. 2-3
's-Gravenhage, 1990

Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij
Nota landschap: regeringsbeslissing visie landschap
Den Haag, Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, 1992

Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij
Structuurschema Groene Ruimte: het landelijk gebied de moeite waard
Ontwerp-planologische kernbeslissing
Den Haag, 1992

Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij
Structuurschema Groene Ruimte: het landelijk gebied de moeite waard
Deel 3: Kabinetsstandpunt
Den Haag, 1993
Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij
Visie landschap: beleidsvoornemen
's-Gravenhage, 1991

Ministerie van Verkeer en Waterstaat/Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Orde-
ning en Milieubeheer
Tweede structuurschema verkeer en vervoer
Dl. D: Regeringsbeslissing. - Tweede Kamer, vergaderjaar 1989-1990, 20922, nrs. 15-16
's-Gravenhage, 1990

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Vervoerregio's : regionaal verkeers- en vervoersbeleid
Tweede Kamer, vergaderjaar 1992-1993, 23.198, nr. 1
's-Gravenhage, 1993

Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer/Ministerie van
Algemene Zaken
Vierde nota over de ruimtelijke ordening Extra: op weg naar 2015
Dl. 1: Ontwerp: planologische kernbeslissing.
's-Gravenhage, 1990

Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
Vierde nota over de ruimtelijke ordening Extra: op weg naar 2015
Dl. 3: Kabinetsstandpunt.
's-Gravenhage, 1991

Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
Vierde nota over de ruimtelijke ordening: op weg naar 2015
Dl. d: Regeringsbeslissing
Tweede Kamer, vergaderjaar 1988-1989
's-Gravenhage, 1988

Projectgroep Middengebied
Middengebied Eindhoven-Helmond: naar een duurzame instandhouding en ontwikkeling
van ecologische en cultuur-historische waarden
Nuenen, 1991

Provincie Noord-Brabant
Handleiding bestemmingsplan buitengebied
's-Hertogenbosch, Provincie Noord-Brabant, 1993

Provincie Noord-Brabant
Handleiding Mobiliteit Ruimtelijke Plannen
's-Hertogenbosch, januari 1994

Provincie Noord-Brabant/Staring Centrum
Het cultuur-historisch landschapsonderzoek van het streekplangebied Midden- en Oost-
Brabant
Wageningen, 1989

Provincie Noord-Brabant
Kruispunt van wegen: beleidsnotitie verkeer & vervoer
's-Hertogenbosch, Provincie Noord-Brabant, 1990

Provincie Noord-Brabant
Landschaps-ecologische gegevens betreffende flora, fauna, avifauna en herpetofauna in
het gebied rond Eindhoven en Helmond
's-Hertogenbosch, 1994

Provincie Noord-Brabant/Werkplaats voor Milieubouw Ir. Wil Thijsen b.v
Landschapsreeks: landschapstypering naar visuele kenmerken Noord-Brabant
Lith, maart 1990

Provincie Noord-Brabant
Milieu in bruikleen: milieubeleidsplan provincie Noord-Brabant 1991-1995
's-Hertogenbosch, Provincie Noord-Brabant, maart 1991

Provincie Noord-Brabant
Mobiliteitstoets: statenbesluit plus toelichting
PS-besluit nr. 81/90
's-Hertogenbosch, Provincie Noord-Brabant, 1990

Provincie Noord-Brabant
Natuurbeleidsplan Noord-Brabant
's-Hertogenbosch, Provincie Noord-Brabant, 1993

Provincie Noord-Brabant.
Nota landschapsbeheer: natuurbeleidsplan
's-Hertogenbosch, Provincie Noord-Brabant, 1993

Provincie Noord-Brabant
Onderzoeksrapport Vraag-Aanbod ABC-locaties
's-Hertogenbosch, Dienst RNV, januari 1994

Provincie Noord-Brabant
Provinciaal structuurschema bedrijventerreinen : algemene beleidsformuleringen
's-Hertogenbosch, 1983

Provincie Noord-Brabant
Stortplaatsenbeleidsplan: uitwerkingsplan van het tweede provinciale afvalstoffenplan
(PAPII) voor de periode 1989-1994
's-Hertogenbosch, 1992

Provincie Noord-Brabant
Streekplan Noord-Brabant, Vastgesteld door Provinciale Staten op 17 juli 1992.
's-Hertogenbosch, 1992

Provincie Noord-Brabant
Streekplan Noord-Brabant : uitvoeringsprogramma 1992-1995
's-Hertogenbosch, 1992

Provincie Noord-Brabant
Structuurschema bedrijventerreinen Regio Eindhoven-Kempenland
's-Hertogenbosch, 1993

Provincie Noord-Brabant
Structuurschema bedrijventerreinen Regio Helmond
's-Hertogenbosch, 1993

Provincie Noord-Brabant
Studierapport van de Werkgroep ruimtelijke aspecten van de landbouw
Regionale ontwikkelingen in de Noord-Brabantse agrarische sector
's-Hertogenbosch, februari 1990

Provincie Noord-Brabant
Werken aan water: waterhuishoudingsplan 1991-1995
Plan/Programma
's-Hertogenbosch, 1991

Provincie Noord-Brabant
Werken aan water: waterhuishoudingsplan Provincie Noord-Brabant
Toelichting en bijlagen
's-Hertogenbosch, 1991

Provincie Noord-Brabant
Wonen in Brabant: provinciale beleidsnota volkshuisvesting
's-Hertogenbosch, 1991

Samenwerkingsverband regio Eindhoven-Kempenland
Recreatief Toeristisch Plan
Eindhoven, november 1992

Stuurgroep Regiovisie Stadsregio Eindhoven-Helmond
Regiovisie: een ruimtelijke ontwikkelingsstrategie Stadsregio Eindhoven-Helmond
Eindhoven, Samenwerkingsverband Regio Eindhoven, 1993

Stuurgroep Sleutelproject Westkorridor
Sleutelproject Westkorridor: eindrapportage aanwijzing Sleutelproject stedelijk knooppunt Eindhoven
Eindhoven, december 1992

Stuurgroep Vinex Eindhoven-Helmond
Vinex-rapportage: financiële verkenningen naar de uitvoering van het verstedelijkingsbeleid voor de stadsregio Eindhoven-Helmond
Eindhoven, 1993

Vervoerregio Eindhoven
Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV)
Eindhoven, 1991

Vervoerregio Eindhoven
Ontwerp-Beleidsnota Verkeer en Vervoer (met bijlagen)
Eindhoven, 1991

Werkgroep Ecologische Begrenzing
Concept "Dommeldal"
Concept "Goorloop"
's-Hertogenbosch, 1994

Werkgroep Ruimtelijke Aspecten van de Landbouw
Regionale ontwikkelingen in de Noord-Brabantse agrarische sector
's-Hertogenbosch, Provincie Noord-Brabant, 1990

