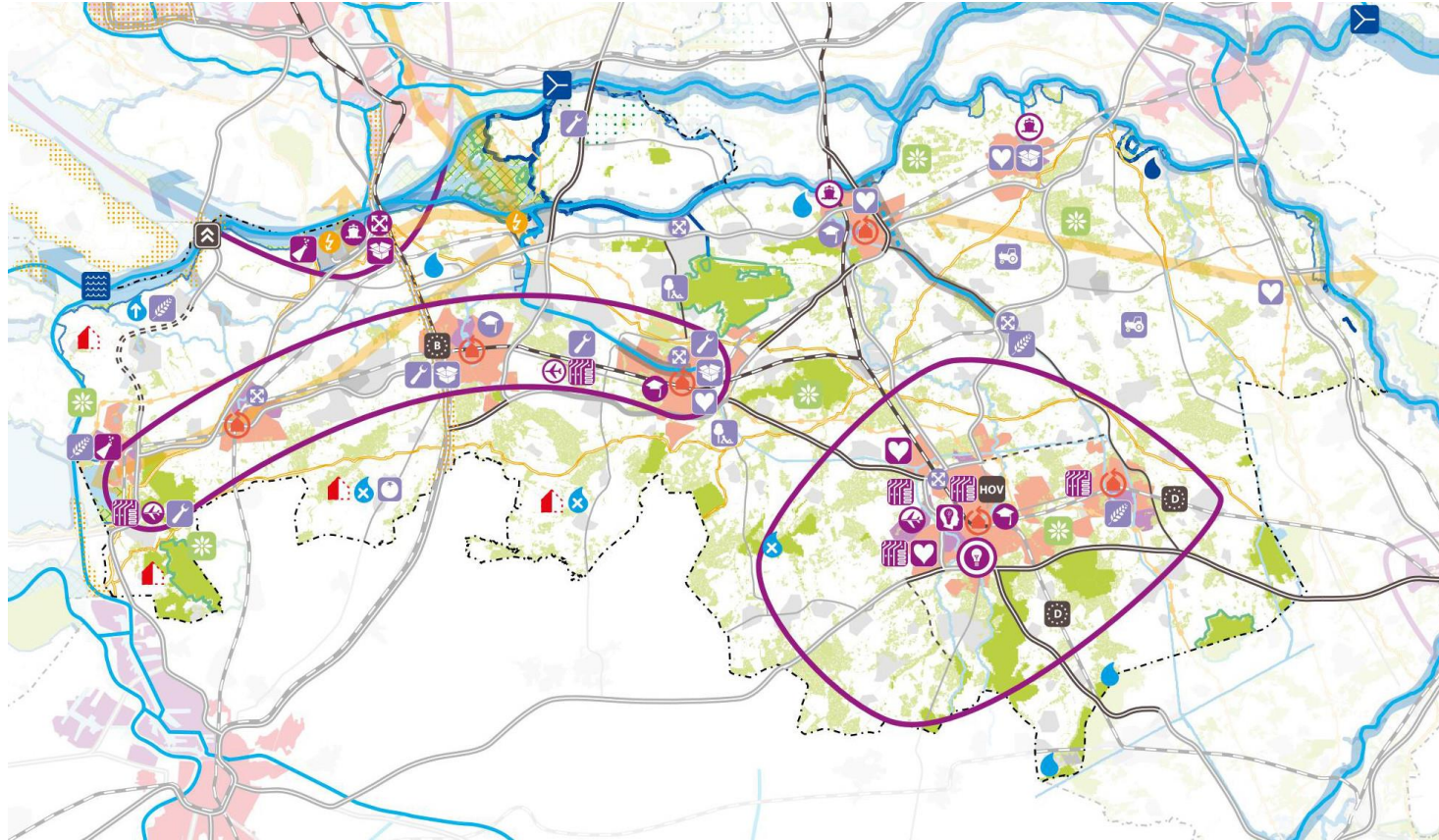


Update Gebiedsagenda Brabant



Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	2
1 Inleiding	5
1.1 Wat is de Gebiedsagenda Brabant?	5
1.2 Functie van de Gebiedsagenda	5
1.3 Wat is de aanleiding voor actualisatie?	5
1.4 Focus op gebiedsprioriteiten en topsectoren	5
1.5 Afspraken BO MIRT november 2012	5
1.6 Leeswijzer	6
2 Brabant: land van kennis en innovatie ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	7
2.1 Positie en kracht van Brabant	7
2.2 Ambitie van Brabant: excellente Europese kennis- en innovatieregio	7
2.3 Regioprofielen	8
2.3.1 Brainport Regio Eindhoven	8
2.3.2 Hart van Brabant	8
2.3.3 West-Brabant	8
2.3.4 5-sterren Noordoost-Brabant	8
3 Hoofdopgaven voor Brabant	9
3.1 ■ Brainport Regio Eindhoven	9
3.1.1 Opgaven en ontwikkelingen	9
3.1.2 Acties	10
3.2 ■ Maintenance Valley West- en Midden-Brabant	15
3.2.1 Opgaven en ontwikkelingen	15
3.2.2 Acties	17
3.3 ■ Logistiek	19
3.3.1 Opgaven en ontwikkelingen	19
3.3.2 Acties	19
3.4 ■ Agro & Food	24
3.4.1 Opgaven en ontwikkelingen	24
3.4.2 Acties	25
4 Brabant Mozaïek	28

4.1 ■ ■ Verstedelijking en mobiliteit	28
4.1.1 Opgaven en ontwikkelingen	28
4.1.2 Acties	29
4.2 ■ Energie	36
4.2.1 Opgaven en ontwikkelingen	36
4.2.2 Acties	36
4.3 ■ Water verbindt en versterkt	39
4.3.1 Opgaven en ontwikkelingen	39
4.4 ■ Natuur en landschap	44
4.4.1 Opgaven en ontwikkelingen	44
4.4.2 Acties	44
4.5 ■ Leisure	47
4.5.1 Opgaven en ontwikkelingen	47
4.5.2 Acties	48

5 Uitvoering	50
---------------------------	-----------

Bijlage 1 Resultaten uit de Gebiedsagenda 2010	55
Economie	56
Bereikbaarheid	57
Quality of life	58
Duurzaamheid en energie	58
Natuur en landschap	58

Bijlage 2 Overzicht van gebruikte afkortingen	59
--	-----------

Matrices

Matrix 1 Verantwoordelijkheid/fasering bij opgave Brainport.....	13
Matrix 2 Verantwoordelijkheid/fasering bij opgave Maintenance Valley	18
Matrix 3 Verantwoordelijkheid/fasering bij opgave Logistiek	22
Matrix 4 Verantwoordelijkheid/fasering bij opgave Agro& Food	27
Matrix 5 Verantwoordelijkheid/fasering bij opgave verstedelijking en mobiliteit	33
Matrix 6 Verantwoordelijkheid/fasering bij opgaven Energie.....	38
Matrix 7 Verantwoordelijkheid/fasering bij opgave Water.....	43
Matrix 8 Verantwoordelijkheid/fasering bij opgave Natuur en landschap.....	46
Matrix 9 Verantwoordelijkheid/fasering bij opgave Leisure Matrix.....	49

1 Inleiding

1.1 Wat is de Gebiedsagenda Brabant?

De Gebiedsagenda is een gezamenlijk product van Rijk, provincie Noord-Brabant, stedelijk netwerk BrabantStad, Samenwerkingsverband Regio Eindhoven, regio West-Brabant, regio Hart van Brabant en de regio 5-sterren Noordoost-Brabant en de Brabantse Waterschappen. De Gebiedsagenda bevat de gedeelde visie en ambitie van deze partijen op de ruimtelijke ontwikkeling van Brabant op de lange termijn (tot circa 2040) en is uitgewerkt in een opgaven- en projectenoverzicht. Hiermee ontstaat een gezamenlijke focus op de prioriteiten voor de ruimtelijke opgaven in Brabant en de daarmee verbonden projecten op het gebied van economie, verstedelijking, mobiliteit, water, natuur en landschap in Brabant. Noord-Brabant is bezien in zijn (inter)nationale context. Twee ambities zijn leidend: een verdere ontwikkeling van de kenniseconomie en het streven naar een duurzame samenleving. Beide ambities zijn dragers voor de integrale ruimtelijke ontwikkeling van Brabant.

1.2 Functie van de Gebiedsagenda

De Gebiedsagenda is de samenwerkingsagenda van de betrokken partners die de gemeenschappelijke basis vormt voor het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO MIRT), dat jaarlijks plaatsvindt. Daarnaast heeft de Gebiedsagenda een functie voor het overleg van de provincie Noord-Brabant met de vijf grote steden (BrabantStad) en voor het regionaal ruimtelijk overleg (RRO) van de provincie Noord-Brabant met de samenwerkende gemeenten in de vier Brabantse regio's.

De Gebiedsagenda is een 'levend' document zonder wettelijke status. Ook bevat het geen nieuw beleid. Het is letterlijk een gezamenlijke agenda van de betrokken partners die periodiek wordt geactualiseerd.

1.3 Wat is de aanleiding voor actualisatie?

In het BO MIRT van november 2010 is de eerste generatie Gebiedsagenda Brabant door Rijk en de betrokken Brabantse partners vastgesteld. Sinds het verschijnen van de Gebiedsagenda 2010 heeft de wereld niet stilgestaan. In de eerste plaats is er sinds de vaststelling van die Gebiedsagenda een groot aantal resultaten geboekt, met name op het gebied van bereikbaarheid, de doorontwikkeling van Brainport en de ondersteuning van de in Brabant aanwezige topsectoren. Ook is in Brabant een nauwere samenwerking ontstaan tussen overheden, bedrijven, kennisinstellingen en maatschappelijke organisaties. Een beschrijving van de geboekte resultaten is opgenomen in bijlage 1.

Daarnaast zijn er van Rijkszijde in de afgelopen twee jaar onder andere de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en de Bedrijfslevenbrief 'Naar de top' verschenen. Brainport 2020, de langetermijnstrategie van Zuidoost-Nederland, en de kabinetsreactie daarop hebben het licht gezien. Verder dwingen de economische crisis en de daarmee samenhangende bezuinigingen tot meer focus, scherpere keuzes en herprioritering. Dit vraagt om een actualisatie van de Gebiedsagenda Brabant, waarin de gewenste ruimtelijke investeringen in Brabant tegen het licht worden gehouden en waarin de programmering en besluitvorming van onderwerpen in het BO MIRT opnieuw wordt vastgesteld. In het BO MIRT van november 2011 is daarom afgesproken de Gebiedsagenda Brabant te actualiseren.

1.4 Focus op gebiedsprioriteiten en topsectoren

In de SVIR schetst het Rijk de ambities voor Nederland in 2040. Kern van die ambitie is Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden. Daarbij streeft het Rijk naar een krachtige aanpak met regionaal maatwerk en een selectieve inzet van Rijksbeleid op dertien nationale belangen. Drie doelen staan centraal:

- het vergroten van de concurrentiekracht door versterking van de ruimtelijk-economische structuur;
- het verbeteren van de bereikbaarheid, waarbij de gebruiker voorop staat;
- het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Het Rijk focust bij het versterken van de ruimtelijk-economische structuur op negen economische topsectoren¹. Die topsectoren concentreren zich vooral in de stedelijke regio's van de mainports, brainport, greenports en de valleys. In deze stedelijke regio's wordt de meeste toegevoegde waarde gecreëerd, doordat hier het grootste gedeelte van de bedrijven, onderwijs- en kennisinstellingen zijn gevestigd en het arbeidspotentieel het grootst is. In de SVIR worden binnen Brabant twee stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren onderscheiden: Brainport Regio Eindhoven en Maintenance Valley in West- en Midden-Brabant. De betrokkenheid van het Rijk bij de gebiedsopgaven in Brabant concentreert zich derhalve op deze twee regio's. Het Rijk wil in deze stedelijke regio's samen met decentrale overheden, bedrijfsleven en kennisinstellingen aan de slag. Ieder vanuit zijn eigen verantwoordelijkheid, waarbij het Rijk op het gebied van de ruimtelijke ordening meer dan dat dat voor de vaststelling van de SVIR het geval was overlaat aan provincies en (samenwerkende) gemeenten. Daarnaast geeft de SVIR een rijksbelang aan bij de waterveiligheidsopgaven en de zoetwatervoorziening van de Maas en de Zuidwestelijke Delta.

1.5 Afspraken BO MIRT november 2012

De focus binnen de SVIR op stedelijke regio's en economische topsectoren en de nieuwe verdeling van verantwoordelijkheden tussen Rijk en provincies heeft zijn doorvertaling gekregen in deze Gebiedsagenda Brabant. In het BO MIRT van november 2012 is een besprekdocument Gebiedsagenda Brabant besproken dat in overleg tussen betrokken overheden was opgesteld en waarin de hoofdlijnen van de nieuwe Gebiedsagenda Brabant waren opgenomen. Het gaat daarbij om de volgende

¹ Bedrijfslevenbrief 'Naar de top' met als topsectoren: Chemie, Energie, High Tech Systemen en Materialen, Life Sciences & Health, Agro & food, Logistiek, Creatieve Industrie, Tuinbouw en Uitgangsmaterialen, Water.

hoofdoopgaven: **Brainport, Maintenance Valley** (beiden in de SVIR aangeduid als gebieden van nationaal belang), **logistiek** en **agro & food**. Naast deze vier hoofdoopgaven zijn twee randvoorwaardelijke Brabantse opgaven geformuleerd: het realiseren van een **duurzaam en robuust verkeers- en vervoerssysteem** en **water als klimaatbestendige en verbindende opgave**. Deze opgaven zijn in het BO MIRT van november 2012 vastgesteld als kader voor de te actualiseren Gebiedsagenda Brabant. Deze actualisatie heeft vervolgens na het BO-MIRT van november 2012 plaatsgevonden. Daarbij is door middel van regionale opgaven en acties verder invulling gegeven aan de opgaven. Ook zijn de randvoorwaardelijke opgaven verbreed tot de aspecten water, natuur en landschap enerzijds en verstedelijking en verkeer & vervoer anderzijds

1.6 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 gaat in op de langetermijnambitie voor de provincie Noord-Brabant als geheel en op de onderscheidende profielen van de vier deelregio's binnen Brabant.

In hoofdstuk 3 zijn de vier hoofdoopgaven voor Noord-Brabant uitgewerkt: Brainport Regio Eindhoven, Maintenance Valley, Logistiek en Agro & food.

In hoofdstuk 4 Brabant Mozaiek wordt ingegaan op de randvoorwaardelijke opgaven. Het gaat hierbij om de opgaven op het vlak van verstedelijking en mobiliteit ('rood en grijs'), water ('blauw') en natuur en landschap ('groen'). Al deze randvoorwaardelijke opgaven ondersteunen enerzijds de hoofdoopgaven en hebben anderzijds de ambitie om het kenmerkende Brabant Mozaiek in stand te houden en te versterken.

Er is voor gekozen om niet ook nog een indeling in regionale opgaven op te nemen. Centraal staan in deze Gebiedsagenda integrale, bovenregionale opgaven. Wel zijn in hoofdstuk 2 korte profielbeschrijvingen opgenomen van de vier Brabantse regio's, waarin de accenten die de verschillende regio's leggen binnen de opgenomen integrale opgaven geschetst worden.

Matrices

De acties die voortkomen uit de opgaven uit hoofdstuk 3 en 4 zijn aan het slot van iedere paragraaf in een matrix samengevat. Een voorbeeldmatrix is hieronder opgeno-

men. In de matrices is (in de rijen) onderscheid gemaakt in de fasering van projecten: lopende projecten en (nieuwe) projecten in de ideeënfase. Lopende projecten zijn projecten die in uitvoering zijn of waar al bestuurlijke afspraken over zijn gemaakt, bijvoorbeeld in de vorm van een (MIRT-)onderzoek, (MIRT-)verkenning of (MIRT-)planuitwerking. (Nieuwe) projecten in de ideeënfase zijn mogelijke opgaven voor de toekomst die op grond van analyses van Rijk of regio binnen de planhorizon van de Gebiedsagenda kunnen gaan spelen. Bij elk van deze opgave is aangegeven of het een wens van de regio betreft. Over de aanpak van deze opgaven bestaat geen commitment tussen Rijk en regio. Urgentie moet nog worden aangetoond. Noch het Rijk noch de regio is dan ook in geen enkele zin aan deze ideeën gebonden. In de kolommen worden de verantwoordelijkheden beschreven. Opgaven en projecten in de kolom 'Rijk' zijn primair een verantwoordelijkheid voor het Rijk. Opgaven en projecten in de kolom 'Rijk – regio' zijn een gezamenlijke verantwoordelijkheid. Voor de mogelijke opgaven voor de toekomst geldt dat in deze kolom het Rijk (vooralsnog) geen opgave ziet, maar soms wel eigenaar is van genoemde infrastructuur. Opgaven en projecten in de kolom 'Regio' zijn primair een regionale verantwoordelijkheid.

Het begrip Regio omvat in het geval van de Gebiedsagenda Brabant het grondgebied van de provincie Noord-Brabant en de daarbinnen actieve Brabantse partners (provincie Noord-Brabant, stedelijk netwerk BrabantStad, Samenwerkingsverband Regio Eindhoven, regio West-Brabant, regio Hart van Brabant, regio 5-sterren Noord-Brabant en de Brabantse Waterschappen). Het begrip Regio wordt zodoende breder gehanteerd dan voor elk van de vier Brabantse regio's. Om verwarring te voorkomen is in dit document het begrip Regio (met een hoofdletter) gehanteerd als het om Brabant in zijn geheel gaat en het begrip regio (met een kleine letter) als het om een van de Brabantse regio's gaat.

Bij het opnemen van acties in de matrices is volledigheid per opgave nagestreefd. Consequentie daarvan is dat er acties zijn die in meerdere matrices opgevoerd worden (bijvoorbeeld als een actie zowel relevant is binnen de opgave Brainport als binnen de opgave verstedelijking). De opstellers realiseren zich dat daarmee dubbelingen voorkomen, maar vinden het waardevol dat op het ni-

veau van een afzonderlijke opgave een duidelijk beeld bestaat van de breedte van deze opgave.

Kaartbeelden

In deze Gebiedsagenda zijn ook kaartbeelden opgenomen. Naast een algemene overzichtskaart, waarop de gezamenlijke opgaven van Rijk en Brabantse partners zijn opgenomen, zijn er ook per opgave kaarten opgenomen. Ook voor deze opgavekaarten geldt dat hierop de gezamenlijke opgaven van Rijk en Brabantse partners figuren. Daarnaast zijn er een aantal zogenaamde inzoom- en themakaarten opgenomen die ruimte bieden voor meer detail. Op deze kaarten staan ook opgaven waarbij alleen de Brabantse partners betrokken zijn.

Tot slot wordt in hoofdstuk 5 ingegaan op de wijze waarop de visie en ambitie uit deze Gebiedsagenda met betrekking tot de ruimtelijke ontwikkeling van Brabant wordt geëffectueerd in programma's en projecten en hoe daarover vervolgspraken worden gemaakt tussen Rijk en Regionale partners.

Voorbeeldmatrix verantwoordelijkheid/fasering bij opgaven in hoofdstukken 3 en 4

	Rijk	Rijk-Regio	Regio
Lopende projecten	Actie 1	Actie 3	Actie 5
Nieuw / Ideeënfase	Actie 2	Actie 4	Actie 6

2 Brabant: land van kennis en innovatie



2.1 Positie en kracht van Brabant

Brabant is onderdeel van de Eurodelta, een agglomeratie die zich uitstrekt van de Randstad tot Vlaanderen, inclusief Brussel en Luik, en de deelstaat Noordrijn-Westfalen. Deze Eurodelta staat qua verstedelijking, bevolkingsomvang en economische productiviteit op nummer drie van de wereldranglijst van gebieden met metropoolkarakteristieken. Dit gebied is in economische zin sterk verweven. De import- & exportrelaties tussen Nederland, België en Duitsland spelen zich voor 71% binnen de Eurodelta af. De provincie is een belangrijke motor voor de Nederlandse kenniseconomie. Noord-Brabant en in het bijzonder de Brainportregio doen het goed in Europees verband. Dat betaalt zich uit in de rankings van de meest innovatieve regio's in de EU en in het geval van de Brainport Regio Eindhoven zelfs van de wereld². Dat Noord-Brabant zo'n sterke positie heeft verworven is onder meer te danken aan de centrale ligging ten opzichte van omliggende stedelijke netwerken zoals de Randstad, de Vlaamse Ruit en het Ruhrgebied en de verbinding met deze gebieden. Noord-Brabant kent daarnaast een uitzonderlijk sterke combinatie van onderzoeks- en kennisinstellingen, kennisintensieve bedrijven en hoogwaardige maakindustrie. In Brabant zijn wereldwijd opererende bedrijven gevestigd als ASML, Heineken, Fuji, NXP, Paccar/DAF, Philip Morris, Philips, SABIC, Nyrstar en VDL, naast een sterke industriële structuur van midden- en kleinbedrijf. Deze bijzondere economische structuur biedt perspectief voor nieuwe kansrijke clusters in de kennisindustrie, zoals *life sciences*, logistiek, *maintenance* en duurzame energietechnologie. Het bijzondere verstedelijkingspatroon met een fijnmazige verwevenheid van stad en landelijk gebied zorgt voor een prettig woon- en leefklimaat.

² Intelligent Community Forum heeft de regio Eindhoven uitgeroepen tot Intelligent Community of the year 2011 ('slimste regio van de wereld').

2.2 Ambitie van Brabant: excellente Europese kennis- en innovatieregio

Brabant heeft een goede uitgangspositie als Europese kennis- en innovatieregio. Het is niet vanzelfsprekend dat Brabant die positie kan vasthouden. Brabant moet investeren in de internationale positie en concurrentiekracht van de regio. Door de polycentrische structuur van Brabant, met in internationaal perspectief relatief kleine steden, is een goede interregionale connectiviteit noodzakelijk voor het creëren van economisch grotere marktgebieden en één verbonden kennisagglomeratie. Duurzaamheid, kennisontwikkeling, innovatie en samenwerking zijn sleutelwoorden voor de verdere ontwikkeling van Brabant. De aantrekkingskracht van Brabant op kenniswerkers en creatievelingen wordt vooral bepaald door de aanwezigheid van kennisinstellingen, de (maak)industrie, de laboratoria en de researchcentra (High Tech, Automotive, Supply Chain) gekoppeld aan de middelgrote Europese stedelijkheid. De aanwezige technische knowhow in Brabant biedt tevens kansen voor het oplossen van de klimaat- en energieopgaven van de toekomst. Kennis en innovatie in klimaatbestendigheid, duurzame energie en schone brandstoffen zijn wereldwijd te verkopen en creëren nieuwe werkgelegenheid. Het Rijk en de Brabantse partijen willen Brabant verder ontwikkelen tot een op Europees niveau concurrerende kennisregio, met een diversiteit aan florerende economische clusters. De ontwikkeling van de topsectoren uit de Bedrijfslevenbrief staat centraal: Hightech Systemen & Materialen in het zuidoosten, Agro & food in het oosten en Logistiek, Energie en Maintenance in het midden en westen. In de SVIR zijn in Brabant de Brainport Regio Eindhoven en Maintenance Valley benoemd als stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren, waar sprake is van nationale opgaven en belangen. In het verlengde van deze nationale opgaven en belangen wordt uit oogpunt van het versterken van het internationale vestigingsklimaat prioriteit gegeven aan het versterken van de verdere ontwikkeling van de *kennisassen* Amsterdam - Eindhoven - Aachen/Luik en de *logistieke assen* door Brabant (Rotterdam - België, Rotterdam - Venlo - Duitsland en Antwerpen - Venlo - Duitsland). Met deze focus op de logistieke assen positioneert Brabant zich als synchro-modale regio, waar de kennis en kunde

aanwezig is om de goederen- en informatiestromen efficiënt, duurzaam en effectief te plannen, te organiseren, uit te voeren en te besturen. Slimme ketenregie bij internationale logistieke activiteiten staat centraal, samen met het creëren van toegevoegde waarde en nieuwe werkgelegenheid. Ook het versterken van de hoogstedelijkheid binnen het stedelijke netwerk en het vergroten van de *quality of life* leveren een bijdrage aan het versterken van het internationale vestigingsklimaat.

In het kader van de Strategische Agenda BrabantStad wordt gewerkt aan het traject #Brabant. Het project is gericht op het versterken van het Brabantse stedelijk netwerk, ook wel aangeduid als Mozaïek Metropool: een onderscheidend stedelijk netwerk, dat essentieel anders is dan Randstad, Ruhrgebied of Vlaamse Ruit en dat is toegesneden op de ruimtelijke en sociaal culturele kenmerken van Brabant. Onderscheidend kenmerk is het mozaïek. Het gaat om een nieuw type stedelijkheid dat voorbij de traditionele tegenstelling stad-land gaat en vorm geeft aan een nieuwe ruimtelijke en economische verwevenheid van steden, dorpen en landschappen.

In de loop van 2012 is er in het kader van #Brabant een analyse gemaakt. Deze analyse is gedeeld met verschillende stakeholders, waaronder de Brabantse regio's en vertegenwoordigers van bedrijfsleven, kennisinstellingen en maatschappelijke organisaties. Een belangrijk aandachtspunt uit de analyse is de beperkte agglomeratiekracht die het Brabantse stedelijk netwerk kenmerkt. Versterking van het internationale vestigingsklimaat van Brabant en van de knooppunten in het Brabantse stedelijk netwerk kunnen een bijdrage leveren aan het vergroten van die agglomeratiekracht. Door middel van vliegwielprojecten wordt aan die versterking gewerkt. Resultaten zijn opgaven en projecten die ook zullen landen in de Gebiedsagenda. Een voorbeeld hiervan is de gebiedsontwikkeling Brainport Avenue, dat inmiddels onderwerp is van een MIRT-onderzoek. #Brabant beoogt meer van dit soort vliegwielprojecten voort te brengen. Dat gebeurt in deze fase door het gezamenlijk opstellen van richtinggevend principes die dienstbaar kunnen zijn bij de selectie en ondersteuning van deze vliegwielprojecten.

De versterking van de relatie stad-land is ook onderdeel van de Brabantse deelname aan de 6^e Internationale Architectuur Biënnale Rotterdam in 2014. In een van de drie ontwerp ateliers in het kader van de IABR zal Brabant(Stad) centraal staan.

Brabant heeft een centrale ligging binnen de noordwestelijke delta van Europa en is een belangrijk doorvoer gebied naar het Europese achterland van deze delta. Brabant heeft de ambitie om actief bij te dragen aan de langetermijn-doelstellingen van Europa. Dat doen wij door de agenda van Europa 2020 van slimme, duurzame en inclusieve groei regionaal uit te werken. De ruimtelijke doorvertaling van en aansluiting bij de *Research and Innovation Strategy for Smart Specialisation* (RIS3) is dan ook van groot belang.

2.3 Regioprofielen

Brabant bestaat uit vier regio's die elk een onderscheidend profiel hebben. Deze profielen geven, elk met hun eigen accent, invulling aan de Brabantse ambitie om tot de top van kennis- en innovatieregio's in Europa te behoren.

2.3.1 Brainport Regio Eindhoven

Brainport Regio Eindhoven behoort tot de toptechnologische regio's van Europa en levert een belangrijke bijdrage aan de economische en innovatieve prestaties van Nederland. Technologieregio betekent dat de economie een sterk hightechkarakter heeft, zeer kennisintensief en innovatief is en voorop loopt in de internationale markt. De toptechnologische regio is en wordt tot stand gebracht door bedrijfsleven, kennisinstellingen en overheden. Zij staan gezamenlijk aan de lat om een internationaal aantrekkelijk vestigingsklimaat te creëren. Om dit te bereiken wordt ingezet op excellente internationale bereikbaarheid en (digitale) connectiviteit binnen de regio; meer hoogstedelijkheid in de steden Eindhoven en Helmond, hoogwaardige toplocaties (campussen) en directe nabijheid van natuur, landschap en attractieve woon-werkmilieus in het landelijk gebied. Door het toevoegen van typische Brainport-kenmerken als het hergebruik van (post)industriële erfgoed, de zichtbare aanwezigheid van technologie en design in het straatbeeld en excellent gastheerschap (fysieke ruimte bieden & communityvorming) wordt kwaliteit en onderscheidend vermogen gecreëerd. De regionale strategie richt zich op twee grootschalige ontwikkelingen die met steun van het rijk en provincie worden aangepakt: Brainport Oost en Brainport Avenue. Daaromheen ligt een aantal grootschalige gebieden met een sterk accent op natuur en landschap. De

ambitie is om deze gebieden onderling te verbinden tot een sterk groen netwerk.

2.3.2 Hart van Brabant

De regio Hart van Brabant is centraal gelegen in de provincie Noord-Brabant en kent een aantrekkelijk woon-, werk- en leefklimaat. *Social innovation* als rode draad geeft in Hart van Brabant richting aan de gezamenlijke ambitie op economisch vlak in samenwerking tussen overheden, onderzoek- en onderwijsinstellingen, bedrijfsleven en zorginstellingen. De regio bezit sterke onderwijs- en kennisclusters, die vooral excelleren in de gammawetenschappen. Hart van Brabant kan toegevoegde waarde leveren in de combinatie van kennis en creativiteit en door haar ketenkracht: denken, doen, maken en verspreiden. Daarbij worden verbindingen gezocht met Brainport Regio Eindhoven en met Breda (Dinalog/NHTV, maintenance). In Midpoint Brabant werken overheden (gemeenten), onderwijs- en kennisinstellingen en bedrijfsleven samen aan een economische ontwikkelopgave voor vier economische clusters: logistiek, leisure, aerospace & maintenance en zorg/care. Op het gebied van leisure onderscheidt deze regio zich van andere regio's. De combinatie van aantrekkelijke ligging, kennis, innovatiekracht en een krachtige veelzijdige economie zorgen voor een solide ontwikkelbasis.

2.3.3 West-Brabant

West-Brabant bestaat uit een zoekleigebied (noordelijk deel) en een meer bosrijk gebied in het zuiden (zandgronden). Daartussen bevindt zich een overgangszone ('de naad') waar de West-Brabantse stedenrij ligt (van Bergen op Zoom tot Oosterhout). De ligging van de regio West-Brabant tussen de mainports Rotterdam en Antwerpen (ook wel aangeduid als de Vlaams Nederlandse Delta) geeft de regio een bijzondere economische potentie. Drie speerpuntsectoren staan centraal binnen de economische ontwikkeling van de regio: Logistiek, Biobased Economy en Maintenance. Rondom deze drie sectoren zien overheid, bedrijfsleven en onderwijs in West-Brabant nieuwe kansen voor de ontwikkeling van de regio. Daarnaast hebben ook de agro-, zorg- en vrijetijdsector de nodige potentie. De economische ontwikkeling van de regio voltrekt zich binnen de kaders van duurzaamheid. Economie, ecologie en leefbaarheid dienen met elkaar in balans te blijven. De opgave van de regio is er uiteindelijk

in gelegen om ervoor te zorgen dat het in West-Brabant goed toeven is en blijft.

2.3.4 5-sterren Noordoost-Brabant

In Noordoost-Brabant werken onder de naam 5-sterren Noordoost-Brabant ondernemers, onderwijs, overheid en overige intermediairs samen om de economie te versterken en de leefbaarheid te behouden. 5-sterren Noordoost-Brabant richt zich op vier speerpunten: *Ondernemen* (een goede infrastructuur en faciliteiten creëren voor de vestiging en ontwikkeling van bedrijven), *Innoveren* (het vergroten van de innovatieve slagkracht), *Werken en studeren* (de beschikbaarheid garanderen van voldoende gekwalificeerd personeel) en *Duurzaam wonen en leven* (de voorwaarden scheppen voor een aantrekkelijk woon- en leefklimaat). 5-sterren Noordoost-Brabant legt de focus op de agro & food-sector met cross-overs naar andere sectoren. Agro & food is al decennialang het fundament van de economie in deze regio. De regio loopt voorop waar het gaat om zuinig omgaan met grondstoffen en energie, en levert slimme oplossingen voor de mondiaal toenemende vraag naar kwalitatief hoogwaardig voedsel. Ze zet daarbij in op voldoende biodiversiteit en speelt in op de behoefte van de (kritische) consument van morgen. Noordoost-Brabant is de ideale proeftuin voor duurzame landbouw gecombineerd met innovaties in agro & food. De sterke industriële basis in Noordoost-Brabant met een aantal grote internationale bedrijven zorgt voor een goede voedingsbodem voor economische vernieuwingen. De regio 5-sterren Noordoost-Brabant wil deze economische vernieuwingen aanjagen vanuit de thema's: onderwijs en arbeidsmarkt, vestigingsmilieus, vitaal landelijk gebied, omgeving en water, energie en duurzaamheid, bereikbaarheid en mobiliteit en ondernemen en innovatie. 5-sterren Noordoost-Brabant zet met agro & food de regio op de (inter)nationale kaart.

Hierin Invoegen:
kaart en legenda Brabant Hoofdopgaven rijk-regio

3 Hoofdopgaven voor Brabant

Er zijn vier hoofdopgaven voor Brabant, twee die vooral gebonden zijn aan een regio en twee thematische: Brainport Regio Eindhoven, Maintenance Valley West- en Midden-Brabant, Logistiek en Agro & Food. Het zij opgemerkt dat er een fase- en uitwerkingsverschil zit tussen de opgaven Brainport en Logistiek enerzijds en Maintenance Valley West- en Midden-Brabant en Agro & Food anderzijds.

Hier invoegen:
kaartje Brainport Eindhoven: Technology

3.1 ■ Brainport Regio Eindhoven

3.1.1 Opgaven en ontwikkelingen

Zuidoost-Nederland, oftewel 'Brainport' (Midden-Brabant, Noordoost-Brabant, Zuidoost-Brabant en Limburg) behoort tot de innovatieve topregio's in Europa en heeft een belangrijk aandeel in de economische en innovatieve prestaties van Nederland. Brainport is na de Mainport Amsterdam de tweede economie van Nederland³. De stedelijke regio Eindhoven is, zoals uit onderstaand kaartje blijkt, dé kernregio van Brainport en vormt het concentratiepunt van sterke bedrijven en kennisinstellingen in met name de topsectoren High Tech, Life Sciences & Health, Creatieve Industrie (Design), Agro & Food en sinds recent ook Energie.

In opdracht van het kabinet is in 2011 een integrale visie, strategie en uitvoeringsprogramma opgesteld voor de doorontwikkeling van Brainport. In zijn reactie onderschrijft het kabinet de ambitie en visie, zoals vastgelegd in het rapport *Brainport 2020* en de daaruit voortvloeiende uitvoeringsagenda, omdat deze nauw aansluit bij de koers in de Bedrijfslevenbrief en de agenda's voor de topsectoren. Realisatie van Brainport 2020 geeft perspectief op een top-drie-positie in Europa en een top-tien-

³ Brainport 2020, Top Economy Smart Society, Brainport Development NV, Eindhoven 2011

positie van hightechregio's in de wereld in 2020. Daarnaast kan de bijdrage van Zuidoost-Nederland aan het bruto nationaal product naar verwachting stijgen met €40 miljard tot €136 miljard per jaar en stevent deze regio af op vrijwel complete werkgelegenheid.

Om de Brainport-ambities te bereiken, zijn gerichte acties en investeringen nodig langs de lijnen *people* (arbeidsmarkt), *technology*, *business*, *governance* (bestuur) en *basics* (omgevingskwaliteit en infrastructuur). In het ruimtelijk domein gaat het in essentie om een excellente internationale bereikbaarheid en connectiviteit binnen de regio, hoogstedelijkheid, hoogwaardige toplocaties (campussen) voor kenniswerkers en een attractieve woon- en leefomgeving. Het kabinet stelt een eigen verantwoordelijkheid te hebben voor het vestigingsklimaat van de Brainport en geeft aan in overleg met decentrale overheden en bedrijfsleven te zullen komen tot een urgentieaanpak. De regionale ontwikkelstrategie richt zich op twee strategische, grootschalige gebiedsontwikkelingen die met steun van het Rijk worden aangepakt: Brainport Oost en Brainport Avenue.

In het oostelijk deel van de Brainportregio concentreren grootschalige ontwikkelingen zich ten oosten van Eindhoven tot en met Veghel, Helmond en Asten. Binnen de gebiedsontwikkeling **Brainport Oost** worden, complementair aan Brainport Avenue, belangrijke componenten van de Brainport-ambities gerealiseerd. Het gaat om de verdere ontwikkeling van de aanwezige economische topsectoren, in het bijzonder van Agro&Food en High Tech in relatie tot Automotive. Er bevinden zich concentraties van werklocaties op de High Tech Automotive Campus, in het Food Technology Park Brainport en nabij de N279 en de N270, waar een specialisatie plaatsvindt van foodprocessing binnen de agro & food-keten. Daarbij wordt nadrukkelijk aangetakt op Oost-Brabant en Noord-Limburg en worden verbindingen gelegd tussen Brainport en Greenport. De toepassing van innovaties in automotive levert een belangrijke bijdrage aan de uitstraling en beleving van de Brainportregio als proeftuin voor slimme mobiliteit. De focus ligt op de realisatie van een wegenruit om het stedelijk gebied Eindhoven-Helmond (Noordoostcorridor/N279). De Rijksbijdrage voor de Noordoostcorridor is vastgesteld op €259 miljoen. Daarnaast wordt in Brainport Oost gericht geïnvesteerd in het groene gebied tussen Eindhoven en Helmond, het Rijk van Dommel en Aa, aanhakend op groenblauwe en recreatieve ontwikkelkansen.

Naast deze twee hoofdopgaven zijn er in Brainport Oost andere ruimtelijke en economische ontwikkelingen die eveneens wezenlijke kansen bieden voor de versterking van de eerder genoemde topsectoreninnovaties en de *quality of life*. Er ligt een nieuwe opgave om processen en partijen rondom deze ontwikkelingen te verbinden en te stimuleren om gericht samen te werken aan realisatie van deze kansen, gebiedskwaliteiten en andere belangrijke componenten van de Brainport-ambities. De Stuurgroep Brainport Oost heeft besloten om hiervoor het traject Panorama Brainport Oost te starten.

Brainport ligt op de **Kennissas A2** die van Amsterdam via Eindhoven en Chemolot/Maastricht naar Aachen/Luik loopt. In ruimtelijk opzicht biedt deze as een rijk geschakeerde en afwisselende doorsnede van steden en landschappen. De investeringen in de ruimtelijke ontwikkeling van deze zone zijn relatief hoog geweest. Overal langs de A2 zijn tussen 2006 en 2010 terreinen ontwikkeld, in totaal 5.000 hectare⁴. Dat ging lang niet altijd om alleen terreinen in de kennissfeer, maar ook om gemengde terreinen of kantoorlocaties. De A2-as heeft de vorm van een ladderstructuur met de A2 en de intercityverbinding als de stijlen en de dwarsverbindingen tussen A2-locaties en centrale stationsgebieden als de sporten van de ladder. Als de relatie tussen de snelweg en het spoor versterkt wordt, kan nog meer interactie en ruimtelijke ontwikkeling ontstaan. Rond toekomstige stations als Utrecht Leidse Rijn of 's-Hertogenbosch Avenue2 en langs de duurzame landzijdige spoor/HOV-ontsluiting van Eindhoven Airport kunnen multimodale, hoogstedelijke nevencentra ontstaan. De ontwikkeling van snelweglocaties en stationsgebieden zal in balans moeten zijn met de capaciteitsvergroting van de A2 en de spoorlijn tussen Amsterdam en Eindhoven. De snelweg en de spoorlijn zullen dan meer als een samenhangend multimodaal verkeers- en vervoerssysteem gaan functioneren.

Binnen de Brainport Regio Eindhoven concentreren zich onder de noemer **Brainport Avenue** tal van ontwikkelingen in de zone aan weerszijden van de A2/N2 Randweg. In deze zone bevindt zich een hoge concentratie aan bedrijvigheid uit de topsectoren, waarbij de meest in het oog springende bedrijven actief zijn in de sector Hightech Systemen & Materialen. Het belang en de verdere potentie van Brainport Avenue is erkend in de Nota Ruimte en de SVIR. De Rijksbij-

⁴CBS, Veranderend landschap langs de A2, 2013

drage voor de ontwikkeling van Brainport Avenue tot 2020 is vastgesteld op €65 miljoen. Belangrijke programmaonderdelen zijn de realisatie van een nieuwe aansluiting op de A67 (ASML/Veldhoven west), een nieuwe noordelijke aansluiting op de A2 (Eindhoven Airport/BIC), het Groene Raamwerk Landelijk Strijp en de Slowlane. Hiernaast wordt een HOV-lijn naar de High Tech Campus aangelegd. Voor de toekomst biedt vooral de positie en doorontwikkeling van de luchthaven en de realisatie van de thematische Brainport Innovatie Campus nieuw perspectief. De ambitie van de regio is om Brainport Avenue te transformeren tot een metropolitaan gebied, uniek vervlochten in een landschap van allure en uitstekend aangehaakt op het internationale spoorwegennet. Het versterken van de relatie tussen snelweg, spoor (IC-station), luchthaven en het centrum van Eindhoven kan een wezenlijke bijdrage leveren aan de beoogde ontwikkeling. Hierbij speelt ook de bereikbaarheid per spoor op nationaal niveau (met name Amsterdam en Schiphol) en internationaal niveau (Breda-Antwerpen-Brussel, Düsseldorf en Aachen) een rol.

Eindhoven Airport is gelegen aan de westzijde van Brainport Avenue. Aan de **Alderstafel Eindhoven** zijn afspraken gemaakt over de voorwaarden waaronder deze luchthaven gefaseerd een deel van de functies van Schiphol kan overnemen. Het aan het kabinet hierover uitgebrachte en door de regio gedragen advies is door het kabinet en de Tweede Kamer omarmd. De afspraken strekken tot 2020. Door betrokken partijen wordt momenteel gewerkt aan de realisatie van de diverse afspraken uit het Aldersadvies. Een tussentijds evaluatiemoment is voor 2015 voorzien.

3.1.2 Acties

Bovenregionale acties

Brainport Avenue 2020-2040

De investeringen van Rijk en Regio in Brainport hebben tot doel om excellente basisvoorwaarden te creëren waarmee Brainport de internationale concurrentiestrijd kan aangaan met kennisregio's wereldwijd. Uit een recente PBL studie⁵ blijkt dat Brabant zich onderscheidt in de voe-

⁵ De internationale concurrentiepositie van de topsectoren/ de concurrentiepositie van de topsectoren in Noord-Brabant (PBL, 2012)

dingsmiddelen- en hightechindustrie. De gemene deler is dat voor beide topsectoren geldt dat een goede internationale bereikbaarheid door de lucht en over de weg cruciaal is. Een goede spoor- en wegverbinding met de Noord-vleugel/Groot Amsterdam is eveneens van groot belang vanwege de daar aanwezige concentratie van financiële diensten, publieke R&D-kennis en de internationale luchthaven Schiphol. De plek in Brabant waar de hightech cluster is geconcentreerd en wordt uitgebouwd, is Brainport Avenue.

De aanzet voor de ontwikkeling van Brainport Avenue tot een internationale toplocatie voor hightechindustrie is door Rijk en Regio gezamenlijk gegeven in het project Brainport Avenue 2010-2020 uit de Nota Ruimte. Bovendien is de groei van de luchthaven Eindhoven Airport aan de Alderstafel in aanzet gefaciliteerd tot 2020. Randvoorwaardelijk hierbij is een duurzame landzijdige spoor/HOV-ontsluiting van de luchthaven. In dit kader is een eerste verkennend onderzoek uitgevoerd⁶. Dat onderzoek moet verder worden gebracht en worden gekoppeld aan een brede integrale gebiedsontwikkeling van Brainport Avenue.

Rijk én Regio, ieder vanuit zijn eigen verantwoordelijkheid, staan gezamenlijk aan de lat voor deze complexe ruimtelijke opgave. In het BO MIRT van november 2012 is besloten om het MIRT-onderzoek Brainport Avenue 2020-2040 te starten:

- opstarten van een gezamenlijk gebiedsgericht MIRT-onderzoek, waarin bereikbaarheidsknelpunten, economische en ruimtelijke ontwikkelingen en een goede ruimtelijke inpassing binnen Brainport Avenue in samenhang worden gebracht, teneinde dit gebied te transformeren tot een internationale toplocatie voor de hightechindustrie. Het MIRT-onderzoek is gericht op het ontwikkelen van een integrale gebiedsvisie. Daarna kan worden besloten om een businesscase met bijbehorende uitvoeringsagenda en instrumentarium voor de planperiode 2020 – 2040 te ontwikkelen;
- het vervolgonderzoek naar een duurzame landzijdige spoor/HOV-ontsluiting van Eindhoven Airport en omgeving op het intercitynetwerk (zowel de Shuttle- als de IC-variant als mogelijk nieuw te ontwikkelen optie) wordt geïncorporeerd in het MIRT-onderzoek met inachtneming van de in de Alderstafels aangegeven

⁶ Eindhoven Airport. Rapport verkennend onderzoek alternatieven duurzame landzijdige HOV ontsluiting, ProRail oktober 2012.

termijnen: besluitvorming over de spoor/HOV-ontsluiting vindt plaats in 2015 en is gekoppeld aan de afgesproken evaluatie in dat jaar;

- het gezamenlijke identificeren van en afspraken maken over *quick wins* waarmee de lopende gebiedsontwikkelingen binnen Brainport Avenue kan worden versneld (bijvoorbeeld door het experimenteren met wet- en regelgeving, grondbeleid, experimenteerruimte, het anders organiseren van beheer en onderhoud, vastgoedstrategie, regelvrije zones, kennis en capaciteit beschikbaar stellen, PPS en de inzet van het College van Rijksadviseurs) en waarmee de (H)OV-bereikbaarheid van Eindhoven Airport op korte termijn kan worden verbeterd.

Het plangebied voor het MIRT-onderzoek bestaat primair uit de omgeving van de luchthaven, een mogelijk nieuw station en het gebied er tussen en omheen (BIC, GDC, Landelijk Strijp en i-Park). Dit heeft een programmatisch sterke relatie met het centrum van de stad (centraal station en Strijp S). Doel van het MIRT-onderzoek is om – met het oog op de ambitie om Brainport Regio Eindhoven te laten behoren tot de top van de internationale vestigingsmilieus – de mogelijkheden en meerwaarde in beeld te brengen van de verdere gebiedsontwikkeling van Brainport Avenue in de periode 2020-2040.

Hier invoegen:
kaartje Brainport Avenue

Regionale acties

De focus van de totale opgave voor Zuidoost-Brabant ligt op de ruimtelijke randvoorwaarden voor een sterke kennis-regio. Centraal staat het *creëren van een internationaal aantrekkelijk vestigingsklimaat*. De regionale acties betreffen diverse integrale gebiedsopgaven. Hiernaast wordt een actieve inzet gepleegd om de volgende typische Brainport-thema's toe te passen in ruimtelijke projecten en acties:

1. Campusontwikkeling bevorderen
De regio heeft een campusstrategie ontwikkeld en voert die momenteel actief uit. Er is één volwaardige campus (High Tech Campus Eindhoven), drie groeicampussen (TU/e Science Park, High Tech Automotive Campus, Food Technology Park Brainport) en twee initiatiefcampussen (Brainport Innovatie Campus, Health Technology Park). Daarnaast is een aantal thematische hoogwaardige terreinen in ontwikkeling met een sterke kenniscomponent, waaronder Deurne Paardenwereld, Science Park Ekkersrijt en Duurzaam Industriepark Cranendonck (DIC).
Projecten: TU/e Science Park, High Tech Automotive Campus, BIC, Health Technology Park, Food Technology Park Brainport, Deurne Paardenwereld, Science Park Ekkersrijt en DIC.
2. Nieuwe economie in postindustriële locaties bevorderen
De regio heeft een eerste inventarisatie uitgevoerd. Het is nu zaak om een bijbehorend samenhangend programma op te stellen. Interessant is te onderzoeken of door koppeling en samenwerking tussen meerdere kleinschalige initiatieven in het landelijk gebied een samenhangend programma kan worden ontwikkeld zoals 'Fabrieksdorpen'.
Projecten: Kanaalzone Helmond, Strijp S, NRE-terrein, Schellensfabriek, De Ploeg en Fabrieksdorpen.
3. Excellent gastheerschap
De regio moet ruimte bieden aan nieuwkomers en kenniswerkers. Het gaat om aan initiatieven voor eigen levensstijlen (huisvesting en voorzie-

ningen), al dan niet geclusterd in *communities*. Deze worden bij voorkeur ontwikkeld in te transformeren historisch erfgoed.

Projecten: Internationale School, Arbeidsmigrantenhotels, Cantine Budel-Dorplein en Kazerne Budel.

4. De straat als innovatielab inzetten (zie paragraaf 4.2)
De regio zal zich inspannen om technologie tastbaar aanwezig te laten zijn in het straatbeeld.
Projecten: Openbare ruimte centrum Eindhoven, Openbare ruimte Brainport Avenue, Slowlane en A270.

Gebiedsontwikkeling Brainport Oost

Deze valt in drie hoofdcomponenten uiteen:

- Noordoostcorridor - N279

Het project 'Noordoostcorridor' gaat in hoofdzaak over het verbeteren van de weg N279 langs de Zuid-Willemsvaart tussen Veghel en de A67, in combinatie met de aanleg van een oost-westverbinding (tussen A50/A58 bij Ekkersrijt en de N279). Met deze aanpassingen aan de infrastructuur wordt de zogenaamde 'ruit om Eindhoven-Helmond' voltooid. De aanpassingen aan de infrastructuur moeten leiden tot het verbeteren van de bereikbaarheid van het oostelijk deel van de regio Eindhoven-Helmond, het verbinden van economische clusters in Brainport, het vergroten van de robuustheid van het wegennet zodat deze toekomstbestendig is en tot een verbeterde leefbaarheid (het verkeerssluw maken van het Rijk van Dommel en Aa, een gebied waar natuur en recreatie centraal staan).

- Panorama Brainport Oost

De komst van de Noordoostcorridor biedt kansen voor de verdere economische ontwikkeling van het gebied, waarbij met name wordt ingezet op de topsectoren agro & food en automotive. Voor de versterking van de *quality of life* in Brainport Oost is het van belang om de robuuste groenblauwe structuur, de fijnmazige cultuur-historische patronen en het agrarische karakter van De Peel in stand te houden en te versterken. Bij agro & food wordt daarbij gekeken naar de relaties met Oost-Brabant en Greenport Venlo. Het Panorama wordt gezien als een groeimodel, waarbij zoveel mogelijk gebruik wordt gemaakt van bestaande strategische kaders zoals structuurvisies, de visies voor het

Rijk van Dommel en Aa, Brainport Oost en de Groene Peel-vallei.

- Rijk van Dommel en Aa

Het Rijk van Dommel en Aa is het gebied tussen de steden Eindhoven en Helmond. Het oorspronkelijke en diverse karakter van het gebied en de vele voorzieningen om de vrije tijd plezierig door te brengen, zijn de aantrekkelijke kenmerken van het Rijk van Dommel en Aa. Omdat dit groene gebied belangrijk is voor de inwoners van de regio, en dan vooral uit de steden, is een gebiedsontwikkeling opgestart. Er worden meer natuurgebieden gecreëerd, fiets- en wandelpaden aangelegd en sport- en recreatievoorzieningen gemaakt. Het Rijk van Dommel en Aa kan niet zonder uitbreiding van de natuur om als recreatiegebied aantrekkelijk te blijven. Daarom wordt door de betrokken partijen (provincie, waterschappen, gemeenten en SRE) ingezet om delen van het gebied onderdeel te maken van de Ecologische Hoofdstructuur. Dat is een manier om de natuur, flora en fauna beter te beschermen. De betrokken gemeenten hebben gezamenlijk een Intergemeentelijke Structuurvisie voor het gebied vastgesteld. Deze dient als richtinggevend kader voor de verdere ontwikkeling.

Grenscorridor N69

De provinciale weg N69 is de weg van Eindhoven naar België die dwars door Aalst en Valkenswaard loopt. De N69 is een veelgebruikte route voor internationaal en bovenregionaal (vracht)verkeer. Door de forse verkeerstoeename in de afgelopen decennia, is de N69 overbelast geraakt. Daardoor is er een verslechterde bereikbaarheid en doorstroming met meer reistijd en sluisverkeer. Maar ook zijn er leefbaarheidsproblemen ontstaan in deze regio door luchtverontreiniging en geluidsoverlast. In het project Grenscorridor N69 gaat het om de leefbaarheid én bereikbaarheid in het gebied rondom de N69. Werken aan de Grenscorridor N69 is werken aan een totaaloplossing: het gaat om een integrale gebiedsontwikkeling, waarbij aspecten als bereikbaarheid, leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit een belangrijke rol spelen. Er moet zodoende niet alleen een oplossing gevonden worden die verkeerskundig van aard is, maar die ook oog heeft voor bewoners en bedrijven, landbouw, natuurontwikkeling, waterberging en recreatie. Op 15 januari 2013 hebben Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant de Notitie Reikwijdte en Detailniveau 'Grenscorridor N69' vastgesteld en vrijgegeven voor inspraak. Gemeenten beraden zich op de mogelijkheid om de nieuwe N69 aan te grijpen voor nieuwe

ontwikkelingen of herontwikkeling zoals rondom het Euro-circuit.

Spoorzones en (nieuwe) knooppunten

De steden Eindhoven en Helmond hebben een intensief spoorzoneprogramma met als focus het verdichten, verstedelijken en intensiveren (functiemenging) rond beide IC-stations. Deze stations worden in samenwerking met NS omgebouwd, er worden ongelijkvloerse kruisingen met het spoor aangelegd en de omgeving van de stations ondergaat een transformatie. In Eindhoven is deze opgave zo groot, dat ze gefaseerd wordt uitgevoerd: eerst aan de zuidzijde en later aan de noordzijde. De korte afstand tussen het TU/e Science Park en het station is uniek en gaat beter benut worden. Bijzondere plekken van nieuwe stedelijkheid zijn in beide steden de transformatiegebieden van grootschalige industrie: Strijp S in Eindhoven en de Kanaalzone (met Suytkade) in Helmond. Beide plekken liggen op relatief korte afstand van de NS-stations. De (fysieke) relatie tussen het station en die gebieden moet versterkt worden. In Deurne wordt de spoorzone eveneens getransformeerd van bedrijventerrein naar woongebied. Hierbij wordt de barrièrewerking van het spoor verminderd zodat de noord- en zuidzijde van de kern beter met elkaar verbonden worden. Bovendien wordt een spoortunnel aangelegd.

Naast de hoofdcentra worden ook (nieuwe) stedelijke knooppunten ontwikkeld op de knopen van HOV-lijnen. In Eindhoven gaat het in eerste instantie om de ontwikkeling van Winkelcentrum Woensel en Eindhoven Airport (Airport City) en om de ontwikkeling van Woonboulevard Ekkersrijt tot een breder georiënteerd leisuregebied met detailhandel. Na de aanleg van de Ruit zal dit gebied zich nog sterker doorontwikkelen vanwege de verbeterde regionale bereikbaarheid. Op termijn wordt Ekkersrijt ontsloten met HOV.

Transnationaal Landschap Groote Heide

Transnationaal Landschap De Groote Heide (TNLGH) is een initiatief van de gemeenten Cranendonck, Hamont-Achel (B), Heeze-Leende, Neerpelt (B) en Valkenswaard. Het grondgebied van TNLGH (totaal oppervlak bijna 35.000 hectare) loopt van de oksel tussen Eindhoven en Geldrop (gehucht Riel) tot en met de oksel van Lommel en Overpelt (De Groote Heide). Het totale oppervlak bedraagt meer dan 6.000 hectare natuur en landschap en is daarmee het grootste aaneengesloten natuurgebied van de provincie Noord-Brabant. Qua biodiversiteit zit het TNLGH in de 'Champions League' van Europa. Het TNLGH wordt vooral bezocht door de eigen inwoners van het gebied. Op basis van tellingen door natuurbeherende instanties raakt de teller ruim 3 miljoen bezoekers per jaar. TNLGH is centraal gelegen tussen stedelijke gebieden. In de randen van het gebied vindt men dus allerlei stedelijke voorzieningen, terwijl kleinschalig beeklandschap en unieke natuur nooit ver weg zijn. Vanwege haar ligging binnen de Brainport-regio, 'de slimste regio' van de wereld in 2011/2012, willen we het gebied profileren als 'het slimme bos' met kenmerken als werkplekken in het 'WiFi-bos' en de nieuwste snufjes gekoppeld aan natuur en landschap. De ambitie van de samenwerkende gemeenten is hiermee de 'Brainport-beleving' te versterken, maar ook om een zeer aantrekkelijk recreatief gebied te ontwikkelen, waarin vrijetijd en werktijd in elkaar overlopen. Het moet een uniek landschap worden waarin innovatie en beleving elkaar ontmoeten.

Duurzaam Industriepark Cranendonck

Het Duurzaam Industriepark Cranendonck (DIC) ligt op het scharnierpunt van de hightech-kennisas A2 en de grensoverschrijdende industriële Kempische stedenas (Weert, Hamont, Lommel, Mol). Energiewinning en materiaalwinning zijn de leidende economische dragers in dit gebied dat zich sterk heeft ontwikkeld vanwege de beschikbare ruimte en de steeds beter wordende bereikbaarheid via kanaal en spoor. Het DIC ligt bovendien op een logistiek knooppunt (zie ook paragraaf 3.3). Op het DIC is ruimte voor 70 hectare industrieterrein en nog eens 80 hectare voor (het testen van) zonnepanelen of andere vormen van energieopwekking, energiebuffering en het benutten van restwarmte uit het industriële proces (Nyrstar).

Hier invoegen:
kaartje Brainport Avenue / Brainport Oost

Matrix 1 Verantwoordelijkheid/fasering bij opgave Brainport

	Rijk	Rijk-Regio	Regio
Lopende projecten	-A2 Eindhoven – 's-Hertogenbosch (eind 2013 gereed) -Luchthavenbesluit 2013	-MIRT-onderzoek Brainport Avenue, inclusief <i>quick wins</i> en bereikbaarheid Eindhoven Airport -Realisatie Aldersafspraken Eindhoven -Brainport Oost: Ruit Eindhoven – Helmond (Noord-oostcorridor), N279 en de groen-blauwe opgave Rijk van Dommel en Aa -A2 nieuwe aansluiting Eindhoven Airport -A58 Tilburg – Eindhoven (verkenning) -Zuid-Willemsvaart - Wilhelminakanaal (<i>onderdeel Beter Benutten</i>) -Beter Benutten Brabant, waaronder ITS -Verbouwing stationshal Eindhoven	-Grenscorridor N69 -Ontwikkeling spoorzones Eindhoven en Helmond en nieuwe knooppunten -Spoorzone Deurne -Campusontwikkeling (HTCE; TU/e Science Park; HTAC; FTPB) en kennisclusters (Science Park Ekkersrijt) -Excellent gastheerschap (Internationale School; Arbeidsmigrantenhotels) -Innovatielab A270/ DITCM (A67 en A58)
Nieuw /ideeënfasen	-A67 Veldhoven – Eindhoven - Venlo ⁷ ; <u>wens regio</u>	-Internationale treinen naar België en Duitsland; <u>wens regio</u> -Bereikbaarheid Brainport (A2 Eindhoven – Weert; A50 Eindhoven – Oss); <u>wens regio</u> -Programma Beter Benutten 2 (2014-2017)	-Brainport Oost: Gebiedsvisie Panorama Brainport Oost -Ontwikkeling Duurzaam Industriepark Cranendonck (DIC) -Campusontwikkeling (Brainport Innovatie Campus, Health Technology Park en kennisclusters (Deurne Paardenwereld)) -Ontwikkeling postindustriële locaties (Innovatielab openbare ruimte Centrum Eindhoven, Brainport Avenue, Slowlane en A270) -Kennisas A2 (Schiphol-Eindhoven IC en 's-Hertogenbosch Avenue 2) -Gebiedsontwikkeling Transnationaal Landschap Grootte Heide -Spoortunnel Deurne

Hierin invoegen:
kaart en legenda Brainport regio Eindhoven

⁷ MIRT-onderzoek A67 en mobiliteitsanalyse Beter Benutten

3.2 ■ Maintenance Valley West- en Midden-Brabant

3.2.1 Opgaven en ontwikkelingen

Maintenance Valley kent haar zwaartepunt in de regio's West- en Midden-Brabant. In de SVIR is dit gebied aangeduid als een stedelijke regio met een concentratie van topsectoren. Daarbij gaat het onder andere om Maintenance (onderdeel van de topsectoren Chemie en High-tech Systemen & Materialen), de topsector Logistiek en Biobased Economy (onderdeel van de topsectoren Chemie en Agri&Food). Door haar ligging tussen de wereldhavens Rotterdam en Antwerpen is Maintenance Valley van oudsher een regio met een sterke concentratie aan logistieke activiteiten. Niet voor niets is dit gebied de logistieke hotspot van Nederland. De regio kent daarnaast een groot aantal chemische bedrijven (onder andere Shell en SABIC) die in combinatie met een stevige agro & food-sector uitstekende kansen biedt voor een innovatief cluster op het gebied van Biobased Economy. De Valley kent ten slotte een belangrijke concentratie kapitaalintensieve bedrijvigheid in de sectoren procesindustrie, maritiem en luchtvaart. Deze sectoren hebben elkaar gevonden in hun wens om 'World Class Maintenance' aan te bieden en deze kennis ook wereldwijd als dienstverlening te vermarkten. Daarvoor is onder andere met het Rijk, de provincie Noord-Brabant en de Regio West-Brabant het initiatief genomen tot de oprichting van het Dutch Institute World Class Maintenance (DIWCM). In lijn met de SVIR en de Bedrijfslevenbrief heeft Maintenance Valley de ambitie een positie als Europese topregio te bereiken en behouden. Ondernemers, onderwijs en overheid werken intensief samen aan het versterken van de topsectoren in Maintenance Valley. In december 2012 is de Strategic Board Zuidwest-Nederland (SBZWN) officieel van start gegaan. Het is de netwerkorganisatie van samenwerkende ondernemingen, overheden en onderwijsinstellingen (triple helix) in en voor de regio Zuidwest-Nederland. Doel van SBZWN is het duurzaam versterken van de economische ontwikkeling van Zuidwest-Nederland als topkennisregio op de speerpunten Biobased Economy, Logistiek en Maintenance. Voor de speerpunten Logistiek en Maintenance is de regio Hart van Brabant aangehaakt bij de SBZWN. Onder de paraplu van

de SBZWN opereren sectorale stuurgroepen die activiteiten uitvoeren op het gebied van Innovatie, Business Development en Arbeidsmarkt. Het uitbouwen van de innovatiekracht en het benutten van de potenties zijn onderwerp van regionale ontwikkelingsstrategieën. Strategieën die tot stand zijn gekomen in nauwe samenwerking tussen bedrijfsleven, kennisinstellingen, en overheden (provincies, regio's en steden). Deze strategieën zijn van grote waarde omdat de Europese Unie in het kader van de inzet van structuurfondsen voor de periode 2014-2020 een zogenaamde 'smart specialisation strategie' (RIS3) voorwaardelijk maakt voor de inzet van middelen uit het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling. De geformuleerde sociaal-economische ambitie van Maintenance Valley kan alleen worden gerealiseerd indien sprake is van een excellent vestigingsklimaat. Het gaat hierbij onder andere om toplocaties voor innovatieve bedrijvigheid met bijbehorende *shared facilities*, een uitstekende internationale, nationale en regionale bereikbaarheid en een attractief woon- en leefklimaat.

Maintenance

Maintenance is een veelomvattende economische sector die een belangrijke bijdrage levert aan een duurzame en veilige samenleving. De maintenancemarkt is een business-to-businessmarkt voor *Maintenance, Repair, Overhaul & Upgrades* van technische kapitaalgoederen. Onder maintenance wordt verstaan het totale palet aan activiteiten en technologieën om te komen tot een zo efficiënt en effectief mogelijk beheer, onderhoud en optimalisatie van technische systemen binnen de gestelde eisen aan beschikbaarheid, veiligheid en kosten. Maintenance is dus het allesomvattende begrip voor het complete 'levensonderhoud' van een systeem. Binnen de sector Maintenance worden vijf deelsectoren onderscheiden: procesindustrie, luchtvaart, energie, maritiem en infrabeheer. Als gevolg van de ligging van West- en Midden-Brabant tussen de mainports van Rotterdam en Antwerpen en het Duitse achterland, is veel kapitaalintensieve bedrijvigheid, in de vorm van multinationals actief in de procesindustrie, in dit deel van Brabant geconcentreerd. Ook de andere maintenancesectoren zijn sterk vertegenwoordigd. De deelsector Luchtvaart kent zijn zwaartepunten op Aviolanda-Woensdrecht en het Aerospace & Maintenance Cluster Midden-Brabant (Gate2) in Gilze en Rijen. Voor het onderhoud van de binnenvaart speelt de gemeente Werkendam een belangrijke rol, deel uitmakend van de maritieme

me maintenanceregio Gorinchem-Werkendam-Drechtsteden-Rijnmond. Voor wat betreft Infra valt te denken aan het onderhoud van infrastructurele (water)kunstwerken en infrastructuur (sluizencomplexen, buisleidingstraat). Verder vindt onderhoud van treinen plaats op het industrieterrein Loven in Tilburg. Ook kent West- en Midden-Brabant een aantal kennisinstellingen op het gebied van maintenance, zoals het Dutch Institute World Class Maintenance in Breda, de Techniek Boulevard in Bergen op Zoom, het Rotary Wings Training Centre in Gilze en Rijen, de World Class Aviation Academy en de Aircraft Maintenance en Trainingschool in Hoogerheide. Daarnaast zijn er samenwerkingsverbanden met de TU Delft en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium. Aan Tilburg University is de bijzondere leerstoel Maintenance (Dynamic Systems) opgericht. Ten slotte is Metal Valley Netherlands een Brabants cluster van (non-ferro)metaal bedrijven dat op het vlak van Metaal en Engineering een open innovatiesysteem ontwikkelt. Bedrijven in de keten werken met elkaar samen ten einde scholing, kennisontwikkeling en innovaties in deze industriële tak te bevorderen. Groeiende en startende bedrijven in de basismetaal vullen elkaar aan door samenwerking en kennisontwikkeling. Deze vorm van *social innovation* wordt ook toegepast op het gebied van Aerospace & Maintenance. Metal Valley heeft haar basis in Drunen. Het belang van professioneel onderhoud van kapitaalgoederen wordt steeds groter. Om de concurrentiepositie van West- en Midden-Brabant in de sector maintenance te verbeteren ten opzichte van nieuwe opkomende economieën van landen als Brazilië en China, is het van belang te blijven investeren in een optimale beschikbaarheid van kapitaalintensieve goederen en installaties tegen zo laag mogelijke levensduurkosten. Daarnaast wordt World Class Maintenance een steeds belangrijkere pijler voor een groeiende export van maintenancegoederen en -diensten. Naast de bijdrage aan werkgelegenheid is onderhoud bij uitstek de discipline om verbeteringen te realiseren ten aanzien van veiligheid, milieuaspecten en het energieverbruik van kapitaalgoederen. Maintenance is daarmee sterk geënt op het begrip duurzaamheid. Onderhoud is bepalend voor de betrouwbaarheid, efficiency, operationele output en residuen van industriële kapitaalgoederen en bijbehorende processen. Bovendien levert onderhoud een bijdrage aan duurzaamheid door de gerealiseerde levensduurverlenging van kapitaalgoederen: het gaat dan bijvoorbeeld om kapitaalintensieve productiegoederen, maar ook om grootschalig maat-

schappelijk kapitaal in de vorm van infrastructuur als waterwerken en buisleidingstraten.

De ambitie op het gebied van maintenance is erop gericht om binnen Maintenance Valley een top vestigingsmilieu van internationale betekenis te creëren voor maintenancebedrijven. Die ambitie sluit aan op de volgende trends:

- globalisering van de onderhoudsmarkt;
- financiële crisis (kostenbewustzijn, levensduurverlenging);
- duurzame samenleving (veiligheids-, milieu- en gezondheidsincidenten);
- veroudering van installaties.

De omvang van de totale maintenancemarkt in Nederland wordt geschat op €12 miljard. Het grootste deel hiervan betreft industrieel onderhoud (€10 miljard): het onderhoud aan technische installaties. Aan civiel onderhoud wordt jaarlijks €2 miljard besteed (wegen, havens, waterkeringen). Binnen de maintenancemarkt is de procesindustrie met 47% de grootste sector, gevolgd door infrabeheer (23%), energie (12%), luchtvaart (10%) en maritiem (8%).

Kijkend naar de werkgelegenheidscijfers biedt de maintenancesector nog veel kansen. In de huidige maintenancemarkt in West- en Midden-Brabant zijn ongeveer 17.500 personen werkzaam. Naar verwachting groeit dit aantal tot 2020 nog met ongeveer 25%. Nieuwe ontwikkelingen om deze werkgelegenheidsgroei te realiseren zijn bijvoorbeeld nieuwe internationale projecten rond Unmanned Aircraft Systems op Aviolanda en de oprichting van een opleidingscentrum voor helikopteronderhoud en een Aerospace & Maintenance House op Gate2. Een nieuwe toplocatie voor maintenance dient zich aan nu sprake is van de oprichting van Maintenance Valuepark Moerdijk. Dit initiatief verkeert nog in de verkenningsfase.

Logistiek

Mede door haar ligging ten opzichte van de wereldhavens Rotterdam en Antwerpen is Maintenance Valley uitgegroeid tot een regio met een sterk en innovatief logistiek cluster. Maintenance Valley is in logistieke zin feitelijk onderdeel van Mainport Rotterdam. Maar ook de goede verbindingen met het achterland, de aansluiting op multimodale netwerken, de vele –internationale– distributiecentra, beschikbare bouwgrond en goedgeschoolde arbeidskrachten hebben bijgedragen aan dit profiel.

Maintenance Valley wil haar positie op logistiek gebied verder versterken en uitgroeien tot Europese topregio waar het gaat om ketenregie en *supply chain management*. Dit betekent dat in nauwe samenwerking met onder andere het Dutch Institute for Advanced Logistics (DINALOG) wordt ingezet op innovatie en business development, waarbij Maintenance Valley als proeffuin voor nieuwe ontwikkelingen fungeert.

De totale logistieke werkgelegenheid in Maintenance Valley bedraagt zo'n 72.000 formatieplaatsen. Dit is bijna 14% van de totale werkgelegenheid in de regio, en daarmee ruim boven het landelijk percentage van 8,5%. De toegevoegde waarde van de logistieke sector in Maintenance Valley wordt geschat op €5 miljard. De regio huisvest een groot aantal (inter)nationale productie- en distributiecentra en het logistieke onderwijs is goed vertegenwoordigd.

Om haar positie als logistieke topregio te behouden zet Maintenance Valley onder andere in op de volgende thema's:

- Innovatie en Business Development op het gebied van ketenregie en synchromodaliteit;
- Onderwijs en arbeidsmarkt;
- Ruimte, Multimodale bereikbaarheid en Smart Connections.

Aangezien logistiek van grote betekenis is voor de hele provincie Noord-Brabant wordt voor een uitgebreidere beschrijving verwezen naar de aparte paragraaf over logistiek.

Biobased Economy

Biobased Economy gaat om het duurzaam en rendabel (her)gebruik van groene reststromen: kansen voor nieuwe product/marktcombinaties met een betere ecologische footprint in vergelijking tot de traditionele, op olie gebaseerde producten. De uitdaging bestaat eruit om biomassa zo efficiënt mogelijk en tegen een zo hoog mogelijke toegevoegde waarde in te zetten voor de duurzame coproductie van voeding, energie, brandstoffen, chemicaliën, materialen en medicijnen. De Biobased Economy speelt juist in West-Brabant, omdat daar zowel een grote aantal bedrijven uit de land- en tuinbouwsector als een substantieel deel van de (met name suikergelerateerde) foodindustrie is gevestigd: bedrijven als Cosun, Suikerunie, Cargill en Lamb-Weston. De combinatie met een aantal

sterke chemiebedrijven als Sabic, Dow, Shell en Total maakt het extra interessant. Biobased Economy Zuidwest-Nederland richt zich op de topsectoren Chemie en Agri&Food. De bedrijven die tot deze sectoren behoren gaan samen nieuwe markten aanboren door hun traditionele producten en processen te vergroenen. Op het gebied van Green Energy vinden ontwikkelingen plaats waarbij reststromen (warmte, CO₂) van afvalverbranding (Sita, Essent) input vormen voor bedrijven uit zowel de landbouw-, food- als non-foodsector. West-Brabant/Zuidwest Nederland wil tot de koplopers behoren op het gebied van groene grondstoffen, groene bouwstenen voor de industrie en het vergroenen van processen. De ambitie met betrekking tot Biobased Economy is erop gericht om (op de schaal van Zuidwest-Nederland) tot de top-3 regio's in Europa te gaan behoren. De topsector Chemie heeft zich het trekkerschap voor Biobased toegeëigend. Met medewerking van onder andere bedrijven als Sabic en Cargill is gezamenlijk het businessplan Biobased (West)-Brabant opgesteld met daaraan gekoppeld een programma voor een periode van 10 jaar. De chemische industrie wil in 2050 naar 50% hernieuwde grondstoffen door het versterken van ondernemerschap en innovatie, versterken van onderzoek en onderwijs, intensiveren van interactie en samenwerking en het creëren van juiste randvoorwaarden voor een *level playing field*.

Met bovenstaande plannen is een investering gemoeid van circa €250 miljoen. Het bedrijfsleven en de onderwijs- en kennisinstellingen nemen hiervan ongeveer 50% voor hun rekening. Het programma leidt naar verwachting tot ruim 2500 nieuwe arbeidsplaatsen en een toename van het BNP van ruim €600 miljoen. Belangrijke nieuwe initiatieven zijn de Green Chemistry Campus met Sabic, een Centre of Expertise Biobased Economy bij Avans Hogeschool, een Centrum voor Innovatief Vakmanschap bij het ROC West-Brabant, het ontwikkelen van een Masteropleiding Biobased Economy in samenwerking met onder meer de Avans Hogeschool en Hogeschool Zeeland, met buitenlands regio's worden gerichte uitwisselingsprogramma's opgezet en de regionale kennisinstituten op het gebied van beroepsonderwijs werken samen met bedrijven en overheden aan de arbeidsmarktvaagstukken die vanuit een mismatch tussen vraag en aanbod ontstaan. Andere toplocaties voor Biobased betreffen: Theodorushaven in Bergen op Zoom, Agro & Food Cluster Nieuw Prinseland in Steenberghe, Havengebied Moerdijk (hier wordt een grootschalig energienet gevormd) en Cosun Food Technology Centre (inclusief Sensus) in Roosendaal.

3.2.2 Acties

Bovenregionale acties

Verdiepend onderzoek Maintenance Valley

In het BO MIRT van najaar 2012 is afgesproken dat onder leiding van de regio een verdiepend onderzoek wordt gestart naar de ruimtelijke en andere opgaven voor Maintenance Valley en de rol voor Rijk en regionale partijen bij die opgaven. In lijn met deze afspraken wordt in 2013 als eerste fase van het verdiepend onderzoek het economisch concept Maintenance Valley verder aangescherpt. De regio West-Brabant neemt hierbij het voortouw. De uitkomsten van dit onderzoek worden in het BO MIRT besproken. In de tweede fase van het onderzoek wordt aandacht besteed aan de rol voor de verschillende partijen bij het concretiseren en realiseren van de opgaven.

Matrix 2 Verantwoordelijkheid/fasering bij opgave Maintenance Valley

	Rijk	Rijk-Regio	Regio
Lopende projecten	-A4 Dinteloord - Bergen op Zoom -A27 Lunetten-Hoipolder Volkeraksluizen (quick-wins aanpassingen schutsnelheid)	-Verdiepend onderzoek Maintenance Valley West- en Midden-Brabant -A58 Galder-St. Annabosch (MIRT-verkenning) -Ontwikkeling Logistiek Park Moerdijk	-Ontwikkeling Aviolanda -N261 Waalwijk – Tilburg -Ontwikkeling Ecosysteem Dinalog ⁸ -Realisatie AFC Nieuw Prinsenland -Metal Valley Netherlands
Nieuw / Ideeënfase		-A27 Hoipolder – Sint Annabosch; <i>wens regio</i> -A58 Bergen op Zoom – Breda – Tilburg; <i>wens regio</i> -TEN-t onderzoek corridor Northsea - Mediteranean	-Uitbouw civiel medegebruik vliegveld Woensdrecht en Gilze-Rijen -Test- en ontwikkelingsfaciliteiten voor straalmotoren op Aviolanda -Centrum voor onbemande luchtvaart op Aviolanda en Gate2 -OV-bereikbaarheid Aviolanda en Gate2 -Kennis- en innovatiecentra voor duurzaam onderhoud -Campusontwikkeling Aviolanda Woensdrecht en inpassing in Brabantse Wal -Ontwikkeling waterbergingsgebieden om ruimte te geven aan maritiem cluster -Ontwikkeling Rotary Wing Training Centrum Gilze Rijen -Campusontwikkeling Gate2 Gilze en Rijen inclusief Sim City Ontwikkeling -Uitbouw Green Chemistry Campus Bergen op Zoom -Ruimte voor maritieme bedrijvigheid Werkendam -Herstructurering bedrijventerrein De Kooi, Haansbergen en Loven. -Uitbouw logistiek bedrijvencluster Hart van Brabant -Ontwikkeling ecosysteem simulatie op Gate2 -Onderzoek spoorverbinding Breda – Utrecht -Maintenance Valuepark Moerdijk

Hierin invoegen:
kaart en legenda Maintenance Valley (West- en Midden-Brabant)

⁸ Ontwikkeling Ecosysteem Dinalog, Ontwikkeling Logistiek Park Moerdijk Realisatie AFC Nieuw Prinsenland leveren mogelijk als uitkomst van het verdiepend onderzoek Maintenance Valley een Rijksopgave op.

3.3 ■ Logistiek

3.3.1 Opgaven en ontwikkelingen

Nederland Distributieland

In de provincies Noord-Holland, Zuid-Holland en Brabant wordt in totaal meer dan 55 procent van de export van de topsectoren gegenereerd. Ook komt meer dan 70% van de buitenlandse investeringen hier terecht. In de containersector is de Vlaams-Nederlandse Delta goed voor ongeveer een kwart van de totale Europese overslag. De topsector Logistiek heeft als ambitie om Nederland op het gebied van logistiek tot de top 5 van economieën in de wereld te laten behoren en een toename te realiseren van de R&D-inspanningen naar 2,5% van het BBP (2020).

Logistiek in Brabant

Noord-Brabant is momenteel de meest succesvolle logistieke provincie van Nederland, en herbergt meer dan 30% van alle vierkante meters aan distributiecentra in Nederland⁹. De regio kent ook rond de 12% aan werkgelegenheid in logistieke functies bij alle bedrijven, en heeft veruit het hoogste aantal logistieke bedrijven als nieuwe vestiger binnengehaald in de afgelopen 10 jaar van alle provincies in Nederland¹⁰. Het succes van de logistieke sector in Brabant zorgt jaarlijks voor hoge scores in de verkiezing van logistieke hotspot van Nederland: deposities 1 (West-Brabant), 3 (Tilburg-Waalwijk) en 6 (Oss-Veghel-Eindhoven)¹¹. Noord-Brabant heeft de afgelopen 10 tot 20 jaar die koppositie gegrepen in de concurrentie om logistieke activiteiten met andere regio's in noordwest Europa. De basis voor deze koppositie is gelegen in de ligging aan zowel de Noord-Zuid-corridor richting België en Frankrijk als de West-Oost-corridor naar Duitsland, Centraal- en Oost-Europa. Belangrijke mainports en belangrijke Europese afzetmarkten zijn als het ware 'om de hoek'. Noord-Brabant kent per vierkante kilometer het dichtste intermodale terminalnetwerk van Nederland, met meer dan 10 intermodale terminals op het grondgebied van de provincie. De dichtheid en kwaliteit van de infrastructurele verbindingen via weg,

water, spoor en buisleiding in Noord-Brabant behoort eveneens tot de Europese top.

Logistiek betreft meer dan alleen transport- en opslagactiviteiten. In verschillende distributiecentra wordt tegenwoordig een groot aantal producten omgepakt, bewerkt, geassembleerd en gerepareerd. Dit zijn in toenemende mate werkzaamheden die om specifieke kennis en kunde vragen. Het toevoegen van waarde (VAL) of services (VAS) vraagt op zijn beurt om goed geschoolde en flexibele medewerkers, zowel op MBO- als HBO/WO-niveau. Het Kabinet zet in op logistiek als één van de negen topsectoren waarin geïnvesteerd wordt. Noord-Brabant zit in een unieke positie om hier een leidende rol in te spelen door de combinatie van de aanwezigheid van logistieke bedrijvigheid, de logistieke kennisinstelling DINALOG en universiteiten, HBO's en MBO's.

Logistieke Agenda Brabant

Om de koppositie van Brabant ook in de toekomst te kunnen bezetten is een Logistieke Agenda Brabant opgesteld. De ambitie van deze Logistieke Agenda Brabant is om met verschillende belanghebbenden (triple helix) specifieke acties op te zetten en uit te voeren, waarmee deze koppositie minimaal gehandhaafd kan worden en waar mogelijk versterkt. Het doel is om bestaande en nieuwe zich in Brabant vestigende bedrijven te ondersteunen in het benutten van groeikansen die ze vanuit hun eigen logistieke ondernemerschap in de markt zien. De Logistieke Agenda Brabant zal vooral inzetten op het verder stimuleren van het logistieke ondernemerschap bij bedrijven in de provincie door voor de juiste randvoorwaarden te zorgen. Dit zal gebeuren via concrete acties in vijf programmalijnen, waarbij overheden, intermediairs en onderwijs- en kennisinstellingen deze randvoorwaarden voor verdere logistieke innovatie en samenwerking in de regio creëren.

Cijfers (Nationaal):

- Toegevoegde waarde van ruim €66 miljard (= ca. 12% van Nederlandse economie)¹
- Bijna 934.000 arbeidsplaatsen (= ruim 1 op de 8 werkzame personen in NL) directe werkgelegenheid, daarnaast nog indirecte werkgelegenheid
- Verwachte groei goederenvervoer met 50% (over de periode 2010 – 2030)¹
- Verwachte groei containermarkt 6 tot 8% per jaar

Ambitie Topteam Logistiek (2020 ten opzichte van 2012):

- Nederland heeft in 2020 een internationale toppositie op gebied van logistiek (in EU van 3 naar 1)
- Toonaangevende ketenregisseur van (inter)nationale logistieke stromen (van 3) naar 10 miljard)
- Aantrekkelijk innovatie- & vestigingsklimaat voor logistieke bedrijven (+30% nieuwe vestigingen)
- Beladingsgraad vervoersmiddelen van 45% nu naar 65%
- Verhogen instroom logistieke professionals met 50%

3.3.2 Acties

Bovenregionale acties

De Logistieke Agenda Brabant kent zeven thema's en vijf programmalijnen, zoals opgenomen in het figuur op de volgende pagina.

Voor het fysiek-ruimtelijke domein is met name programmalijn E relevant: investeren in benodigde infrastructuur en ruimte voor logistieke activiteiten. Aan de hand van de acties die benoemd zijn onder deze programmalijn worden hieronder de voor de Gebiedsagenda relevante ruimtelijke aspecten beschreven.

⁹DTZ Zadelhof 2011

¹⁰ STEC Groep 2011 ¹¹ Logistiek Magazine 2012

¹¹ Logistiek Magazine 2012

Afstemmen goederenstromen via bestaande infrastructuur (Strategie Inland Hubs, actie 18)

Voor een goede afwikkeling van goederenstromen zijn goede robuuste intermodale netwerken van verbindingen en knooppunten belangrijk. Voor het wegverkeer liften deze vaak mee met de afwikkeling van het personenverkeer. Trajecten in Brabant met een bovengemiddeld aandeel vrachtverkeer zijn de A67 en A58. Dit zet een plus op de aanpak van knelpunten die daar bestaan. Voor het accommoderen van het goederenvervoer per spoor zetten regionale partners in op het (op termijn) realiseren van de goederenruit Zuid-Nederland (Betuweroute, IJzeren Rijn en Rotterdam-Antwerpen). Daarnaast is de Brabantroute een druk spoortraject en daardoor is er niet veel capaciteit meer over. In combinatie met de ambitie van het Rijk voor hoogfrequent personenvervoer (PHS) via spoor, kan dit op termijn zorgen voor een tekort aan spoorcapaciteit (nu al kritisch op het baanvak Tilburg-Breda). De Brabantse kanalen ten slotte behoeven op een aantal punten nog aanpassing (Wilhelminakanaal en Zuid-Willemsvaart). Het ver-

voer via buisleidingen concentreert zich vooral in West-Brabant en kent een tweetal belangrijke knelpunten. Dit betreft de spooronderdoorgang Roosendaal en de onderdoorgang Hollands Diep. Op meerdere plaatsen in Brabant bevinden zich knooppunten waar uitwisseling van goederen plaatsvindt. Om de kansen van synchromodaliteit maximaal te benutten worden locaties ontwikkeld die door minimaal twee maar het liefst alle ter plekke mogelijke modaliteiten worden ontsloten. In West-Brabant liggen de vier grootste locaties in Bergen op Zoom, Moerdijk, Oosterhout en Roosendaal. In Hart van Brabant is logistiek geconcentreerd in Tilburg en Waalwijk. Voor deze gebieden wordt daarbij de koppeling gelegd naar de topsector Maintenance. In Noordoost-Brabant en Brainport zijn de concentratiepunten Oss, Veghel, Cuijk, 's Hertogenbosch en Eindhoven (GDC-Acht). De ontwikkeling van laatstgenoemde locatie staat onder druk als gevolg van de mogelijk concurrerende gebiedsontwikkeling rondom een nieuw station Eindhoven Airport (zie paragraaf 3.1 onder Brainport Avenue). Een tweede locatie in de regio biedt zich aan bij het

Bedrijventerrein Zuidoost-Brabant (BZO) en bij het Trimodaal knooppunt Weert-Cranendonck. Voor de gewenste trimodale ontsluiting moet het nodige worden geïnvesteerd in de daarvoor noodzakelijke trimodale infrastructuur. Ook moet het bedrijventerrein worden uitgebreid en geschikt gemaakt voor bulk.

In een nog op te stellen provinciale Strategie Inland Hubs moet dit netwerk van verbindingen en de ambities voor nieuwe en bestaande (verder te ontwikkelen) knooppunten in kaart worden gebracht. Deze strategie is belangrijk om richting en focus aan te brengen en om als input te dienen voor het Nationaal Kernnet Logistiek (zie actie 22).

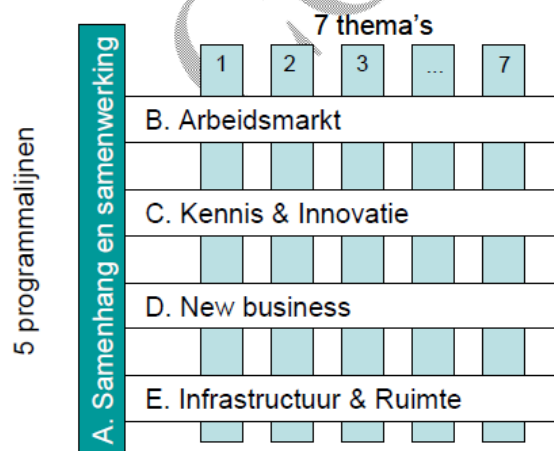
Afstemmen ontwikkelingsruimte bedrijven/sector per regio (RRO, actie 19)

Investeren in multimodale infrastructuur rendeert alleen als de daarbij behorende ontwikkelingsruimte (voor in dit geval logistieke bedrijvigheid) wordt geboden. Hierover dienen in de regio's maatwerk-afspraken gemaakt te worden. Daarbij zijn niet alleen nieuw te ontwikkelen terreinen relevant, maar wordt ook bij herontwikkeling van bestaande bedrijventerreinen kritisch gekeken naar een goede afstemming tussen bereikbaarheidskwaliteiten en mobiliteitskenmerken van bedrijven. Voor de regio's betekent dit naast kwantitatief programmeren ook kwalitatief de juiste keuzes maken. De regio's faciliteren tijdig voldoende ruimte voor logistieke bedrijvigheid (RDC's) en ontwikkelen vastgoed met visie: kiezen voor de juiste bedrijven op goed ontsloten plekken en het voorkomen van versnippering. Daarover worden binnen de Regionale Ruimtelijke Overleggen afspraken gemaakt. De te maken keuzes worden deels gebaseerd op de inventarisatie van kansen onder actiepunt 23.

Afstemmen ontsluiting bedrijventerreinen per regio (GGA, actie 20)

De ontsluiting van bedrijventerreinen in de regio voor logistiek maakt onderdeel uit van de bredere visie op ontsluiting, ook voor het personenvervoer. De vier deelregio's in Brabant ontwikkelen hiervoor regionale verkeers- en vervoersplannen/-agenda's. Naast de externe multimodale bereikbaarheid ligt daarin een belangrijk accent op de lokale ontsluiting. Voor logistiek krijgt dit vooral vorm in het voor- en natransport naar respectievelijk logistieke terreinen en multimodale vervoersknooppunten (terminals). Voor het wegverkeer zijn met name de aansluitingen van het hoofdwegennet op het onderliggend wegennet van belang.

Structuur uitvoeringsagenda



Thema's

1. Neutraal Logistiek Informatie Platform
2. Synchromodaliteit
3. Samenwerking douane
4. Ketenregie/4C
5. Supply Chain Finance
6. Servicelogistiek
7. Human capital

Opstellen uitvoeringsprogramma n.a.v. punten 19 en 20 (actie 21)

De beleidsagenda's worden doorvertaald naar uitvoeringsprogramma's, waarbij bij die doorvertaling wordt aangesloten bij de aanpak in de bereikbaarheidsagenda van het Rijk. In de programmering van het uitvoeringsprogramma vindt afstemming plaats over budgettering en timing, zowel binnen de regio als in relatie tot de ontsluiting op externe netwerken. Daarbij worden de principes van adaptief programmeren toegepast.

Verankeren Brabants logistieke infrastructuurnetwerk (in Kernnet Logistiek en TEN-T, actie 22)

Vanuit de totale integrale gebiedsopgave voor Brabant is een goede afstemming tussen Rijk en Regio over het Kernnet Logistiek een belangrijk aandachtspunt. Aansluitend op het Trans European Network-transport (TEN-T) heeft het Rijk het internationaal kernnet ontwikkeld. In 2014 gaat het TEN een nieuwe programmaperiode in met nieuwe netwerken. Met name de kaart van vaarwegen is meer uitgebreid ten opzichte van de voorgaande programmaperiode. In het verlengde van het internationaal kernnet wordt overlegd tussen Rijk en Regio's over het aanvullende nationale kernnet. Brabant wil samen met het Rijk kijken hoe in dit vervolg de belangrijke intermodale vervoerscorridors door Brabant (noord-zuid en oost-west) kunnen worden vormgegeven (zie ook actie 25).

Inventariseren multimodaal bereikbare locaties en definiëren van kansen (actie 23)

De opwaardering van de Brabantse kanalen biedt perspectief voor nieuwe multimodale terreinen. In de Brainport Regio Eindhoven ontwikkelt zich een aantal watergebonden terreinen met bijbehorende (binnen)havens langs het Wilhelminakanaal en de Zuid-Willemsvaart. Interessant zijn de potenties bij Bavaria waar de overslagfaciliteiten van het bedrijf wellicht kunnen worden gebruikt door andere bedrijven. Er zijn ook plannen en mogelijkheden voor overslagterminals voor bulk- en/of stukgoederen bij de Steenfabriek op Ekkersrijt en bij het BZOB, of het gebied Varenschut in Helmond. In de regio Hart van Brabant doen zich ontwikkelkansen voor langs het Wilhelminakanaal in Tilburg (Vossenbergh-west, Kraaiven en Loven) en rondom een nieuw geplande haven in Waalwijk. Hiernaast speelt een kansrijk initiatief rond het trimodaal knooppunt Weert-Cranendonck. In West-Brabant zijn Moerdijk, Roosendaal, Bergen op Zoom, Oosterhout en Breda de belangrijke ontwikkellocaties.

Op het gebied van spoorontsluiting bieden Moerdijk, Roosendaal, Tilburg (Railport Loven) en Eindhoven (Goederen Distributie Centrum Acht, BZOB) ontwikkelmogelijkheden.

Aan de omliegging van de Zuid-Willemsvaart bij 's Hertogenbosch is de ontwikkellocatie de Brand II gepland voor watergebonden bedrijvigheid. Bij Oss vindt een doorontwikkeling van Elzenburg plaats met het toevoegen van een terminal, het verbeteren van de spoorbereikbaarheid en de opwaardering N329.

Uitvoeren vervolgonderzoek intermodal connectivity (actie 24)

Het betreft hier een vervolgonderzoek op co-location: meer synergie en voordelen halen uit elkaars nabijheid. In welke mate dit ruimtelijke gevolgen zal hebben is nu nog niet te overzien.

Ontwikkelen corridor aanpak per achterlandcorridor uit het logistieke netwerk (actie 25)

Deze aanpak moet leiden tot een concreet actieprogramma dat vertrekt vanuit een eindperspectief (stip op de horizon) op de corridor en van daaruit formuleert wat op korte, middellange en lange termijn nodig is voor het goed functioneren (in brede zin) van die corridor.

Voor de uitvoering van de Logistiek Agenda Brabant is een werkopzet in ontwikkeling, waarbij concreet gedacht wordt aan een Brabantbrede bestuurlijke Taskforce Logistiek en projecttrekkers per actiepunten. De voortgang wordt in deze opzet bewaakt door de Taskforce.

MIRT-onderzoek logistieke corridor Rotterdam-Brabant/Noord-Limburg-Duitsland

Na het afronden van de Logistieke Agenda Brabant en het Kernnet Logistiek is het rijk voornemens nader onderzoek uit te voeren naar de logistieke corridor Rotterdam – Brabant / Noord Limburg (Duitsland).

Opgave is het versterken en benutten van de achterlandverbindingen. Daarbij is van belang:

- De kansen en belemmeringen voor het goederenvervoer in kaart te brengen;
- Lopende activiteiten bij elkaar brengen en versterken, witte vlekken opsporen, een gezamenlijke agenda bepalen en concrete maatregelen voorstellen. Corridor-

studies zijn een uitwerking van het Kernnet Logistiek dat in het Strategisch Platform Logistiek is besproken;

- Alle modaliteiten (spoor, vaarwegen en wegen) en multimodale knooppunten worden meegenomen. IenM wil corridorstudies uitvoeren samen met regionale overheden, bedrijven en logistieke spelers op de corridors. De studies sluiten aan bij diverse initiatieven uit de regio's;
- Beter benutten van bestaande capaciteit van alle modaliteiten op de corridors om de doorstroming van het (zakelijk) verkeer te bevorderen;
- Bij dit onderzoek worden de 5's van de bereikbaarheidsagenda in wording betrokken;
- Ontwikkelen van multimodale overslagpunten (regio)
- Afstemmen ontwikkelingen rondom de achterlandverbindingen, die elkaars functioneren beïnvloeden (rijk, regio en bedrijfsleven).

De onderzoeksvraag van het (MIRT-)onderzoek luidt: Wat zijn de belemmeringen en kansen voor het optimaliseren van deze multimodale goederencorridor? Deze belemmeringen en kansen worden gekoppeld aan de bereikbaarheidsaanpak en aan het kernnet Logistiek; de nadruk zal daarbij vooral komen te liggen op betere benutting van de bestaande capaciteit op de goederencorridor.

Matrix 3 Verantwoordelijkheid/fasering bij opgave Logistiek

	Rijk	Rijk-Regio	Regio
Lopende projecten	-A2 Eindhoven – 's-Hertogenbosch -A4 Dinteloord - Bergen op Zoom -A27 Lunetten – Hooipolder -Lange Termijn spoor agenda -Programma Hoogfrequent Spoorvervoer -Omlegging Zuid-Willemsvaart 's-Hertogenbosch -Volkeraksluizen (quick-wins aanpassingen schutsnelheid)	-A58 Galder – Sint Annabosch (MIRT-verkenning) -A58 Tilburg – Eindhoven (MIRT-verkenning) -Realisatie verruiming Wilhelminakanaal Tilburg fase 1 (t/m sluis III) -Zuid-Willemsvaart in kader van Beter benutten (Berzob fase 2) -Oostelijke insteekhaven Waalwijk -Herstructurering Theodorus haven -Uitbreiding container-terminal haven Oss	-N261 Waalwijk – Tilburg -Grenscorridor N69 -N279 Veghel – 's-Hertogenbosch -Realisatie verruiming Wilhelminakanaal Tilburg 1^e deel fase 1 ½ (van sluis III tot Loven) naar klasse IV-vaarweg -Logistiek Park Moerdijk -Rail Service Centre Moerdijk
Nieuw/Ideënfase	-A2 Deil - 's-Hertogenbosch¹² -A67 Veldhoven – Eindhoven - Venlo¹³; <u>wens regio</u>	-MIRT-onderzoek logistieke corridor Rotterdam – Brabant – Noord-Limburg – Duitsland (<i>beslispunt BO-MIRT november 2013</i>) -Bereikbaarheid Noord-Brabant (A2 Eindhoven – Weert A27 Hooipolder – Sint Annabosch A50 Eindhoven - Oss A58 Bergen op Zoom – Breda - Tilburg A59 Empel – Zonzeel A59/A50 's-Hertogenbosch – Nijmegen (incl. knooppunt Paalgraven)); <u>alles wens regio</u> -Capaciteit spoorverbinding Breda – Tilburg; <u>wens regio</u> -Capaciteit spoorverbinding 's-Hertogenbosch – Nijmegen; <u>wens regio</u> -IJzeren Rijn; <u>wens regio</u> -TEN-t onderzoek corridor Northsea - Mediterranean	-Strategie inlandhubs -Tijdig voldoende logistieke bedrijventerreinen beschikbaar hebben -Realisatie verruiming Wilhelminakanaal Tilburg 2^e deel fase 1 ½ (van sluis III tot Loven) naar klasse IV-vaarweg -Onderzoek ROC BZOB/ Varendschut -Aansluiting bedrijventerrein Heesch-West op A59 -Reactiveren goederenspoorlijn Boxtel – Veghel -Binnenhaven Bavaria -Binnenhaven Ekkersrijt -Toegankelijkheid haven Veghel -Toegankelijkheid haven Oss (Maasarm) -Trimodaal knooppunt Weert-Cranendonck (kanaal en spoor verbreden) -Realisatie railterminal Borchwerf 2 Roosendaal -Realisatie waterterminal afvallogistiek R'daal -Realisatie railterminal Weststad Oosterhout -Buitencontainerterminal Bergen op Zoom -Stimuleren vervoer over water Oosterhout -Ontwikkeling inlandterminal Breda -Intensiveren waterterminal Oosterhout -Wilhelminakanaal fase 2

¹² NMCA RC 2020

¹³ MIRT-onderzoek A67 en mobiliteitsanalyse Beter Benutten

Hierin invoegen:
kaart en legenda Logistiek Brabant

3.4 ■ Agro & Food

3.4.1 Opgaven en ontwikkelingen

Agro & food in Nederland en in rijksbeleid

Het Rijk onderscheidt negen economische topsectoren. Voor elke topsector heeft een Topteam met deelnemers uit bedrijfsleven en wetenschap advies uitgebracht. Het Topteam Agri&Food ziet drie majeure kansen:

1. Meer met minder: door duurzame innovatieve, efficiëntieslagen, duurzame veehouderij, valorisatie van reststromen en mest, biobasedeconomy en markt & keten innovaties;
2. Hogere toegevoegde waarde: door innovatiefocus op gezondheid, duurzaamheid, smaak en gemak;
3. Internationaal leiderschap: door export van producten en geïntegreerde systeemoplossingen.

Nederland is de tweede exporteur van agro & food - producten op de wereldmarkt. Met 22% van de totale Nederlandse agro & food-export en een marktaandeel van 15% is Brabant een sterke speler in het Nederlandse agro & food- (en tuinbouw)complex. Voor specialistische onderdelen als veehouderij, bomen- en groenteteelt ligt het aandeel met 30 tot 45% zelfs aanmerkelijk hoger. De agro & food-sector is na hightech de tweede economische pijler van Brabant.

Agro & Food in Brabant

Wereldwijd wordt de noodzaak van de transitie in de agro & food-sector onderkend. De groei van de wereldbevolking, de verstedelijking en de stijgende welvaart leiden tot toenemende vraag naar kwalitatief hoogwaardig voedsel. Mondiaal is er de noodzaak om de voedselproductie drastisch te verhogen en de productiviteit te intensiveren. Tegelijkertijd vraagt de samenleving om duurzame productie, voedsel- en dierveiligheid en maatschappelijk verantwoord ondernemen. De aandacht in Brabant voor de transitie van de intensieve veehouder is daarvan een voorbeeld.

Die transitie naar een duurzame, innovatieve en gezonde voedselproductie is voor Brabant naast een geweldige uitdaging, zeker ook een grote kans. Het gaat daarbij niet alleen om kostenefficiëntie, maar ook om authenticiteit, creativiteit en innovatie. Voor de noodzakelijke transitie is het nodig om bedrijfsketens te versterken, te innoveren en cross-overs met andere belangrijke sectoren te realiseren.

De aanwezigheid van leidende spelers in deze sectoren creëert kansen voor de agro & food-sector om de beoogde innovaties daadwerkelijk vorm te geven. Hierdoor groeit niet alleen de agro & food-sector, maar worden juist ook de andere sectoren versterkt¹⁴.

De Brabantse agro & food-sector heeft van oudsher een breed blikveld. De Brabantse boer was immers van alles wat: met zijn gemengde bedrijf had hij zowel oog voor de melk- en vleesmarkt als voor de afzet van gewassen. Dit manifesteert zich ook in de rol die Brabant momenteel vervult in de ontwikkeling van de multifunctionele landbouw en het ontstaan van nieuwe combinaties met zorg, recreatie, streekproducten, energie en natuurbeheer.

Onderscheidend is voorts de sterke concentratie van bedrijven in de boomteelt. De boomkwekerijsector in Nederland telt vijf belangrijke centra. Naast Boskoop en Horst aan de Maas (zie glastuinbouw Venlo) zijn dit Opheusden, Zundert en Haaren. Deze centra hebben zich verenigd in Greenport Boomteelt Nederland. Gezamenlijk heeft dit netwerk van boomteeltgebieden één ambitie: *het* toonaangevende boomteeltcluster van de wereld worden. Ten slotte wordt Brabant genoemd als *de* paardenprovincie van Nederland. De hippische sector onderscheidt zich door een sterke groei met een omzet in Nederland van inmiddels meer dan €1,5 miljard per jaar, waarvan €300 miljoen (20%) in Brabant.

Brabant heeft de complete agro & food-keten in huis: van productie, veredeling, verwerking, toelevering, dienstverlening, distributie tot consumptie. Vrijwel alle schakels in de keten zijn van topniveau en op korte afstand van elkaar gelegen. De dichtheid van 'food-bedrijven' in Brabant is uniek. Met maar liefst acht verwerkende agro & food-bedrijven met een omzet van meer dan €1 miljard per jaar hoort Brabant tot de wereldtop.

De Regio ondersteunt het topsectorenbeleid van het Rijk en vraagt aandacht voor het belang van regionale netwerken bij de valorisatie van kennis en het benutten van kansen op de snijvlakken van topsectoren: cross-sectorale innovaties. Brabant zet in op versterking van het agro & food-complex als geheel en alle vertakkingen in ketens en gebieden. De agro & food-sector heeft een geweldige potentie voor innovatieve cross-overs met andere innovatieve sectoren, zoals financiële en juridische dienstverlening (Eindhoven, Tilburg, 's-Hertogenbosch), chemie (West-Brabant en Zeeland) en hightech en life-sciences (Oost-Brabant en

Noord-Limburg). Naast de directe ketenpartijen zijn ook een groot aantal MKB-bedrijven en (regionale) toeleveranciers op enigerlei wijze verbonden aan de agro & food-keten. De dichtheid, compleetheid en verwevenheid van de agro & food-keten met andere sectoren biedt Brabant unieke kansen zich verder te ontwikkelen tot een internationale transitieleider. Dit vereist een benadering op ten minste het schaalniveau van Zuidoost-Nederland, respectievelijk Zuidwest-Nederland, Duitsland, België en de internationale havens. Voor het agro & food- en tuinbouwcluster in Zuid-oost-Nederland gaat het meer specifiek om verbetering van samenwerking en samenhang tussen Oost-Brabant en Noord-Limburg, als ook met de aanliggende Duitse regio Niederrhein. In Zuidwest-Nederland (West-Brabant en Zeeland) staat de sector agro & food in het teken van Biobased Economy (zie ook paragraaf 3.2). De havens Vlissingen, Terneuzen en ook Moerdijk, grote internationale bedrijven, Europese trainingscentra en bijvoorbeeld Bio Base Europe in Gent zoeken de samenwerking en kennisuitwisseling met de regio. West-Brabant heeft een sterke primaire sector met onder meer suikerbieten en aardappelteelt, de boomteelt in Treeport Zundert en een sterke concentratie van agro-industrie met Cosun en Cargill, waarbij het Agro & Food Cluster Nieuw Prinsenland in Dinteloord in het teken staat van de agro & food-sector en de Biobased Economy.

In Oost-Brabant liggen de agro & food-bedrijven geconcentreerd tussen de hoekpunten Oss – 's-Hertogenbosch – Veghel – Helmond – Venlo. Deze steden vervullen een trekkende rol in de regionale economie. In het Westelijk Peelgebied en enkele aangrenzende gemeenten rond de A50 zijn veel telers van groenten, bomen, vaste planten en champignons. Oost-Brabant sluit zich daarmee steeds meer aan bij het tuinbouwcluster Greenport Venlo. Oost-Brabant heeft de ambitie een innovatieve topspeler te zijn op het gebied van ontwikkeling en productie in agro, food en biobased ingrediënten. In 2020 wil deze regio het brandpunt zijn waar ketenspelers en toeleveranciers uit andere sectoren en de maatschappij elkaar vinden en samenwerken aan innovatie, valorisatie en versterking van de keten. Innovatie vraagt ook om ruimte (letterlijk en figuurlijk) voor experimenten. Deze innovatieve topregio wil die ruimte bieden en een belangrijke proeftuin zijn. In het gebied de Peelhorst werkt een groot aantal partijen, waaronder de provincie Noord-Brabant, aan de vernieuwing van de veehouderij. Samen vormen ze het Netwerk de Peelhorst. Het ondersteuningsteam de Peelhorst en een

¹⁴ PWC, Duurzame groei vanuit de basis, 2012

Regionale groep helpen de partijen in het netwerk met kennis, instrumenten en advies.

3.4.2 Acties

Er zijn voor het agro & food-cluster vier hoofddopgaven te benoemen:

1. (Door)ontwikkelen van bestaande en nieuwe toplocaties;
2. Verbeteren van de internationale bereikbaarheid;
3. Beter multimodaal benutten van de infrastructuur;
4. Opzetten van innovatieve pilotprojecten (Proeftuin Agro & Food).

(Door)ontwikkelen van bestaande en nieuwe toplocaties

De agrarische sector staat aan de vooravond van een ingrijpende transitie. Die kan alleen succesvol zijn als de hele bedrijfsketen daarin meegaat. De ontwikkelkracht van kennisinstellingen en aan de agro & foodsector gelieerde bedrijvigheid moet daarvoor ten volle worden benut. In de nabijheid van de regio bevindt zich een aantal kenniscentra van internationale allure, zoals Food Valley Wageningen (bv. Food Nutrition Delta), Health Campus Nijmegen, Brainport Zuidoost-Brabant en Greenport Venlo. Het agro & food-cluster in Oost-Brabant gaat de relaties met deze topcentra verder verstevigen. In de regio zelf zijn tal van bedrijven en kennisinstellingen al bezig met innovaties op het gebied van agro & food. Op een aantal locaties ontstaat cluster-vorming van bedrijvigheid rondom een bepaald innovatief thema. Het gaat om de volgende voorbeelden.

De regio Helmond is een belangrijk centrum voor de food-processing industrie. Het Food Technology Park Brainport in Helmond is een voorbeeld van de cross-over tussen de agro & food -bedrijven en de High Tech Systems-industrie. In Deurne wordt een complex ontwikkeld voor de hippische sector waarin hoogwaardige kennis, bedrijfsleven en sport en leisure samenkomen. In Boxtel ontstaat onder aanvoering van Stork-Marel een toonaangevend centrum voor vernieuwing in de pluimveesector. In het Land van Cuijk heeft Teeuwissen het initiatief genomen voor het ontwikkelen van een internationaal en innovatief bedrijvencluster dat bestaat uit levensmiddelenindustrie, de farmaceutische industrie, de diervoedingsindustrie en de mineralenindustrie. In Oss ontwikkelt zich het Life Sciences Park onder de nieuwe naam Pivot Park. Dit is de vestigingslocatie voor jonge farmabedrijven in Nederland, met zeer hoogwaardige ontwikkelingsfaciliteiten. In 's-Hertogenbosch zijn drie kennisinsti-

tuten gevestigd: ZLTO, HAS Den Bosch en het Jeroen Bosch Ziekenhuis. Het open innovatiecluster Fhealinc en het Brabant Life Sciences Seed Fund genereren hoogwaardige 'spin-offs'. Nieuw is de oprichting van een 'Kennis- en Businesscentrum Agro & Food' in het Westertoren Innovation Centre te 's-Hertogenbosch. Rond de nieuwe vestiging van ziekenhuis Bernhoven in Uden is de ambitie om door middel van een verfrissend zorglandschap een proeftuin te realiseren op het vlak van Food – Health – Biodiversiteit. Verder spant de regio zich in om de vestiging van een topkennisinstituut eiwitketens binnen te halen. Een consortium van agrarische partijen onder leiding van ZLTO werkt aan de ontwikkeling van een biomineralenfabriek op het BioBased Economy-park Cuijk. De BioEnergie-Centrale van Essent zal de groene warmte leveren voor het productieproces.

In West-Brabant gaat het om de Green Chemistry Campus in Bergen op Zoom, AFC Nieuw Prinsenland in Dinteloord, Cosun Food Technology Centre (een kennis- en expertisecentrum waar kennis over procestechnologie en productontwikkeling wordt gebundeld en verder ontwikkeld) in Roosendaal, Biobased Delta (een gezamenlijk onderzoeks- en businessagenda van Zeeland en West Brabant op gebied van Biobased Economy waar *agro meets chemistry*). Op Hogeschool Avans worden nieuwe op biobased afgestemde opleidingen gestart (Center of Expertise Biobased Economy).

Deze innovatieve clusters, veelal geïnitieerd en gedragen door het bedrijfsleven zelf, vragen om een goede ruimtelijke inpassing en een uitstekende bereikbaarheid. Het gaat daarbij niet alleen om de locatie zelf, maar ook om de directe omgeving van die locaties. Dit soort bedrijven en kennisinstellingen vestigt zich namelijk bij voorkeur in een groene setting met op korte afstand veel stedelijke voorzieningen.

Verbeteren van de internationale bereikbaarheid en multimodaal vervoer

Agro & food maakt een groot deel uit van de Nederlandse export. Het wegvervoer speelt met een aandeel van 95% in het vervoer van agroproducten van Nederland naar Europa een dominante rol ten opzichte van andere vormen van vervoer. In tonnen uitgedrukt is het aandeel van de agrologistiek in het Nederlandse wegvervoer 28%. Voor de EU ligt dat aandeel op 20%.

Om de internationale concurrentiepositie van de agro & food-sector in Brabant te versterken zijn goede verbindingen van essentieel belang (via weg, spoor, buis, water en lucht), evenals de aanwezigheid van multimodale overslagpunten.

De bereikbaarheid is de laatste jaren sterk verbeterd met de aanleg van de A50 tussen Eindhoven en Oss en het opwaarderen van de Zuid-Willemsvaart (traject 's-Hertogenbosch – Veghel). Er zijn plannen voor de opwaardering van de Zuid-Willemsvaart tussen Veghel en Eindhoven (Berzob). De Regio investeert tot 2020 in het ombouwen van de wegverbinding N279 tussen 's-Hertogenbosch en Veghel tot autoweg met 2x2 rijstroken. Na 2020 zal de Regio naar verwachting de N279 tussen Veghel en Helmond reconstrueren als onderdeel van het completeren van de Noordoostcorridor rond Eindhoven en Helmond. Desondanks ontstaan op grond van de verwachte autonome mobiliteitsgroei nieuwe knelpunten. Het is noodzakelijk om de komende jaren te (blijven) investeren in de bereikbaarheid (zie verder paragraaf 4.1).

Een aantal grote spelers in de agro & food sector in Brabant (zoals Bavaria, Heinz, Mars en Cargill) zetten in op het duurzaam vervoer van goederen over water. Vanuit de containerterminals in ondermeer Cuijk, Veghel, Bergen op Zoom en Moerdijk vinden al duizenden containers hun bestemming Rotterdam over het water (*Lean and Green Barge*). De gemeenten in Brabant willen in overleg met logistieke bedrijven het vervoer over water (Maas, Rijn en Schelde) verder stimuleren door onder meer het vergroten van de haven- en sluis capaciteit, het verbeteren van de multimodale ontsluiting en uitbreiding van watergebonden bedrijvigheid. De Regio is verder gestart met een haalbaarheidsonderzoek naar het reactiveren van de goederenspoorlijn Boxtel-Veghel. De Regio wil ten slotte de Logistieke Agenda Brabant specifiek uitwerken voor het goederenvervoer in de agro & food-sector.

Opzetten van innovatieve pilotprojecten (Proeftuin Agro & Food)

Voor het welslagen van de transitie in de agro & food-sector zijn in de eerste plaats structuurversterkende maatregelen nodig binnen de sector zelf. Zoals het aanjagen van innovaties met een Valorisatiefonds en het stimuleren van kennisontwikkeling in de bedrijfsketens en tussen sectoren onderling (cross-overs). Versterking zit ook in de beschikbaarheid van voldoende, goed geschoold personeel dat in deze sector aan de slag wil gaan.

Daarnaast dienen ook de ruimtelijke randvoorwaarden goed ingevuld te zijn. Onontbeerlijk voor een voorspoedige ontwikkeling zijn een aantrekkelijk vestigingsklimaat en een excellente bereikbaarheid. De relatie tussen deze economische topsector en de ruimtelijk-fysieke benadering van de MIRT-Gebiedsagenda vergt nog wel een nadere uitwerking. Het inrichten van een proeftuin biedt het ideale speelveld om die uitwerking tot stand te brengen. Een proeftuin daagt immers uit tot een creatieve en innovatieve aanpak, levert slimme verbindingen op tussen bedrijven, kennis en mensen én genereert innovatieve bouwstenen voor vervolgcities. Een proeftuin produceert ook kennis waar andere regio's en sectoren profijt van hebben. Het concept van een proeftuin agro & food dient concreet ruimte te bieden voor experimenten, (MIRT)-onderzoek en -verkenning. Een mogelijk onderwerp voor de proeftuin zou het onderzoeken zijn van wat voor kansen de verwevenheid van Stad en Platteland biedt. De kracht van de Brabantse agro & food-sector vindt immers zijn basis in het kleinschalige patroon van steden, dorpen en gemeenschappen die een specifieke kleur aan het landschap heeft gegeven. Dit unieke Brabantse mozaïek is van grote betekenis voor de hechte samenwerking die de agro & food-sector zo sterk heeft gemaakt. Tegelijkertijd hebben de schaalvergroting en intensivering een sterke druk op dit patroon gelegd en is de leefbaarheid en de kwaliteit van het landschap in een aantal opzichten achteruit gegaan. De van oudsher sterke band tussen productie in de ommelanden en de consumptie in de nabij gelegen steden is nagenoeg verdwenen. Door het teruglopen van het aantal bedrijven en de concentratie in specifieke productiegebieden hebben met name de gebieden tussen de centrale steden en de omliggende kernen vaak hun oorspronkelijke economische dragers uit de landbouw verloren. Bij de transitie in de agro & food-sector hoort ook de opgave om de band tussen productie en consumptie weer te herstellen. Zo is er een analogie met de transitie naar lokale productie van energie. Dit biedt ruimte om de ruimtelijke kwaliteit van deze stad-landrelaties te verbeteren en nieuwe economische initiatieven te ontplooiën. Vaak in nauwe samenhang met het ontwikkelen van de recreatieve en toeristische bedrijvigheid doen zich hier specifieke kansen voor nieuwe markten in de agro & foodsector. Voorbeelden hiervan zijn plannen voor (de herontdekking en herwaardering) van stadslandbouw (de Bossche Boeren en de Landerij van Tosse) en het agrarisch natuurbeheer aan de randen van groene gebieden, zoals door Duinboeren, Hertogboe-

ren, Maashorstboeren en Groene-Woudboeren. In 's-Hertogenbosch hebben onlangs enkele culturele ondernemers samen met de ZLTO en de HAS het initiatief genomen om een vertrekend veevoederbedrijf in de stad om te vormen tot een evenementencomplex met als centraal thema de Tuin der Lusten van Jeroen Bosch en veel ruimte voor het telen van groenten (De Tuin United). In Veghel heeft Jumbo het initiatief genomen tot de vestiging van een themapark op het snijvlak van 'food en kunst & cultuur'. Jumbo wil de bezoekers samen met fabrikanten en leveranciers nieuwe producten laten proeven en beoordelen. In de Maashorst zijn concrete plannen voor herintroductie van de kersenteelt en om natuur en gezonde voeding in te zetten voor preventie en herstel in de gezondheidszorg. In de zorgparken vindt de crossover tussen Agro & Food en Health plaats. Food kan gezondheidsproblemen oplossen waarmee binnen de zorgparken geëxperimenteerd kan worden.

Er is veel creativiteit als het om dit soort plannen gaat in de steden, maar ook op het platteland. Soms staan die plannen op gespannen voet met de huidige praktijk van stadsontwikkeling of de ruimtelijke regelgeving (Verordening Ruimte, omgevingsvergunning e.d.). In de proeftuin agro & food kan worden onderzocht waar de regelgeving onnodig belemmerend werkt en kunnen voorstellen worden ontwikkeld om die te versoepelen.

In een breder sociaal-economisch perspectief is het nodig om tot afstemming, economische vernieuwing en verbetering van de ruimtelijke kwaliteit te komen. De agro & food-sector en de proeftuin kunnen daarbij een katalyserende rol vervullen. Het vergroten van de aantrekkingskracht van Brabant als woon- en werklocatie vraagt om een goede ruimtelijke inpassing van de agro & food-bedrijvigheid in de beschikbare ruimte. Onderdeel daarvan is de landschapsontwikkeling in de agrarische productielandschappen in relatie tot de EHS. De Maasvallei bezit een grote potentie voor een gebiedsontwikkeling waarbij landschapsontwikkeling, waterveiligheid, agrarische bedrijvigheid en toerisme, recreatie en cultuurhistorie kunnen samengaan. Dit vergt samenwerking met de 'overzijde' van de Maas in Gelderland. In het zuidelijk deel van de Maashorst ontstaan vernieuwende projecten waarbij de economische waarde van natuur en landschap van de Maashorst wordt benut en in verbinding wordt gebracht met de ontwikkeling van een regionaal centrum voor gezondheid en vitaliteit.

MIRT-onderzoek Greenport Venlo

De Brabantse regio is betrokken geweest bij het MIRT-onderzoek Greenport Venlo. In het BO MIRT van november 2012 is afgesproken dat de Brabantse regio betrokken blijft bij de uitvoering van de voorgestelde maatregelen, conform de afspraken met Limburg. Een van de prioritaire maatregelen is het uitvoeren van een verdiepend onderzoek naar de verbindingen tussen Noord-Limburg/Greenport Venlo en Oost-Brabant/Helmond. De economische potentie van de N270 als secundaire verbinding wordt verder verkend. Dit onderzoek naar de N270 kan model staan voor andere secundaire wegen in Oost-Brabant en Noord-Limburg, zoals de Middenpeelweg (N277). Het onderzoek richt zich op de meerwaarde van deze verbinding voor de economische ontwikkeling van de regio (met name voor agro & food).

Voorstel:

De regio Noordoost-Brabant en de gemeente Helmond zullen het initiatief nemen tot een verdiepend onderzoek naar de ruimtelijke randvoorwaarden die de agro & food-sector aan Oost Brabant (en Noord Limburg) stelt. Bij voorkeur sluit dit verdiepend onderzoek aan bij de uitwerking van de afspraken naar aanleiding van het MIRT-onderzoek Greenport Venlo. Op basis van de uitkomsten kan een besluit worden genomen om een MIRT-proeftuin Agro&Food op te zetten. De proeftuin levert tevens een bijdrage aan de innovatieagenda van Brainport 2020 voor agro & food en aan het cross-over-project agro & food van BrabantStad. De initiatiefnemers zoeken samenwerking met het Topteam agro & food, BrabantStad, de provincies Noord-Brabant en Limburg, Brainport Zuidoost-Nederland en Greenport Venlo. Via de regionale samenwerking (triple helix) betrekken zij het bedrijfsleven erbij.

De proeftuin agro & food moet:

- bijdragen aan een duurzame versterking van deze topsector;
- het vestigingsklimaat verbeteren;
- de relatie tussen stad en platteland versterken;
- bijdragen aan de innovatieagenda van Brainport 2020;
- bijdragen aan het cross-over project Agro & Food van BrabantStad.

Matrix 4 Verantwoordelijkheid/fasering bij opgave Agro& Food

	Rijk	Rijk-Regio	Regio
Lopende projecten	-Omlegging Zuid-Willemsvaart 's-Hertogenbosch	-Pivot Park Oss -Zuid-Willemsvaart (onderdeel <i>Beter Benutten</i>) -Wilhelminakanaal fase 1 t/m sluis III	-Toplocaties: • Willemspoor 's-Hertogenbosch • Foodpark Veghel • Zorgpark Uden • Health Park Boxmeer • Bedrijvencluster Teeuwissen Cuijk • Food Technology Park Brainport Helmond • AFC Dinteloord • Green Chemistry Campus Bergen op Zoom • Cosun Food Technology Centre Roosendaal • Treeport Zundert • BioBased Economy-park Cuijk -N279 Veghel – 's-Hertogenbosch -MIRT-vervolgonderzoek Greenport Venlo waaronder met name N270 Helmond - Venray
Nieuw / Ideeënfase		-MIRT-onderzoek logistieke corridor Rotterdam – Brabant – Noord-Limburg – Duitsland; <i>beslispunt BO-MIRT november 2013</i> -A50 Eindhoven – Oss; <u>wens regio</u> -A58 Bergen op Zoom – Breda – Tilburg; <u>wens regio</u>	- Proeftuin Agro& Food -N277 Middenpeelweg -Spooraansluiting Inlandhub Oss -Onderzoek reactiveren goederenspoorlijn Bostel-Veghel -Agrarische productie-landschappen -Gebiedsontwikkeling Maasland -Brainport Oost: Gebiedsvisie Panorama Brainport Oost -Zuid-Willemsvaart Veghel-Helmond -Wilhelminakanaal fase 2

Hierin invoegen:
kaart en legenda Agrofood Oost-Brabant

4 Brabant Mozaïek

Het onderscheidende kenmerk van de ruimtelijke structuur van Brabant is het mozaïek. Dit wordt gevormd door de fijnmazige afwisseling tussen steden, dorpen, natuur en open landschappen die worden dooraderd door beeklopen en landwegen en doorsneden door kanalen en snelwegen. Hierdoor is op vrijwel elk plek in Brabant zowel de stad als het landelijk gebied binnen handbereik. Dit mozaïek levert een belangrijke bijdrage aan het succes van Brabant. Brabant zet in op de verdere ontwikkeling van het mozaïek als randvoorwaarde voor de ambitie om Brabant verder te ontwikkelen tot een excellente Europese kennis en innovatieregio.

Het versterken van de kracht en de kwaliteit van het Brabants mozaïek brengt de volgende opgaven met zich mee:

- het creëren van meer agglomeratiekracht door het versterken van het Brabantse stedelijk gebied. Dit kan ondermeer door het ontwikkelen van hoogstedelijke milieus, het concentreren van verstedelijking en het creëren van een divers palet aan kwalitatief uitstekende woon- en werkmilieus;
- de gebouwde omgeving klimaatadaptief en duurzamer maken;
- het verbeteren van de connectiviteit (van fysieke en functionele verbindingen) binnen Brabant en met omliggende steden door het creëren van een robuust verkeers- en vervoerssysteem;
- het verbeteren van de waterveiligheid en de zoetwatervoorziening;
- het duurzamer maken van het mozaïek door in te zetten op duurzame energie;
- het tegengaan van de versnippering van natuurgebieden, het herstellen van oude landschappen en het creëren van nieuwe natuur.

Deze opgaven worden hieronder uitgewerkt binnen de deelt thema's verstedelijking en mobiliteit, energie, water, natuur en landschap en *leisure*.

4.1 ■ ■ Verstedelijking en mobiliteit

4.1.1 Opgaven en ontwikkelingen

Economische ontwikkelingen leiden tot geografische taakverdelingen

In hoofdstuk 2 is al geconstateerd dat Brabant strategisch is gelegen in het hart van de Rijn-Schelde-Delta. De economische ontwikkeling van Brabant is dan ook nauw verweven met die van de omliggende regio's Randstad, Ruhrgebied, Vlaanderen, Greenport Venlo, Parkstad Limburg en de Stadsregio Arnhem-Nijmegen. Binnen metropolitane gebieden, zoals de Rijn-Schelde-Delta, doet zich in toenemende mate een geografische taakverdeling voor. Logistieke activiteiten nestelen zich rond mainports, logistieke knooppunten en langs assen tussen mainports. Grote stadskernen richten zich op topdiensten in de zakelijke en financiële sector en op belevingsgerichte en creatieve activiteiten. Technologisch georiënteerde activiteiten ontwikkelen zich vooral in (clusters van) kleinere stedelijke kernen in een aantrekkelijke landschappelijke setting.

Verstedelijkingspatroon: ruimtelijk mozaïek

Binnen het ruimtelijk mozaïek hebben inwoners en bezoekers (hoog)stedelijke voorzieningen binnen handbereik, maar tevens is de rust en ruimte op iedere plek in Brabant binnen tien minuten bereikbaar. Deze ruimtelijke structuur biedt kansen door haar veelzijdigheid. Tegelijkertijd is deze kracht een zwakte. De Brabantse steden kennen een beperkte agglomeratiekracht. Een betere connectiviteit (van fysieke en functionele verbindingen) binnen Brabant en met omliggende steden als Amsterdam, Rotterdam, Düsseldorf en Antwerpen kan bijdragen aan die agglomeratiekracht. Het contrast tussen steden en dorpen is in Brabant afgenomen. De kleuren in het mozaïek moeten weer meer gaan spreken: de steden stedelijker en de dorpen dorpser.¹⁵

¹⁵ Het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) constateert in haar onderzoek naar de internationale concurrentiepositie van de topsectoren in 256 Europese regio's dat de meeste Nederlandse regio's vaak grote buitenlandse regio's als internationale concurrenten hebben. Voor het technologische cluster van Brabant zijn dit bijvoorbeeld Parijs, Milaan, Dublin en het Ruhrgebied. De omvang van een agglomeratie is een belangrijke concurrentiefactor. Deze kan worden beïnvloed door concentratie van bedrijvigheid, het bevorderen van de lokale clusteroriënta-

Demografische transitie: concentratie in steden, krimp in het landelijk gebied

De bevolking van Brabant groeit de komende jaren van 2.454.000 in 2011 tot een maximum van ongeveer 2.560.000 rond 2035. De belangrijkste verklaringen hiervoor zijn een langere levensduur en het feit dat zich meer buitenlanders in Brabant vestigen. Met betrekking tot de demografische ontwikkeling zijn er grote verschillen tussen de Brabantse regio's te zien, en ook binnen de regio's. Groei concentreert zich steeds meer in de (grote) steden, en in de flanken treedt krimp op. Krimp vertoont zich in drie gedaantes. Als eerste krimpt de beroepsbevolking door ontgroening en vergrijzing. Dit proces treedt nu al op in heel Brabant. Op de tweede plaats krimpt de bevolking. Geleidelijk aan vakt de groei van de bevolking in Brabant hierdoor af en na 2035 groeit de bevolking niet meer. Krimp van de bevolking treedt nu al op in de flanken van de provincie. De derde gedaante van krimp is de huishoudenkrimp. Deze treedt nu nog niet op.

Gevolgen voor de behoefte aan woningen en bedrijfsruimten

Pas als het aantal huishoudens krimpt, neemt de behoefte aan woningen af. Vanwege de welvaart en de kleinere huishoudens (toename een- en tweepersoonshuishoudens) blijft de vraag naar nieuwe woningen in Brabant voorlopig aanwezig. De provincie schat dat er in Brabant rond 2040 ongeveer 1.194.000 woningen staan, 160.000 meer dan in 2011. Een groot deel van deze groei (ongeveer 130.000 woningen) moet voor 2025 worden gerealiseerd. Na 2040 gaat de Brabantse woningvoorraad krimpen. De (kwantitatieve) woningbehoefte is voor een belangrijk deel welvaartsgeïnduceerd en sterk afhankelijk van de ontwikkeling van de economie en de mogelijkheden voor huishoudens om een woning te financieren. We zien dat terug in de huidige crisis op de woningmarkt. Door een toename van het aantal eenverdieners ontstaat een mismatch tussen vraag en aanbod. Het huidige aanbod is namelijk voor een belangrijk deel gebouwd voor tweeverdieners. Door deze ontwikkeling blijven de woningprijzen waarschijn-

lie of een betere (fysieke) verbinding binnen en tussen regio's. Bereikbaarheid over de weg en door de lucht kwamen naar voren als belangrijke regionale kenmerken voor de internationale concurrentiekracht. Goede onderlinge verbindingen tussen bijvoorbeeld de topregio's Noord-Holland, Zuid-Holland en Noord-Brabant is cruciaal. (PBL, de internationale concurrentiepositie van Nederlandse regio's, maart 2012).

lijk onder druk staan, omdat eenverdieners de woningen niet kunnen betalen.

De demografische ontwikkelingen hebben ook kwalitatieve gevolgen voor de woningmarkt. Door vergrijzing en de veranderingen in het zorgbeleid, dat is gericht op het langer zelfstandig laten wonen van ouderen waarbij de benodigde zorg individueel wordt ingekocht, ontstaat meer en meer een behoefte naar verschillende vormen van woningen in combinatie met zorg- en welzijnsdiensten.

Een ander gevolg van de demografische transitie is dat de beroepsbevolking krimpt. Hierdoor ontstaat op termijn ook minder vraag naar bedrijfsruimten en dus naar bedrijventerreinen, voorzieningen en kantoren.

Groeiende behoefte aan duurzaamheid

De behoefte groeit om onze samenleving duurzamer in te richten. Dit komt door de wereldwijde ontwikkeling van de almaar toenemende energieconsumptie en milieudruk en de gevolgen daarvan voor het klimaat. Dat betekent: zorgvuldig gebruik van ruimte, grondstoffen en producten, minder gebruik van fossiele energie, productie van duurzame energie en toepassing van duurzame energiesystemen. De noodzaak voor klimaatadaptatie betekent zowel een opgave voor het landelijk gebied (zie paragraaf 4.4) als voor het stedelijk gebied.

Mobiliteit groeit

Het personen- en goederenvervoer in Brabant blijft de komende decennia nog groeien. De groei van het personenvervoer vlakkt af. In de jaren zeventig, tachtig en negentig van de vorige eeuw is de personenmobiliteit explosief gegroeid. Vanaf 2000 is de personenmobiliteit al veel minder hard gegroeid en sinds 2005 vlakkt de groei van de personenmobiliteit nog sterker af. Dit geldt vooral voor het autogebruik. Het is onzeker of de afvlakking van de groei van de automobiliteit (tot 1 a 2% per jaar) in de toekomst doorzet. De afvlakking van deze groei is in ieder geval al ingezet voor de economische crisis en dus niet alleen te wijten aan die crisis. Andere oorzaken zijn de stijgende brandstofprijzen, de vergrijzing en minder gebruik van de auto door jongvolwassenen. De trein is een groeiemarkt op vooral de lange afstanden zoals op de corridors van en naar de Randstad. De bus heeft een beperkt aandeel in verplaatsingen en reizigerskilometers. Het aandeel fiets is in Brabant vergelijkbaar met het landelijke gemiddelde. De fiets is kansrijk op de korte afstanden, vooral in het stedelijk gebied. De fiets speelt bovendien een prominente rol in

het voor- en natransport naar de trein. Eindhoven Airport is de grootste regionale luchthaven van Nederland en groeit naar verwachting van 2,9 miljoen reizigers in 2012 naar ruim 4 miljoen in 2020.

De ontwikkeling van het goederenvervoer is, meer dan bij het personenvervoer, sterk afhankelijk van de economische ontwikkeling. Bij een lage economische groei treedt stabilisatie op. Bij een hoge economische groei is sprake van een sterke toename van het goederenvervoer van circa 50% in de periode tot 2030. Bij het goederenvervoer is het wegvervoer qua absolute aantallen nog steeds leidend (57%), maar vooral binnenvaart (36%) wint aan terrein. Het aandeel spoorvervoer is gering (7%). Het (internationale) goederenvervoer via de achterlandverbindingen (weg, spoor en water) door Brabant neemt onder meer als gevolg van de groei van de Rotterdamse haven sterk toe. De bereikbaarheidsopgave verandert. In de afgelopen decennia was de bereikbaarheidsopgave vooral een opgave van files op het hoofdwegenet tussen stedelijke gebieden. De focus verschuift echter naar een opgave binnen de stedelijke gebieden, waar ook de economische en ruimtelijke opgaven zich in belangrijke mate concentreren. Nadruk komt meer te liggen op het creëren van een efficiënt verkeers- en vervoerssysteem in stedelijke gebieden dat aansluit bij de wensen van reizigers en ondernemers en dat bijdraagt aan het versterken van de economische structuur en de agglomeratiekracht van de stedelijke gebieden.

4.1.2 Acties

Bovenregionale acties

Het versterken van de concurrentiepositie van het stedelijk netwerk Brabant op het Europese speelveld vraagt onder meer om de volgende bovenregionale acties:

- Het versterken van de agglomeratiekracht

Steden hebben veel agglomeratievoordelen: een grote geïntegreerde arbeidsmarkt, mogelijkheden voor innovatie en kennisuitwisseling, economische specialisatie, betere infrastructuur, nabijheid van hoogwaardige en gespecialiseerde voorzieningen. Om als stedelijk netwerk te kunnen blijven concurreren in de Europese top van kennis- en innovatieregio's moet de agglomeratiekracht van de Brabantse steden sterker worden. Dat vraagt onder meer om een betere connectiviteit (van fysieke, digitale en bestuurlijke verbindingen), functionele integratie (intensiveren van zakelijke contacten, versterken woon-werkrelaties, benutten van voorzieningen op de schaal van het stedelijk netwerk) en culturele integratie (leven, werken en recreëren op de schaal van het stedelijk netwerk).

- Het creëren van hoogstedelijke woon- en werkmilieus en concentreren van verstedelijking

In de Brabantse grote steden ligt de focus op de hoogstedelijke zones, in het bijzonder op de transformatie van de spoorzones tot aantrekkelijke woon- en werkgebieden voor (internationale) kenniswerkers. De nabijheid van culturele topvoorzieningen is essentieel voor een aantrekkelijk vestigingsklimaat in de hoogstedelijke zones. De behoefte aan nieuwe woningen manifesteert zich vooral in de grote steden. Provincie en de regio's voeren een verstedelijkingsbeleid dat enerzijds is gericht op het concentreren van verstedelijking in de hoogstedelijke zones en anderzijds is gericht op het beter aansluiten op veranderende woonwensen van consumenten. Vanuit de gewenste hoogstedelijkheid en vanuit de wens om het potentieel voor openbaar vervoer te vergroten is sturing noodzakelijk. Het weglekken van verstedelijking naar kleinere steden en dorpen moet worden voorkomen. Dit is belangrijk voor de steden, maar ook ter voorkoming van een verdere dichtslibbing van het Brabantse mozaïek. Er ligt daarnaast ook in de Brabantse steden een opgave op het gebied van

stedelijke vernieuwing. Zonder Rijksbijdrage zijn de steden niet in staat om de noodzakelijke investeringen te doen.

- *Het geleiden van de krimp*

Door de demografische transitie vergrijzen dorpen en verdwijnen banen, scholen, winkels en andere voorzieningen. De Rijksoverheid, provincies, gemeenten, bedrijfsleven en inwoners willen ervoor zorgen dat deze krimpregio's leefbaar zijn en blijven. De provincie wil de leefbaarheid in de dorpen en wijken verbeteren en doet dit onder andere door het stimuleren van integrale dorppontwikkelingsplannen. Naast de leefbaarheid moet ook de ruimtelijke kwaliteit van de dorpen versterkt worden.

- *Werklocaties en campussen*

Terwijl de behoefte aan nieuwe woningen blijft bestaan, neemt de behoefte aan nieuwe werklocaties af door krimp van de beroepsbevolking (ontgroening, vergrijzing) en de veranderende economie (minder productie, meer diensten, opkomst van 'het nieuwe werken'). In dit licht moet een overprogrammering van kantoren en bedrijvenlocaties worden voorkomen. Een integrale aanpak is een basisvereiste om een klimaat te scheppen waarin de concurrentiekracht van de provincie verder versterkt wordt. Brabant moet aantrekkelijk blijven voor ondernemen. Dit vraagt om voldoende en aantrekkelijke ruimte voor bedrijven, voor vestiging en voor ontwikkeling. De basis dient op orde te zijn. Hiervoor maken gemeenten in regionaal verband onder regie van provincie en SRE afspraken. Doel hiervan is om het aanbod kwantitatief en kwalitatief goed aan te laten sluiten op de vraag. Het gaat naast bedrijventerrein ook over kantoren en detailhandel. De B5-steden en overige kantoorsteden werken momenteel in regionaal verband aan visies met als doel om de kantorenmarkt weer gezond te krijgen.

Naast de basis staat het versterken van de prioritaire Brabantse economische clusters en de landelijke topsectoren centraal. Provincie en SRE voeren daarom een specifiek campus- en werklocatiebeleid met speciale aandacht voor een aantal sterke economische clusters zoals *high-tech*, *automotive*, *logistics*, *agro & food*, *biobased economy* en *maintenance*. Daarmee wordt voorkomen dat steden met elkaar concurreren om kwalitatief hoogstaande topvoorzieningen. De campussen leveren een bijdrage aan een aantrekkelijk werkklimaat voor kennisintensieve ondernemingen en kenniswerkers en zijn essentieel voor de groei en profilering van de Brabantse economie. Door hun

opzet bevorderen ze bovendien ontmoeting en kruisbestuiving. Campussen worden optimaal ontsloten. De belangrijkste campussen en prioritaire economische toplocaties zijn: de High Tech Campus, het Science Park TU/e en de Brainport Innovatie Campus (in ontwikkeling) in Eindhoven, de High Tech Automotive Campus in Helmond, het Pivot Park in Oss, de Green Chemistry Campus in Bergen op Zoom, Cosun Food Technology Centre in Roosendaal, Aviolanda in Woensdrecht, Gate2 in Gilze-Rijen, Nieuw Prinsenland (AFC) in Steenbergen en Logistiek Park Moerdijk. Deze campussen en economische toplocaties werken nauw samen met economische clusters in buurregio's (zoals op gebied van *health* met Nijmegen, op gebied van *agro & food* met Wageningen en Venlo en op gebied van energie/biobased economy met Zeeland, Limburg en Vlaanderen). Ook voor deze werklocaties geldt overigens dat er een capacitaire weging van werklocaties in de RRO's plaatsvindt.

- *Stimuleren woningmarkt*

De weerslag van de financieel-economische crisis is, ook in Brabant, onmiskenbaar. Een belangrijke exponent hiervan is de terugvallende nieuwbouwproductie en daarmee een sterk afnemende groei van de woningvoorraad. Nieuwe initiatieven voor woningbouwprojecten lijken 'op te drogen', het investeringsvermogen van woningbouwcorporaties staat onder druk en de aansluiting van vraag en aanbod op de woningmarkt is vaak nog onvoldoende. Ook zorgen de huidige financieel-economische situatie en de (blijvende) onzekerheden over toekomstige woningmarktontwikkelingen voor de nodige terughoudendheid bij woonconsumenten. Er is voldoende (harde) plancapaciteit, toch wordt er veel te weinig gebouwd. Met alle economische en werkgelegenheidseffecten van dien. Van belang is met alle (bouw)partijen na te gaan, waarom een woningbouwproject niet van de grond komt en met elkaar scherp te krijgen aan welke 'knoppen' gedraaid kan/moet worden om de bouw vlot te trekken. Omdat de woningmarkt beweegt naar een nieuw evenwicht, waarbij de vraag zich de komende jaren meer zal richten op de huursector en op het minder dure koopsegment, zullen alle partijen moeten meebewegen. Voor de komende jaren wordt met betrokken partijen een proces gestart om vastgelopen woningbouwprojecten weer op gang te krijgen.

- *Robuust verkeers- en vervoersysteem*

De ambitie van top kennis- en innovatieregio stelt eisen aan de multimodale bereikbaarheid. Juist het realiseren van een robuust verkeers- en vervoersysteem voor personen- en goederenvervoer met goede (inter)nationale verbindingen voor meerdere modaliteiten (weg, spoor, water, lucht) draagt bij aan het vergroten van de agglomeratiekracht. Hiermee wordt het gebrek aan eigen massa gecompenseerd door een excellent netwerk met andere regio's. Dit robuuste verkeers- en vervoerssysteem wordt gerealiseerd door het in samenhang met elkaar uitwerken van de volgende vier onderdelen.

a. Samenhangend openbaar vervoerssysteem

Het openbaar vervoerssysteem bestaat uit spoor (internationale treinverbindingen, intercity's en sprinters), hoogwaardig regionaal openbaar vervoer en knooppunten voor het faciliteren van de overstap tussen vervoerswijzen. De *backbone* van het openbaar vervoerssysteem is het spoornetwerk. Voor het internationaal vestigingsklimaat in Brabant zijn goede internationale treinverbindingen essentieel. Daarbij gaat het vooral om goede internationale treinverbindingen naar Duitsland en België (HSL-verbinding Amsterdam – Parijs met aansluiting daarop in Breda, Eindhoven – Düsseldorf, Eindhoven – Aachen/Luik, Eindhoven – Brussel), een betere aansluiting op het Europese HSL-netwerk en een betere ontsluiting van Eindhoven Airport op het IC-net die past bij de verdere ontwikkeling van Eindhoven Airport tot tweede nationale luchthaven. De Minister van IenM heeft toegezegd om in de nieuwe concessie voor het personenvervoer op het Hoofdrailnet een inspanningsverplichting voor de vervoerder op te nemen om deze landsgrensoverschrijdende verbindingen op een hoger kwaliteitsniveau te brengen.

Op het nationale schaalniveau is de realisatie van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) van cruciaal belang. Hierdoor is 'spoorboekloos treinreizen' mogelijk op de spoorcorridors Amsterdam - Eindhoven en Den Haag - Eindhoven. Buiten de PHS-corridors ziet de regio nog enkele knelpunten op het spoornetwerk in Brabant. Het gaat met name om de ontbrekende spoorverbinding Breda-Utrecht, de spoorbrug bij Ravenstein en de Maaslijn. Brabant acht verdubbeling op beide laatste punten nodig en voor de Maaslijn bovendien electrificatie. Brabant wil tevens een aantal nieuwe stations realiseren als onderdeel van het OV-netwerk BrabantStad. Het gaat om de stations Eindhoven-

Airport, Berkel Enschoot, Breda-oost, 's-Hertogenbosch-Maaspoort, 's-Hertogenbosch-Avenue2 en Berghem. In aanvulling op het spoornetwerk werkt de provincie in samenwerking met de vijf grote steden aan de realisatie van een aantal HOV-verbindingen in de grote steden en van grote regionale kernen zonder spoorstation (zoals Oosterhout, Veghel, Uden en Waalwijk) naar de centra en spoorstations van de grote steden. Tevens werken regionale overheden aan het verbeteren van de ketenmobiliteit (door onder meer P&R- en fietsvoorzieningen op stations). Het samenhangend OV-netwerk in Brabant is gekoppeld aan het ruimtelijk programma en de ontwikkeling van hoogstedelijke zones, waarbij ruimtelijk wordt verdicht rondom stations. In het verlengde hiervan worden afspraken gemaakt tussen provincie en de betrokken gemeenten over woon- en werklocaties. Door het aanbrengen van samenhang en regionale afstemming van ontwikkellocaties is voor alle betrokken partijen winst te halen. Investerings worden beter benut en er ontstaat een beter renderend (regionaal) openbaar vervoer.

b. Samenhangend hoofdwegennet en onderliggend wegennet

Het samenhangende wegennet van (rijks)hoofdwegen en onderliggende provinciale en stedelijke hoofdverbindingen raakt in Brabant in de komende decennia steeds meer overbelast. Door de groei van de mobiliteit gaat de 'rek' langzaam uit het netwerk. Incidenten of calamiteiten kunnen niet meer worden opgevangen door verkeer over alternatieve routes te sturen.

Het Rijk realiseert momenteel de verbreding van de A2 's-Hertogenbosch - Eindhoven en van de A4 Dinteloord - Bergen op Zoom. Daarnaast zijn afspraken gemaakt over de A27 Lunetten - Hooipolder, A58 Galder - Sint Annaposch, A58 Tilburg - Eindhoven en N65 's-Hertogenbosch - Tilburg. Deze projecten worden in de periode tot ongeveer 2025 gerealiseerd. Op langere termijn is de capaciteit van een aantal andere wegen in Brabant onvoldoende om een vlotte doorstroming van het verkeer te kunnen garanderen. Voor een volledig overzicht van lopende plannen en toekomstige opgaven wordt verwezen naar de matrix aan het eind van deze paragraaf.

c. Slimme en duurzame mobiliteit

Brabant/Brainport is sterk in innovatieve oplossingen voor mobiliteit. De regio is momenteel één van de koplopers in Nederland op het vlak van regionaal verkeersmanage-

ment. Rijk, provincie, SRE en B5-steden hebben afspraken gemaakt over gezamenlijke data-inwinning, de uitvoering van regelscenario's en de inzet van de verkeerscentrale in Geldrop.

In de Brainport Regio Eindhoven, met het zwaartepunt op de Automotive Campus in Helmond, zijn diverse pilots van bedrijven en kennisinstellingen in uitvoering. Het gaat om proeven met innovatieve maatregelen (actuele multimodale reisinformatie, nieuwe coöperatieve systemen, navigatie- en parkeerwijssystemen, rijtaakondersteuning, spitsmijden), waarmee het verkeers- en vervoerssysteem optimaal wordt benut en waarmee een bijdrage wordt geleverd aan het verduurzamen van de mobiliteit. De regio is mede-initiatiefnemer van de Dutch Integrated Testsite Cooperative Mobility, een open samenwerkingsorganisatie. Doel is slimme mobiliteitsoplossingen te versnellen. Uniek in Europa is de permanente testomgeving, geconcentreerd op en rond de Automotive Campus. De snelweg A270 tussen Eindhoven en Helmond is daarvoor met speciale apparatuur uitgerust.

In het BO MIRT zijn afspraken gemaakt over de opname van een aantal van voornoemde projecten op het gebied van Intelligent Transport Systems in het landelijke programma Beter Benutten.

d. Multimodaal goederenvervoer

In paragraaf 3.3 (logistiek) is het belang al genoemd van multimodaal goederenvervoer of met andere woorden het stimuleren van meer vervoer via water, spoor en bus, gekoppeld aan de ontwikkeling van Brabantse havens, multimodale goederenterminals en multimodale bedrijventerreinen.

De omlegging van de Zuid-Willemsvaart bij 's-Hertogenbosch, de reconstructie (fase 1) van het Wilhelminakanaal in Tilburg, de waterterminal AFC Prinsenland en de terminal van shortsea-binnenvaart en spoor in Moerdijk zijn gestart. De verouderde sluizen 4, 5 en 6 in de Zuid-Willemsvaart zijn in 2012 vervangen door nieuwere grotere sluizen. Voor het vaarwegtraject Laarbeek - Eindhoven worden innovatieve vaarconcepten en mogelijkheden tot bundeling van goederenstromen onderzocht. Deze projecten dragen bij aan de ambitie om meer goederen over water te vervoeren. Rijk, provincie, gemeenten en regionaal bedrijfsleven hebben in het kader van het programma Beter Benutten afspraken gemaakt over het intensiveren van het gebruik van de Zuid-Willemsvaart.

Regionale acties

Verstedelijkingsafspraken tussen provincie en Brabantse regio's

De provincie maakt met de (vier) Brabantse regio's (kwantitatieve en kwalitatieve) afspraken over te bouwen woningen in deze regio's. Centrale rol hierbij speelt de regionale agenda voor wonen die jaarlijks in elk van de vier RRO-gebieden wordt opgesteld of geactualiseerd. Deze regionale agenda is een belangrijke schakel in een continu proces om in (sub)regionaal verband ontwikkelingen op de woningmarkt te volgen. Naast de eerder genoemde trends en ontwikkelingen komen hierbij aan bod de resultaten van regionale woningmarktanalyses, die de provincie samen met de Brabantse regio's (jaarlijks) uitvoert. Zo bestaat steeds een actueel beeld van wat er speelt op de regionale woningmarkt, welke opgaven er liggen en welke strategieën moeten worden ingezet om tijdig en adequaat in te kunnen spelen op de dynamiek op de woningmarkt.

De provincie maakt daarnaast met de (vier) Brabantse regio's (kwantitatieve en kwalitatieve) afspraken over te ontwikkelen werklocaties in die regio's. Net zoals bij wonen gaat dit via een regionale agenda die jaarlijks wordt opgesteld en geactualiseerd. De komende jaren wordt extra aandacht besteed aan de thema's kantoren en herstructurering.

Digitale bereikbaarheid

Naast het verbeteren van de fysieke bereikbaarheid van Brabant is de digitale ontsluiting van Brabant via hoogwaardig breedband (glasvezel, kabel, 4G, VDSL2) van belang voor de verdere ontwikkeling van Brabant als top kennis- en innovatieregio. In de Digitale Agenda van Brabant worden de kansen en mogelijkheden die ICT biedt voor Brabantse huishoudens, ondernemingen en instellingen inzichtelijk gemaakt en worden deze vertaald in diverse acties.

De provincie Noord-Brabant stimuleert, via een Breedband Infrastructuur Fonds, de aanleg van hoogwaardige breedbandinfrastructuur op bedrijventerreinen, in dorpskernen en in het landelijk gebied. Deze digitale snelweg versterkt de economische basisinfrastructuur en de digitale connectiviteit van burgers en bedrijven in Brabant. Ze is daarmee een belangrijke voorwaarde om het landelijk gebied ook in de toekomst aantrekkelijk en leefbaar te houden, onder

meer als potentiële vestigingslocatie voor zowel kenniswerkers als bedrijven in de agrarische- en de vrijetijdssector. Daarnaast bieden breedbandnetwerken kansen voor opschaling van maatschappelijke diensten zoals zorg en onderwijs op afstand, agro & food-innovatie en *smart grids*. Met de Digitale Agenda gaat de provincie in samenwerking met haar partners (gemeenten, dienstaanbieders, netwerkbedrijven, het Rijk en andere provincies) de randvoorwaarden creëren om de opschaling van dit type diensten te laten plaatsvinden. Hiermee draagt de Digitale Agenda van Brabant bij aan de doelstellingen van zowel het economisch programma als diverse andere beleidsvelden (zoals zorg economie, transitie agro & food, transitie stad en platteland, vrijetijdseconomie en de strategie werklocaties).

Gedragbeïnvloeding: van 'modal shift' naar 'mind shift'
Oplossingen voor de mobiliteitsproblematiek worden traditioneel vooral gezocht in het verbeteren van het aanbod aan infrastructuur. De regionale partners in Brabant zetten bij de aanpak van de mobiliteitsopgave echter steeds meer in op een combinatie van gedragsbeïnvloedende maatregelen en fysieke maatregelen. Daarmee opereren ze in lijn met de Bereikbaarheidsagenda van het ministerie van IenM.

Het gaat daarbij om het beïnvloeden van keuzes die individuen vóór of tijdens de reis maken. Keuzes gericht op de activiteit, de bestemming, het moment van vertrek, de modaliteitskeuze of de routekeuze. Het beïnvloeden van dergelijke keuzes wordt op dit moment bijvoorbeeld al gedaan door middel van spitsmijdenprojecten, de marketing van openbaar vervoer, fietscampagnes, mobiliteitsmanagement en diverse verkeersveiligheidscampagnes. De regionale partners willen in de komende jaren meer gaan inzetten op het beïnvloeden van het gedrag van automobilisten. In essentie gaat het er om dat de traditionele trits van bouwen -> benutten -> beïnvloeden wordt veranderd naar beïnvloeden -> benutten -> bouwen.

Bevorderen van het gebruik van de fiets

De provincie stimuleert samen met andere overheden, bedrijfsleven, kennisinstellingen en gebruikersorganisaties het gebruik van de fiets. 's-Hertogenbosch is door de landelijke Fietsersbond uitgeroepen tot Fietsstad 2011. Breda heeft de ambitie om in 2014 Fietsstad te worden en Noord-Brabant wil in 2020 dé fietsprovincie van Nederland zijn.

Méér fietsen levert een bijdrage aan de bereikbaarheid, leefbaarheid en gezondheid.

Om dit te bereiken is het programma 'Fiets in de Versnelling' opgesteld. Daarin staan drie actielijnen centraal: goede infrastructuur (verbindingen en stallingen), het verleiden van specifieke doelgroepen (forenzen en jeugd) om de fiets vaker te gebruiken en het verbeteren van de samenwerking tussen overheden, bedrijfsleven en kennisinstellingen.

De toenemende populariteit van de elektrische fiets heeft tot gevolg dat voor het gros van de mensen de fiets een groter bereik heeft gekregen. Een afstand van 15 kilometer wordt voor een toenemend aantal forenzen een makkelijk te overbruggen fietsafstand. De forens wil daarbij zo snel mogelijk van A naar B. Tussen Eften-Leur en Breda is daarom al een snelfietsroute aangelegd. Met subsidie van het Rijk is gestart met de realisatie van drie nieuwe snelfietsroutes in Brabant: 's-Hertogenbosch - Oss, Eindhoven - Helmond en Eindhoven - Valkenswaard. De Stadsregio Arnhem Nijmegen, de provincies Noord-Brabant en Limburg en de betrokken gemeenten investeren in de de grensoverschrijdende snelfietsroute Cuijk - Nijmegen. Kansrijke nieuwe snelfietsroutes zijn mogelijk 's-Hertogenbosch - Waalwijk, 's-Hertogenbosch - Zaltbommel, 's-Hertogenbosch - Vught - Boxtel, 's-Hertogenbosch - Tilburg, Oss - Uden en Veghel - Uden.

Matrix 5 Verantwoordelijkheid/fasering bij opgave verstedelijking en mobiliteit

	Rijk	Rijk-Regio	Regio
Lopende projecten	<u>Wegennet</u> -A2 Eindhoven – 's-Hertogenbosch -A4 Dinteloord - Bergen op Zoom -A27 Lunetten – Hooipolder <u>Spoor/OV</u> -Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, waaronder fly-over en spoorbrug over Dieze in 's-Hertogenbosch, spoorboog Meteren, spoordoorsnijding Vught -Lange Termijn Spooragenda <u>Vaarwegen en terminals</u> -Omlegging Zuid-Willemsvaart 's-Hertogenbosch -Volkeraksluizen (quick-wins aanpassen schutsnelheid)	<u>Gebiedsontwikkeling Brainport Avenue:</u> -MIRT-onderzoek 2020-2040 incl. quick-wins en bereikbaarheid Eindhoven Airport <u>Wegennet</u> -A2 nieuwe aansluiting Eindhoven Airport -A58 Galder – Sint Annabosch (verkenning) -A58 Tilburg – Eindhoven (verkenning) -Brainport Oost: Ruit Eindhoven – Helmond (Noordoostcorridor) -MIRT-Verkenning N65 Vught-Haaren <u>Spoor/OV</u> -Maaslijn (quick wins en Beter Benutten) -Programma Spoorse doorsnijdingen (Spodo I en Spodo II) -NSP Breda -Verbouwing stationshal Eindhoven en Tilburg <u>Vaarwegen en terminals</u> -Realisatie verruiming Wilhelminakanaal Tilburg fase 1 (t/m sluis III) -Diverse maatregelen Zuid-Willemsvaart en Wilhelminakanaal in kader van Beter benutten (Berzob fase 2) -Uitbreiding containerterminal haven Oss -Oostelijke insteekhaven Waalwijk -Vossenbergh West 2 -Herstructurering Theodorushaven <u>Overig</u> -Snel fietsroutes 's-Hertogenbosch – Oss, Eindhoven – Valkenswaard en Eindhoven – Helmond	<u>Gebiedsontwikkeling</u> -Hoogstedelijke zones (zoals Strijp S, Universiteit-Spoorzone-Piushaven, Middenbrabantpoort, Laar, Stappegoor, Kempenbaan/care) -Diverse campussen / werklocaties -Oostelijk Langstraat (A59) -Spoorzone Eindhoven (verbouw station, verbreden stationspassage) -Spoorzone Breda (integrale ontwikkeling van spoorzone tot stedelijk knooppunt, inclusief bouw nieuw station en OV-terminal) -Spoorzone Tilburg (integrale ontwikkeling van spoorzone in relatie tot UvT en Piushaven, ontwikkeling kenniscampus, congres- en hotelvoorzieningen, horecavoorzieningen, verbouw station, verbreden stationspassage, nieuw busstation) -Spoorzone 's-Hertogenbosch (afsluiten ontwikkeling Paleiskwartier, aanleg Ponte Palazzo) -Spoorzone Helmond (nieuw station, nieuwe spoortunnel, reconstructie stationsplein) -Spoorzone Deurne -Gebiedsopgave N65 (provinciale Structuurvisie) <u>Wegennet</u> -Grenscorridor N69 (planstudie) -N261 Waalwijk – Tilburg (realisatie) -N279 Veghel – 's-Hertogenbosch (planstudie) -N282 Tilburg – Rijen (realisatie) -N329 Weg van de Toekomst bij Oss (realisatie) -N629 Dongen – A27/Oosterhout (realisatie) <u>Spoor/OV</u> -Nachtlijn Brabant (lopende proef tot eind 2015) -OV-netwerk BrabantStad (diverse HOV-assen en regionale knooppunten) <u>Vaarwegen en terminals</u> -Realisatie 1^e deel fase 1 ½ (van sluis III tot Loven) naar klasse IV-vaarweg -Diverse maatregelen Zuid-Willemsvaart in kader van Beter benutten -Supply Chain Campus Breda -Logistiek Park Moerdijk -Rail Service Centre Moerdijk -Railterminal Loven -Waterterminal AFC <u>Overig</u> -Digitale Agenda Brabant -Fiets in de Versnelling -Mobiliteitsmanagement bij bedrijven op economische toplocaties

	Rijk	Rijk-Regio	Regio
			-Innovatielab A270/ DITCM (A67 en A58) -Innovatielab Slowlane
Nieuw / Ideeënfase	<u>Wegennet</u> A2 Deil - 's-Hertogenbosch ¹⁶ A67 Veldhoven – Eindhoven - Venlo ¹⁷ ; <u>(wens regio)</u>	<u>Spoor/OV</u> - Maaslijn uitvoering 1 ^e tranche - Internationale treinen naar België en Duitsland; <u>wens regio</u> - Capaciteit spoorverbinding Breda – Tilburg <u>(wens regio)</u> - Capaciteit spoorverbinding 's-Hertogenbosch – Nijmegen <u>(wens regio)</u> - IJzeren Rijn <u>(wens regio)</u> <u>Overig</u> - MIRT-onderzoek logistieke corridor Rotterdam – Brabant – Noord-Limburg – Duitsland (Beslispunt BO-MIRT november 2013) - Nationaal Kernnet Logistiek in relatie tot Logistieke Agenda Brabant - Programma Beter Benutten 2 (2014-2017) - TEN-t onderzoek corridor Northsea - Mediterranean <u>Wegennet</u> A2 Eindhoven – Weert A27 Hooipolder – Sint Annabosch A50 Eindhoven - Oss A58 Bergen op Zoom – Breda - Tilburg A59 Empel – Zonzeel A59/A50 's-Hertogenbosch – Nijmegen) <u>(alles wens regio)</u>	<u>Gebiedsontwikkeling</u> - Leisure-boulevard - Spoorzone Oisterwijk/KVL-terrein - Eventuele (nieuwe) campussen / werklocaties (bijv. Avenue2) <u>Wegennet</u> -N270 Helmond – Venray (uitwerkingsactie MIRT-onderzoek Venlo) <u>Spoor/OV</u> - OV-netwerk BrabantStad (diverse HOV-assen en regionale knooppunten) - Nieuw station 's-Hertogenbosch Maaspoort - Nieuw station 's-Hertogenbosch Avenue2 - Nieuw station Breda-Oost - Nieuw station Berkel Enschoot - Nieuw station Berghem Goederenspoor Boxtel – Veghel (studie) Bereikbaarheid Antwerpen – Neerpelt - Hamont-Achel - Cranendonck – Weert - Onderzoek spoorverbinding Breda - Utrecht <u>Vaarwegen en terminals</u> - Realisatie verruiming Wilhelminakanaal Tilburg 2 ^e deel fase 1 ½ (van sluis III tot Loven) naar klasse IV - Strategie inlandhubs - Inlandterminal Breda - Onderzoek ROC BZOB (Cranendonck) en Varenschut (Helmond) - Binnenhaven Bavaria - Binnenhaven Ekkersrijt - Toegankelijkheid haven Veghel - Railterminal Borchwerf 2 te Roosendaal - Waterterminal afvallogistiek Roosendaal - Railterminal Weststad Oosterhout - Buitencontainerterminal Bergen op Zoom - Trimodaal knooppunt Weert-Cranendonck (inclusief verbetering ontsluiting per spoor en water) - Goederenspoor Oosterhout-Lage Zwaluwe

¹⁶ NMCA RC 2020

¹⁷ MIRT-onderzoek A67 en mobiliteitsanalyse Beter Benutten

	Rijk	Rijk-Regio	Regio
			<u>Overig</u> - Kennis A2 (Schiphol-Eindhoven IC en s'-Hertogenbosch Avenue 2) - Stimuleren watergerelateerde bedrijvigheid langs W'kanaal (Vossenbergh, Loven, herstructurering Kanaalzone Tilburg) - Leisureboulevard/bereikbaarheid attractieparken - Energyvalley Midden-Brabant

Hierin invoegen:
 kaart en legenda Mozalek II rood/grijs

4.2 ■ Energie

4.2.1 Opgaven en ontwikkelingen

Het is noodzakelijk dat onze samenleving duurzamer wordt ingericht. Dit komt door zowel de wereldwijde ontwikkeling van de alsmäär toenemende energieconsumptie en milieudruk als de gevolgen daarvan voor het klimaat. Dat betekent: zorgvuldig gebruik van ruimte, grondstoffen en producten, minder gebruik van fossiele energie, productie van duurzame energie en toepassing van duurzame energiesystemen.

Innovatie en energie

De provincie neemt haar verantwoordelijkheid en wil dat Brabant in de toekomst verzekerd is van een betaalbare, betrouwbare en schone energievoorziening. In de Energie-agenda kiest de provincie voor energie als economische kans. De provincie zet in op de kracht van Brabant: duurzame technologische innovatie, kennis en samenwerking. Hiermee wordt duurzame energie één van de pijlers van de Brabantse economie.

Duurzame energie

De energie van de toekomst komt steeds vaker uit zon, wind en biomassa en wordt lokaal/regionaal opgewekt. De provincie wil deze ontwikkeling zoveel mogelijk steunen. Ze neemt daarbij zoveel mogelijk belemmeringen en knelpunten weg om ontwikkelingen op het gebied van verduurzaming en besparing mogelijk te maken. De provincie wil daarmee bijdragen aan de nationale klimaatdoelstellingen (16% duurzame energie in 2020, 2% energiebesparing per jaar en 30% reductie van CO₂ ten opzichte van 1990).

Specifiek vanuit de aanwezige en potentiële kennis en industrie in Brabant, biedt dit kansen op het gebied van:

- zonne-energie;
- groene grondstoffen (biobased economy); en
- elektrisch rijden/slimme netwerken.

4.2.2 Acties

Regionale acties

Solar

Het ontwikkelen, verbeteren en produceren van machines die zonnecellen kunnen produceren is één van de krachten van Brabant. De provincie zoekt hiervoor nadrukkelijk naar een verbond tussen onderzoeksorganisaties en bedrijven. Dit doen we met Solliance, een samenwerkingsverband van ECN, TNO Industrie & Techniek, TU/e, het Holstinstituut en IMEC.

Deze aanpak past bij de huidige kracht van apparatenbouw in de hightech- en maakindustrie in Zuidoost-Brabant, geeft een forse impuls aan de ontwikkelingsketen 'kennis – kunde – kassa' en spoort volledig met het provinciale beleid. Op het Duurzaam Industriepark Cranendonck is ruimte (circa 80 hectare) om op grote schaal zonne-energie toe te passen en te testen en om restwarmte uit het industriële proces te benutten. Hierbij wordt de aansluiting gezocht met bestaand onderzoek en de ontwikkeling van zonne-energie systemen op het Science Park TU/e en de HTCE (KIC).

Ook in het landelijk gebied is de opwekking van duurzame energie een prominent thema.

Er loopt een initiatief om grootschalige projecten met (innovatieve technieken voor) zonne-energie op daken van agrarische bedrijven te realiseren (Agro Solar Realisatie). Door middel van dit voorbeeldproject in de regio Eindhoven wordt ervaring opgedaan. Het is de bedoeling deze eerste stap vervolgens grootschalig op te schalen naar andere bedrijven en andere technieken voor energiebesparing en duurzame opwekking.

In het provinciale beleid is vastgelegd dat de provincie investeert in:

- kennisinfrastructuur;
- clusters en campusontwikkelingen;
- kennisvalorisatie.

Bio

Biobased Economy gaat om het duurzaam en rendabel (her)gebruik van groene reststromen. De opgaven op dit gebied zijn beschreven in paragraaf 3.2. Naast de activiteiten op dit gebied in West-Brabant zijn er ook in andere

regio's initiatieven als het BioBased Economy-park in Cuijk en het Ecopark Spinder in Tilburg. Op Spinder wordt gewerkt aan het clusteren van grootschalige duurzame energieproductie. Hierbij wordt zowel windenergie, bio-energie en zonne-energie geproduceerd. Realisatie vindt plaats op basis van een *green deal* tussen Attero, Waterschap de Dommel, Middenbrabantse Ontwikkelingsmaatschappij voor Energie en Duurzaamheid en de gemeente. In de noordelijke rand van Tilburg worden mogelijk meerdere energieparken gerealiseerd.

Wind

De provincies hebben afspraken gemaakt over de onderlinge verdeling van de prestatienorm windenergie om in 2020 een vermogen van 6.000 Megawatt (MW) windenergie op land te plaatsen. Een aanzienlijk deel komt tot stand in grootschalige windenergieprojecten in 'zoekgebieden' die provincies hebben aangewezen.

Het overige deel komt tot stand in kleinere projecten. Dit is meestal maatwerk: projecten zijn te realiseren als ze voldoen aan de ruimtelijke voorwaarden van provincies en gemeenten. Nauw omschreven gebieden worden nog niet gedefinieerd. In Brabant wordt 420 Megawatt windenergie gerealiseerd.

Gebouwde omgeving

Van het energieverbruik in de provincie Noord-Brabant gaat 37 procent naar de 1 miljoen woningen. Het ECN heeft berekend dat 150.000 woningen tot 2020 geheel energie-neutraal moeten worden gemaakt om de klimaatdoelstellingen in Brabant te realiseren. Door op grote schaal maatregelen te treffen kan het Brabantse woningbestand in 2040 volledig energieneutraal zijn. Energiebesparing heeft voor de burger belangrijke voordelen: een lagere energierekening en meer wooncomfort. Daarnaast geeft de uitrol van energiebesparende maatregelen een impuls aan de werkgelegenheid in de bouwsector. De rol van de provincie om dit potentieel te realiseren ligt vooral bij het faciliteren van het werk door gemeenten en corporaties en het realiseren van experimenteerruimte.

Geothermie

Uit het Brabant-brede project geothermie (diepe aardwarmte) is gebleken dat met name Tilburg en Helmond gebieden zijn waar warmte uit de diepere aardlagen gewonnen kan worden. Naar de realisatiemogelijkheden wordt op dit moment onderzoek gedaan. Tilburg en Hel-

mond zijn interessant vanwege de koppeling van deze aardwarmte aan het lokale warmtenet.

Matrix 6 Verantwoordelijkheid/fasering bij opgaven Energie

	Rijk	Rijk-Regio	Regio
Lopende projecten		-Plaatsing van 420 Megawatt aan windenergie in Brabant	
Nieuw / ideeënfase		-Energieakkoord Rijk-IPO-VNG	-Uitbouw Green Chemistry Campus Bergen op Zoom -Klimaatbestendige stad -Investering in clusterontwikkeling en campussen op het gebied van solar. -Energiebesparende maatregelen in de gebouwde omgeving -Ergielandschap: ecoparken Spinder Tilburg en Waalwijk Ontwikkeling Duurzaam Industriepark Cranendonck als trekker op het gebied van energie en materialen transitie

4.3 ■ Water verbindt en versterkt

4.3.1 Opgaven en ontwikkelingen

Het Brabantse landschap is voor een groot deel ontstaan onder invloed van het natuurlijke watersysteem, met zijn grondwaterstanden, beekdalén, rivieren, gegraven slootpatronen en natuurlijke overstromingsvlakten. De aanpak van het watersysteemherstel richt zich echter niet alleen op de afstemming met de aanpak van het Brabantse landschap en de natuur. Juist de interactie met andere thema's en belangen, zoals verstedelijking, landbouw, economie, toerisme/recreatie, energie, volksgezondheid en zorg, biedt een integrale meerwaarde.

De noodzaak voor klimaatadaptatie biedt hierin een extra opgave voor zowel het landelijke als het stedelijke gebied. Ruimte voor water, waterberging, droogtebestrijding en waterkwaliteitsverbetering zijn voor natuur en landschap relevant, maar ook van groot belang voor de leefbaarheid en economische ontwikkelingskansen van Brabant. Daartoe lopen thans al vele processen en ontwikkelingen om de waterveiligheid langs de Maas en de Merwedés te behouden, een nieuw gezond watersysteem in het Zuidwestelijke Deltagebied te bereiken, het watersysteem van de Brabantse zandgronden te herstellen en om het stedelijke watersysteem te verbeteren.

(Inter)nationale context

Noord-Brabant maakt deel uit van de laag gelegen delta van West-Europa. Al eeuwen werken partijen hier samen aan een veilige inrichting van het watersysteem, als basis om te wonen, werken en leven. In de tweede helft van de 20^e eeuw is de natuurlijke ruimte voor water drastisch ingeperkt als gevolg van de intensivering van het grondgebruik. Het resultaat is onder andere een technisch perfect gedi-mensioneerd waterbeheersysteem, met rivieren, dijken, sluizen, kanalen, gemalen, stuwen en waterlopen. Dit heeft bijgedragen aan ontwikkelingsmogelijkheden voor de boeren, (inter)nationale transportmogelijkheden over water en land, aan de verstedelijkingsopgaven (wonen, werken) en aan de nationale welvaart.

De laatste decennia hebben echter geleerd dat die gezamenlijke aanpak ten koste is gegaan van de gebiedseigen landschapswaarden, biodiversiteit, water- en waterbodempkwaliteit en de volksgezondheid. Daarbij is ook duidelijk geworden dat het klimaat niet zo stabiel is als verwacht en

dat het gemaakte waterbeheersysteem onvoldoende is ingesteld op pieken en dalen in neerslag- en waterafvoerhoeveelheden. Naast eerdergenoemde gevolgen is daardoor tevens sprake van verminderde waterveiligheid, pieken in wateroverlast, perioden met watertekort voor natuur, landbouw en scheepvaart en maatschappelijk-economische schade.

De wateropgaven in Brabant volgen direct uit deze ontwikkelingen. Dit watersysteemherstel vraagt enerzijds weer om meer ruimte en anderzijds om nieuwe en slimme toepassingen in techniek, integraal ruimtelijk ontwerp en samenwerkingsvormen. De economische en sociaal-maatschappelijke impact van klimaatverandering en de droogteproblematiek is pas vrij recent in beeld. Zo veroorzaken watertekorten in droge tijden gemiddeld voor de landbouwsector in Nederland 5 tot 35% lagere opbrengsten. Het laaghangend fruit voor het oplossen hiervan, in de vorm van waterconserverende maatregelen binnen natuurgebieden en een groot aantal agrarische stuw-tjes, is inmiddels wel geplukt. Voor meer structurele maatregelen is méér nodig: meer robuustheid, meer ruimte, meer innovatieve oplossingen en meer afstemming en samenwerking. De aanzet naar samenwerking op alle niveaus, van strategisch tot operationeel, is dan ook al een tijd geleden ingezet. Hierbij zijn nieuwe sturingskaders ontstaan als de lagenbenadering en de duurzaamheidsdriehoek. Versterkt door de recente bezuinigingsdruk wordt voor de realisatie hiervan nu ook actief gezocht naar verdergaande samenwerking en innovatieve realisatiestrategieën zoals nieuwe verdienmodellen.

Wateropgaven in Noord-Brabant

De Brabantse wateropgaven richten zich op waterveiligheid, zoetwatervoorziening en herstel van watersystemen (zoals beek- en kreekherstel, waterberging, waterkwaliteitsverbetering). Deze opgaven bieden voorts kansen als onderdeel van de strategie voor behoud en verbetering van de ruimtelijke kwaliteit, biodiversiteit en economie. De wateropgaven hebben tevens een relatie met de Brabantse kanalen. Die hebben naast een vaarwegfunctie ook een functie voor waterberging en de zoetwatervoorziening. In navolging van de (inter)nationale belangen en doelen in onder meer Brainport, Maintenance Valley en langs het rivieren- en Deltagebied focussen de Brabantse wateropgaven zich op drie deelgebieden:

- de Zuidwestelijke Delta;
- het Maas- en Merwedegebied; en

- de hoge zandgronden.

Een slimme afstemming van de landelijke en regionale opgaven op het gebied van infrastructuur, economie en ruimte met de waterbelangen levert een integrale meerwaarde op. Een mooi voorbeeld hiervan is de aanpak binnen Brainport, waar groenblauwe opgaven één van de pijlers vormen om te komen tot de doelstellingen rondom een beter vestigingsklimaat (zie de opgave Brainport-Oost in paragraaf 3.1). De waterschappen willen bij de aanpak van nationale en regionale opgaven maximaal inzetten op de afstemming met wateropgaven. Hiermee wordt een impuls gegeven aan de integrale strategie gericht op duurzaamheid, economische waardevermeerdering en gebiedsspecifieke ruimtelijke kwaliteit. Samenwerking tussen Rijks- en regiopartners is hiervoor noodzakelijk.

Deltaprogramma

In het Deltaprogramma werken Rijk en regio's samen om Nederland te beschermen tegen hoogwater en om te zorgen voor voldoende zoet water van een goede kwaliteit. Het is daarmee één van de pijlers voor een goed vestigingsklimaat. In Deelprogramma's zoeken Rijk en regio's naar slimme combinaties hiervoor. In 2014 adviseert de Deltacommissaris het kabinet over de daartoe noodzakelijke Deltabeslissingen. De Deltabeslissingen werken door in op de Gebiedsagenda. Zij zijn bijvoorbeeld ook input voor beleid van Rijk of regio, wetgeving of een startbeslissing voor een verkenning. Dat wil niet zeggen dat alle afspraken over betrokkenheid van het Rijk tot die tijd moeten wachten. MIRT-afspraken over integrale ontwikkelingen, zoals in Brainport, kunnen tussentijds wel gemaakt worden.

Klimaatbestendige steden (KBS)

Het Rijk heeft klimaatbestendige steden als nationaal belang genoemd. Het Deelprogramma Nieuwbouw en Herstructurering omvat advisering om steden klimaatbestendiger te maken. De verwachte toename van zowel extreem natte als extreem droge periodes zal leiden tot vergroting van hittestress, meer wateroverlast en meer watertekorten in stedelijk gebied. Dit leidt niet alleen tot aanzienlijke schade aan onder meer bebouwing en stedelijke infrastructuur, maar ook tot verslechtering van arbeidsproductiviteit en gezondheid. Dit betekent dat de leefomgevingkwaliteit van stedelijk gebied door klimaatverandering onder druk kan komen te staan. Stedelijke verdichting vergroot deze opga-

ve, tenzij de ruimtelijke inrichting wordt aangepast, bijvoorbeeld door voldoende groenblauwe ruimte in stedelijk gebied te creëren, water vast te houden of aan te voeren voor droge periodes en water tijdig af te voeren in natte periodes. Daarom is het van belang om bij (her)inrichting steeds de meest klimaatbestendige oplossing te zoeken, bijvoorbeeld met begroeide daken of de aanleg van parken. Voor KBS wordt het onderstaande stappenplan gebruikt;

1. Inschatting kwetsbaarheid (klimaat stresstest).
2. Waardering risico's en ontwikkelen strategieën.
3. Uitvoering in sectorale plannen

Het Deltaprogramma Nieuwbouw en Herstructurering ontwikkelt een instrumentarium om wateroverlast, droogte en hittestress in met name stedelijk gebied te kwantificeren en zo nodig te verminderen. Rijk en Regio stellen in 2014 gezamenlijk met relevante partijen de ambities vast voor klimaatbestendig handelen.

Dit advies biedt voor de Gebiedsagenda Brabant perspectieven om voor de Brabantse steden in het algemeen en binnen de ontwikkelingen van Brainport (als innovatie- en kennisontwikkelcentrum) en Maintenance Valley uitgewerkt te worden. Kennisontwikkeltrajecten op het werkveld van stedelijk waterbeheer, zuivering en duurzame energiewinning, waaronder Kallisto-regio Eindhoven en de Energiefabriek, bieden daarbij beter zicht op kansen en mogelijkheden. Acties

Bovenregionale acties

Zuidwestelijke Delta

Dit gebied omvat delen van de provincies Zeeland, Zuid-Holland en Noord-Brabant. De Rijksbelangen hebben hier onder meer betrekking op waterveiligheid en waterkwaliteit, de realisatie van de herijkte EHS en Natura 2000, de uitvoering van afspraken in het kader van de MIRT-VAR en vaarwegbelangen. Dit sluit aan op de regionale Brabantse waterbelangen, gericht op een veilige, gezonde en veerkrachtige Brabantse Delta (Hollandsch Diep en Volkerak-Zoommeer), in samenhang met een duurzame zoetwatervoorziening voor West-Brabant. In de Rijksstructuurvisie Grevelingen-Volkerak wordt de koers voor dit gebied uitgewerkt en in 2014 vastgesteld, inclusief compensatie- en mitigatiemaatregelen.

De nationale en regionale belangen zijn hiermee via het watersysteem onlosmakelijk verbonden. Zo heeft de inzet als waterberging van het Volkerak direct consequenties

voor de riviertjes Mark en Vliet, die het grootste deel van de afwatering van het West-Brabantse zandlandschap en de polders verzorgen. De rijksmaatregelen op het Volkerak gericht op verbrakking worden door herstel van de Roode Vaart als zoetwateraanvoersysteem voor de West-Brabantse polders zo veel mogelijk gemitigeerd. De realisatie van de West-Brabantse krekensvisie, dat getrokken wordt door waterschap Brabantse Delta, richt zich op waterconservering van zoet tot lichtbrak water en een robuuste natuurlijke inpassing die bijdraagt aan de doelen van de Zuidwestelijke Delta. Beide projecten zijn mede ingebed in het regionaal gebiedsontwikkelingsproject Waterpoort, waarvan de provincie Noord-Brabant de trekker is. Het project herstel Binnenschelde-Markiezuatsmeer (provincie, waterschap en gemeente Bergen op Zoom), gericht op adaptief Delta-management, is al opgenomen in het uitvoeringsprogramma van de Zuidwestelijke Delta. Het nieuwe Hoogwaterbeschermingsprogramma (nhwbp) richt zich op het verbeteren van de primaire keringen. Hierover zijn afspraken tussen Rijk en Regio gemaakt. Eén van de bijzondere ontwikkelingen hierin is een integrale verkenning Waterfront Geertruidenberg, als onderdeel van dijkkring 34a. Waterschap Brabantse Delta neemt hiervoor het initiatief, gericht op toepassing van de meerlaagsveiligheidsstrategie die in het Deelprogramma Waterveiligheid wordt uitgezet. Dit punt zal in de toekomst op de agenda van Rijk-Regio worden gezet.

Maaszone (Maas en Merwedes)

Onze bescherming tegen overstromingen vanuit rivieren vraagt om een actualisatie. We meten en weten dat klimaatontwikkeling leidt tot extremere rivierafvoeren en zeespiegelstijging. Het huidige beschermingsniveau is bepaald in de zestiger jaren, terwijl sindsdien sprake is van omvangrijke bevolkingsgroei en groei van economische waarde in het achterland. Daarom zijn we op dit moment onzeker. Daarbij vraagt een veilige toekomst voor onze gehele Nederlandse delta mogelijk om een andere waterverdeling over onze grote rivieren. Dit alles heeft gevolgen voor het gehele Nederlandse rivierengebied en dus ook voor het Brabantse Maasgebied.

De Maaszone als Brabantse noordelijke grens kent een overlap met de provincies Gelderland en Limburg. Waterveiligheid, riviersysteemherstel (KRW), behoud en verbetering van het vaarwegbeheer en de realisatie van de herijkte EHS en Natura 2000 zijn nationale belangen.

Om Nederland ook voor volgende generaties voldoende te beschermen tegen overstroming vanuit de rivieren is het Deltaprogramma Rivieren van start gegaan, als onderdeel van het totale Deltaprogramma. Hierbij geldt: dat wat nodig is voor een toekomstbestendige hoogwaterbescherming is de aanleiding, de aanpak ervan is waar mogelijk integraal. Binnen de hoogwaterbescherming wordt daarbij het concept van de Meerlaagsveiligheid benadering toegepast: laag 1 Preventie (dijken, ruimte voor de rivier), laag 2 Gevolgbeperking (o.a. ruimtelijke ordening afstemmen op overstromingsrisico's), laag 3 Rampenbestrijding (optimalisering).

Het Deltaprogramma Rivieren heeft de opgave voor het hele Nederlandse rivierengebied uitgewerkt en mogelijke strategieën voor de oplossing ervan, in beeld gebracht. Tussen september 2012 en maart 2014 werken de regionale overheden op basis hiervan aan een voorkeursstrategie. De provincies trekken de regioprocesen en zorgen voor de afstemming over de provinciegrenzen heen. Binnen het regioproces in Noord-Brabant gaat het om het Maasdal van de grens met Limburg tot Raamsdonksveer en de Merwedes aan de noordzijde van het Land van Heusden en Altena. Deze trajecten vallen onder het gebiedsprogramma Maas. Het gebied westelijk vanaf Geertruidenberg valt onder het gebiedsprogramma Zuidwestelijke Delta. Op te leveren producten van het regioproces zijn: een maatregelenpakket per riviertak, waaronder de 1e, 2e en 3e laagmaatregelen, een lijst met mogelijke meekoppelprojecten en ten slotte een visie op de ruimtelijke inrichting ter ondersteuning van het maatregelenpakket. Deze producten moeten gezamenlijk het "regionaal bod" vormen. Dit bod laat zien hoe we als regionale partners de toekomstige bescherming tegen overstromen gaan regelen en tegelijkertijd het Maasgebied ruimtelijk gaan ontwikkelen. Ook zal een concrete doorstart van onderdelen van de voorkeursstrategie na 2015 in een uitvoeringsprogramma worden vastgelegd en worden geagendeerd via onder meer de MIRT Gebiedsagenda's.

De ruimtelijke ambities rondom de steden, nieuwe economische impulsen (zoals de agro&food-focus van Noord-oost-Brabant), de groeiende vrijetijdseconomie, infrastructuurele opgaven, de belangen voor behoud van de bevaarbaarheid van de rivier en de Europese focus op herstel van de biodiversiteit creëren daarbij kansen voor meekoppeling van het belang van de regionale waterveiligheidsopgave. Er zijn al diverse visie- en uitvoeringstrajecten die hierop inspelen, zoals de Hoogwaterbescherming 's-

Hertogenbosch (HOWABO), de dijkversterkingsprojecten en ruimte-voor-riviertrajecten. Hieronder valt onder meer de Visie Waterfront Ravenstein, waarin de diverse opgaven en knelpunten in het gebied tussen de rivier, het vestingstadje, de spoorverbinding en de snelweg A50 tot een samenhangende visie en planvorming leiden. Voorts vraagt de economische gewenste ontwikkeling in Werkendam om extra kadefaciliteiten voor het maritieme cluster. Eén van de 'watervoorwaarden' daarvoor is voldoende bergingscapaciteit (Beleidslijn grote rivieren).

Hoge zandgronden

Zonder afbreuk te doen aan het belang van opgaven als waterberging en beekherstel wordt geconstateerd dat de droogteproblematiek (inclusief zoetwatervoorziening) en de waterkwaliteit de grootste toekomstige wateropgaven worden voor de hoge zandgronden. Zowel natuur, recreatie als landbouw en vele industriële productie- en consumptiebedrijven zijn afhankelijk van de aanwezigheid van voldoende en schoon water. In de huidige situatie is in het merendeel van het gebied geen aanvoer vanuit het hoofdwatersysteem mogelijk. In deze gebieden zakken de grondwaterstanden nu al diep weg. De afvoer van beken neemt af en in de vrij afwaterende gebieden valt een deel van de midden- en bovenlopen droog. Het gebied kampt nu al met verdroging van de natuur en vochttekorten in de landbouw, waardoor de potentie van de landbouw- en natuurgebieden niet volledig kan worden benut. Bij sterke klimaatverandering nemen deze knelpunten in sterke mate toe.

Om hierin te voorzien werken partijen in Zuid-Nederland samen aan het project Deltaplan Hoge Zandgronden, als onderdeel van het Deelprogramma Zoetwater. Dit gezamenlijke plan moet leiden tot een klimaatbestendig regionaal watersysteem in relatie tot de ruimtelijke inrichting in Noord-Brabant en Limburg. Voor dit gebied zal ingezet moeten worden op het vergroten van de regionale zelfvoorzienendheid en zal bekeken moeten worden wanneer de stap naar herontwerp van het regionale watersysteem wenselijk is, waarbij naast afvoer, de voorraadvorming in grond- en oppervlaktewater en zuinig omgaan met water ontwerpcriteria worden.

In 2014 monden alle activiteiten van het Deltaplan Hoge Zandgronden uit in een visie op een klimaatbestendig watersysteem in 2050 en een routebeschrijving om daar te komen, inclusief een investeringsprogramma. In juni 2012 is hiertoe het *Manifest Water op de Hoogte* ondertekend. Het

Manifest roept alle betrokkenen op om hier gezamenlijk aan te werken.

Rijksbelangen focussen op het vestigingsklimaat van het Brainport- en Maintenance Valley-gebied, het vaarwegenet van kanalen en op de realisatie van de herijkte EHS en Natura 2000. De wateropgaven vormen hier een kwalitatieve impuls. Bij Brainport is deze integratiekans al onderkend door water als één van de samenhangende pijlers op te nemen als groenblauwe opgave in Brainport-Oost (incl. realisatie van de Rijks EHS), waaronder het Rijk van Dommel en Aa.

Bij de ontwikkeling van Maintenance Valley moet de afstemming met wateropgaven en overige waterkansen (kennis, innovatie en realisatie met betrekking tot het stedelijk water, afvalwater, productiewater) en klimaatbestendigheid nog nader worden verkend. In de Ruimtelijke Visie West-Brabant 2030 is hierop al een voorschot genomen. In 2013 pakten de regionale partners deze nadere uitwerking op via een 'bekenvisie', analoog aan de al opgestelde krekensvisie voor de Zuidwestelijke Delta in West-Brabant. Eén van de daaraan gerelateerde meer specifieke opgave is de reeds door het Rijk ondersteunde ontwikkeling van Treeport Zundert naar een innovatieve hotspot voor de boomteelt gericht op export. Dit vergt investeringen in het watersysteem en de infrastructuur.

Regionale acties

Vergelijkbaar met ontwikkelingen rond nationale en provinciale opgaven staat door bezuinigingen ook de realisatie van de Brabantse regionale wateropgaven onder druk. Projecten en opgaven worden opnieuw geprioriteerd en plannings getemporiseerd.

De Brabantse overlegstructuren, waaronder de vier regio's (strategisch), de Streekplatforms (uitvoeringsgericht) en de gebiedsopgaven als Brainport en Waterpoort, bieden hierin perspectieven om via afspraken en innovaties rondom realisatiestrategieën en samenwerkingsvormen te blijven werken aan economisch herstel, leefbaarheid en de blauwe en groene opgaven. De waterschappen vullen op die manier zo veel mogelijk samen met gebiedspartners hun rol in als regionale waterpartner.

Een groot deel van de Brabantse wateropgaven komt mede voort uit Europese verplichtingen, waaronder de Kaderrichtlijn Water en het watersysteemherstel ten behoeve van de Natura 2000-doelen. In Brabant zijn daarmee sterke overlappen tussen de wateropgaven en de realisatie van de EHS, een taak die de provincie recent van het Rijk

heeft overgenomen. Ook de Brabantse natuur- en landschapsambities, zoals recent vastgelegd in de nota 'Brabant: Uitnodigend Groen' en in het bijzonder voor de Landschappen van Allure, bieden prioriteringskaders en integrale meekoppelkansen (en niet alleen voor water). Brabant kiest er voor om toch de gehele EHS te realiseren, zij het in een aangepast tempo. Over nut en kansen voor de afstemming over de aanpak en planning van een groot deel van de hieraan gerelateerde Brabantse wateropgaven, zoals de GGOR, beek- en kreekherstel en de ecologische verbindingzones, zullen de Brabantse partners goede afspraken moeten maken over onder andere prioritering, realisatiestrategieën (zoals de inzet van boeren als natuurbeheerders) en de financiering (waaronder de inzet van eigen middelen, subsidies en verdienconcepten). Behalve de interactie tussen water met natuur en landschap biedt het Brabantse speelveld een goede basis om meerdere thema's en opgaven te verbinden. Water heeft een sterk verbindende kracht. De regionale gebiedsopgaven, zoals onder meer genoemd in de Brabantse Structuurvisie Ruimte, vormen hiervoor een belangrijk kader:

1. Over de interactie van de groenblauwe pijler in de doelen en samenwerking rondom Brainport is al het nodige aangegeven. Voor de korte termijn (2013-2015) ligt hier de nadruk op realisatie van de wateropgaven in de Versnellingsopgaven Brainport-Oost, waar een impuls van de provincie van €10 miljoen leidt tot een versnelling en kwaliteitsverbetering van opgaven en projecten met een volume van bijna €70 miljoen. De groenblauwe meerwaarde in de aanpak van Brainport Avenue wordt betrokken bij het betreffende uit te voeren MIRT-onderzoek. In paragraaf 3.1 is de verdere aanpak van het onderzoek, incl. water, uitgewerkt;
2. Ook voor de opgaven van *Maintenance Valley* is al eerder aangegeven dat water hier samen met landschap en natuur één van de pijlers biedt voor de economische doelen en de gebiedskwaliteiten. De wateropgaven en -kansen in Maintenance Valley hangen mede samen met enerzijds de opgaven uit de Zuidwestelijke Delta (en Waterpoort) en anderzijds het Deltaplan Hoge Zandgronden. De mogelijkheden en aanpak worden nu verder uitgewerkt. Voor het overgangsgebied tussen hoge zandgronden en de West-Brabantse polders wordt al invulling gegeven aan de landschappelijke geleidingszones in de West-Brabantse stedenrij. Dit is een invulling van de Ruimtelijke Visie West-Brabant 2030 en draagt bij aan

de ambities van Maintenance Valley, het vestigingsklimaat in het algemeen, maar ook aan de generieke wateropgaven;

3. Aan de gebiedsopgaven van de drie *Landschappen van Allure* (Brabantse Wal, Het Groene Woud en Maas-horst) wordt thans op verschillende wijzen gewerkt. De aanpak voor een echte 'allure' is echter nog niet goed in beeld. Waterthema's als waterkwaliteit, waterconservering, waterberging en beekherstel bieden goede kaders om functieverbindingen te realiseren en aan de beoogde allure verder invulling te geven. De verdere afstemming hierover moet nog plaatsvinden;
4. Het provinciaal gebiedsproces *Waterpoort* in Noord-west-Brabant sluit aan op de landelijke opgaven rondom de Zuidwestelijke Delta en zet in op waterveiligheid, economische groei en herstel van natuur en landschap. Over de Roode Vaart voor zoetwateraanvoer, gekoppeld aan cultuurhistorisch herstel van de kern Zevenbergen, zijn al afspraken gemaakt. De *West-Brabantse Krekensvisie* wordt mede via de samenwerking Waterpoort gerealiseerd. Dit omvat ten dele projecten in de periode tot en met 2015 en voor een deel voor de periode daarna (2016-2021).
5. De ontwikkelingen rondom de *Zuidwestelijke Delta*, waaronder de waterberging op het Volkerak-Zoommeer, brengen specifieke kansen en knelpunten met zich mee. Deze komen voort uit het gebiedsproces voor het Deltaprogramma en daar zal in de komende periode nadere uitwerking aan gegeven gaan worden. Genoemd kunnen worden:
 - a. onderzoek naar de mogelijke bedijking van de Kwistgeldpolder bij Lage Zwaluwe gezien de logistieke functie aldaar;
 - b. onderzoek naar de mogelijkheden van een keersluis bij Geertruidenberg/Oosterhout als alternatief voor een grote dijk; en
 - c. onderzoek naar ruimte voor de rivier bij Geertruidenberg naar de mogelijkheden voor het terugleggen van een dijk.

Analoog aan de Krekensvisie West-Brabant wordt voor de hoge zandgronden in West-Brabant in 2013 een 'bekensvisie' opgesteld. Deze visie biedt keuzes voor prioritering en kansen voor ruimtelijke samenwerking voor de periode 2016-2021 en verder. Daarmee wordt invulling gegeven aan de regionale afspraken in de Ruimtelijke Visie West-Brabant 2030 en het Deltaplan Hoge Zandgronden;

6. Voor de aanpak van het gebiedsproces *Levende Beerze* is in 2013 door de gebiedspartijen een samenwerkingsovereenkomst ondertekend. Afspraken over de aanpak van diverse wateropgaven zijn gemaakt en opgenomen in de projectopdracht *Levende Beerze 3.0* (maart 2013);
7. De Brabantse aanpak van de *Maaszone* als gebiedsproces is nog pril. De provincie treedt op als trekker. Het thema waterveiligheid is bepalend, ingezet wordt op meekoppelkansen voor de ruimtelijke kwaliteit. De focus van het gebiedsproces Maasland ligt voor 2013 en 2014 op het uitwerken van een door de regio gedragen voorkeursvariant voor waterveiligheid. Komend jaar zal daarbij naast de klimaatopgave extra aandacht worden besteed aan het meenemen van een nieuwe veiligheidsnorm voor het rivierengebied. Parallel aan het traject van de veiligheidsopgave wordt door de regio gewerkt aan een toeristisch recreatieve visie voor het gebied. Afstemming van beide visies vindt plaats, waarbij ook de Gelderse zijde van de Maas wordt meegenomen;
8. Binnen de diverse gebiedsprocessen van *De Peel* staat het behoud en de aanvoer van zoet water centraal, zowel voor natuur als voor de landbouw. De Noordervaart speelt in dit complex een belangrijke rol. Doel is om de wateraanvoer vanuit de Noordervaart naar het achterland te verbeteren. Hiervoor is enerzijds voldoende wateraanvoer vanuit de Maas via Limburgse en Brabantse kanalen noodzakelijk, anderzijds moet de doorvoercapaciteit van de Noordervaart worden vergroot. Aan de aanpak (technisch, financieel) en verdere afspraken daarover wordt thans gewerkt;
9. Binnen de samenwerkingsregio Noordoost-Brabant wordt thans gewerkt aan een visie en uitvoeringsprogramma rond de koppelkansen tussen de groenblauwe dooradering met ontwikkelingen op het gebied van onder meer verstedelijking, infrastructuur, economie, recreatie en energie. De visie beoogt een robuuste inbedding van groene en blauwe landschappelijke inrichtingsmaatregelen met andere gebiedsontwikkelingen. Uitwerking en realisatie van de visie vindt plaats vanaf 2014.
10. *Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat*: tussen Waalwijk en 's-Hertogenbosch worden op en aan rijksweg A59 diverse projecten op het terrein van infrastructuur, natuur, water en recreatie uitgevoerd. Op 12-12-2012 is er door de 20 samenwerkende partijen in de

regio een samenwerkingsovereenkomst getekend en is met de uitvoering van de eerste projecten gestart, waaronder de klimaatbuffer en de aansluiting van het Ei van Drunen op de parallelstructuur in de gemeente Heusden.

Verstedelijkings- en herstructureringsplannen bieden niet alleen kaders voor verduurzaming van het stedelijke watersysteem, zoals door afkoppeling en technische optimalisatie van de RWZI's, maar vormen ook een kans om te werken aan klimaatbestendigheid. Daarvoor is het gewenst dat het thema klimaatbestendige stad een terugkerend onderwerp in lokale en regionale visies en plannen gaat vormen. Via het Deltaprogramma Nieuwbouw en Herstructurering zijn landelijke adviezen hierover in voorbereiding. De Brabantse ambitie met betrekking tot klimaatbestendige steden is nog niet duidelijk.

Matrix 7 Verantwoordelijkheid/fasering bij opgave Water

	Rijk	Rijk-Regio	Regio
Lopende projecten	-Omlegging Zuid-Willemsvaart Den Bosch -Structuurvisie Grevelingen-Volkerak -Volkeraksluizen (quick-wins aanpassen schutsnelheid)	-Watersysteemherstel Binnenschelde en Markiezaatsmeer -Herstel wateraanvoer Roode Vaart -Nieuw Hoogwaterbeschermingsprogramma (NHWBP) -Berzob fase 2 (onderdeel Beter Benutten) -Maatregelen Zuid-Willemsvaart sluisen 4, 5, 6 -Wilhelminakanaal fase 1 -Waterfront Ravenstein (water in) MIRT-onderzoek Brainport Avenue	-Brainport-Oost: Groen-blauwe opgaven (incl. Versnellingsopgave Brainport-Oost) Waterpoort -Realisatie Krekensvisie -Levende Beerze -Wateropgaven in Landschap van Allure Het Groene Woud -Landschappelijke geleidingszone -Bekensvisie West-Brabant -Groenblauwe dooradering Noordoost-Brabant -Groene blauwe opgave Grenscorridor N69 -Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat -Realisatie 1e deel fase 1 ½ (van sluis III tot Loven) naar klasse IV-vaarweg
Nieuw / Ideeënfase	-Deltabeslissingen (2014)	-Deltadeelprogramma Rivieren: regioproces Maaszone (2013-2015) -Deltadeelprogramma Zoet Water: Deltaplan Hoge Zandgronden (na 2014) -Deltaprogramma Nieuwbouw en Herstructurering, waaronder: • Rijksrol bij aanpak Klimaatbestendige Steden • Aanpak Meerlaagsveiligheid Ruimte voor de rivier t.b.v. extra capaciteit van het maritiem cluster Werkendam	-Maaszone als gebiedsopgave -Wateropgaven als allure in Landschappen van Allure -Watersysteemherstel Treeport Zundert -Koppeling waterkansen met Maintenance Valley doelen -Aanpak Klimaatbestendige Steden, o.a. in Brainport en Maintenance Valley -Dommeldal Eindhoven (Genneperparken) /Veldhoven (ASML zuid) -Wateraanvoer via Noordervaart -Realisatie verruiming Wilhelminakanaal Tilburg 2e deel fase 1 ½ (van sluis III tot Loven) naar klasse IV -Koppelen Brainportdoelen, wateropgaven en TOPsector Water -Waterveiligheid: Verkenning Waterfront Geertruidenberg -Brainport als klimaatbestendige stad (kennisontwikkeling, toepassing) -Bedijking Kwistgeldpolder bij Lage Zwaluwe -Waterveiligheid: Verkenning Waterfront Geertruidenberg -Waterveiligheid: compartimentering dijkkring 35 -Keersluis bij Geertruidenberg/Oosterhout -Terugleggen dijk bij Geertruidenberg -Wilhelminakanaal fase 2

4.4 ■ Natuur en landschap

4.4.1 Opgaven en ontwikkelingen

De Brabantse ambities op het gebied van natuur en landschap komen voort uit een algemene duurzaamheidsstrategie en de wens om tot de Europese top van kennis- en innovatieregio's te behoren. De provincie gaat versnippering van natuurgebieden tegen, herstelt oude landschappen in ere en creëert nieuwe natuur. In het natuurbelief houdt de provincie rekening met inwoners, natuurliefhebbers, recreanten, bedrijfsleven en natuurlijk de natuur zelf. De provincie werkt aan een samenhangend netwerk van natuurgebieden: de ecologische hoofdstructuur. Ook in de gebieden daarbuiten ontwikkelt de provincie natuur- en landschapswaarden, door subsidie te verstrekken voor goed natuur- en landschapsbeheer. De provinciale nota *Brabant: Uitnodigend groen* (september 2012) geeft de kaders aan voor het provinciale natuur- en landschapsbeleid voor de periode 2012-2022. De nota biedt de basis voor uitvoeringsprogramma's die in samenwerking met andere partijen, zoals terreinbeheerders en waterschappen, opgesteld worden.

Ecologische Hoofdstructuur

Met de vaststelling van Brabant Uitnodigend groen houdt de provincie haar natuurambitie overeind en kiest ervoor om het hele robuuste natuurnetwerk – de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en de verbindingzones – af te maken. Al zal daarvoor iets meer tijd uitgetrokken worden (afronding in 2027). De bedoeling is daarbij meer uit te gaan van natuurlijke processen in plaats van intensieve en dure beheersmaatregelen te nemen.

Nieuwe aanpak van water, landschap en natuur

Centraal staat een nieuwe aanpak met elementen als: sterkere koppeling natuur met economie en samenleving met wederzijds voordeel, kostenbesparende maatregelen, meer betrokkenheid en regie vanuit het gebied zelf, stimuleren van economische ontwikkelingen als die een aantoonbare meerwaarde hebben voor de natuur en maatschappelijk draagvlak en waar nodig een flexibeler toepassing van het ruimtelijk beleid als dat de ontwikkeling van het gebied ten goede kan komen.

Partners

Het bereiken van de in de nota neergelegde ambities, kan en wil de provincie niet alleen. Van andere partijen wordt verwacht dat zij de komende jaren substantieel bijdragen aan het bereiken van de natuurdoelstellingen. Belangrijk hierbij is onder meer het bod van de Manifestpartners (Brabants Particulier Grondbezit, Brabantse Milieufederatie, ZLTO, TOP Brabant, Natuurmonumenten, de waterschappen, Staatsbosbeheer, ANWB en Brabants Landschap).

4.4.2 Acties

Regionale acties

Landschappen van allure

Bedrijven en burgers zoeken steeds bewuster een aantrekkelijke omgeving waar het goed wonen en werken is. Natuur en landschap worden nóg belangrijker. Drie Brabantse landschappen gaan daarbij de toon aangeven: De Brabantse Wal, Het Groene Woud en De Maashorst. Dankzij de inzet van talrijke partijen in de streek ontwikkelen deze regio's zich tot Landschappen van Allure, met een eigen identiteit en eigen dynamiek. De drie regio's nemen zelf het initiatief en investeren ook zelf. De provincie investeert €56 miljoen in deze drie Brabantse landschappen.

Het geniale landschap

Enkele jaren geleden verscheen het rapport "Het geniale landschap" waarin de op handen zijnde transformatie van het landelijk gebied van productielandschap naar consumptielandschap dankbaar werd omarmd als nieuwe kans voor de ontwikkeling van het landelijk gebied tot een metropolitaan woonbos. Een nieuw cultuurlandschap voor attractieve woon- en werkmilieus. De strategie is gericht op het faciliteren van deze transformatie, op het versterken van de relatie tussen stad en land en op verbetering van de kwaliteit van het landschap en de grote natuurgebieden. Recreatieve routestructuren worden verbeterd, natuur-, water-, recreatieve en economische opgaven worden gecombineerd in een gebied. Landschapsontwikkeling vindt op grote schaal plaats in de gebiedsontwikkelingen Brainport Avenue, Rijk van Dommel en Aa en de Grenscorridor N69. De gebiedsontwikkeling van Panorama Peel en het Transnationaal Landschap Groote Heide, beiden met een sterke landschappelijke component, staan in de kinderschoenen.

Groen Netwerk Brainport

De regio heeft een uitgesproken groenstructuur. De samenhang wordt gevormd door twee onderscheidende groenstructuren: de bosgebieden met heide en vennen enerzijds en de beekdalen anderzijds. De bossen en beekdalen maken deel uit van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Er wordt ingezet op het aan elkaar koppelen van de grote natuureenheden (Groene Woud; Rijk van Dommel en Aa; Groene Peelvallei als onderdeel van Panorama Brainport Oost; Transnationaal landschap Groote Heide; Grenscorridor N69; Oirschotse Heide) en aan het verzachten van de barrière werking van de aanwezige infrastructuur. Zo ontstaat een groen natuurlijk netwerk dat is verweven met aanwezige beekdalen en het cultuurhistorisch waardevolle landschap in en om het stedelijk gebied. De flora en fauna wordt gestimuleerd, de landschappelijke kwaliteit versterkt en de recreatiemogelijkheden voor de mens vergroot. Dit als duidelijke tegenhanger van de hoogstedelijke centrumgebieden.

Dommeldal Eindhoven/Veldhoven

Het Dommeldal vormt de groen-blauwe verbinding tussen stad en land. Dit dal wordt ontsloten met een recreatief fietspad (woudloper) en het beekdal wordt in oude glorie hersteld. Het Dommeldal in het zuiden van Brainport Avenue heeft een belangrijke opgave om zich als uitlooptgebied te ontwikkelen voor ASML en het MMC (A67). Bovendien moeten beide bedrijven in dit gebied worden aangehaakt op de Slowlane. In de Genneperparken (A2) ligt een majeure waterbergingsopgave om de stad droog te houden.

Transformatie en Experimenteerruimte Landschapsontwikkeling

In het landelijk gebied biedt transformatie en het hergebruik van (historisch) erfgoed voor nieuwe functies als wonen, recreatie en cultuur kansen. Recente goede voorbeeldprojecten in de regio zijn Hof van Cranendonck, Providentia, Parc Vital, het Weverijmuseum en De Ploeg. In deze gevallen moet er niet alleen geïnvesteerd worden in gebouwen, maar ook in de kwaliteit van het landschap en de (fysieke) relatie met het (stads- of dorps)centrum. Dit om het geheel aantrekkelijker te maken voor bewoners en bezoekers. De regio is bereid om te experimenteren met een 'gouden basisregel' à la De Quay: verdeel het land in grote rasters, cirkels of samenhangende gebieden. Hierbinnen geldt de

ruimtebalans van bijvoorbeeld 90% groen, 5% rood en 5% infra. Er bestaat volledige vrijheid om rode- en groene functies te ontwikkelen binnen het gebied (geclusterd of juist niet).

Vitaal Leisure Landschap

De ambitie is om het landschappelijk raamwerk van Hart van Brabant te versterken en door te ontwikkelen. De landschappelijke kwaliteit en aanwezige natuur wordt namelijk beschouwd als troefkaart van Hart van Brabant, als belangrijke vestigingsconditie voor wonen, werken en recreëren. Dat maakt dat het loont te investeren in de doorontwikkeling van het landschap en de aanwezige verscheidenheid binnen dit landschap te koesteren.

De regio heeft zijn visie neergelegd in het project Vitaal Leisure Landschap waarin samengewerkt wordt aan de realisering van trekpleisters in een gevarieerde en vitale omgeving.

Belangrijke gebiedsopgaven zijn landschap van Allure het Groene Woud, het beheer-, inrichting- en ontwikkelingsplan De Loonse en Drunense duinen en de visie landschap Hart van Brabant.

Landschap en groenblauwe structuren

Noordoost Brabant beschikt over een grote variatie in natuur- en cultuurlandschappen. De regio 5 sterren Noordoost Brabant heeft de ambitie om de grote groene gebieden zoals het Groene Woud, de Maasoevers, de Peelhorst en de Maashorst met elkaar te verbinden. Deze gebieden komen nog beter tot hun recht als ze met elkaar verbonden worden langs groene zones en waterlopen.

De Groene Delta

In 's-Hertogenbosch is veel ervaring opgedaan met de aanpak van de Groene Delta. Het doel hiervan is het realiseren van een robuuste en samenhangende groenblauwe structuur in en rond de stad 's Hertogenbosch. Langs de zuid- en westkant van de stad is in het open, laaggelegen polder- en moerasgebied een 'Groene Rivier' gepland. Dit gebied fungeert als waterbuffer voor de opvang van overtollig water van Aa en Dommel, indien de afvoer naar de Maas door hoge waterstanden wordt geblokkeerd. In het oosten van de stad voorziet de aanleg van het Kanaalpark Zuid Willemsvaart in een belangrijke ecologische verbindingzone tussen het Aadal en de Maas.

Regionaal uitvoeringsprogramma

De regio 5-sterren Noordoost Brabant wil de aanpak van "De Groen Delta" opschalen naar regionaal niveau. Daarvoor stelt de regio een uitvoeringsprogramma op voor het landschap en de groenblauwe structuren in Noordoost Brabant. Dit uitvoeringsprogramma bevat een samenvattend, inspirerend en herkenbaar kaartbeeld dat de visie op groenblauwe structuren binnen de regio duidelijk verbeeldt. Daaraan gekoppeld is een overzicht van lopende en kansrijke projecten en initiatieven voor de komende jaren (tot 2020) met een doorkijk naar de langere termijn.

Cultuurlandschap de Baronie

De Baronie kenmerkt zich door een sterke verwevenheid van stad, dorpen en omliggend landschap. Dit uit zich in de gevarieerde cultuurlandschappen die ontstaan zijn op de gradiënt van zand naar veen/klei en de daarbinnen liggende beekdalen. Belangrijke voorbeelden hiervan zijn het kleinschalige agrarische cultuurlandschap, het landgoederen- en het verveningslandschap. Herstel en instandhouding van deze cultuurlandschappen en het recreatief ontsluiten hiervan is één van de speerpunten binnen de Baronie. In het Markdal wordt in dit kader door een brede coalitie gestreefd naar beekdalherstel. Burgers, boeren en buitenlui ontmoeten elkaar hier in de toekomst in een aantrekkelijk mozaïek van natuur en landbouw. Realisatie hiervan voorziet tevens in realisatie van de ecologische hoofdstructuur (EHS). Ook in Landschapspark Oosterhout-Breda wordt zowel ingezet op realisatie van de EHS als herstel van het agrarisch cultuurlandschap. Dit voorziet in een landschappelijk aantrekkelijke uitloopgebied tussen Oosterhout en Breda.

Matrix 8 Verantwoordelijkheid/fasering bij opgave Natuur en landschap

	Rijk	Rijk-Regio	Regio
Lopende projecten	-Structuurvisie Grevelingen-Volkerak	-Brainport-Oost: Groen-blauwe opgave Rijk van Dommel en Aa -Zuid-Willemsvaart - Wilhelminakanaal (onderdeel Beter Benutten) -Nationaal park Loonse en Drunense duinen -Leisure boulevard -MIRT-Verkenning N65 Vught-Haaren	-Gebiedsontwikkeling Grenscorridor N69 Peelhorst (hoort ook bij agro?) -Landschappen van Allure: Brabantse Wal, Maashorst, Groene Woud Waterpoort -Landschapsonwikkeling en ecologische verbindingen als onderdeel van de samenhangende groen/blauwe mal -Verbinding Maasgebied-Loonse en Drunense duinen -Vitaal leisuurlandschap HvB -Stad-land-verbinding Groene Woud-Moerenburg-Plushaven-Binnenstad -Landgoed Nieuwe Warande -Groene kamer -Leisure kansenkaart -Gebiedsopgave N65 (o.a. Natuurontwikkeling Helvoirts Broek -Cultuurlandschap de Baronie -Groenblauwe dooradering Noordoost-Brabant
Nieuw / Ideeënfase			-Nadere afstemming aanpak (prioritering, financiering) EHS/Natura2000, -Maaszone als gebiedsopgave -Groen Netwerk Brainport -Brainport Oost: Gebiedsvisie Panorama Brainport Oost -Dommeldal Eindhoven (Gennepark) /Veldhoven (ASML zuid) -Transformatie en experimenteerruimte landschapsonwikkeling -Duurzame energie (Agro Solar Realisatie) -Agrarische productie-landschappen -EHS/Maasland -Gebiedsontwikkeling Transnationaal Landschap Groote Heide -Stadsbos Tilburg

Hierin invoegen:
kaart en legenda Brabant Mozaiek I: groen/blauw

4.5 ■ Leisure

4.5.1 Opgaven en ontwikkelingen

De provincie Noord-Brabant heeft de vrijetijdseconomie als een belangrijk speerpunt benoemd dat fungeert als een verbindende schakel voor ruimtelijke opgaven. Hiervoor zijn vanuit de provincie de komende jaren extra middelen beschikbaar met de ambitie om van Brabant de meest innovatieve en gastvrije provincie van Nederland te maken. Noord-Brabant heeft prachtige historische steden omgeven door een groene landelijke omgeving. Op het gebied van *leisure* kent Brabant een gevarieerde infrastructuur: cultuur-historisch erfgoed, de podia en de musea met oude en nieuwe kunst, parken als Effeling en de Beekse bergen, festivals en topsportevenementen, topsectoren als de agrofood en de creatieve industrie met topdesign, de gaming- en de beeldindustrie.

aanzetten als een zelfstandig provinciaal speerpunt en verbindende schakel voor de ruimtelijke opgaven

Vrijetijdseconomie

In het voorjaar van 2013 heeft de provincie een beleidskader en uitvoeringsagenda *Vrijetijdseconomie* vastgesteld. Centraal daarin staat het realiseren van een kwalitatief goede vrijetijdsbesteding als belangrijke randvoorwaarde voor het realiseren van een goed leef-, werk-, en vestigingsklimaat in Brabant. Het beleid richt zich op het versterken van een interessant internationaal aanbod; het versterken van het regulier aanbod zoals horeca, verblijfslocaties en natuur; het versterken van de top en reguliere aanbod door cross-overs, storytelling en concepten die leiden tot innovaties en nieuwe product-marktcombinaties; het ontwikkelen van onderscheidende gastvrijheid; en het op orde brengen van de basis (informatie, infrastructuur en marketing).

Culturele hoofdstad

Brabant heeft daarnaast de ambitie om Culturele hoofdstad 2018 te worden. De provincie en de Brabantstad-steden zijn van plan om gezamenlijk 140 miljoen te investeren in het organiseren van dit culturele evenement. In de aanloop naar de definitieve verkiezing in het najaar van 2013 vindt er als onderdeel van het op te stellen flankerend beleid een verkenning plaats van welke maatregelen op het gebied van de fysieke omgeving en mobiliteit nodig

zijn om de te verwachten bezoekersstromen in goede banen te leiden.

Hart van Brabant

Binnen Brabant profileert de regio Hart van Brabant zich als de *leisure* regio van Noordwest-Europa voor de Family/short break-vakanties. Er komen nu per jaar tien miljoen dagjesmensen naar deze regio, het hoogst van alle toeristische regio's in Nederland. Een belangrijk boegbeeld met internationale allure is De Effeling. Maar ook met de Beekse Bergen, Loonse en Drunense Duinen, de Tilburgse kermis en een rijk aanbod aan evenementen en festivals trekt Hart van Brabant nationaal de aandacht.

Het uitbouwen van de *leisure*-activiteiten kan een belangrijke economische impuls aan de regio geven. Een omzet van 1,5 miljard in de toeristisch recreatieve sector (nu 900 miljoen), investeringen tot een miljard, een banengroei tot 35.000 voltijdbanen liggen in het verschiet. De dagbezoekers moeten daarom worden verleid om langer in deze regio te blijven.

Leisure Boulevard is binnen Hart van Brabant als speerpunt van ontwikkeling benoemd. Het concept wordt ook wel *Dreamport* genoemd en biedt daarmee een waardevol complementariteit voor Brainport. Het benutten van de beide sterke kwaliteiten is, op (inter)nationaal niveau gezien, een sterke Brabantse troef.

Hart van Brabant kent ook een aantrekkelijk landschappelijk raamwerk met het heiderijke beekdalenlandschap van de Kampina en Oisterwijkse Vennen en de eeuwenoude stuifzanden van de Loonse en Drunense Duinen. Een cultuurland van boerenerven, buitenplaatsen, dorpen en buurtschappen, in een landschap van akkerland, loof- en naaldbos, beekjes en plassen. De combinatie van een sterke *leisure* sector in een gevarieerde, groene en dorpse omgeving, is de kracht van de regio. Naast *leisure* en landschap dragen ook de groenblauwe opgaven, de verbreding van de landbouw en het verbinden van stad en platteland bij aan het vitaal houden van het platteland. Het blijvend aandacht geven en werken aan een afwisselend en vitaal landschap is en blijft daarom belangrijk. Het Vitaal Leisure Landschap is de benaming van het netwerk van energie binnen deze regio. Verschillende partners, als ondernemers, onderwijs, overheden en werken hier samen en definiëren projecten middels social innovation.

Daarnaast is vanuit de regionale werkagenda de opdracht gegeven om een Leisure kansenkaart te vervaardigen waarop de regionale ruimtelijke kansen liggen voor bepaalde vormen van *leisure*. Op deze kaart worden de

bestaande leisure trekkers aangegeven als ook de kansrijke zones en enkele locaties.

4.5.2 Acties

Hart van Brabant

Op verschillende beleidsterreinen werken we aan *leisure* in brede zin. De nota Groen en de nota biodiversiteit kent een uitvoeringprogramma. Zowel in als buiten de stad worden projecten uitgevoerd. De Groene Mal ambities en -programma is deels uitgevoerd en deels nog in uitvoering. Daarnaast vormt het provinciaal programma Landschapen van Allure een regionale impuls om topprojecten uit te voeren waarin de koppeling van economie en groen de basis vormen. Als laatste hierin kan worden vermeld dat in het kader van het Europees programma Life + een aanvraag in voorbereiding is voor de Spoorzone Tilburg. Het project 'Bee Corridor' moet de stedelijke biodiversiteit vergrotten en verbinden met het buitengebied.

West-Brabant

Ook in West-Brabant zijn er voornemens om het leisure-aanbod te versterken. Het gaat dan om de volgende activiteiten:

- Uitbreiding FOC Rosada (Roosendaal);
- Uitbreiding Leisurecentre De Zeeland (Bergen op Zoom);
- Uitbouw van de leisure- en hospitalityfunctie van Breda door middel van onder andere de realisatie van de Bavelse Berg, de uitbreiding van het kernwinkelgebied met Achter de Lange Stallen, de realisatie van een vijfsterren hotelaccommodatie en de uitbouw van het watergebonden vrijetijdsmilieü;
- Koppeling tussen de gebiedsopgaven Brabantse Wal en Waterpoort voor wat betreft het thema Leisure en de vrijetijdsagenda van Brabant*.

Brainport Regio Eindhoven

In verschillende gebieden wordt breed ingezet op de ontwikkeling van leisure- en vrijetijdsvoorzieningen. De meest aansprekende en bezoekersintensieve zijn het Nationaal Zwemcentrum de Tongelreep, de doorontwikkeling van de Woonboulevard Ekkersrijt, de recreatieplassen (Aquabest; E3 en Berkendonck) en Landgoed Gulbergen met Dierenrijk Europa. De ontwikkeling van Hof van Cranendonck richt zich op de cultuurhistorie van de streek. Brainport kent een aantrekkelijk Groen Netwerk van grote natuur-

eenheden, beekdalen en cultuurlandschappen. Deze gebieden bieden plek aan talrijke vormen van extensieve recreatie en dragen in hoge mate bij aan de quality of life. Tot slot zijn het vooral de jaarlijks terugkerende evenementen als GLOW en de Dutch Design Week die Brainport gezicht geven en draagvlak creëren bij het brede publiek.

5-Sterren Noordoost-Brabant

In de 'Agenda Noordoost Brabant: richting 2020' is prioriteit gegeven aan de 'integrale gebiedsontwikkeling Maas'. Onderdeel daarvan is het opwaarderen van de toeristisch recreatieve infrastructuur aan de Maas tussen Heusden en Boxmeer. Om het onderscheidend vermogen en dus aantrekkelijkheid voor inwoners en bezoekers van het gebied aan de Maas te vergroten is besef van samenhang van huidige en mogelijke toerisme en recreatie aan beide zijden van de Maas noodzakelijk. Dit betreft dus ook de Gelderse en Limburgse gemeenten aan de Maas, globaal tussen Wijk en Aalburg en Bergen.

Het regionale project Maasland beoogt de samenhang in aanwezige waarden, zoals landschap en natuur, en voorzieningen als horeca en musea, van beide zijden te tonen en een aanzet te geven tot samenwerking van gemeenten en ondernemers in deze sector. In het project worden de kenmerkende waarden van het gebied bepaald die voor recreatie en toerisme belangrijk zijn, te weten Landschap, Natuur en Cultuurhistorie. Vervolgens worden de aanwezige voorzieningen voor toerisme en recreatie geïnventariseerd. Dit is de basis voor waardering van het gebied voor recreatie en toerisme en het benoemen van kansen en opgaven. De inbreng vanuit de toeristisch-recreatieve sector is noodzakelijk om naast een compleet beeld van waarden en voorzieningen ook de gewenste samenwerking van gemeenten en ondernemers te stimuleren.

Bij de uitvoering van het project wordt samengewerkt met het Deltaprogramma - Regioprocess Maas - fase 2, dat door provincie Brabant wordt getrokken. Het plangebied en te betrekken gemeenten komen grotendeels overeen.

Matrix 9 Verantwoordelijkheid/fasering bij opgave Leisure Matrix

	Rijk	Rijk-Regio	Regio
Lopende projecten		-Doorontwikkeling Efteling -Doorontwikkeling Beekse Bergen -Ontwikkeling Natuurpoorten Loonse en Drunense Duinen	-Doorontwikkeling Groene Woud, Transnationaal Landschap Groote Heide, Groene Peelvallei, Rijk van Dommel en Aa, Grenscooridor N69 en Oirschotse Heide. -Doorontwikkeling recreatieplassen (Aquabest, E3 en Berkendonk) -Doorontwikkeling Woonboulevard Ekkersrijt -Evenementen Brainport (GLOW; DDW) -Landschappen van Allure -Leisure loket -Leisure kansenskaart -Vitaal Leisure Landschap -De Nieuwe Warande -Hoteluitbreidingen -Versterkte routenetwerken en natuurpoorten
Nieuw / Ideeënfasen			-Herbestemming/ -ontwikkeling Land van Ooit -Binnenhalen 3^e en 4^e groot leisurepark van internationaal allure -Infrastructuur op orde brengen in het kader van beleidskader vrijetijdseconomie -Uitbreiding FOC Rosada -Uitbreiding Leisurecentre De Zeeland (Bergen op Zoom) -Uitbouw leisure en hospitalityfunctie Breda -Koppeling tussen de gebiedsopgaven Brabantse Wal en Waterpoort voor wat betreft het thema Leisure en de vrijetijdsagenda van Brabant -Ontwikkeling Hof van Cranendonck -Stadsbos Tilburg

5 Uitvoering

5.1 Een nieuwe manier van werken

Deze Gebiedsagenda bevat de visie voor de lange termijn op de gewenste ontwikkeling van de provincie Noord-Brabant en de ruimtelijke opgaven die hieruit volgen. De context waarin de opgaven zich afspelen is de afgelopen jaren fundamenteel veranderd: als gevolg van de economische crisis is er minder geld en daardoor is de (rijks)overheid steeds minder de initiërende partij. Er ontstaan meer initiatieven bij burgers en marktpartijen. Ook komen ontwikkelingen op ons af waarvan we de omvang en de impact niet precies kennen. Dit is van invloed op de omvang van de opgaven en hoe en wanneer deze kunnen worden gerealiseerd. Kortom de uitwerking van de Gebiedsagenda vraagt om een nieuwe manier van werken met een focus op: samenwerking met andere partijen, adaptief programmeren én de inzet van andere instrumenten.

De gevolgen van de veranderde context

In de uitvoering van de Gebiedsagenda zal, als gevolg van de veranderde context, in vergelijking met de vorige Gebiedsagenda van 2010, het 'hoe' en 'wanneer' meer aandacht vragen. Daarbij wordt gewerkt vanuit de volgende principes:

1. De ambities en opgaven staan centraal. De weg daarnaar toe biedt ruimte en flexibiliteit om in te kunnen spelen op nieuwe ontwikkelingen en veranderen de omstandigheden (adaptief programmeren).
2. We zoeken creatief naar andere oplossingen. Daarbij zoeken we de samenwerking met andere partijen vanuit de gedachte dat we samen meer kunnen bereiken dan alleen.
3. We werken vraaggericht in plaats van aanbodgericht. In de woningbouw gaat het daarbij bijvoorbeeld om de verschuiving van een aanbodgedreven markt naar een vraaggedreven markt. En bij bereikbaarheid om vraagbeïnvloeding en beter benutten.

Ambitie en opgaven centraal

In MIRT-verband zijn de samenwerkende overheden altijd gewend om lange termijn afspraken te maken en het beschikbare budget te verdelen, ook als dit pas vijftien of twintig jaar later beschikbaar komt. De afgelopen jaren is het steeds lastiger gebleken om afspraken met een derge-

lijke lange tijdshorizon waar te maken. Ook kunnen er soms vragen worden gesteld bij de houdbaarheid van afspraken waarbij ver vooruit gekeken wordt, omdat zij door allerlei ontwikkelingen kunnen worden ingehaald.

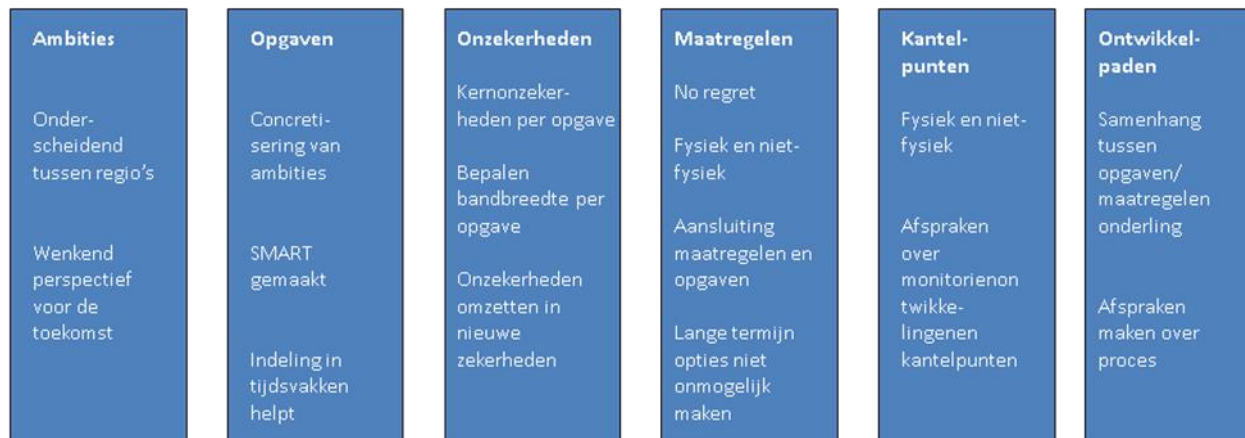
In dit licht is het verstandig om op een flexibele manier te programmeren en te ontwikkelen en steeds kleine stapjes te zetten in de richting van de gezamenlijke ambitie. Hierdoor ontstaat ruimte om tijdig in te kunnen spelen op veranderende omstandigheden. Daarbij zijn een stevig commitment en goede samenwerking tussen de diverse betrokken partijen van belang.

Om op deze andere wijze tot invulling van opgaven, maatregelen en projecten te komen wordt gebruik gemaakt van een methode die we adaptief programmeren noemen.



Adaptief programmeren bestaat uit zes stappen:

1. Het formuleren van een centrale ambitie die een wenkend perspectief schetst.
2. Het vertalen van de ambitie in concrete, meetbare opgaven. Een onderverdeling in tijdvakken (korte termijn, middellange termijn, lange termijn)



Figuur 1 Stappen van een adaptieve aanpak

helpt daarbij.

3. Het in kaart brengen van **onzekerheden**. Meestal zijn er maar een paar kernonzekerheden bij elke opgave die de bandbreedte van de omvang van de opgave bepalen. Gaat het bijvoorbeeld om mobiliteit, dan is het zaak rekening te houden met ontwikkelingen als economische groei, bevolkingsgroei en gedragsverandering op het gebied van mobiliteit. Voor watergerelateerde vraagstukken moet rekening worden gehouden met een combinatie van klimaat en sociaaleconomische ontwikkeling, en bij wonen met een combinatie van economische groei, demografische ontwikkeling en de ontwikkeling van de financiële markten.
4. Onzekerheden kunnen worden omgezet in nieuwe zekerheden door aan te geven wat **kantelpunten** zijn en op welke momenten er beslissingen moeten worden genomen.
5. Ondertussen is het de kunst die **maatregelen** te nemen die 'no regret' zijn en passen bij elk scenario. Ook wordt bij deze stap geïnventariseerd welke opties voor de lange termijn open gehouden moeten worden. Denk bijvoorbeeld aan een reservering voor aanleg van infrastructuur.
6. Op basis van de voorgaande stappen worden per opgave ontwikkelpaden geschetst, waardoor de samenhang tussen maatregelen en met andere opgaven duidelijk wordt en waarin ook kan-

telpunten en beslismomenten een plek krijgen.

Op basis hiervan kunnen uiteindelijk bestuurlijk “commitment packages” worden vastgesteld.

In Figuur 1 zijn de bovenstaande 6 stappen van een adaptieve aanpak in één plaatje neergezet.

De hier beschreven werkwijze is een groeimodel. Het is de bedoeling dat dit de komende jaren in de uitwerking van de Gebiedsagenda verder invulling krijgt.

Voor de cases Watervoorziening hoge zandgronden, Brainport Avenue en A58 is een eerste verkenning uitgevoerd voor wat betreft de toepasbaarheid van adaptief programmeren.

Watervoorziening hoge zandgronden

Door klimaatverandering staat de beschikbaarheid van voldoende schoon water op de hoge zandgronden in Zuid-Nederland onder druk. Dat leidt tot knelpunten voor landbouw, natuur, drinkwater, scheepvaart, industrie, recreatie en het stedelijk gebied.

De uitdaging is om water op het goede moment vast te houden en daarna slimmer te benutten, zonder dat dit leidt tot een toename van wateroverlast. Dat vraagt om een nieuwe zoetwaterstrategie en een robuuster watersysteem dat een grotere bandbreedte van weersextremen aankan.

Leidraad voor de beoogde zoetwaterstrategie is de trits “sparen, aanvoeren, accepteren/adapteren”. Ten eerste wordt ingezet op sparen in het eigen gebied door een deel van het jaarlijkse neerslagoverschot op te slaan dat nu nog in het winterhalfjaar wordt afgevoerd. De bijbehorende maatregelen variëren van het verbeteren van de bodemstructuur, via het opzetten van het peil voorafgaand aan een periode van droogte en het verhogen van de grondwaterstand in combinatie met peilgestuurde drainage tot het aanleggen van groen-blauwe structuren (buffers) in stedelijk gebied. Door in te zetten op deze maatregelen kan worden meegekoppeld met de KRW omdat de maatregelen de nutriëntenuitspoeling van de landbouw verkleinen en daarmee de waterkwaliteit verbetert wordt.

Zeker in droge perioden is aanvoer van buiten een welkome aanvulling. Ook nu is er in sommige delen van de hoge zandgronden sprake van aanvoer van oppervlaktewater

(via Maas en Midden-Limburgse en Brabantse kanalen). De doelmatigheid van deze aanvoer kan nog worden vergroot. Ook kan deze aanvoer worden gebruikt om het sparen te ondersteunen, vooral door aanvulling van de grondwatervoorraad. Wij zien goede mogelijkheden om de huidige wateraanvoer qua areaal en qua infrastructuur verder te optimaliseren. Dit kan leiden tot een uitbreiding van de gewenste aanvoercapaciteit in de orde van grootte van 10%. Extra aanvoer in natte perioden is effectief in combinatie met sparen, zodat water beschikbaar is in drogere perioden. Op de zeer lange termijn en in een extreem scenario komt ook de optie van aanvoeren/sparen buiten het gebied in aanmerking in de vorm van een stuwmeer in de Ardennen. De genoemde maatregelen op het gebied van sparen en aanvoeren kunnen als *no regret* beschouwd worden, omdat ze ook in de eventuele situatie van een stuwmeer benodigd zijn.

Er zullen echter steeds vaker (ongelijk verdeeld over het gebied) perioden voorkomen dat de eigen voorraad op is en aanvoer niet mogelijk is. Dat betekent soms tekorten accepteren en adapteren: aanpassen van de bedrijfsvoering en wellicht ook aanpassing van bijvoorbeeld natuurdoeltypen. In sommige gevallen is het technisch wel mogelijk om tekorten te voorkomen, maar (bedrijfs)economisch slimmer om tekorten te accepteren. Bijbehorende maatregelen zijn bijvoorbeeld het hergebruiken van spoel- en afvalwater, het omzetten van naaldbos in loofbos of het overstappen op klimaatbestendige teelten.

De vraag naar (zoet)water zal in de toekomst zeer waarschijnlijk toenemen evenals het aantal perioden van droogte en de duur ervan. Onzeker is de mate waarin dit zal gebeuren. Vanwege de grote samenhang ligt een maatregelenpakket voor de hand met onderdelen van Sparen, Aanvoeren en Aanpassen, omdat met dit pakket enerzijds de weg wordt geëffend voor omgang met de meest extreme scenario's (robuustheid) en anderzijds flexibiliteit wordt behouden, hetgeen overinvesteren voorkomt. Daarbij kunnen de korte termijn maatregelen uit het ontwikkelingspad als *no regret* worden gezien.

In Figuur 2 is een ontwikkelpad van de zoetwatervoorziening op de hoge zandgronden in Brabant opgenomen. In het ontwikkelpad wordt de volgorde van maatregelen weerge-

geven in relatie tot de opgave, waarbij twee deltascairio's zijn aangehouden (Stoom en Rust).

Brainport Avenue

Bij de uitwerking van het MIRT-onderzoek Brainport Avenue zullen de principes van Adaptief Programmeren worden benut.

A58

We gaan in het project InnovaA58 na of en zo ja hoe Adaptief Programmeren een plaats kan krijgen in de verkenning. InnovaA58 kan daarmee een voorlopersrol krijgen in het onderzoek over de wijze waarop Adaptief Programmeren ingevlochten kan worden in het MIRT-spielregelkader.

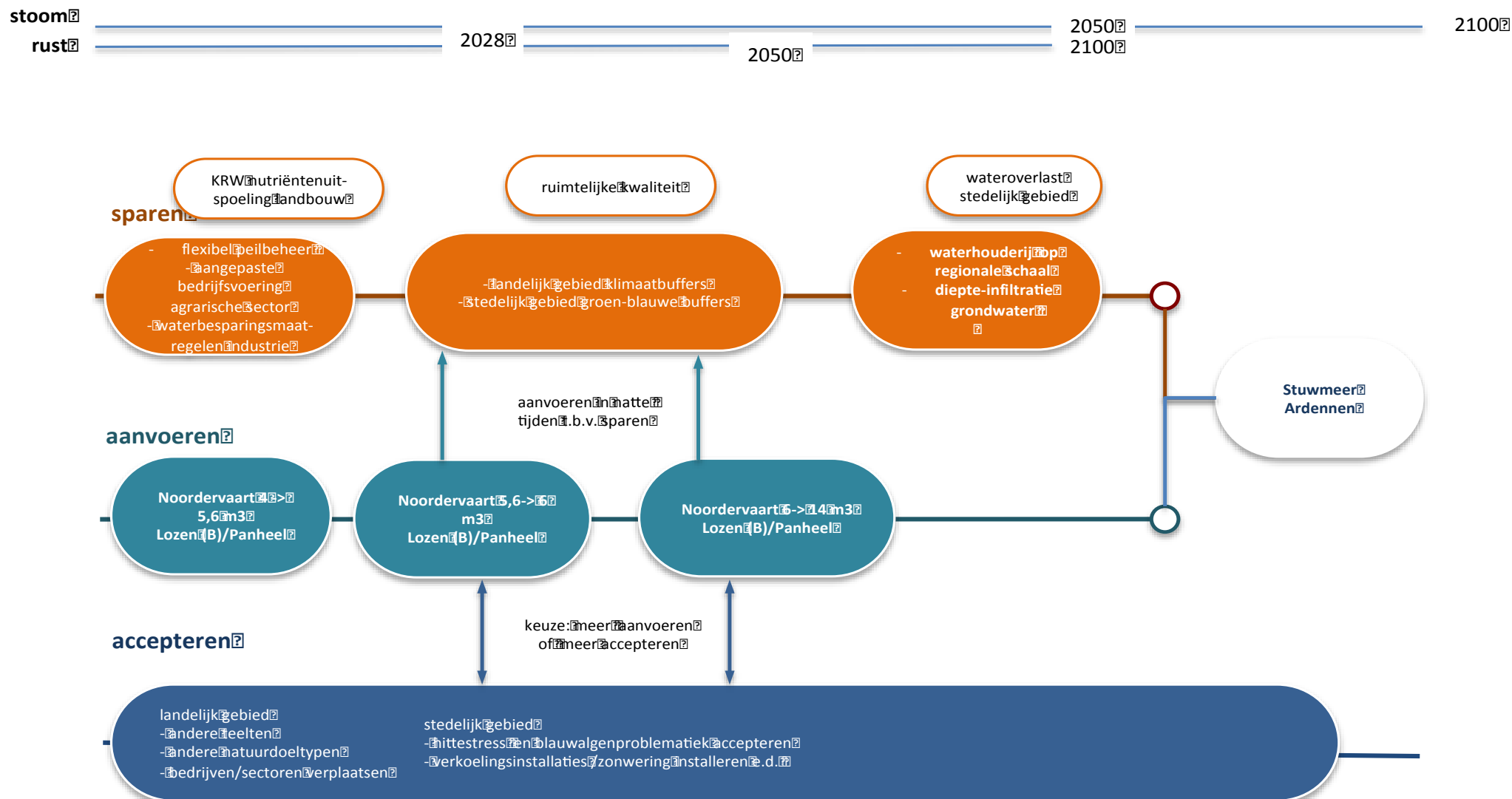
Andere oplossingen met andere partijen

Een andere belangrijke pijler in de nieuwe manier van werken is het samen met andere partijen zoeken naar (andere) oplossingen. Voorbeelden hiervan zijn:

- Het **denken in 5's** (innoveren, informeren, in stand houden, inrichten, investeren) in het kader van de Bereikbaarheidsagenda van het Rijk.
- Het breder inzetten van aankoop, beheer en verkoop van **overheidsvastgoed** bij het realiseren van beleidsdoelen. Bij het Rijk komt dit tot uitdrukking in de rijksvastgoedportefeuillestrategie die momenteel wordt opgesteld. De mogelijkheden om rijksvastgoed in te zetten bij beleidsopgaven verschillen per regio. Het Rijk gaat hierover in gesprek met de regionale partners.
- Het **koppelen van beheer en ontwikkeling** als nieuwe manier om gebiedsontwikkelingen van de grond te krijgen. Dat biedt mogelijkheden bij zowel bebouwing als infrastructuur.
- Een meer **kleinschalige, gefaseerde aanpak**, ook met initiatieven van burgers en bedrijven als centrale spil.
- **Vraaggericht** in plaats van aanbodgericht werken.
- **Nieuwe bekostigingsmogelijkheden** zoals revolverende fondsen of inzet van middelen van marktpartijen (zoals pensioenfondsen).
- Het aanpassen/inzetten van **regelgeving** op zowel nationaal als provinciaal en lokaal niveau. Zoals bijvoorbeeld de Omgevingswet en de Crisis- en Herstelwet.

Zoetwatervoorziening hoge zandgronden

= meekoppelkans



Figuur 2 Schema Adaptief programmeren Zoetwatervoorziening hoge zandgronden

Samen(hangend) onderzoeken en realiseren

Voor het vinden van oplossingen is een goede probleem-analyse noodzakelijk. Het opstellen van die probleemanalyse gebeurt in samenwerking tussen alle partijen die bij het probleem of de opgave betrokken zijn. Ook het zoeken naar oplossingen gebeurt met direct betrokkenen en/of met partijen die een rol kunnen spelen bij de oplossing. Verschillende partijen kunnen daarbij de regie hebben, afhankelijk van waar het zwaartepunt ligt. Een voorbeeld van dit soort samenwerking is het programma Beter Benutten waar Rijk, regio en private partijen samen werken aan het verminderen van files en het verbeteren van het milieu, ieder vanuit zijn eigen belang en verantwoordelijkheid.

Bij de probleemanalyse en het zoeken naar oplossingen is een brede blik van belang waarbij verder moet worden gekeken dan naar de plek waar het probleem of de opgave zich voordoet. Een van de voorgestelde methodes is het uitvoeren van een breed MIRT-onderzoek. Daarbij wordt de hele 'keten' in kaart gebracht om een goed beeld te krijgen van het probleem en de mogelijke oplossingen. Zo ontstaat ook zicht op mogelijkheden om win-win situaties te creëren. Bijvoorbeeld door waterbeheerders vroegtijdig te betrekken bij alle ruimtelijke plannen die van belang zijn voor het waterbeheer. Of door het speelveld waarnaar gekeken wordt te vergroten door niet alleen naar een knelpunt in infrastructuur te kijken maar naar de ontwikkeling van het hele gebied.

Deze manier van werken kan ertoe leiden dat overheden soms een andere rol krijgen. Zij zullen niet meer standaard de oplossing (en het probleem) bepalen, maar zijn één van de partijen die bij de probleemanalyse en het zoeken naar oplossingen betrokken is. Overheden zullen zich meer gaan richten op het formuleren van een visie (wenkend perspectief in plaats van een blauwdruk of eindbeeld), het schetsen van opties, het zorgen voor de juiste condities én het verbinden en combineren van oplossingen van andere partijen zodat meerwaarde ontstaat. Hierdoor krijgen burgers en bedrijven meer ruimte om initiatieven tot wasdom te brengen.

5.2 Organisatie van de samenwerking

De Gebiedsagenda is in overleg tussen Rijk en regionale partners tot stand gekomen. De Gebiedsagenda heeft mede als doel om de samenwerking tussen de betrokken partners te structureren en de ruimtelijke investeringen van

Rijk en regio goed op elkaar af te stemmen. De verdere uitvoering van de Gebiedsagenda vraagt om een verdere voorzetting van die samenwerking. Uitgangspunt daarbij is 'centraal wat moet, decentraal wat kan'. Onderscheid wordt gemaakt in drie 'overlegtafels'. In figuur 2 is de organisatorische samenwerking gevisualiseerd.

1. Bestuurlijk overleg MIRT (BO MIRT)

De Gebiedsagenda wordt gebruikt als gespreksagenda voor het jaarlijkse bestuurlijk overleg in het kader van het meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO MIRT) dat het Rijk heeft met zeven landsdelen, waaronder Noord-Brabant. In het BO MIRT vindt de afstemming plaats over de gezamenlijke strategie met betrekking tot de ruimtelijke ontwikkeling van Brabant en worden afspraken gemaakt over prioritaire opgaven en (de financiering van) diverse majeure ruimtelijke projecten in Brabant. Het Rijk nodigt voor het BO MIRT de provincie Noord-Brabant en het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE) uit. De provincie en het SRE zorgen voor de bestuurlijke vertegenwoordiging van en de terugkoppeling naar de grote steden en de regio's in Brabant. De bestuurlijke delegatie uit Brabant voor het BO MIRT bestaat in principe uit de portefeuillehouders Ruimte en Mobiliteit van de provincie en het SRE. Bij toerbeurt gaat een wethouder van een van de grote steden mee. Het Rijk wordt in het BO MIRT vertegenwoordigd door de minister en de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu en vertegenwoordigers van het ministerie van Economische Zaken en het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. Het BO MIRT wordt voorbereid in een ambtelijk vooroverleg (AVO) MIRT.

2. Bestuurlijk overleg van provincie Noord-Brabant met de vijf grote Brabantse steden

De provincie Noord-Brabant en de vijf grote Brabantse steden werken binnen BrabantStad op diverse beleidsterreinen (economie, milieu, cultuur, mobiliteit, ruimte) samen. De samenwerking op gebied van mobiliteit vindt plaats in de Stuurgroep Netwerkprogramma BrabantStad Bereikbaar. Naast de provincie Noord-Brabant en de vijf grote steden nemen hieraan ook deel het ministerie van Infrastructuur en Milieu, het SRE, Rijkswaterstaat Noord-Brabant, ProRail en NS. De Gebiedsagenda is het vertrekpunt voor de samenwerking op het vlak van Mobiliteit en Ruimte binnen BrabantStad. De portefeuillehouders Mobiliteit (=Stuurgroep Netwerkprogramma) en de portefeuillehouders Ruimte van provincie, vijf steden en SRE hebben daarvoor vier maal per jaar een gecombineerd bestuurlijk overleg. In dit overleg wordt de strategie op hoofdlijnen met betrekking tot de integrale ruimtelijke domein besproken. Onderwerp van gesprek zijn onder meer de uitwerking van de Gebiedsagenda, de agenda van het BO MIRT, de prioritering van opgaven, programma's en projecten en de gezamenlijke

lobby- en communicatiestrategie. De provinciegrensoverschrijdende opgaven uit de Gebiedsagenda en de wijze van afstemming met buurprovincies in Nederland en België, is ook een onderwerp waarover op dit schaalniveau (BrabantStad) afspraken worden gemaakt. De vijf grote steden vertegenwoordigen in dit overleg, naast de belangen van de eigen stad, ook de belangen van de vier Brabantse regio's. Andere deelnemers aan dit overleg zijn het Rijk en (een vertegenwoordiger) van de Brabantse Waterschappen.

3. Regionale bestuurlijke overleggen

De provincie is verantwoordelijk voor de (lange termijn) ontwikkeling van Brabant op het gebied van ruimte, economie en mobiliteit. Het Rijk ondersteunt deze regierol door verdere decentralisatie van diverse taken op gebied van ruimte, economie en mobiliteit.

De provincie werkt op het regionale schaalniveau samen binnen de regio's West-, Midden, Noordoost- en Zuidoost-Brabant. De Gebiedsagenda Brabant heeft voor deze Regionale Ruimtelijke Overleggen (RRO's) een functie. In deze regionale overleggen wordt op strategisch en integraal niveau gesproken over de uitwerking van de prioritaire opgaven, programma's en projecten uit de Gebiedsagenda.

De wijze waarop deze regionale overleggen worden georganiseerd is maatwerk per regio, aansluitend bij de ideeën die in verschillende regio's leven rond de organisatie van het regionaal overleg rond onderwerpen als Economie, Ruimte en Mobiliteit. In deze regionale overleggen worden afspraken gemaakt de verdere uitwerking van regionale opgaven en projecten uit de Gebiedsagenda. Op grond van deze uitwerking wordt duidelijk of en wanneer een project aan de orde dient te komen in een BO MIRT (afhankelijk van de mate van betrokkenheid van het Rijk). Een aantal opgaven of projecten zal nooit in een BO MIRT besproken worden, omdat die onder de verantwoordelijkheid vallen van de regionale partijen (provincie, gemeenten, waterschappen etc.).

Rol bedrijfsleven, kennisinstellingen en maatschappelijke organisaties

De Gebiedsagenda is primair een afstemmingsagenda van Rijk, provincie, SRE en Brabantse regio's. Maar voor diverse opgaven en projecten is het opportuun dat commitment wordt georganiseerd bij andere stakeholders of dat andere stakeholders worden betrokken bij de uitvoe-

ring. Gedacht kan worden aan (vertegenwoordigers van) regionaal bedrijfsleven, kennisinstellingen en maatschappelijke organisaties. De provincie organiseert de afstemming met deze andere stakeholders en belanghebbenden. Andere stakeholders zijn bijvoorbeeld uitgenodigd om hun reactie te geven op de voorliggende Gebiedsagenda en zijn of worden betrokken bij de uitwerking van specifieke opgaven en projecten uit deze Gebiedsagenda.

Zo is de Gebiedsagenda Brabant besproken met het regionaal bedrijfsleven in Brabant. Daarbij heeft het regionaal bedrijfsleven aangegeven de ambitie en opgaven van Brabant te onderschrijven. De insteek vanuit economische topsectoren en de brede integrale insteek gericht op het gehele ruimtelijk domein (economie, verstedelijking, mobiliteit, water, energie, natuur en landschap etc.) sluiten aan op de visie van bedrijfsleven. De bewustwording bij bedrijfsleven voor de noodzaak van een brede integrale duurzame ontwikkeling en duurzaamheidsagenda groeit. Dat uit zich bijvoorbeeld in 'green deals'. Bedrijfsleven is dan ook geïnteresseerd en bereid om hun kennis in te zetten bij de uitvoering van (onderdelen van) de Gebiedsagenda Brabant. Bedrijfsleven geeft als aanbeveling om in de uitvoering van de Gebiedsagenda nog meer focus aan te brengen. Het Brabantse bedrijfsleven zal in een reactie op de Gebiedsagenda ingaan op de gewenste scherpere focus en zal aangeven bij welke onderdelen (opgaven, projecten) bedrijfsleven een rol in de uitvoering wil en kan spelen. Die rol kan per opgave/project uiteraard sterk verschillen (initiator, regisseur, financieel, meedenken, kennis inbrengen, etc.).

5.3 Investeringsfondsen

De provincie Noord-Brabant heeft een investeringsstrategie uitgewerkt waarmee de structuur van de provincie op een aantal onderscheidende kwaliteiten duurzaam wordt versterkt. De focus ligt daarbij op het versterken van het vestigings- en leefklimaat van Brabant, vanuit de opvatting dat dit bijdraagt aan de ambitie om tot de top van Europese kennis- en innovatieregio's te blijven behoren. De investeringsstrategie (en de daaraan gekoppelde investeringsfondsen) is een middel om de ambities en prioritaire opgaven uit de Gebiedsagenda (mede) te financieren.

In 2010 is al het Spaar- en Investeringsfonds Wegen ingesteld. Dit fonds is gericht op grootschalige infrastructuurprojecten die de (inter)nationale bereikbaarheid en de economische structuur van Brabant versterken. Dit fonds wordt gevuld met een maximum bedrag van €750 miljoen. Deze

middelen zijn bestemd als bijdrage aan de realisatie van de Noordoostcorridor ('ruit' Eindhoven), de N69 Eindhoven – Valkenswaard – België en de verbreding van de N279 's-Hertogenbosch – Veghel.

In 2013 zijn vier nieuwe investeringsfondsen ingesteld:

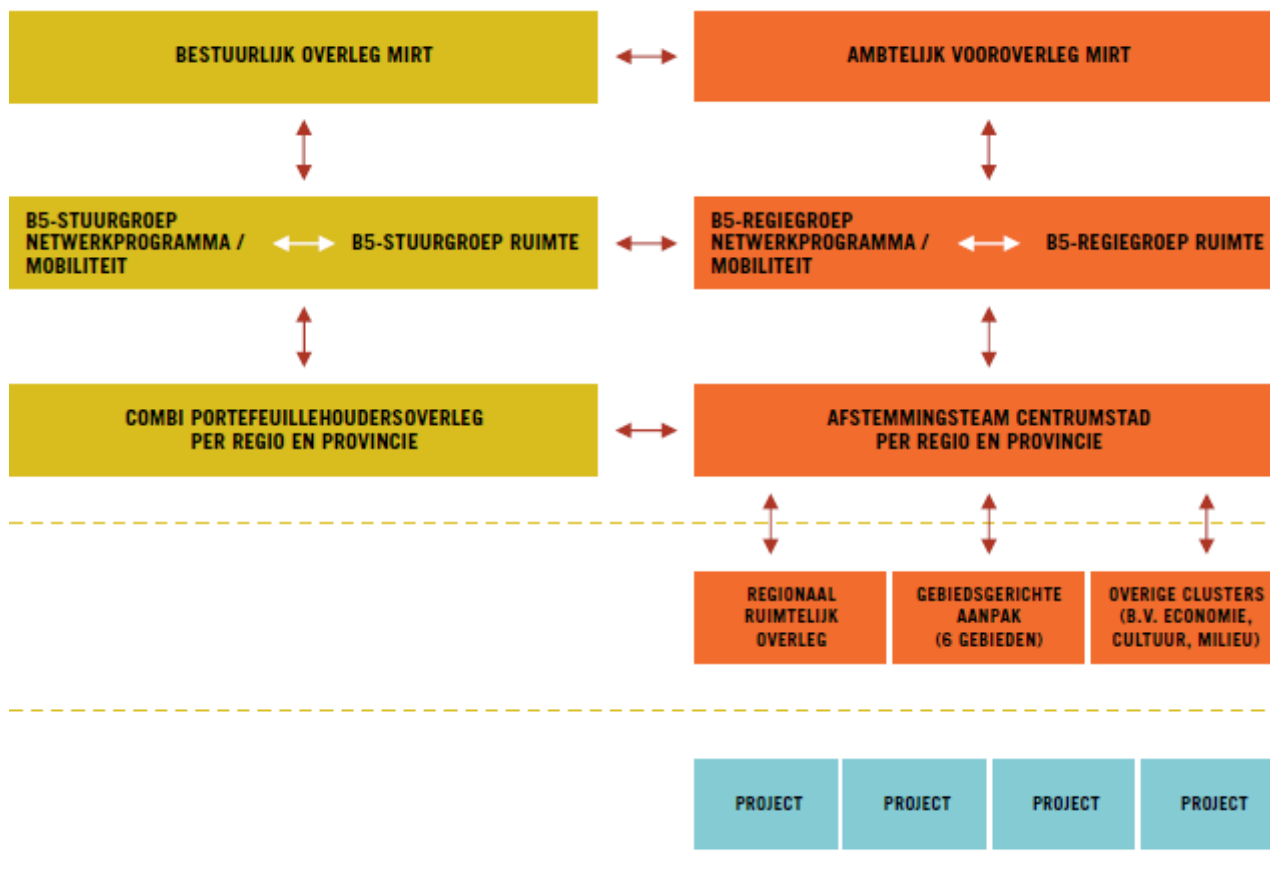
- Innovatiefonds (€ 125 miljoen)
- Energiefonds (€ 60 miljoen)
- Breedbandfonds (€ 50 miljoen)
- Natuurfonds (€ 240 miljoen)

Met deze nieuwe investeringsfondsen zet de provincie nog eens € 475 miljoen in voor de toekomst van Brabant door te participeren in projecten van anderen, waarvoor investeringen van banken in deze economisch onzekere tijd moeilijk te krijgen zijn. Uitgangspunt is dat gemeenten, marktpartijen en maatschappelijke organisaties participeren in de projecten. De provincie stelt zich dus op als partner van private investeerders en is bereid tot het nemen van een zeker risico. Met uitzondering van het fonds voor Natuurfondsen, dient het geïnvesteerde kapitaal te worden terugverdiend. Deze zogenaamde revolverende fondsen worden ondergebracht bij de Brabantse Ontwikkelingsmaatschappij (BOM).

5.4 Praktische aanpak van de uitvoering van de Gebiedsagenda Brabant

Na de bespreking van de Gebiedsagenda in het BO MIRT van november 2013 zal de bestaande projectgroep Gebiedsagenda Brabant de uitvoering van de Gebiedsagenda coördineren, onder andere door onderliggende trajecten zoals het MIRT-onderzoek Brainport Avenue en het verdiepend onderzoek Maintenance Valley op te starten en de voortgang te volgen. De projectgroep zal samen met het Brabantse bedrijfsleven bezien hoe dit bedrijfsleven kan bijdragen aan de uitvoering van de Gebiedsagenda en hoe de betrokkenheid van het bedrijfsleven wordt vormgegeven. De projectgroep zal de voortgang van de uitvoering van de Gebiedsagenda regelmatig terug melden op directeursniveau. De projectgroep Gebiedsagenda staat onder leiding van de provincie Noord-Brabant. Verder nemen deel de Rijksgebiedsteamtrekker, andere leden van het Rijksgebiedsteam, vertegenwoordigers van de grote steden, de Brabantse regio's en de waterschappen.

Horizontale afstemming van samenwerking tussen Rijk, provincie, B5-steden en (vier) Brabantse regio's



Figuur 3 Horizontale afstemming van afstemming

Bijlage 1 Resultaten uit de Gebiedsagenda 2010

Deze bijlage beschrijft op hoofdlijnen de resultaten van de Gebiedsagenda 2010. Daarbij is als indeling gebruikt de vijf thematische opgaven die werden onderscheiden in de Gebiedsagenda 2010. Achtereenvolgens wordt ingegaan op Economie, Bereikbaarheid, *Quality of life*, Duurzaamheid en energie en Natuur en landschap.

Economie

Brabant bevindt zich in allerlei opzichten in woelig vaarwater. Wereldwijde ontwikkelingen hebben soms verregaande consequenties voor Brabant. Het is niet vanzelfsprekend dat de huidige werkgelegenheid zomaar behouden blijft. Delen van onze economie, waarin we dachten sterk te zijn, staan onder druk en lijken zomaar te verdwijnen.

In de Gebiedsagenda 2010 zijn vier economische opgaven benoemd:

- de integratie/verbinding van diverse economische clusters (Life Sciences & Health, Food & Nutrition, Hightech Systemen & Materialen (inclusief Automotive en Solar), Logistiek, Biobased Economy en Maintenance);
- de integratie en verbinding tussen clusters buiten de provinciegrens;
- de doorontwikkeling van Brainport als toonaangevende kennis- en innovatieregio;
- het complementair aan Brainport ontwikkelen van sociale innovatie in Hart van Brabant.

In de afgelopen jaren heeft Brabant, ondanks de economische crisis, al een stap gezet in het toekomstbestendiger maken van de economie. Met een gecoördineerde aanpak in de vier Brabantse regio's en met de triple helix-samenwerking zijn bestaande economische clusters versterkt en enkele nieuwe clusters gepositioneerd. Ook zijn slagen gemaakt in de systemen rond deze clusters: er zijn topinstituten naar Brabant gehaald, campussen en andere moderne werklocaties ontwikkeld en er is geïnvesteerd in een robuuste arbeidsmarktstructuur.

In het Economisch Programma van de provincie en in Brainport 2020 is veel aandacht voor de verdere samenwerking over de provinciegrens heen. Zowel voor de verbinding van de Brabantse bedrijvigheid met bedrijven in andere landen, als op het gebied van overheden. Het gaat onder meer om samenwerking met Limburg (o.a. Chemelot), Duitsland (Noordrijn-Westfalen) en België (Leuven). Het in mei 2012 vastgestelde Economisch Programma van de provincie beschrijft de economische koers van de provincie richting 2020. In het Economisch Programma wordt enerzijds ingezet op het op orde houden van de basis en anderzijds worden de ambities op het gebied van de economische topsectoren verbonden met maatschappelijke opgaven (denk aan zorgeconomie, duurzame energie, slimme mobiliteit en gezonde voeding). De nieuwe koers is ontstaan in overleg met vele partners in het onderwijs en het bedrijfsleven. Ook zijn er vele dwarsverbanden met regionale, nationale en internationale plannen en projecten, met name in Europa. Soms zal de provincie mee-investeren, maar dan wel met de bedoeling dit geld terug te verdienen. Partijen bij elkaar brengen en samen nieuwe ontwikkelingen op gang brengen is de nieuwe rol van de provincie. Hiervoor heeft de provincie €52,6 miljoen beschikbaar.

De provincie heeft in 2012 een strategie Werklocaties ontwikkeld, die het Brabantse bedrijfsleven de ruimte biedt om te ondernemen en die specifieke werklocaties voor economische clusters faciliteert. Het gaat daarbij onder meer om het versterken van de ruimtelijke kwaliteit, het gezamenlijk benutten van faciliteiten, het aantrekken van kennisintensieve nieuwe vestigers uit binnen- en buitenland, het ondersteunen van startende en groeiende bedrijven en het betrekken van partijen als onderwijs- en onderzoeksinstituten, op en buiten de werklocaties. Rijk, provincie en regio hebben gezamenlijke inspanningen geleverd bij het Pivot Park Oss.

Brainport heeft, in opdracht van de toenmalige minister van Economische Zaken, de visie Brainport 2020 opgesteld. De versterking van bestaande topclusters en de samenwerking in regionale netwerken tussen bedrijfsleven, kennisinstellingen en overheid (triple helix) staat centraal in Brainport 2020. Gewerkt wordt aan de doorontwikkeling van nieuwe clusters, zoals slimme mobiliteit, energie en slimme zorg. De strategie van Brainport 2020 benoemt maatregelen in het ruimtelijk domein. Onderdeel van de strategie is dat de

regio haar bewoners, bedrijven en bezoekers een aantrekkelijke en gezonde leefomgeving moet bieden. Dat milieu bestaat uit een passend woningaanbod, een goed voorzieningenniveau, aantrekkelijke natuur- en recreatiemogelijkheden en een hoogwaardig vestigingsmilieu (geschikte terreinen) voor bedrijven. Randvoorwaardelijk voor de beoogde ontwikkeling is een goede/gegarandeerde fysieke en digitale bereikbaarheid. Een evenwichtige ontwikkeling van het economische, het sociaal-culturele en het ecologische kapitaal is een uitgangspunt in onze regio. Daarnaast speelt identiteit en imago een steeds belangrijker rol in het creëren van een aantrekkelijk vestigingsmilieu. De strategie wordt grotendeels uitgevoerd in grootschalige gebiedsontwikkelingen als Brainport Avenue en Brainport Oost. Er wordt sterk ingezet op het ontsluiten en doorontwikkelen van thematische bedrijvenparken en campussen.

In West-Brabant ligt de focus op Logistiek, Maintenance en Biobased Economy. De vestiging in de afgelopen jaren van Dinalog en het Dutch Institute World Class Maintenance geven aan de integratie en verbinding van deze clusters een belangrijke impuls. De regio West-Brabant werkt nauw samen met omliggende Nederlandse (en Belgische) provincies in het kader van ondermeer de Dynamisch Delta en het DelTri-platform.

Hart van Brabant profileert zich als 'Regio van Sociale Innovatie': Sociale innovatie is het slimmer toepassen en combineren van bestaande producten en diensten door onderwijsinstellingen, overheid en bedrijfsleven op een creatieve, nieuwe manier. Sociale innovatie is een vernieuwing van de wijze waarop het werk in ondernemingen is georganiseerd, en wel op een zodanige wijze dat zowel arbeidsproductiviteit als kwaliteit van de arbeid daarmee gebaat zijn. Sociale innovatie vindt zijn toepassing in economische sectoren zoals Leisure, Logistiek en Maintenance en Care in de bundeling van kennis in de regio in onder meer het Institute for Sustainability, het Center for Transitions in Leisure en het Tilburg Social Innovation Lab (TiSIL). TiSIL is een initiatief van vier instellingen voor hoger onderwijs in Hart van Brabant en draagt bij aan sociale innovatie door middel van de creatie, verspreiding en toepassing van interdisciplinaire kennis. De relatie wordt gelegd met kennisinstellingen in de Brainport. Andere voorbeelden van sociale innovatie in Hart van Brabant zijn:

- De samenwerking tussen gemeenten Gilze Rijen, Tilburg en Tilburg University, die heeft geleid tot de komst van Boeing naar de regio;
- De plannen voor een versnelde aanpak van de A58 door Zuidnet A58. Dit is een samenwerkingsverband van de provincie, gemeenten, Brabants-Zeeuwse Werkgevers (BZW) en regionale ondernemers;
- Het Zorg- en Veiligheidshuis, waarin gemeente, politie, openbaar ministerie en zorg- en welzijnsinstellingen samenwerken.
- De Stadscampus Spoorzone wordt gezien als icoon-project voor social innovation

De regio heeft een beleidsagenda verkeer en vervoer vastgesteld waarin een deel van de acties uit de Gebiedsagenda uitgewerkt en uitgevoerd worden.

Bereikbaarheid

Samenhangend OV-netwerk

Het samenhangend OV-netwerk bestaat uit internationale treinverbindingen, Programma Hoogfrequent Spoor, regionaal HOV-netwerk en knooppunten. Voor het internationaal vestigingsklimaat in Brabant zijn goede internationale treinverbindingen essentieel. Daarbij wordt door de regio prioriteit gegeven aan de HSL-shuttle Breda-Antwerpen-Brussel, de verbinding Roosendaal-Antwerpen, de verbinding Eindhoven-Düsseldorf en de verbinding Eindhoven-Aken en Eindhoven-Luik. De minister van IenM heeft overleg over de verbinding Breda-Antwerpen-Brussel met haar Belgische ambtgenoot. Voor de andere, niet-HSL-verbindingen is de nieuwe concessie voor het personenvervoer op het Hoofdrailnet van belang. In die concessie wil de minister een inspanningsverplichting voor de vervoerder opnemen om de landsgrensoverschrijdende verbindingen op een hoger kwaliteitsniveau te brengen.

Brabant start een onderzoek naar de consequenties/haalbaarheid van HSL-shuttles door Brabant. In het kader van het MIRT-onderzoek Brainport Avenue wordt de haalbaarheid van een nieuw station Eindhoven-Airport onderzocht. Daarnaast zijn de gemeente 's-Hertogenbosch en ProRail gestart met de voorbereiding van een haalbaarheidsonderzoek naar een nieuw station 's-Hertogenbosch-Maaspoort.

De realisatie van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS), waardoor 'spoorboekloos treinreizen' mogelijk wordt op de spoorcorridors Amsterdam - Eindhoven en Den Haag - Eindhoven, is van cruciaal belang voor het verbeteren van

de bereikbaarheid in Brabant. De aanleg van de nieuwe spoorbrug over de Dieze en ongelijkvloerse spoor kruisingen bij 's-Hertogenbosch is in uitvoering. Zorgpunt bij de uitvoering van PHS zijn de consequenties van de toename van het treinverkeer voor de externe veiligheid in de kernen die door het spoor worden doorsneden. Het Rijk is gestart met de Milieu-Effect-Rapportage voor de werken aan het spoor tussen Meeteren en Boxtel. Het Rijk beziet tevens de spoorproblematiek in Vught in samenhang met de problematiek van de N65.

Vanaf april 2011 is de Fyra treinverbinding Amsterdam - Breda in gebruik genomen. Met betrekking tot het verbeteren van de kwaliteit van de internationale treinverbindingen van Brabant naar België voert de minister van IenM overleg met haar Belgische ambtgenoot. Binnen het Europese project RoCK wordt gewerkt aan het verbeteren van de internationale treinverbindingen tussen Eindhoven - Düsseldorf en Eindhoven - Aachen.

In aanvulling op het spoornetwerk is gestart met de realisatie van een aantal HOV-verbindingen van grote regionale kernen zonder spoorstation (zoals Oosterhout, Veghel, Uden en Waalwijk) naar de centra en spoorstations van de grote steden. Voorts wordt in het MIRT-onderzoek Brainport Avenue in beeld gebracht wat nodig is om de landzijdige bereikbaarheid van Eindhoven Airport (onder meer via spoor en HOV) te verbeteren.

Samenhangend wegnnet

Om de bereikbaarheid op lange termijn te garanderen is het realiseren van een samenhangend hoofdwegenet en onderliggend wegnnet in Brabant van groot belang. Het Rijk realiseert momenteel de verbreding van de A2 's-Hertogenbosch - Eindhoven en van de A4 Dinteloord - Bergen op Zoom. Daarnaast zijn afspraken in het BO MIRT gemaakt over de A27 Lunetten - Hooipolder, A58 Galder - Sint Annabosch, A58 Tilburg - Eindhoven en N65 's-Hertogenbosch - Tilburg. De provincie heeft in september 2012 in principe ingestemd met de voorfinanciering van de A58, waardoor de wegvakken Tilburg-Eindhoven en Sint Annabosch-Galder versneld kunnen worden gereconstrueerd. Het Rijk start in 2013 de MIRT-Verkenning N65 Vught-Haaren. Het MIRT-onderzoek A67 is afgerond. A67 knooppunt Leenderheide - Geldrop (1^e fase) is onderdeel van het programma Beter Benutten en wordt op korte termijn verbreed. In Tilburg is in de zomer van 2013 het Tangentenstelsel rond de stad na jaren van gefaseerde aanleg gesloten.

Multimodaal goederenvervoer

De aanleg van de omlegging Zuid-Willemsvaart bij 's-Hertogenbosch en de reconstructie (fase 1) van het Wilhelminakanaal in Tilburg zijn gestart. De verouderde sluisen 4, 5 en 6 in de Zuid-Willemsvaart zijn in 2012 vervangen door nieuwere grotere sluisen. Deze projecten dragen bij aan de vervulling van de ambitie om meer goederen over water te vervoeren. Rijk, provincie, gemeenten en regionaal bedrijfsleven hebben in het kader van het programma Beter Benutten afspraken gemaakt over het intensiveren van het gebruik van de Zuid-Willemsvaart. Rijk en regio voeren via de Taskforce Brabantroute overleg over het goederenvervoer per spoor en met name over de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen in relatie tot ruimtelijke ontwikkelingen in de Brabantse steden. In Tilburg zijn de Railport Brabant op industrieterrein Loven en de containerhaven Vossenberghaven ontwikkeld. De aanbesteding van de haven Waalwijk, waarvoor het rijk €5 miljoen subsidie heeft gegeven, vindt in het najaar van 2013 plaats.

Slimme en duurzame mobiliteit

In de Brainport-regio Eindhoven zijn diverse pilots op gebied van slimme en duurzame mobiliteit in uitvoering. Het gaat daarbij om proeven met diverse innovatieve maatregelen (actuele multimodale reisinformatie, nieuwe coöperatieve systemen, navigatie- en parkeerwijssystemen, rijtaakondersteuning, spitsmijden), waarmee het verkeers- en vervoerssysteem optimaal wordt benut en waarmee een bijdrage wordt geleverd aan het verduurzamen van de mobiliteit. In het BO MIRT van najaar 2011 zijn afspraken gemaakt over de opname van een aantal van deze projecten in het landelijke programma Beter Benutten van het ministerie van IenM. Het accent in Brabant ligt op het oplossen van knelpunten in de Brainport Regio Eindhoven, de stedelijke regio's van Breda, Tilburg en 's-Hertogenbosch en de verbindende wegen tussen deze regio's. Het programma bevat maatregelen op het gebied van Intelligent Transport Systems, het verknopen van netwerken, verkeersmanagement en infrastructurele maatregelen. Het totale Brabantse pakket kost €102 miljoen. De regionale overheden en het bedrijfsleven dragen ruim €48 miljoen bij. De effecten van het programma moeten eind 2014 zichtbaar zijn.

De provincie stimuleert samen met andere overheden, bedrijfsleven, kennisinstellingen en gebruikersorganisaties het gebruik van de fiets. 's-Hertogenbosch is door de lande-

lijke Fietzersbond uitgeroepen tot Fietsstad 2011. Noord-Brabant wil in 2020 dé fietsprovincie van Nederland zijn. Het programma 'Fiets in de Versnelling' is in uitvoering. Daarin staan drie actielijnen centraal: goede infrastructuur (verbindingen en stallingen), het verleiden van specifieke doelgroepen (forenzen en jeugd) om de fiets vaker te gebruiken en het verbeteren van de samenwerking tussen overheden, bedrijfsleven en kennisinstellingen. Met subsidie van het Rijk is gestart met de realisatie van drie snelfietsroutes in Brabant: 's-Hertogenbosch - Oss, Eindhoven - Helmond en Eindhoven - Valkenswaard.

Quality of life

Centrale opgave binnen het thema quality of life is het ontwikkelen van een gevarieerd woon-, werk- en leefmilieu. Ingezet wordt op het bundelen van verstedelijking in de steden, het ontwikkelen van hoogstedelijke zones met ruimtelijke kwaliteit en het ontwikkelen van vitale dorpen. Er wacht een grote transformatie- en herstructureringsopgave in oude woonwijken, bedrijventerreinen en spoorzones. Provincie en de vijf grote steden zijn het project #Brabant gestart met als doel het versterken van Brabant als kennis- en innovatieregio door het ontwikkelen en met elkaar verbinden van economische toplocaties, hoogstedelijke zones en multimodale knooppunten. De analysefase van #Brabant is begin 2013 afgerond en de strategiefase is gestart. De financieel-economische crisis heeft een sterke weerslag op de woningbouw en op de ontwikkeling van de spoorzones in de Brabantse steden. Nieuwbouw en herstructurering vinden in een (veel) lager tempo plaats dan aanvankelijk voorzien. Zo is de groei van de woningvoorraad afgenomen van bijna 12.000 woningen in 2009 naar slechts 7.200 woningen in 2010. In 2011 is het aantal in aanbouw genomen woningen fors teruggevallen tot niveaus die tot de laagste behoren sinds het begin van de economische crisis. Het aantal nieuwe initiatieven voor woningbouwprojecten stagneert, zowel in de huur- als de koopsector. De groei van het aantal woningen blijft achter bij de provinciale behoefteramingen. Op grond van de bevolkingsprognose 2011 voor Brabant zal het aantal Brabanders nog groeien met ruim 100.000 naar 2,56 miljoen in 2035. Door de vergrijzing en de individualisering groeit vooral het aantal eenpersoonshuishoudens. De woningvoorraad in Brabant zal tussen 2011 en 2040 nog met ongeveer 160.000 woningen moeten toenemen (+15%) om de huishoudensgroei op te kunnen vangen en de bestaande woningtekort-

ten terug te dringen. Dat betekent dat er de komende 10 tot 15 jaar een opgave ligt om jaarlijks ruim 10.000 nieuwe woningen te realiseren. Tegen 2040 bereikt de Brabantse woningvoorraad dan naar verwachting een maximum van bijna 1,2 miljoen woningen. In de regionale ruimtelijke overleggen (RRO's) zijn op basis van de nieuwe prognose in 2012 regionale afspraken gemaakt over de programma's voor wonen.

Duurzaamheid en energie

In West-Brabant ligt er een opgave voor het aanwijzen van voorkeursgebieden voor grootschalige windenergie en het robuust en compleet maken van het hoofdenrgienetwerk (380 kV). Daarnaast liggen er in dit gebied goede kansen voor duurzame energievoorziening (en energietransitie). Verder lopen er discussies rond de ondergrond, zowel bij het Rijk (nieuwe structuurvisie op komst) als in Brabant, onder andere met betrekking tot schaliegas en de kernopslag net over de Belgische grens. Ook wordt gewerkt aan uitwerkingen met betrekking tot de 130-km-aanpak voor wegen in relatie met de doelstellingen Natura 2000 (Programmatiesche Aanpak Stikstof, PAS) en de positie van Agro & food (als uitvloeisel van de uitkomsten van de commissie-Van Doorn en commissie-Alders).

In Hart van Brabant krijgt energie verder vorm in het Energiepark Spinder en op het bedrijventerreinhaven Waalwijk.

Natuur en landschap

Met het akkoord tussen Rijk en provincies over de decentralisatie Natuur en het Investeringsbudget Landelijk Gebied is een verandering in gang gezet op het speelveld natuur en landschap. Binnen de door het Rijk gestelde kaders begrenzen, beschermen en onderhouden de provincies een natuurnetwerk met de juiste ruimtelijke, water- en milieucondities voor kenmerkende ecosystemen van (in-)ternationaal belang. Het Rijk heeft een eigen verantwoordelijkheid voor het tot stand brengen en beschermen van de (herijkte) ecologische hoofdstructuur, inclusief de Natura 2000-gebieden en de werelderfgoederen/stads- en dorpsgezichten. De provincies geven bij de inzet van middelen voor inrichting en beheer prioriteit aan internationale verplichtingen voortvloeiend uit Natura 2000, de Kaderrichtlijn Water en de soortenbescherming. Provincies zijn bij de Nadere Uitwerking Rivierengebied en de Maaswerken ook verantwoordelijk voor beheer.

Met de vaststelling in september 2012 van *Brabant Uitnodigend groen* houdt de provincie haar natuurambitie overeind en kiest ervoor om het hele robuuste natuurnetwerk – de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en de verbindingsszones – af te maken. Al zal daarvoor iets meer tijd uitgetrokken worden (realisatie in 2027). De bedoeling is daarbij meer uit te gaan van natuurlijke processen in plaats van intensieve en dure beheersmaatregelen te nemen.

De provincie investeert verder in de periode 2011-2016 in totaal €56,2 miljoen in drie Landschappen van Allure: de Brabantse Wal, het Groene Woud en de Maashorst. De provincie heeft ook nieuw beleid vastgesteld voor het landelijk gebied: 'De transitie van stad en platteland, een nieuwe koers'. Binnen deze nieuwe koers werken overheden, burgers, ondernemers en hun organisaties nauwer samen om mooi en vitaal landelijk gebied te ontwikkelen tot een aantrekkelijke omgeving van de steden én als goede woon- en werkomgeving van burgers en ondernemers in het landelijke gebied.

Op het gebied van leisure heeft de regio Hart van Brabant een Leisurekansenkaart vastgesteld. De regio werkt aan een Vitaal Leisure Landschap. Samenwerking tussen ondernemers, overheden en onderwijs om het nu al onderscheidend landschappelijk casco te versterken en duurzaam aantrekkelijker te maken en houden door samen te werken met nieuwe economische leisedragers en -allianties.

Bijlage 2 Overzicht van gebruikte afkortingen

AFC	Agro Food Cluster
ANWB	Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB
AVO	Ambtelijk Vooroverleg
BIC	Brainport Innovatie Campus
BO	Bestuurlijk overleg
BOM	Brabantse Ontwikkelingsmaatschappij
BZOB	Bedrijventerrein Zuidoost-Brabant
DDW	Dutch Design Week
DIC	Duurzaam Industriepark Cranendonck
DINALOG	Dutch Institute for Advanced Logistics
DITCM	Dutch Integrated Testsite Cooperative Mobility
ECN	Energieonderzoek Centrum Nederland
EHS	Ecologische Hoofd Structuur
FOC	Fashion Outlet Centre
FTPB	Food Technology Park Brainport
GDC	Goederendistributiecentrum
GGA	Gebiedsgerichte Aanpak
HBO	Hoger Beroepsonderwijs
HOV	hoogwaardig openbaar vervoer
HOWABO	Hoogwaterbescherming 's-Hertogenbosch
HSL	Hoge Snelheids Lijn
HTAC	High Tech Automotive Campus
HTCE	High Tech Campus Eindhoven
IC	Intercity
IMEC	Interuniversitair Micro-Elektronica Centrum
IPO	Interprovinciaal Overleg
ITS	Intelligente Transport Systemen

KBS	Klimaatbestendige steden
KIC	Knowledge & Innovation Community
KVL	Koninklijke Verenigde Leder
MBO	Middelbaar beroepsonderwijs
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
MKB	Midden- en Kleinbedrijf
MMC	Máxima Medisch Centrum
NS	Nederlandse Spoorwegen
OV	Openbaar vervoer
P&R	Park & Ride
PHS	Programma Hoogfrequent Spoor
RDC	Regional Distribution Center
RIS3	Research and Innovation Strategies for Smart Specialisation
ROC	Regionaal Opleidingscentrum
RRO	Regionaal Ruimtelijk Overleg
RWZI	Rioolwaterzuiveringsinstallatie
SBZWN	Strategic Board Zuidwest-Nederland
SRE	Samenwerkingsverband Regio Eindhoven
SVIR	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte
TEN-t	Trans European Network-transport
TNLGH	Transnationaal Landschap De Groote Heide
TOP Bra- bant	Toeristisch Ondernemers Platform Brabant
TU/e	Technische Universiteit Eindhoven
UvT	Universiteit van Tilburg
VAL	Value Added Logistics
VAR	Verkenning Rotterdam-Antwerpen

VAS	Value Added Service
VDSL2	Very High Speed Digital Subscriber Line 2
VNG	Vereniging van Nederlandse Gemeenten
WO	Wetenschappelijk Onderwijs
ZLTO	Zuidelijke Land- en Tuinbouw Organisatie