

## SAMENVATTING / CONCLUSIES

1. Status. Gemeenten nemen deze Regionale Bedrijventerreinenvisie en subregionale- en regionale- uitvoeringsagenda's als leidraad voor het gemeentelijke bedrijventerreinenbeleid. Gemeenten kunnen hierop door SRE en provincie aangesproken worden. De provincie neemt deze RBV als referentiekader bij de opstelling van de provincie ten aanzien van nieuwe bestemmingsplannen voor bedrijventerreinontwikkeling.
2. Aanleiding. Ministeries van VROM en EZ en ook de provincie dringen er bij gemeenten op aan om op regionale schaal te komen tot een bijgesteld bedrijventerreinen beleid, waarbij de kwaliteitsaspecten (duurzaamheid) en de samenhang tussen bestaande en nieuwe terreinen, uitgangspunt zijn. De lat moet hoger.
3. Doelstelling van de RBV is om deze uitdaging aan te nemen. De regio kiest ervoor om *op een verantwoorde en duurzame manier de economische groei te faciliteren en daarbij tekorten en overschotten op de bedrijventerreinenmarkt te voorkomen.*
4. De RBV kiest hierbij voor het zogenoemde scenario "Regio Eindhoven op de huidige weg". Dat betekent dat de regio ruimte blijft geven aan economische dynamiek maar wel via een gedoseerde groei van het ruimtebeslag (door zorgvuldig en samenhangend bedrijventerreinenbeleid).
5. Met deze RBV kiest de regio voor een subregionale- en regionale insteek en een bottom-up benadering van de problematiek. Draagvlak en verantwoordelijkheid zijn de key issues. Iedere subregio is verantwoordelijk voor zijn ruimtebudget, de afstemming tussen de betreffende gemeenten, de beschikbaarheid van voldoende terrein, de ambities met betrekking tot de kwaliteit van terreinen, et cetera. Op deze wijze worden de voorraadsituatie en planontwikkeling van bedrijventerreinen beoordeeld. Waar nodig vindt, op basis van monitoring, bijsturing plaats via regionale ambtelijke afstemming in de subregio's (planningsoverleg) en via de bestuurders (EZ) van de subregio's (minimaal 1 x per jaar).
6. Problemen/kansen die de schaal van de subregio's overschrijden of niet op subregionale schaal kunnen worden opgelost, worden op regionaal niveau opgepakt.
7. Tot en met 2020 wordt een totale behoefte aan bedrijventerrein verwacht van circa 1.000 hectare in de regio Eindhoven. Daarbij is rekening gehouden met regiospecifieke omstandigheden, o.a. ruimtewinst door intensief ruimtegebruik, maar ook extra vraag vanuit de Brainport-ambitie. Daadwerkelijke uitgaves zijn conjunctuur- en trendafhankelijk. De 1000 ha is daarom een hulpmiddel voor planning (ruimtereservering), fasering en monitoring, maar het vormt geen harde taakstelling. Bestemmingsplannen zullen ook in de toekomst een actuele behoefte onderbouwing nodig blijven hebben.

8. Het totale oppervlak (hectares) aan ruimtelijke reserveringen (plankaart RSP2004) is toereikend om bij een voorspoedige economische groei de regionale vraag te kunnen faciliteren. Feit is echter dat het grootste deel van het aanbod nog zacht en onzeker is en dat ervaring leert dat rekening moet worden gehouden met planuitval op langere termijn. Door tijdige afstemming en samenwerking (monitoring) kan voorgesorteerd worden op de gevolgen van planuitval.

9. Om het aanbod beter aan te laten sluiten bij de behoefte van bedrijven, kiest de regio voor 3 segmenten gebaseerd op uitstraling en beeldkwaliteit, namelijk:

- *hoogwaardig* (zakenterreinen en kennis- en technologieparken),
- *gemiddeld* (modern-gemengde terreinen),
- *functioneel/traditioneel* (werkterrein).

Daarnaast bestaat behoefte aan een thematisch omschreven segment gebaseerd op de grootschalige ruimtebehoefte, nl:

- *productieknooppunt* (zwaar terrein voor productie) en
- *logistiek* (inclusief distributie).

10. Het RBV wil toe naar een betere spreiding. Er is een zekere onbalans tussen het westelijke en oostelijk deel van het stedelijk gebied. Met name in Helmond bestaat zeker de komende 5-10 jaar een gebrek aan het modern- gemengd segment. Ook ruimte voor grootschalige bedrijvigheid raakt op. Onderzoek wordt momenteel wat onder andere RSP locaties als Diesdonk kunnen gaan betekenen. Grote toekomstige infrastructurele ontwikkelingen aan de oostzijde, zoals een mogelijke verbreding van de N279 en de grote ruit, bieden t.z.t. kansen voor nieuwe ontwikkelingen in genoemde segmenten, al dan niet gekoppeld aan de multimodale potenties van de Zuid Willemvaart. Ook de spreiding van het bedrijventerreinaanbod in de regio's de Peel en Zuid is niet helemaal optimaal, daarover moet worden afgestemd in de subregionale overleggen.

11. Uit de ramingen blijkt dat de logistiek een belangrijke groeisector wordt. Ook zijn al duidelijke signalen dat veel transport (logistieke) bedrijven in de regio in de knel zitten. Er zijn onvoldoende specifieke terreinen voorradig of in de planning. Afgewogen moet worden welke deel van de vraag van belang is voor de regio en wat de regio kan en wil accommoderen. De subregio's willen om te beginnen meer inzicht en grip op omvang en aard (samenstelling) van de vraag uit deze sector. Vervolgens worden op subregionaal en regionaal niveau keuzes gemaakt over enerzijds het selectie en toelatingbeleid en anderzijds over de mogelijke (eventueel nieuwe) locaties. Ook de provincie heeft hierin een rol en verantwoordelijkheid.

12. In de subregio's is nu niet duidelijk hoe groot de herstructureringsopgave exact is en wat de aard van de opgave is. Gaat het om licht verouderde terreinen, delen van terreinen of juist om terreinen die in hun geheel moeten worden opgeknapt? En zo ja, wat moet er per terrein dan gebeuren. Alle subregio's gaan in 2008 aan de slag om meer inzicht en grip te krijgen op de herstructureringsopgave. Het SRE zal in 2009 een Stimuleringsplan Herstructurering Bedrijventerreinen voor Zuidoost Brabant opstellen, in samenwerking met gemeenten, provincie, BOM en andere partijen.